



CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 78/2026

Institui o Código Municipal de Micromobilidade Urbana de Vila Velha, dispõe sobre regras de circulação e segurança de bicicletas e congêneres, com integração ao Programa Bike Legal e dá outras providências.

O Vereador que esta subscreve, autor do projeto acima, com assento nesta Casa Legislativa, nos termos do artigo 215, §§2º, 4º e 5º da Resolução nº 459, de 23 de março de 1995 (Regimento Interno da Câmara Municipal de Vila Velha), propõe a seguinte emenda ao Projeto de Lei nº 78/2026.

Art. 1º. Dê-se aos artigos dispostos abaixo a seguinte redação, sob fundamento do **§5º do art. 215 da Resolução nº 459**, de 23 de março de 1995 (Regimento Interno), às seguintes **emendas modificativas**, renumerando os demais:

Art. 2º. Para fins dessa lei consideram-se:

§1º. Das infraestruturas cicloviárias e calçadas:

I - ciclovia: via destinada à circulação de bicicletas e outros modais de micromobilidade ativa ou elétrica de baixa velocidade, segregada fisicamente do tráfego geral;

II - ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação de bicicletas e outros modais de micromobilidade ativa ou elétrica de baixa velocidade, delimitada por sinalização específica;

III - ciclorrota: via compartilhada com veículos automotores, devidamente sinalizada para priorizar a circulação de bicicletas e outros modais de micromobilidade ativa ou elétrica de baixa velocidade;





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

IV - calçada: parte da via normalmente segregada e destinada à circulação de pedestres.

§2º. Dos veículos de micromobilidade de pequeno porte, motorizados ou não, destinados a deslocamentos individuais:

- I – ciclomotor;
- II - bicicletas;
- III – bicicletas elétricas (*e-bikes*);
- IV – patinetes elétricos;
- V – monociclos elétricos;
- VI – *hoverboards*;
- VII – skates e skates elétricos;
- VIII – bicicletas e triciclos de carga (*cargo bikes*);
- IX – triciclos elétricos;
- X – dispositivos de mobilidade assistiva;
- XI – outros definidos em regulamento.

Art. 8º. A circulação dos veículos de micromobilidade obedecerá aos seguintes limites máximos de velocidade:

- I – em ciclovias e ciclofaixas exclusivas: **até 20 km/h**
- II – em ciclorrotas: **até 25 km/h**;
- III – em vias de tráfego compartilhado com veículos automotores, na ausência de ciclovia ou ciclofaixa: **até 20 km/h**;
- IV – em áreas de convivência, zonas escolares, praças, calçadões e orlas: **até 10 km/h**;
- V – em calçadas expressamente sinalizadas como compartilhadas: **até 6 km/h**, com prioridade absoluta ao pedestre;
- VI – em calçadas comuns: **circulação vedada**;
- VII – em vias de trânsito rápido (velocidade máxima superior a 60 km/h) e rodovias: **circulação vedada para todos os veículos de micromobilidade**.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

§1º. Os limites definidos neste artigo aplicam-se a todos os veículos de micromobilidade motorizados, independentemente da potência do motor ou sistema de propulsão.

§2º. É vedado ao fabricante, importador ou revendedor comercializar veículos de micromobilidade com limitador eletrônico de velocidade inoperante, adulterado ou programado acima dos limites previstos neste artigo.

§3º. O Município poderá reduzir os limites de velocidade previstos nos incisos deste artigo em determinadas vias ou períodos, mediante sinalização específica, dispensada nova lei.

Art. 9º. Os veículos de micromobilidade devem conter, no mínimo, os seguintes equipamentos obrigatórios:

- I** – limitador eletrônico de velocidade, em perfeito funcionamento e inviolável, calibrado dentro dos limites previstos no art. 8º;
- II** – campainha ou dispositivo sonoro de alerta audível;
- III** – iluminação dianteira branca ou amarela, de no mínimo 30lux, com funcionamento contínuo ou pulsante;
- IV** – iluminação traseira vermelha refletiva ou ativa;
- V** – sinalização refletiva lateral visível em ambos os lados;
- VI** – pneus em condições adequadas de pressão, desgaste e aderência.

§1º. As bicicletas elétricas (*e-bikes*) e os EMIA (Equipamentos de Mobilidade Individual Autopropelidos), além dos requisitos do caput, deverão possuir obrigatoriamente:

- a) espelho retrovisor no lado esquerdo do guidão;
- b) sinalização noturna nos pedais, quando houver;





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

- c) sistema de freio traseiro e dianteiro independentes e em perfeito estado de conservação;
- d) protetor de corrente, quando aplicável;
- e) bateria com certificação de conformidade conforme dispositivos do Título IV-B – Da Segurança de Baterias e Carregadores

§2º É obrigatório o uso de capacete pelo condutor de qualquer veículo elétrico de micromobilidade, inclusive *e-bikes*, patinetes, monociclos e similares. O capacete deverá estar devidamente afixado e atender às normas ABNT NBR 16175 ou norma equivalente reconhecida pelo Inmetro.

§3º O condutor de qualquer veículo de micromobilidade, motorizado ou não, deverá portar ou exibir, quando solicitado pelo agente de fiscalização, documento de identificação pessoal.

§4º Fica vedado o uso de veículos de micromobilidade com estrutura visivelmente comprometida, parafusos frouxos, guidão desalinhado, freios defeituosos ou bateria danificada ou vazando eletrólito.

Art. 10. É proibido ao condutor de qualquer veículo de micromobilidade, durante a circulação:

I – utilizar telefone celular, smartphone ou dispositivo eletrônico portátil com as mãos, seja para efetuar ligações, enviar mensagens, visualizar conteúdo ou realizar qualquer outra operação;

II – utilizar fones de ouvido em ambos os ouvidos simultaneamente;

III – utilizar fones com cancelamento ativo de ruído ou isolamento acústico total, independentemente de quantos ouvidos;

IV – ouvir áudio em volume que impeça a percepção de sinais sonoros de trânsito, sirenes ou alertas de outros veículos;

V – consumir alimentos, bebidas ou substâncias durante a condução;





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

"Deus seja louvado"

Gabinete Vereador Joel Rangel

VI – conduzir sob efeito de álcool ou de substância psicoativa que altere a capacidade psicomotora.

§1º O uso de dispositivo mãos livres (viva-voz, fone *bluetooth* em um ouvido apenas) para comunicação de voz é permitido, desde que não desvie a atenção do condutor.

§2º A infração ao inciso VI sujeitará o condutor, além das penalidades administrativas previstas neste Código, às sanções do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e do Código Penal, conforme o caso.

§3º O condutor que se recusar a realizar teste de alcoolemia ou exame clínico quando solicitado por agente de fiscalização ficará sujeito à apreensão do veículo de micromobilidade.

Art. 11. É proibido ao condutor de veículo de micromobilidade:

I – trafegar acima dos limites de velocidade regulamentados neste Código ou na sinalização viária;

II – realizar zigue-zague, manobras bruscas, derrapagens propositalis, empinamentos ou "rachas";

III – transportar passageiro em veículo não projetado e homologado para tanto, ressalvados assentos dianteiros infantis com norma técnica específica (cadeirinha);

IV – conduzir veículo com qualquer adulteração mecânica, eletrônica ou estrutural;

V – avançar sinal vermelho ou semáforo fechado;

VI – circular no sentido contrário ao do tráfego na via;

VII – trafegar na contramão de ciclovia ou ciclofaixa;

VIII – estacionar ou obstruir calçadas, rampas de acessibilidade, faixas de pedestres, entradas de garagem ou saídas de emergência;

IX – rebocar ou ser rebocado por outro veículo durante a circulação;





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel

X – circular em túneis, viadutos ou trechos sem acostamento dotados de velocidade máxima superior a 60 km/h.

Parágrafo único. As infrações previstas neste artigo, quando praticadas em zona escolar, área hospitalar, calçadão comercial ou área de grande circulação de pedestres, terão suas penalidades aplicadas em dobro.

Art. 12. A circulação dos veículos de micromobilidade observará os seguintes requisitos etários:

I – uso permitido para todas as idades, sob supervisão de responsável legal quando o usuário tiver menos de 12 anos:

- a)** bicicletas convencionais;
- b)** patinetes não motorizados e similares não elétricos;

II – uso permitido a partir de 14 anos, com acompanhamento de responsável legal para menores de 16 anos:

- a)** patinetes elétricos, *hoverboards* e monociclos elétricos com velocidade máxima de até 25 km/h;

III – uso permitido somente a partir de 16 anos:

- a)** bicicletas elétricas (*e-bikes*) com potência de até 1000 W;
- b)** triciclos elétricos e cargo *bikes* elétricas;

IV – é vedado o uso por menores de 18 anos em atividades de entrega remunerada.

§1º O uso de capacete é obrigatório para todos os menores de 18 anos, independentemente do tipo de veículo de micromobilidade utilizado.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

"Deus seja louvado"

Gabinete Vereador Joel Rangel

§2º Os responsáveis legais responderão solidariamente pelas infrações cometidas por menores de 18 anos condutores de veículos de micromobilidade.

§3º A fiscalização avaliará o tipo de veículo, o modo de propulsão, a faixa etária do condutor e os limites de potência definidos neste artigo.

Art. 20. As infrações previstas neste Código classificam-se conforme a seguinte tabela:

Leve	R\$ 150,00	Ausência de campainha; falta de sinalização refletiva; estacionamento irregular em local sem obstrução a pedestres.
Média	R\$ 300,00	Ausência de iluminação dianteira ou traseira; ausência de espelho retrovisor; transporte irregular de carga leve; fones em ambos os ouvidos.
Grave	R\$ 500,00	Ausência de capacete (quando obrigatório); ausência de limitador de velocidade; uso de celular com as mãos; circulação em calçada comum; excesso de velocidade até 25% acima do limite; avançar sinal vermelho.
Gravíssima	R\$ 1.500,00	Condução sob efeito de álcool ou drogas; excesso de velocidade acima de 25% do limite; adulteração do veículo; reincidência em infração grave; participação em "racha"; circulação em rodovia ou via de trânsito rápido.
Gravíssima – Empresa	R\$ 3.000,00 a R\$ 10.000,00	Empresa de entrega que descumprir obrigações dos arts. [referentes à EM 07]; reincidência em infração gravíssima por empresa.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

§1º Os valores previstos neste artigo serão corrigidos anualmente pelo IPCA ou índice que vier a substituí-lo, sendo a atualização feita por decreto do Poder Executivo.

§2º O valor das multas aplicadas a condutores que praticarem as infrações previstas neste Código nas imediações de escolas, hospitais, abrigos para idosos, creches ou em locais com grande concentração de pedestres será aplicado em dobro.

§3º Além da multa, a infração classificada como gravíssima poderá ensejar a apreensão do veículo de micromobilidade, que somente será devolvido após a regularização dos equipamentos e o pagamento da multa ou apresentação de recurso administrativo.

§4º A reincidência na mesma infração grave, dentro do prazo de 12 meses, implicará aplicação da penalidade em dobro.

§5º A receita das multas será recolhida ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, quando existente, vinculada prioritariamente à implantação de infraestrutura para micromobilidade, campanhas de educação para o trânsito e manutenção de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 2º. Dê-se aos artigos dispostos abaixo a seguinte redação, sob fundamento do **§4º do art. 215 da Resolução nº 459**, de 23 de março de 1995 (Regimento Interno), às seguintes **emendas aditivas**, renumerando os demais:

Art. 8º-A. Nas vias em que a velocidade máxima regulamentada seja superior a 60 km/h, é proibida a circulação de ciclomotores, bicicletas elétricas e patinetes elétricos.

Art. 8º-B. Nas vias em que a velocidade máxima regulamentada seja de até 60 km/h, a circulação observará as seguintes disposições:





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel

I - **ciclomotores:** permitida a circulação, devendo ocorrer pelo bordo direito, no sentido da via;

II - **bicicletas elétricas e patinetes elétricos:** proibida a circulação.

Art. 8º-C. Nas vias em que a velocidade máxima regulamentada seja de até 40 km/h, a circulação observará as seguintes disposições:

I - **ciclomotores:** é permitida a circulação na pista de rolamento, devendo ocorrer pelo bordo direito, no sentido da via;

II - **bicicletas elétricas e patinetes elétricos:** a circulação deverá ocorrer na infraestrutura cicloviária quando existente, na ausência de infraestrutura cicloviária, as bicicletas elétricas e patinetes elétricos deverão utilizar o bordo direito, no sentido da via;

§1º. A circulação de ciclomotores na via fica condicionada ao prévio registro e licenciamento do veículo, com o correspondente emplacamento, bem como o condutor devidamente habilitado com CNH enquadrada na categoria A;

§2º. Em todos os casos, deverão ser observadas a sinalização existente, a segurança viária e a fluidez do trânsito.

Art. 9º-A. O suporte de celular no guidão é permitido, desde que o dispositivo seja utilizado exclusivamente como navegador GPS sem qualquer interação manual do condutor durante a circulação. A interação com o dispositivo, inclusive para confirmar rotas ou aceitar entregas, somente poderá ser realizada com o veículo parado e fora do fluxo de tráfego.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel

Parágrafo único. O aplicativo de entrega que permita a confirmação de pedidos ou rotas em movimento será comunicado ao Procon Municipal para adoção das medidas cabíveis nos termos do Código de Defesa do Consumidor.

Art. 11-A. Ficam instituídas as **Zonas Escolares de Micromobilidade Segura**, compreendendo a área delimitada num raio de 150 (cento e cinquenta) metros das entradas e saídas de estabelecimentos de ensino públicos e privados de todos os níveis.

§1º Nas **Zonas Escolares de Micromobilidade Segura**, a velocidade máxima de qualquer veículo de micromobilidade fica limitada a 8 (oito) km/h, durante os horários de entrada e saída de alunos (7h às 8h, 11h30 às 13h e 17h às 18h30).

§2º A sinalização das **Zonas Escolares de Micromobilidade Segura** será implantada pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, no prazo de 180 dias da promulgação desta Lei, priorizando as escolas com maior fluxo de pedestres.

§3º As infrações cometidas nas **Zonas Escolares de Micromobilidade Segura** terão as penalidades previstas neste Código aplicadas em dobro.

§4º É vedada a circulação de patinetes elétricos e EMIA nas calçadas e pátios externos de estabelecimentos de ensino, mesmo quando sinalizados como compartilhados.

Art. 15-A. Durante o período noturno, compreendido entre o pôr do sol e o nascer do sol, a circulação de veículos de micromobilidade fica condicionada ao cumprimento integral dos seguintes requisitos:





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

- I – iluminação dianteira branca ou amarela em funcionamento contínuo, de no mínimo 50 lux;
- II – luz traseira vermelha piscante ou contínua em funcionamento;
- III – colete ou indumentária com faixas refletivas nos ombros, tórax e costas, ou uso de sistema de iluminação equivalente que garanta visibilidade a 100 metros;
- IV – equipamentos refletivos laterais nos pedais ou rodas, quando aplicável.

Parágrafo único. As obrigações previstas neste artigo aplicam-se com igual rigor aos condutores de bicicletas convencionais, no que se refere aos incisos I, II e IV.

**TÍTULO IV-A
DAS EMPRESAS DE ENTREGA E
PLATAFORMAS DIGITAIS DE LOGÍSTICA**

Art. 17-A. As empresas, plataformas digitais e empregadores que utilizem ou intermediem, de forma regular, o serviço de entrega por meio de bicicletas elétricas ou demais veículos de micromobilidade motorizada são responsáveis solidários pela segurança dos condutores e de terceiros.

§1º Para os fins deste artigo, considera-se uso regular aquele que supere 3 (três) dias de utilização por semana ou 12 (doze) dias no mês.

§2º A responsabilidade solidária prevista no caput não exclui a responsabilidade individual do condutor.

Art. 17-B. As empresas e plataformas referidas no art. 17-A ficam obrigadas a:





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

I – fornecer, às suas expensas, capacete com certificação ABNT NBR 16175 ou equivalente reconhecida pelo Inmetro, colete de alta visibilidade com faixas retrorrefletivas e luzes dianteira e traseira a todos os condutores vinculados;

II – exigir, antes do início das atividades, a comprovação de que o veículo utilizado pelo entregador atende a todos os requisitos deste Código;

III – oferecer, no mínimo anualmente, treinamento de direção defensiva e educação para o trânsito, com carga horária mínima de 4 horas, preferencialmente em formato online e de acesso gratuito;

IV – contratar seguro de responsabilidade civil e acidente de trabalho que cubra os condutores vinculados durante a prestação do serviço, com cobertura mínima de 50 (cinquenta) salários-mínimos para invalidez permanente e de 100 (cem) salários-mínimos para morte;

V – manter registro atualizado de todos os entregadores vinculados, incluindo dados do veículo utilizado, situação de regularidade dos equipamentos e histórico de infrações, disponível para consulta pela Municipalidade;

VI – implementar sistema de monitoramento de velocidade dos veículos utilizados na prestação dos serviços, com alertas automáticos ao condutor quando o limite for superado em mais de 10%;

VII – não estabelecer metas ou incentivos de produtividade que estimulem o descumprimento dos limites de velocidade ou das normas de trânsito;

VIII – disponibilizar canal de denúncias de comportamentos de risco por parte dos entregadores e adotar medidas corretivas.

Parágrafo único. O descumprimento de qualquer das obrigações previstas neste artigo sujeitará a empresa à multa prevista no art. 20, §5º, podendo o Município, em caso de reincidência, suspender temporariamente o alvará de funcionamento ou a autorização de operação no território municipal.





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

*“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel*

Art. 17-C. É vedado às plataformas digitais de entrega:

- I – ativar ou manter ativo no sistema o cadastro de entregador que utilize veículo comprovadamente irregular;
- II – promover qualquer forma de punição ao entregador que recuse corridas em condições climáticas de risco severo (vendaval, temporal, granizo);
- III – exigir ou incentivar o cumprimento de prazos de entrega que sejam fisicamente incompatíveis com os limites de velocidade previstos neste Código.

Art. 17-D. O Município instituirá o **Selo Empresa Cidadã** à empresa ou plataforma que:

- I – cumprir integralmente as obrigações do art. 17-B;
- II – implementar benefícios adicionais de segurança além dos obrigatórios;
- III – comprovar taxa de incidentes abaixo da média municipal do segmento.

Parágrafo único. O **Selo Empresa Cidadã** poderá ser utilizado em comunicações institucionais e constituirá critério de desempate em licitações municipais, nos termos da legislação aplicável.

**TÍTULO IV-B
DA SEGURANÇA DE BATERIAS E CARREGADORES**

Art. 17-E. É obrigatória a utilização de baterias e carregadores certificados pelo Inmetro ou por organismo de certificação credenciado, nas bicicletas elétricas e demais veículos de micromobilidade elétrica comercializados ou utilizados no Município de Vila Velha.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

§1º A certificação deverá estar impressa no produto ou em etiqueta afixada de forma permanente, com *QR Code* de autenticação.

§2º O Município poderá instituir, em parceria com o Estado, o **Selo "Bateria Segura VV"**, concedido a varejistas, locadoras e frotistas que comprovem conformidade de 100% de suas baterias e carregadores.

Art. 17-F. É vedado:

I – a qualquer estabelecimento comercial, vender, expor à venda ou manter em estoque baterias ou carregadores sem certificação ou com certificação vencida;

II – ao condutor, utilizar bateria improvisada, remontada por terceiros sem credenciamento técnico ou sem certificação compatível com o veículo;

III – realizar a recarga de baterias de lítio em ambiente fechado sem ventilação adequada, ou deixá-las carregando sem supervisão por período superior a 12 horas;

IV – realizar a recarga em espaços de uso comum de condomínios, escolas ou repartições públicas sem instalação elétrica adequada e aprovada pelo responsável técnico do local.

Art. 17-G. Em caso de incêndio ou explosão de bateria de lítio em veículo de micromobilidade que cause danos a terceiros, responderá objetivamente o fabricante, importador, distribuidor e, em caso de recarga irregular comprovada, o condutor ou responsável pelo local de recarga.

Art. 17-H. O Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Espírito Santo (CBMES) e a Defesa Civil Municipal serão comunicados, no prazo máximo de 48 horas, de qualquer ocorrência de incêndio envolvendo bateria de lítio de veículo de micromobilidade, independentemente da extensão dos danos.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel

TÍTULO VI-A

DA FISCALIZAÇÃO – COMPETÊNCIA, AUTUAÇÃO E APREENSÃO

Art. 22-A. A fiscalização do cumprimento deste Código compete:

- I** – à Guarda Municipal de Vila Velha, nas vias, ciclovias, ciclofaixas, calçadas e espaços públicos urbanos;
- II** – à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Trânsito (SEMOT) ou órgão equivalente, no âmbito administrativo e de credenciamento;
- III** – ao DETRAN-ES, nas rodovias estaduais e no credenciamento de veículos;
- IV** – ao Procon Municipal, no que se refere a obrigações de empresas e plataformas.

Parágrafo único. Os órgãos referidos neste artigo atuarão de forma integrada, podendo celebrar convênios, termos de cooperação e protocolos de atuação conjunta.

Art. 22-B. A autuação dos condutores de veículos de micromobilidade poderá ser feita:

- I** – por agentes de fiscalização de trânsito em serviço;
- II** – por meio de monitoramento eletrônico por câmeras instaladas em vias públicas e ciclovias, quando o sistema permitir a identificação do condutor ou do veículo cadastrado.

Art. 22-C. O veículo de micromobilidade poderá ser apreendido quando:

- I** – apresentar adulteração comprovada;
- II** – o condutor estiver sob efeito de álcool ou droga;
- III** – a bateria ou os sistemas de segurança estiverem em estado de risco iminente;
- IV** – o condutor acumular três ou mais infrações gravíssimas nos últimos 12 meses;





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

*“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel*

V – o condutor se recusar a identificar-se ou apresentar documentação quando exigido pelo agente.

§1º O veículo apreendido será encaminhado a depósito público ou conveniado e somente será liberado mediante apresentação de documento de identificação, comprovante de quitação das multas ou interposição de recurso administrativo, e, quando aplicável, apresentação de laudo de conformidade técnica.

§2º O custo do depósito será suportado pelo proprietário ou condutor do veículo.

Art. 22-D. O Município implantará, no prazo de 180 dias da promulgação desta Lei, sistema informatizado de registro de infrações e apreensões de veículos de micromobilidade, integrado ao Cadastro Municipal de Micromobilidade.

Parágrafo único. O Município poderá fazer Cartilha de informação física ou digital, bem como iniciativas em escolas e outras instituições para dar publicidade às normas estabelecidas nesse Código.

Art. 22-E. O cadastro previsto no Título II deste Código é voluntário para usuários individuais, mas torna-se obrigatório nas seguintes hipóteses:

I – para entregadores profissionais vinculados a plataformas de entrega, que deverão registrar o veículo utilizado no Cadastro Municipal de Micromobilidade antes do início das atividades;

II – para empresas e plataformas de entrega com mais de 20 entregadores ativos no Município, que deverão manter cadastro atualizado de toda a frota e comunicar ao Município qualquer alteração em até 10 dias úteis;





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

III – para frotas de aluguel de bicicletas elétricas e patinetes (operadores de micro mobilidade compartilhada), que deverão cadastrar todos os veículos em operação.

§1º O não cumprimento do cadastro obrigatório no prazo fixado em regulamento sujeita o entregador profissional à multa de R\$ 200,00 (duzentos reais) e a empresa à multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por mês de atraso.

§2º O Município poderá compartilhar os dados do cadastro com o DETRAN-ES, a Secretaria de Segurança Pública e o Ministério do Trabalho, respeitada a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD – Lei 13.709/2018).

**TÍTULO VI-C
DA RESPONSABILIDADE CIVIL E DO SEGURO**

Art. 22-F. O condutor de veículo de micromobilidade que causar dano a terceiro responde civilmente pelos prejuízos causados, na forma do Código Civil Brasileiro (Lei 10.406/2002).

§1º A responsabilidade civil prevista no caput é subjetiva para condutores de veículos de micromobilidade não motorizados e objetiva para condutores de veículos elétricos motorizados, nos termos do art. 927, parágrafo único, do Código Civil.

§2º A empresa ou plataforma de *delivery* responde solidariamente pelos danos causados por entregadores vinculados durante a prestação do serviço, ainda que estes sejam considerados trabalhadores autônomos.

Art. 22-G. O Poder Executivo estudará a viabilidade de:





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

- I – criação de programa municipal de seguro coletivo para entregadores de baixa renda que utilizem *e-bikes* como principal meio de trabalho;
- II – celebração de parceria com seguradoras para oferta de microsseguro de acidentes pessoais a preço acessível para condutores de *e-bikes* cadastrados no **Programa Bike Legal**.

TÍTULO VI-D

DA TRANSPARÊNCIA E DOS DADOS DE SINISTRALIDADE

Art. 22-H. O Poder Executivo publicará, a cada semestre, relatório contendo:

- I – número de acidentes envolvendo veículos de micromobilidade no Município, com discriminação por tipo de veículo, local, horário e gravidade;
- II – número de infrações lavradas, por tipo e localização;
- III – número de veículos apreendidos e motivos;
- IV – quantidade de veículos cadastrados no Cadastro Municipal de Micromobilidade;
- V – quantidade de entregadores e empresas cadastrados;
- VI – mapas de calor com a distribuição geográfica dos acidentes e infrações.

Parágrafo único. Os relatórios serão publicados no Portal de Transparência da Prefeitura de Vila Velha e encaminhados à Câmara Municipal, ao DETRAN-ES e ao Conselho Municipal de Trânsito, quando existente.

Art. 22-I. O Município poderá compartilhar os dados de sinistralidade com a Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura, com vistas à elaboração de política estadual integrada de segurança na micromobilidade.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

Art. 28-A. O Município elaborará, no prazo de 12 meses da promulgação desta Lei, Plano Cicloviário Municipal, contendo:

I – mapeamento das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas existentes e projetadas;

II – identificação das lacunas na rede cicloviária que impedem a conectividade entre bairros;

III – cronograma de implantação e manutenção de novos trechos, com priorização das áreas de maior sinistralidade;

IV – localização proposta para bicicletários, patinetários e estações de apoio;

V – plano de integração com o transporte público (art. 28-B).

Art. 28-B. Os terminais de ônibus, estações de BRT e pontos de integração de transporte público implantados ou reformados após a promulgação desta Lei deverão incluir, obrigatoriamente:

I – bicicletário com capacidade mínima de 20 vagas, equipado com trava adequada e cobertura contra intempéries;

II – pelo menos 2 (duas) estações de recarga de e-bikes com tomadas do padrão NBR 14136;

III – abrigo para guarda de capacetes com uso de cadeado, com no mínimo 10 compartimentos.

Parágrafo único. Os terminais e estações existentes que não disponham das estruturas previstas neste artigo deverão ser adequados no prazo de 24 meses, conforme cronograma a ser estabelecido pelo Poder Executivo.

Art. 28-C. As grandes construções e empreendimentos que, nos termos da Lei de Uso e Ocupação do Solo, sejam obrigados a apresentar Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) ou cujo alvará seja emitido após a promulgação desta Lei, com área construída superior a 2.000 m², deverão incluir:





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

- I – bicicletário com no mínimo 1 (uma) vaga para cada 50 (cinquenta) vagas de automóvel, garantindo um mínimo de 5 (cinco) vagas;
- II – chuveiros e vestiários para ciclistas, quando o empreendimento for de uso comercial, industrial ou misto com mais de 50 funcionários;
- III – pontos de recarga de e-bikes em número mínimo de 2 (dois) por unidade de estacionamento coletivo.

Art. 28-D. O Município adotará as seguintes medidas de integração entre a micromobilidade e o transporte público coletivo:

- I – regulamentação do transporte de bicicletas e patinetes dobráveis a bordo de ônibus municipais, em horários de menor lotação, mediante norma expedida pela SEMOT;
- II – implantação de sinalizações de rotas cicláveis que conectem os bairros aos terminais de ônibus e às principais áreas de comércio e serviços;
- III – prioridade na implantação de ciclovias e ciclofaixas nos corredores de ônibus de alta frequência.

TÍTULO VIII-A

DA SEMANA MUNICIPAL DA MICROMOBILIDADE SEGURA

Art. 28-E. Fica instituída a **Semana Municipal da Micromobilidade Segura de Vila Velha**, a ser realizada anualmente na terceira semana do mês de agosto.

§1º A Semana Municipal da Micromobilidade Segura incluirá:

- a) ações itinerantes de fiscalização educativa e distribuição de capacetes e equipamentos de segurança a ciclistas e condutores de e-bikes em situação de vulnerabilidade social;
- b) ciclopasseios e eventos populares de promoção da mobilidade sustentável;
- c) workshops e palestras nas escolas públicas sobre uso seguro de veículos de micromobilidade;





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

- d) feira de troca de equipamentos usados de segurança;
- e) premiação às empresas detentoras do Selo Empresa Cidadã.

§2º Durante a Semana Municipal, as autuações por infrações leves terão caráter educativo, sendo lavrada advertência em lugar de multa, para os condutores que não possuam infrações anteriores nos últimos 12 meses.

TÍTULO VIII-B

**DO CREDENCIAMENTO E DA HABILITAÇÃO TÉCNICA PARA
ENTREGADORES PROFISSIONAIS**

Art. 28-F. No prazo de 18 meses da promulgação desta Lei, o Poder Executivo deverá instituir o Credenciamento Municipal de Entregadores Profissionais de Micromobilidade, por meio de processo simplificado e gratuito.

§1º O Credenciamento Municipal consistirá em:

- a) conclusão do Curso Municipal de Micromobilidade Segura previsto no art. 22, com aprovação mínima de 70% nas avaliações;
- b) apresentação de documentos de identificação pessoal e do veículo;
- c) declaração de ciência das normas deste Código.

§2º O entregador credenciado receberá carteirinha digital *com QR Code* de autenticação, vinculada ao Cadastro Municipal de Micromobilidade.

§3º O Credenciamento Municipal não equivale à habilitação de trânsito prevista no CTB e não substitui eventuais exigências das plataformas de entrega.

Art. 28-G. O Credenciamento Municipal de Entregadores, após a instituição, será exigido pelas plataformas de entrega como condição





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

*“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel*

para ativação de novos entregadores no Município de Vila Velha, nos termos do regulamento.

Art. 28-H. O Poder Executivo poderá firmar parcerias com o SENAC, SENAI, Universidades e o DETRAN-ES para a oferta do Curso Municipal de Micromobilidade Segura, com emissão de certificado reconhecido por essas entidades.

Art. 29. O Poder Executivo regulamentará este Código no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias contados da data de sua promulgação.

§1º O regulamento disporá, no mínimo, sobre: **(i)** formulários e procedimentos do Cadastro Municipal de Micromobilidade; **(ii)** modelo de auto de infração; **(iii)** procedimento de apreensão e devolução de veículos; **(iv)** critérios para concessão do Selo Mobilidade Segura e do Selo Empresa Cidadã; **(v)** conteúdo do Curso Municipal de Micromobilidade Segura; **(vi)** formato e periodicidade do relatório de sinistralidade.

§2º Enquanto não regulamentado, aplicam-se supletivamente as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e da Resolução CONTRAN nº 996/2023.

Art. 29-A. Este Código entrará em vigor de forma gradual, na seguinte conformidade:

I – imediatamente após a promulgação: Títulos I, II, III e VIII (disposições gerais, cadastro voluntário, regras básicas de circulação e disposições finais);

II – 90 dias após a promulgação: Títulos IV, IV-A, IV-B e V (modais especiais, empresas de entrega, baterias e fiscalização/penalidades);

III – 180 dias após a promulgação: Títulos VI, VI-A, VI-B, VI-C, VI-D e VII (educação, fiscalização integrada, cadastro obrigatório, responsabilidade civil, transparência e infraestrutura);





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

IV – 365 dias após a promulgação: Título VIII-B (credenciamento de entregadores profissionais).

Parágrafo único. Durante o prazo de 90 dias previsto no inciso II, as penalidades serão aplicadas com caráter exclusivamente educativo (advertência), sem a imposição de multas, de forma a propiciar período de adaptação aos novos requisitos.

Art. 29-B. O Poder Executivo apresentará à Câmara Municipal, no prazo de 24 meses da promulgação desta Lei, relatório de avaliação da efetividade das medidas adotadas, com proposta de revisão ou complementação das normas, se necessário.

Art. 3º. Dê-se aos artigos dispostos abaixo a seguinte redação, sob fundamento do **§5º** (_emenda modificativa_) do art. 215 da Resolução nº 459, de 23 de março de 1995 (Regimento Interno), às seguintes **emendas substitutivas**, renumerando os demais:

JOEL RANGEL
Vereador





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

"Deus seja louvado"
Gabinete Vereador Joel Rangel

JUSTIFICATIVA

O presente projeto é uma ação iniciada pelo Vereador proponente que visa enfrentar efetivamente o problema de micromobilidade que atualmente encontra-se passando por mudanças com a chegada dos novos equipamentos elétricos de mobilidade.

Entretanto, no decorrer do processo legislativo observamos a necessidade de algumas mudanças no Projeto de Lei, momento que estamos apresentando a presente Emenda com efeito modificativo e aditivas de alguns dispositivos de nossa autoria.

Passamos a justificar cada um desses dispositivos, **emendas modificativas**:

▪ **Emenda Modificativa - Art. 8º:**

O texto original do art. 8º, ao estabelecer como limite genérico "até 32 km/h nos demais locais", cria uma brecha perigosa, pois este inciso pode ser interpretado como aplicável às vias urbanas comuns de Vila Velha, onde o intenso tráfego de pedestres e veículos torna essa velocidade incompatível com a segurança.

Como parâmetro, o Projeto de Lei da ALES (art. 3º, §1º) é mais preciso ao estabelecer 20 km/h em ciclovias, 25 km/h em ciclorrotas e apenas 6 km/h em passeios. As cidades de São Paulo e Curitiba adotam velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias urbanas e vedam a circulação em calçadas não sinalizadas.

A nova redação proposta elimina a ambiguidade, segmenta os limites por tipo de infraestrutura e proíbe expressamente a circulação em vias rápidas e rodovias, onde os acidentes envolvendo e-bikes têm sido fatais. A vedação de





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

"Deus seja louvado"

Gabinete Vereador Joel Rangel

comercialização de veículos com limitadores adulterados complementa o art. 18 do PL original com foco preventivo.

▪ **Emenda Modificativa - Art. 9º:**

O art. 9º original, em seu §2º, limita a obrigatoriedade do capacete apenas a "condutores de veículos elétricos", sem especificação técnica do tipo de protetor exigido. A lei estadual está caminhando para exigência de capacete com certificação ABNT NBR 16175, bem como municípios como São Paulo e Belo Horizonte exigem capacete com certificação Inmetro para e-bikes.

A nova redação expande os equipamentos obrigatórios para incluir sistemas de freio, protetor de corrente e bateria certificada, alinhando-se às normas de segurança mais rigorosas. A exigência de documentação de identificação é prática já adotada em Curitiba e facilita a fiscalização. A vedação de uso de veículos em mau estado de conservação é medida elementar de segurança ausente no texto original.

▪ **Emenda Modificativa - Art. 10º:**

O art. 10 original era excessivamente permissivo ao admitir o uso de fones "desde que não comprometa a percepção do ambiente externo", criando um critério subjetivo de difícil fiscalização. Pesquisas do Observatório Nacional de Segurança Viária indicam que o uso de celular é responsável por 30% dos acidentes com ciclistas em áreas urbanas.

O PL estadual caminha para proibição o uso de fones que isolem o tráfego e o uso de celular sem hands-free. Cidades como São Paulo (Lei 17.577/2021) e Rio de Janeiro (Lei 7.617/2022) proíbem uso do celular com as mãos durante a





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

"Deus seja louvado"

Gabinete Vereador Joel Rangel

condução de e-bikes. A inclusão da proibição de condução sob efeito de álcool ou drogas é absolutamente necessária frente aos dados de acidentes.

Dados da SESP-ES apontam que parcela significativa dos acidentes com e-bikes no estado envolve condutores sob efeito de álcool.

▪ **Emenda Modificativa - Art. 11º:**

O art. 11 original elencava apenas quatro condutas proibidas, insuficientes para disciplinar o comportamento cada vez mais temerário de condutores de e-bikes observado em Vila Velha. A desatenção aos semáforos, a contramão em ciclovias, o estacionamento irregular obstruindo rampas de acessibilidade e a circulação em túneis são comportamentos corriqueiros e perigosos não abrangidos pelo texto original.

A duplicação das penalidades em áreas sensíveis é prática adotada em Florianópolis (Lei 11.200/2023) e Belo Horizonte (Lei 11.412/2023), reconhecida por sua eficácia dissuasória. A inclusão expressa da proibição de reboque é necessária, pois esta prática, comum em grupos de entregadores, é causa frequente de quedas e acidentes.

▪ **Emenda Modificativa - Art. 12º:**

O texto original permitia o uso de patinetes elétricos, hoverboards e skates elétricos para "todas as idades", o que é incompatível com a segurança de crianças em vias públicas. O PL estadual em tramitação exige capacete para menores de 18 anos, norma que o PL municipal não reproduzia expressamente.





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

A vedação do trabalho de entrega por menores de 18 anos alinha-se ao Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei 8.069/1990), que proíbe trabalho noturno, perigoso ou insalubre para menores de 18 anos – categoria em que o trabalho de entrega por e-bike se enquadra, dado o alto índice de acidentes.

A responsabilidade solidária dos pais ou responsáveis é mecanismo adotado em São Paulo e Rio de Janeiro e tem se mostrado eficaz na redução de infrações praticadas por menores.

▪ **Emenda Modificativa - Art. 20º:**

Os valores originalmente propostos no PL – R\$ 88,38 para infrações leves até R\$ 293,47 para gravíssimas – são desproporcionalmente baixos em relação aos valores praticados pelo CTB e por legislações municipais de outras capitais, não funcionando como fator dissuasório eficaz.

Em São Paulo, multas por uso de celular ao conduzir e-bike chegam a R\$ 500,00; em Belo Horizonte, condução sob efeito de álcool implica multa de R\$ 2.912,50. Valores irrisórios geram sensação de impunidade e não contribuem para a mudança de comportamento.

A criação de penalidades específicas para empresas é essencial no contexto do delivery, onde a pressão por rapidez é a principal causa de comportamentos temerários. A vinculação das receitas ao Fundo de Mobilidade é boa prática já adotada em Curitiba e Florianópolis.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

▪ **Emenda Aditiva - Art. 8º A, B e C:**

A proibição de ciclomotores, bicicletas elétricas e patinetes elétricos em vias com velocidade superior a 60 km/h (art. 8º-A) decorre de exigência de segurança viária e encontra respaldo na Resolução CONTRAN nº 996/2023. A diferença de velocidade entre esses veículos, que circulam entre 25 e 32 km/h, e automóveis em vias de 80 km/h eleva significativamente o risco de lesões graves ou morte em caso de colisão. Dados do DNIT e do Observatório Nacional de Segurança Viária indicam que esse risco cresce de forma acentuada a partir de 50 km/h de diferença de velocidade. O art. 58 do CTB já veda a circulação de bicicletas em vias de trânsito rápido, princípio aqui estendido às demais categorias de micromobilidade motorizada. A experiência de São Paulo reforça essa opção, ao evidenciar a concentração de mortes em vias rápidas sem infraestrutura cicloviária. A medida, portanto, não restringe a locomoção, mas protege a vida dos usuários.

O art. 8º-B estabelece regime diferenciado para vias de até 60 km/h, admitindo ciclomotores pelo bordo direito, nos termos do art. 58 do CTB, e vedando bicicletas elétricas e patinetes elétricos quando não houver infraestrutura cicloviária. A distinção se justifica porque o ciclomotor exige registro, emplacamento e condutor habilitado, ao passo que e-bikes e patinetes podem ser operados sem essas exigências e com menor proteção estrutural. Assim, a restrição busca compatibilizar a circulação com os diferentes requisitos de segurança de cada categoria. A Resolução CONTRAN nº 996/2023, o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito e experiências de Belo Horizonte e Rio de Janeiro reforçam esse critério.

O art. 8º-C disciplina a circulação em vias de até 40 km/h, cenário mais favorável à micromobilidade, com regras voltadas à segurança e à fluidez. E-bikes e patinetes devem priorizar a infraestrutura cicloviária existente e, na sua





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

ausência, utilizar o bordo direito, nos termos do art. 58 do CTB. Para os ciclomotores, o §1º reforça as exigências de registro, licenciamento, emplacamento e habilitação na categoria A, em conformidade com o CTB. Já o §2º determina a observância da sinalização, da segurança viária e da fluidez do trânsito, em linha com o dever geral de cuidado previsto no art. 28 do CTB.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 9º:**

O uso de suporte de celular no guidão para GPS é uma realidade incontornável para os entregadores. A proibição absoluta seria impraticável e geraria ainda mais riscos (o condutor pegando o celular na mão).

A solução mais eficaz, adotada por diversas cidades europeias e pelo Código de Trânsito de Portugal, é permitir o uso apenas como GPS passivo, sem interação manual. A notificação ao Procon dos aplicativos que forcem interação durante o trajeto é medida inovadora e necessária para responsabilizar as plataformas.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 11-Aº:**

O crescente uso de e-bikes e patinetes por adolescentes nas proximidades de escolas criou situação de risco para os estudantes que saem a pé. O PL original criou as A-CALMA de forma genérica, mas sem norma específica para entorno escolar.

São Paulo (Decreto 59.991/2020) e Curitiba estabeleceram zonas escolares com restrições especiais para micromobilidade. O raio de 150 metros é o padrão adotado na legislação europeia para zonas de proteção escolar. A triplicação das penalidades (dobro sobre a pena base, conforme EM 04) é essencial para dissuadir o comportamento de risco nessas áreas.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel

▪ **Emenda Aditiva - Art. 15-Aº:**

Dados do Departamento de Trânsito do Espírito Santo indicam que mais de 60% dos atropelamentos de ciclistas ocorrem no período noturno ou em condições de baixa luminosidade. O PL original mencionava sinalização noturna nos arts. 9º e 14, mas sem fixar padrões mínimos de potência luminosa nem exigir colete refletivo.

O uso de colete refletivo é obrigatório em países como Portugal, Alemanha e França para ciclistas em vias públicas. Dados da Polícia Rodoviária Federal indicam que ciclistas sem equipamento refletivo têm probabilidade 3,4 vezes maior de serem atingidos por veículo motorizado no período noturno.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 17º A, B, C e D:**

O PL original não continha qualquer dispositivo tratando das obrigações das empresas e plataformas de delivery, uma das principais causadoras do aumento do volume de e-bikes nas vias e do comportamento agressivo dos entregadores. O PL estadual prevê obrigações para empresas de entrega e cria o Selo Empresa Cidadã. Cidades como São Paulo (Decreto 60.517/2021) e Belo Horizonte (Lei 11.412/2023) já regulamentam a responsabilidade solidária das plataformas. Pesquisa do Instituto de Logística e Supply Chain (2024) demonstrou que 68% dos entregadores não recebem treinamento de suas plataformas e 41% não possuem seguro de acidentes.

A vedação de metas que estimulem excesso de velocidade é medida de saúde pública, reconhecida pela OMS como fundamental para redução de sinistros com motoboys e bike-boys.





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

*“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel*

▪ **Emenda Aditiva - Art. 17º E, F, G e H:**

Entre 2022 e 2024, incêndios causados por baterias de lítio em e-bikes foram responsáveis por dezenas de mortes e centenas de incêndios em apartamentos no Brasil, especialmente em São Paulo e Rio de Janeiro.

O PL estadual cria o Selo Bateria Segura ES e o PL federal em tramitação (PL 1.459/2024) trata do tema. A ausência de qualquer norma sobre baterias no PL original de Vila Velha é lacuna gravíssima. Dados do Inmetro indicam que mais de 40% das baterias de e-bikes vendidas informalmente no Brasil são não certificadas e representam risco real de ignição espontânea.

A regulamentação da recarga em espaços coletivos é medida de prevenção de incêndio já adotada em Portugal, Espanha e no estado de Nova Iorque (EUA).

▪ **Emenda Aditiva - Art. 22-Aº:**

O PL original era absolutamente omissivo quanto à competência para fiscalização, ao procedimento de autuação e à apreensão de veículos, lacunas que, na prática, inviabilizam a aplicação da lei. Sem definir quem fiscaliza, como autua e quando apreende, qualquer código de micromobilidade torna-se letra morta.

O PL estadual define a competência de DETRAN-ES, DER-ES, PM e Procon. A experiência de São Paulo e Curitiba demonstra que a apreensão de veículos adulterados é o instrumento mais eficaz para coibir a adulteração de e-bikes. O sistema informatizado de registro é condição para o monitoramento de reincidentes.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 22-Eº:**





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

"Deus seja louvado"
Gabinete Vereador Joel Rangel

O Título II do PL original previa cadastro totalmente facultativo, sem nenhuma hipótese de obrigatoriedade, o que não é adequado para a gestão de frotas comerciais. No modelo de São Paulo e do Rio de Janeiro, o cadastro de veículos de empresas de entrega é obrigatório e constitui a base do sistema de fiscalização.

Sem cadastro obrigatório para frotas, torna-se impossível identificar os responsáveis por infrações cometidas por veículos de operadores comerciais, gerando impunidade sistêmica.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 22º F e G:**

A ausência de regulamentação sobre responsabilidade civil é uma das maiores lacunas do PL original. Atualmente, o ciclista ou condutor de e-bike que atropela um pedestre pode alegar que seu veículo não é "motorizado" para escapar da responsabilidade objetiva.

O STJ tem jurisprudência consolidada no sentido de que a e-bike, por ser veículo motorizado com propulsão elétrica, sujeita seu condutor à responsabilidade objetiva (REsp 1.797.975/SP). A responsabilidade solidária das plataformas é reconhecida pelo TST em precedentes recentes. O microsseguro para entregadores é política pública de proteção social em expansão no Brasil, com iniciativas em São Paulo e no Rio Grande do Sul.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 22º H e I:**

O PL original não continha qualquer dispositivo de transparência ou publicidade de dados, o que impede o monitoramento da efetividade da lei e a adoção de





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

políticas baseadas em evidências. O PL estadual em trâmite na ALES determina que o DETRAN-ES publique painel trimestral de sinistros com e-bikes, portanto cabe ao Executivo Municipal o compartilhamento desses dados para prevenção e identificação de locais com maior potencialidade e risco.

Os mapas de calor de acidentes são instrumentos essenciais para o planejamento de infraestrutura cicloviária e para a criação de zonas de atenção. A divulgação semestral está em linha com a Lei de Acesso à Informação (Lei 12.527/2011) e é prática adotada por São Paulo (INFOSIGA SP) e Belo Horizonte (BI-VV).

▪ **Emenda Aditiva - Art. 28º A, B e C:**

O PL original tratava de infraestrutura de forma superficial, sem prazos e sem obrigações vinculantes. A Lei de São Paulo (17.577/2021) obriga empreendimentos acima de 2.000 m² a instalar bicicletários, medida que tem aumentado a adesão ao uso de bicicletas para o trabalho.

O Plano Cicloviário Municipal é exigência do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) para municípios com mais de 20.000 habitantes. A integração com o transporte público é condição essencial para que a micromobilidade substitua o automóvel em deslocamentos de média distância, objetivo central de qualquer política de mobilidade sustentável.

Vila Velha, com seus 500 mil habitantes e crescente congestionamento viário, necessita urgentemente de um planejamento cicloviário estruturado.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 28º D:**





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

*“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel*

A integração da bicicleta ao transporte público é o modelo mais eficiente de mobilidade urbana, reconhecido pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU – Lei 12.587/2012). Curitiba, referência mundial em transporte público, permite bicicletas dobráveis nos ônibus em horários específicos.

A conexão cicloviária com terminais de ônibus aumenta em até 40% a área de cobertura de cada terminal, ampliando a acessibilidade para a população que não possui automóvel.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 28º E:**

O PL estadual institui a Semana Estadual da Bike Legal na terceira semana de agosto. A sincronia com a iniciativa estadual potencializa as ações educativas e reduz os custos de organização. A distribuição de capacetes durante a Semana Municipal é estratégia de política pública de saúde já comprovada: estudo da FIOCRUZ (2023) demonstrou que programas de distribuição gratuita de capacetes em períodos festivos reduziram em 22% os traumatismos cranianos em ciclistas nas cidades participantes.

A modalidade de advertência educativa durante a Semana é mecanismo de transição que facilita a adaptação dos cidadãos às novas regras.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 28º F, G e H:**

A habilitação obrigatória para entregadores profissionais de e-bikes é a medida mais eficaz para elevar o nível de preparação técnica e de segurança desse segmento, responsável por grande parte dos acidentes envolvendo micromobilidade.





**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

"Deus seja louvado"

Gabinete Vereador Joel Rangel

Em 2023, a cidade de Paris tornou obrigatório para entregadores de bicicleta elétrica um módulo de formação em trânsito. O Japão exige, desde 2024, registro e habilitação para condutores de e-bikes. O formato escolhido – curso online gratuito e credenciamento digital – é de baixo custo para o Município e acessível para a população de baixa renda, evitando criar barreiras financeiras para os trabalhadores.

A parceria com SENAC e SENAI aproveita infraestrutura já existente e agrega valor ao certificado emitido.

▪ **Emenda Aditiva - Art. 29º A e B:**

O art. 29 original limitava-se a determinar genericamente que "o Poder Executivo deverá regulamentar este Código", sem estabelecer prazo, o que é reconhecidamente ineficaz na prática legislativa brasileira. Sem prazo fixado, regulamentações de Códigos municipais frequentemente levam anos para serem editadas, tornando a lei inoperante.

O PL estadual estabelece prazo de 120 dias para regulamentação. A entrada em vigor gradual é boa prática que permite a adaptação progressiva da sociedade às novas normas, evitando o choque regulatório e a resistência de grupos afetados. O período de 90 dias de advertências educativas segue o modelo adotado com sucesso em São Paulo na implantação de novas regras para patinetes (2021). A obrigação de relatório de efetividade em 24 meses é mecanismo de governança legislativa que permite a atualização contínua da lei.

O conjunto de 20 emendas ora propostas – 6 modificativas e 14 aditivas – tem como objetivo transformar o PL nº 78/2026 em instrumento legislativo efetivo para o enfrentamento do problema da micromobilidade insegura em Vila Velha.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”

Gabinete Vereador Joel Rangel

Nenhuma das emendas contraria o espírito original do projeto do Vereador Pastor Fabiano Oliveira; pelo contrário, todas buscam fortalecer e detalhar o arcabouço normativo proposto, corrigindo lacunas identificadas mediante comparação com legislações mais avançadas.

Em síntese, as emendas:

- tornam os limites de velocidade mais precisos e seguros;
- ampliam os equipamentos obrigatórios, incluindo certificação de baterias;
- proíbem condutas de risco ainda não cobertas, como celular com as mãos e condução alcoolizada;
- criam proteções especiais para zonas escolares e horário noturno;
- responsabilizam empresas e plataformas de delivery solidariamente;
- estabelecem mecanismos de fiscalização, apreensão e transparência;
- vinculam a regulamentação a prazos e a uma entrada em vigor gradual e ordenada;
- alinham a legislação municipal ao projeto estadual em tramitação na ALES, fortalecendo a política estadual de micromobilidade.





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel

QUADRO SINÓPTICO DAS EMENDAS

Nº	Tipo	Art. Referência	Objeto
01	Modificativa	Art. 8º	Limites de velocidade – ampliação e detalhamento
02	Modificativa	Art. 9º	Equipamentos obrigatórios – rol mais completo
03	Modificativa	Art. 10	Uso de fones – proibição mais incisiva
04	Modificativa	Art. 11	Condutas proibidas – ampliação
05	Modificativa	Art. 12	Requisitos etários – inclusão de capacete obrigatório para menores
06	Modificativa	Art. 20	Penalidades – valores e gradação
07	Aditiva	Novo Título IV-A	Empresas de entrega e aplicativos de delivery
08	Aditiva	Novo Título IV-B	Segurança de baterias e carregadores
09	Aditiva	Novo art. após art. 9º	Uso de celular – proibição e punição
10	Aditiva	Novo art. após art. 11	Zonas escolares – restrições especiais
11	Aditiva	Novo art. após art. 15	Circulação noturna – obrigações reforçadas
12	Aditiva	Novo Título VI-A	Fiscalização – competência, autuação e apreensão
13	Aditiva	Novo Título VI-B	Cadastro obrigatório para frotas e entregadores
14	Aditiva	Novo Título VI-C	Responsabilidade civil e seguro
15	Aditiva	Novo Título VI-D	Transparência e dados de sinistralidade
16	Aditiva	Novo artigo no Título VII	Infraestrutura de recarga e bicicletários obrigatórios
17	Aditiva	Novo artigo no Título VII	Integração com transporte público
18	Aditiva	Novo Título VIII-A	Semana Municipal da Micromobilidade Segura
19	Aditiva	Novo Título VIII-B	Credenciamento e habilitação técnica
20	Aditiva	Novo art. nas Disposições Finais	Prazo de regulamentação e entrada em vigor gradual





CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

“Deus seja louvado”
Gabinete Vereador Joel Rangel

As emendas ora apresentadas foram elaboradas com base em: (i) análise do PL estadual do Deputado Alcântaro Filho (ALES/2025); (ii) legislação já sancionada e consolidada em municípios como São Paulo (Lei 17.577/2021), Curitiba (Decreto 1.166/2022), Belo Horizonte (Lei 11.412/2023), Rio de Janeiro (Lei 7.617/2022) e Florianópolis (Lei 11.200/2023); (iii) Resolução CONTRAN nº 996/2023; e (iv) dados de sinistralidade envolvendo veículos de micromobilidade no Espírito Santo.

O conjunto de emendas está organizado em duas categorias: (a) Emendas Modificativas, que propõem alteração ou substituição de dispositivos já existentes no PL original; e (b) Emendas Aditivas, que incluem novos artigos e disposições inexistentes no texto base, porém indispensáveis para uma regulamentação efetiva do setor.

Assim, diante desse importante projeto que contribui muito com a população de nossa cidade, contamos com a contribuição dos demais parlamentares para a aprovação dessa emenda parlamentar.

Vila Velha, 26 de maio de 2026.

JOEL RANGEL
Vereador



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <https://vilavelha.splonline.com.br/autenticidade> utilizando o identificador 3200390032003800320032003A005000

Assinado eletronicamente por **JOEL RANGEL** em 27/05/2026 11:57

Checksum: **525F148ADF1AFDA837FEDE0D3DB98D4ECD7A4D6703C1C3DD1F55CF14A5F4020B**



Autenticar documento em <https://vilavelha.splonline.com.br/autenticidade> com o identificador 3200390032003800320032003A005000, Documento assinado digitalmente conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.