



**EXMO. SR. JUIZ DE DIREITO DA __ VARA DE FAZENDA PÚBLICA DA
COMARCA DA CAPITAL**

Procedimento Preparatório nº 03.22.0010.0030027/2026-61

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO** (MPRJ), por meio da 1ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Urbanismo da Capital (1ª PJTCUCAP), com fundamento nos artigos 127 e 129, incisos III e IX, da Constituição da República, no artigo 25, IV, *b*, da Lei nº 8.625/1993, no artigo 35, I, *b* e *d*, da Lei Complementar Estadual nº 106/2003 e nos artigos 1º, IV, e 5º, I, da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985 (Lei da Ação Civil Pública), vem propor a presente

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA DE
NATUREZA ANTECIPADA**

em face do **MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO**, pessoa jurídica de direito público interno, inscrito no CNPJ sob o nº 42.498.733/0001-48, com sede na Rua Afonso Cavalcanti, nº 455, Cidade Nova, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.211-110, a ser citado na pessoa do Procurador-Geral do Município, pelos fatos e fundamentos a seguir expostos.



1. FATOS

1.1. O acidente da Rua Conde de Bonfim e a edição do decreto em quarenta e oito horas

Em 30 de março de 2026, na Rua Conde de Bonfim, Tijuca, Emanoelle Martins Guedes de Farias, 40 anos, e seu filho Francisco Farias Antunes, 9 anos, foram vítimas fatais de atropelamento por ônibus em modal de micromobilidade elétrica, em via pública sem infraestrutura cicloviária. Aproximadamente 48 horas depois, em 1º/04/2026, o Prefeito editou o Decreto Rio nº 57.823/2026, publicado no DOM em 06/04/2026, anunciado como resposta regulatória ao episódio.

1.2. Conteúdo central impugnado

O decreto define quatro categorias de micromobilidade (art. 2º, I a IV), equipara autopropelidos sentados a ciclomotor (art. 2º, parágrafo único), regula a circulação por faixa de velocidade (arts. 4º a 6º), disciplina o regime de ciclovia e calçada (arts. 7º e 8º) e fixa idade mínima de 18 anos para ciclomotor (art. 11).

Impugnação cirúrgica:

- art. 2º (incisos I, II, III, IV e parágrafo único) — definições locais de ciclomotor, bicicleta elétrica, autopropelido e patinete elétrico, e a regra de equiparação de autopropelidos conduzidos na posição sentada à categoria de ciclomotor;
- arts. 4º, 5º, I e 6º, na fração em que aplicam o regime de ciclomotor aos veículos reclassificados (efeito-arrasto);
- art. 5º, II, na fração em que proíbe a bicicleta elétrica em vias 40–60 km/h sem o estudo técnico do art. 10 da Res. CONTRAN nº 996/2023.



Cumulativamente — como questão prejudicial à invalidade do efeito-arrasto dos arts. 4º, 5º, I e 6º —, requer-se a declaração incidental, no caso concreto e com efeitos inter partes, da invalidade do art. 4º da Lei Municipal nº 8.547/2024, base local invocada nos considerandos, na fração em que produz exclusão tácita dos autopropelidos da circulação em ciclovias e ciclofaixas. Fundamento em 2.9.

Permanecem fora desta impugnação as proibições do art. 8º (circulação em calçada), compatíveis com o desenho federal de proteção ao pedestre.

1.3. Ausência de instrução técnica documentada — fatos apurados no Procedimento Preparatório

A apuração no PP 03.22.0010.0030027/2026-61 (instaurado em 07/04/2026) demonstrou, pelas próprias respostas dos órgãos oficiados, que a Administração não realizou e não dispunha de instrução técnica. Linha do tempo:

- **13 de novembro de 2025** – a CET-Rio, pelo Ofício CET-OFI-2025/01135 dirigido ao Comandante-Geral do CBMERJ, reconheceu por escrito que os dados do ISP-RJ eram "insuficientes para elaborar diagnósticos mais precisos", listando como "incompletas ou inexistentes" o tipo de acidente e o modo de transporte. Cinco meses antes do decreto, o próprio órgão técnico municipal documentou a ausência da base empírica indispensável.
- **30 de março de 2026** – acidente da Tijuca. O pedido formulado pela CET-Rio ao CBMERJ permanece sem resposta.
- **1º de abril de 2026** – assinatura do decreto.
- **6 de abril de 2026** – publicação e entrada em vigor.



- **22 de abril de 2026** – em resposta ao Of. 161/2026-1PJTCUCAP, o DETRAN-RJ informou que "infelizmente, não possuímos a informação por 'tipo de veículo'". As três coordenadorias internas (Registro de Veículos, Estatística e Acidentologia, Fiscalização) confirmaram não terem sido consultadas em nenhuma etapa da elaboração do decreto.
- **30 de abril de 2026** – em resposta ao Of. 156/2026, a SMTR (Of. nº 4121/2026) não anexou estudo, parecer, nota técnica, AIR, ata ou levantamento de acidentalidade, sustentando que a motivação do decreto "não se esgota nem depende da existência de um único estudo formal, autônomo e consolidado".
- **7 de maio de 2026** – o CBMERJ, em resposta ao Of. 160/2026, confirmou que o único pedido formal da Prefeitura à corporação por dados de acidentalidade é o Of. CET-OFI-2025/01135, anterior ao decreto, não reiterado, e cuja resposta só foi produzida em maio de 2026, em atenção ao MPRJ.

Permanecem sem resposta: Casa Civil (Of. 155/2026), CET-Rio (Of. 157/2026), SMS-Rio (Of. 158/2026), Miguel Couto (Of. 159/2026), PGE-RJ (Of. 185/2026), DETRAN-RJ (Of. 184/2026 e 186/2026).

1.4. Análise empírica dos dados do CBMERJ — cruzamento com o Plano CicloRio

Em atenção ao Of. 160/2026, o CBMERJ encaminhou planilha de 451 registros (382 eventos únicos por identificador SISGEO) de atendimentos de emergência a usuários de micromobilidade elétrica entre jan/2024 e mar/2026. O MPRJ cruzou os 382 endereços com o Plano de Expansão Ciclovitária do Município (Anexo 1, CET-Rio/SMTR) — instrumento de acesso público que cataloga todas as vias da cidade com tratamento ciclovitário. Três achados de relevo direto:ⁱ



Primeiro — localização. Das 382 ocorrências, 266 (69,6%) estão em vias sem qualquer infraestrutura cicloviária pelo Plano CicloRio; outros 31 (8,1%) integram zona empírica conservadora (vias com infraestrutura cicloviária, colisão com veículo motorizado, sem possibilidade de afirmar pista de rolamento isoladamente); apenas 15 (3,9%) mencionam ciclovia explicitamente. O padrão predominante de sinistralidade de micromobilidade elétrica no Rio não é cicloviário.

Segundo — perfil da moto elétrica. Dos 94 eventos envolvendo moto elétrica — categoria sob a qual o autopropelido sentado é registrado no SISGEO, por confirmação testemunhal do comando de salvamento e do Estado-Maior do CBMERJ —, 76 (80,8%) ocorreram em vias sem infraestrutura cicloviária, apenas 1 (1,1%) menciona ciclovia, e o subtipo dominante é colisão com automóvel em pista (AUTO X MOTO: 50 eventos, 53,2%). A medida central do decreto incide majoritariamente sobre espaço em que o veículo-alvo, pela base do Estado, não tem registro de circulação cicloviária.

Terceiro — gravidade. O veículo-alvo não registra nenhum caso de risco Vermelha nem óbito nos 94 eventos. Os cinco casos Vermelha e o único óbito da base são todos de bicicleta elétrica — categoria mantida expressamente em ciclovia pelo art. 7º, II. Os dados do próprio órgão de emergência do Estado não sustentam a premissa de periculosidade excepcional do autopropelido sentado em relação à bicicleta elétrica.

1.5. Quadro comparativo com outras capitais brasileiras

O Rio de Janeiro é caso isolado entre as capitais brasileiras que regulamentaram a matéria desde a Res. CONTRAN nº 996/2023:

1. **São Paulo** (Decretos 58.750/2019 e 58.907/2019): regulamentou a circulação invocando o CTB, a Lei de Mobilidade Urbana e a regulamentação federal; não reclassifica autopropelidos como ciclomotor. O Dec. 58.750/2019 foi expressamente provisório, com 90 dias



para evolução à regulamentação definitiva (art. 14), enquanto o GT da SMT, constituído em janeiro de 2019, elaborava os estudos que subsidiariam o Dec. 58.907/2019.

2. **Porto Alegre** (Decreto 20.358/2019): define o autopropelido como "não equiparável a motocicleta, ciclomotor ou motoneta" — redação literalmente oposta à do Decreto Rio —, precedida por projeto-piloto de 90 dias autorizado pela EPTC a partir de 16/02/2019.

3. **Brasília**: não editou decreto de reclassificação. A Lei Distrital 6.458/2019 (PIMA) é programática; a regulamentação técnica permanece nos parâmetros da Res. 996/2023, aplicada pelo DETRAN-DF.

4. **Fortaleza** (Decreto Municipal 16.261/2025): regula o uso compartilhado de patinetes por operadoras de micromobilidade, sem reclassificar autopropelidos.

Nenhuma das outras capitais adotou o modelo de reclassificação por critério funcional do Decreto Rio.

1.6. Efeitos em curso desde 06/04/2026

Desde a entrada em vigor — no mesmo dia 06/04/2026 —, equipes da SEOP, CET-Rio, Guarda Municipal e Secretaria Municipal de Assistência Social iniciaram fiscalização nas orlas da cidade (Copacabana, Ipanema, Leblon e Barra da Tijuca), com caminhões e reboques de apoio, sujeitando usuários de autopropelidos sentados às penalidades do art. 244 do CTB, incluindo retenção do veículo.ⁱⁱ O próprio Prefeito declarou publicamente que autopropelidos na ciclovia "correm o risco de serem apreendidos".ⁱⁱⁱ Relatos de apreensões e de receio generalizado em diferentes regiões da cidade foram registrados desde os primeiros dias de vigência.^{iv} O presidente da Comissão de Trânsito da OAB/RJ apontou a contradição: "o ciclomotor precisa de CNH para condução e de registro e



licenciamento perante o Detran, e o autopropeleido não precisa de nada disso".^v

2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

2.1. Preliminares processuais: legitimidade ativa e cabimento da ação

O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro tem legitimidade ativa nos termos do art. 129, III, da CF, do art. 25, IV, b, da Lei nº 8.625/1993, do art. 35, I, b e d, da LC Estadual nº 106/2003 e do art. 5º, I, da Lei nº 7.347/1985. A causa de pedir envolve direitos difusos à segurança viária, à vida e integridade física dos usuários das vias, ao acesso a meios urbanos seguros de micromobilidade (Lei 12.587/2012, arts. 5º, IX, e 6º, II), à organização eficiente do trânsito (CF art. 37, caput; CTB art. 1º, § 2º) e à proteção da confiança legítima, somados a direitos coletivos dos usuários de micromobilidade elétrica, trabalhadores entregadores e setor produtivo afetado.

O Decreto Rio nº 57.823/2026, embora formalmente regulamentar, produz efeitos concretos imediatos: restrições de circulação, exigências de registro e licenciamento, regime sancionatório agravado. É ato passível de controle judicial incidental pela ACP — STJ, REsp 1.188.443/RJ (T4, Min. Luis Felipe Salomão, j. 27/10/2020): o exame da higidez do ato é questão prejudicial. O pedido não é declaração abstrata de inconstitucionalidade, mas invalidação de dispositivos específicos e tutela dos direitos lesados.

2.2. Vício de competência: reclassificação inválida de autopropeleidos por critério funcional ausente do desenho federal

O parágrafo único do art. 2º estabelece que *"os veículos autopropeleidos cuja condução ocorra na posição sentada serão*



equiparados a ciclomotores". O dispositivo não regulamenta circulação: **redefine categoria veicular**, matéria reservada à União pelo art. 22, XI, da CF.

2.2.1. Regime federal e extrapolação da delegação

A Resolução CONTRAN nº 996/2023, editada com fundamento no art. 12, I, do CTB, define equipamento autopropelido por critérios técnicos objetivos e cumulativos (art. 2º, II): motor com potência nominal máxima de 1.000 W, velocidade de fabricação não superior a 32 km/h, largura até 70 cm e distância entre eixos até 130 cm. Ciclomotor, no art. 2º, IV, é definido igualmente por critérios técnicos: motor de combustão até 50 cm³ ou elétrico até 4 kW, velocidade máxima de fabricação até 50 km/h.

Em momento algum a Res. 996 utiliza a posição do condutor como critério de classificação entre autopropelido e ciclomotor — a posição figura apenas nos incisos V e VI, para distinguir motoneta (sentada) de motocicleta (montada), categorias tecnicamente superiores. O art. 6º da Res. 996, ao delegar ao órgão local a regulamentação da "circulação", refere-se à regulamentação da circulação, não à redefinição das categorias; o art. 11 estabelece que a circulação desses veículos "deve seguir as mesmas disposições estabelecidas pelo CTB e pelas regulamentações do CONTRAN para a circulação de bicicletas" — norma de equiparação federal expressa que o decreto subverte.

Ao introduzir critério funcional ausente da norma federal e produzir reclassificação para a categoria de ciclomotor, o parágrafo único do art. 2º extrapola os limites da competência delegada e avança sobre matéria de classificação veicular reservada à União. O STJ, no REsp 2.073.791/SP (Min. Regina Helena Costa, T1, j. 06/08/2024, unânime), fixou: "o poder regulamentar não permite a criação de novas obrigações ou restrições, limitando-se a complementar a legislação, e não substituí-la ou ampliá-la, sob pena de usurpação da função legislativa". Fórmula equivalente no RMS 26.889/DF (Min. Noronha, T4, j. 20/04/2010),



formulação clássica das quatro vedações: a regulamentação não pode "contrariá-la, restringi-la, ampliá-la ou inová-la". O STF é firme na ADPF 449/DF (Min. Luiz Fux, Pleno, j. 08/05/2019), no Tema 967 (RE 1.054.110/SP, Min. Barroso, Pleno, j. 09/05/2019, tese vinculante: "Os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal"), e, mais recentemente, na ADI 7852/SP (Min. Alexandre de Moraes, Pleno, j. 11/11/2025), em que reafirmou o Tema 967. A ratio aplica-se à matéria de trânsito (CF art. 22, XI).

2.2.2. Efeito-arrasto e consequências práticas

A reclassificação produz efeito-arrasto sobre o autopropelido sentado: registro junto ao DETRAN (CTB art. 124) com CAT ou CSV, licenciamento anual, emplacamento, CNH-A ou ACC (CTB arts. 140, 143), idade mínima de 18 anos, equipamentos obrigatórios específicos e sujeição ao regime sancionatório dos arts. 162, 230, 244 e correlatos do CTB (multa, pontuação e apreensão).

Antes do decreto, todo o universo de autopropelidos estava dispensado por força do art. 12 da Res. 996, que materializa a delegação do art. 134-A do CTB. A equiparação transfere em bloco, por critério funcional, esse subconjunto para o regime mais oneroso — sem apuração do universo afetado nem do impacto socioeconômico. O DETRAN-RJ, autarquia que implementaria o regime, confirmou no Of. DETRAN/COMISADE 453/2026 não ter sido consultado em qualquer etapa, pelas três coordenadorias pertinentes; até o ajuizamento, não respondeu ao Of. 184/2026 sobre capacidade operacional.

A invalidação do parágrafo único do art. 2º arrasta, por consequência lógica, a dos arts. 4º, 5º, I, 6º (incluído o § 1º), 7º, I, 8º, I e 11, na fração em que se aplicam ao autopropelido sentado reclassificado. Removido o parágrafo único, o universo de autopropelidos retorna ao regime federal — com dispensa de registro, licenciamento e emplacamento,



e regulamentação local de circulação exercida nos limites do art. 6º da Resolução.

2.3. Antinomias diretas: definições municipais em conflito com a norma federal (art. 2º, I e II)

2.3.1. Definição de ciclomotor divergente dos parâmetros técnicos federais (art. 2º, I)

O art. 2º, I do Decreto Rio define ciclomotor em termos que não incorporam os parâmetros técnicos objetivos e cumulativos da Res. CONTRAN nº 996/2023, art. 2º, IV: motor de combustão até 50 cm³ ou elétrico até 4 kW, velocidade máxima de fabricação até 50 km/h. A definição federal é bifatorial e cumulativa, independente de qualquer traço funcional. A divergência não é de grau, é de critério: a Res. 996 classifica pelo envelope técnico, o inciso I municipal classifica por elementos que prescindem dele. Veículo que supere 4 kW ou 50 km/h pode não ser identificado pela definição local; veículo que respeite os limites federais e seria autopropelido pela Res. 996 pode ser capturado pela categoria municipal.

O vício do inciso I está estruturalmente ligado ao do parágrafo único: a equiparação de autopropelidos sentados envia esses veículos para a categoria municipal de ciclomotor, ela própria de contornos divergentes do padrão federal — submetendo-os a regime federal cujo enquadramento técnico não satisfazem. Aplica-se a tese de 2.2: classificação veicular é matéria reservada à União (CF art. 22, XI; CTB art. 134-A; Res. 996 art. 2º, IV), e o Município não pode redefinir, ampliar ou restringir os critérios federais de pertença a categoria veicular (STJ, REsp 2.073.791/SP, T1, j. 06/08/2024).



2.3.2. Definição inválida de bicicleta elétrica (art. 2º, II)

O art. 2º, II do Decreto admite, na definição de bicicleta elétrica, "a existência ou não de dispositivo acelerador". A Res. CONTRAN nº 996/2023, art. 2º, III, c, veda que a bicicleta elétrica disponha de acelerador. A antinomia é textual, direta e dispensa construção interpretativa:

Decreto Rio, art. 2º, II: "*bicicleta elétrica: bicicleta dotada de motor elétrico com pedal e a existência ou não de dispositivo acelerador*".

Res. CONTRAN 996/2023, art. 2º, III, b e c: bicicleta elétrica é o veículo que, entre outros requisitos cumulativos, "b) ser equipada com motor elétrico auxiliar, ativado apenas quando o condutor pedalar (sistema de pedal assistido)" e "c) não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência".

Na lógica federal, bicicleta elétrica é veículo de propulsão essencialmente humana, com motor de assistência ao pedal (pedelec). Veículo com acelerador é, pela mesma Resolução, autopropelido (até 1.000 W e 32 km/h — art. 2º, II) ou ciclomotor (acima — art. 2º, IV). O decreto subverte a classificação ao admitir a categoria "bicicleta elétrica com acelerador".

A antinomia produz, no plano operacional, duas leituras viáveis sobre o mesmo veículo: pela definição municipal, o veículo com acelerador é bicicleta elétrica e mantém acesso a ciclovia e à exceção do art. 8º, II; pela definição federal, é autopropelido, e se conduzido sentado — modo natural — recai no parágrafo único do art. 2º e é equiparado a ciclomotor, proibido em ciclovia, obrigado à pista até 60 km/h, sujeito a registro, licenciamento, emplacamento, CNH-A e sanção do art. 244 do CTB. As duas leituras coexistem sem regra de coordenação — circunstância incompatível com o princípio da legalidade estrita (CF art. 5º, II) e com a



exigência de motivação clara e congruente (Lei nº 9.784/1999, art. 50). A categoria local passa a ser a soma de pedelec (Res. 996 = bicicleta elétrica) e autopropelelo com pedal e acelerador (Res. 996 = autopropelelo). A definição local é mais ampla que a federal e absorve veículos que a União classifica em categoria diversa — inovação não autorizada, violação direta da hierarquia normativa e do art. 22, XI, da CF.

O STJ, no REsp 2.073.791/SP, foi explícito quanto aos limites do poder regulamentar, em formulação aplicável por simetria: "descabia ao Poder Público empreender exegese no sentido de restringir" o alcance subjetivo de categoria federal. O Decreto Rio, ao fazer movimento simétrico oposto (ampliar a categoria), incide no mesmo vício.

2.4. Vício de fundamentação delegatória: restrição inovadora à bicicleta elétrica em via de 40 a 60 km/h (art. 5º, II)

O art. 5º, II do Decreto proíbe a circulação de bicicletas elétricas e patinetes elétricos em vias com velocidade máxima regulamentada de até 60 km/h; o art. 4º estende a proibição a vias acima de 60 km/h. Essas restrições não constam da Res. CONTRAN nº 996/2023 — são inovações restritivas que, à luz do art. 10, exigiam estudo técnico de engenharia. Não há estudo.

A Res. CONTRAN nº 996/2023, art. 7º, dispõe que "a circulação de bicicletas elétricas em ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas deve respeitar a velocidade máxima regulamentada pelo órgão com circunscrição sobre a via" — regra de velocidade em infraestrutura cicloviária, sem proibição de circulação em via. O art. 8º admite a bicicleta elétrica esportiva (45 km/h) em vias arteriais, estradas e rodovias. O art. 11 estabelece que a circulação desses veículos "deve seguir as mesmas disposições estabelecidas pelo CTB e pelas regulamentações do CONTRAN para a circulação de bicicletas"; o art. 58 do CTB permite a circulação de bicicletas pelo bordo



direito de qualquer via urbana. No desenho federal, portanto, a bicicleta elétrica não tem teto de velocidade da via como requisito de circulação. O órgão local pode regulamentar, mas não pode estabelecer regime mais restritivo sem o procedimento do art. 10 da Res. 996, que condiciona a definição local de regime diverso à existência de estudos técnicos de engenharia — limite material da delegação.

Na apuração ficou demonstrado que não existe estudo técnico de engenharia para os arts. 4º e 5º, II. A SMTR, oficiada (Of. 156/2026), respondeu sem juntar documento (Of. SMTR nº 4121/2026), declarando que a motivação "não se esgota nem depende da existência de um único estudo formal"; a CET-Rio (Of. 157/2026) não respondeu; o próprio órgão municipal de engenharia de tráfego reconheceu por escrito em 13/11/2025 não dispor dos dados de acidentalidade discriminados por modal e tipo de via.

O art. 5º, II exerce competência delegada (Res. 996, art. 10) sem cumprir a condição material — vício específico de fundamentação delegatória, distinto da antinomia textual do art. 2º, II (cf. 2.3). Aplicam-se as teses do STJ no REsp 2.073.791/SP ("ao regulamento só se permite instituir os procedimentos, as formas e as condições de seu exercício, vedando-se a criação de embaraços, restrições ou limites") e no REsp 1.436.794/SC (Min. Mauro Campbell, T2, DJe 28/09/2015), paralelo morfológico que invalidou decreto regulamentar por extrapolar a lei matriz.

2.5. Vício procedimental-substantivo: edição do ato sem instrução técnica, sem participação social e sem análise de alternativas

O Decreto Rio nº 57.823/2026 foi editado em aproximadamente quarenta e oito horas após o acidente da Tijuca, com fundamento exclusivo em valores jurídicos abstratos, sem consequências práticas, sem AIR, sem dados epidemiológicos organizados, sem alternativas regulatórias comparadas e sem participação social. A apuração no Procedimento



Preparatório confirmou — pelas próprias respostas dos órgãos oficiados — que a ausência de instrução técnica é fato provado, não hipótese.

Os considerandos invocam exclusivamente CF art. 5º caput, supremacia do interesse público, CF art. 30, I e VIII, considerações genéricas de segurança viária e a Lei Municipal nº 8.547/2024. Não há referência ao CTB, à Res. CONTRAN nº 996/2023, a estudos técnicos, notas, pareceres de engenharia, AIR, dados de acidentalidade ou manifestação dos órgãos municipais de trânsito ou saúde. O silêncio dos considerandos sobre as normas federais aplicáveis é, ele próprio, sintoma do vício.

A pergunta investigativa decisiva é se a Administração, no processo de elaboração, dispunha ou requisitou dado de acidentalidade cruzando local exato do sinistro (pista, ciclovia, ciclofaixa, calçada, parque) e modal envolvido em pelo menos cinco categorias (autopropelido sentado, autopropelido em pé, bicicleta elétrica, bicicleta convencional, ciclomotor, motocicleta). As respostas confirmam que o cruzamento não existia e não foi buscado em tempo útil: DETRAN-RJ (Of. 453/2026) informou não possuir informação por tipo de veículo; CBMERJ (Of. SEDEC/CHGAB 1313/2026) confirmou não dispor de classificação estruturada por tipo de via; a CET-Rio (Of. CET-OFI-2025/01135, de 13/11/2025) reconheceu, cinco meses antes do decreto, que os dados do ISP-RJ eram "insuficientes para elaborar diagnósticos mais precisos"; a SMTR, oficiada para juntar documentação técnica de cinco anos, não anexou um único documento; Casa Civil, SMS-Rio, Miguel Couto, PGE-RJ e DETRAN-RJ (Of. 184, 186) não responderam até o ajuizamento.

A ausência desse cruzamento é, em si, indício autônomo e suficiente de ausência de instrução técnica adequada. Acresce que a Administração sabia, desde 13/11/2025, da insuficiência da base — reconhecimento do próprio órgão municipal de engenharia de tráfego —, não reiterou o pedido entre 13/11/2025 e 1º/04/2026 (quatro meses e meio),



editou o decreto mesmo assim e nunca reiterou depois. Os dados só ficaram prontos em maio de 2026, em resposta ao MPRJ.

2.5.1. Fundamentação normativa e jurisprudencial

A conduta caracteriza violação direta e cumulativa: ao art. 20 da LINDB — "não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas (...). A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida (...) inclusive em face das possíveis alternativas"; ao art. 15 da Lei nº 12.587/2012, imperativo quanto à participação social específica de mobilidade (vinculante por força do art. 18, I); ao art. 10 da Res. CONTRAN nº 996/2023 (cf. 2.4); ao art. 50 da Lei nº 9.784/1999, aplicável por analogia ao Município (STJ, RMS 68.474/RS); e ao art. 37, caput, da CF (princípio da eficiência, exigência de adequação meio-fim e análise ex ante).

O STF, na ADPF 747/DF (Min. Rosa Weber, Pleno, j. 14/12/2021, unânime), fixou fórmula genérica transponível por analogia: "Eventualmente falhando nesse dever de justificação, expõe-se a atividade normativa do ente administrativo ao controle jurisdicional da sua legitimidade". O voto adverte: "o ímpeto, por vezes legítimo, de simplificar (...) não pode ser satisfeito ao preço do retrocesso na proteção do bem jurídico". O TJ-SP, na ADI 2238665-33.2024 (Des. Vianna Cotrim, Órgão Especial, j. 05/02/2025, unânime), declarou inconstitucionalidade de leis municipais aprovadas em três dias sem estudo técnico e sem audiência pública: "Normas que alteram parâmetros urbanísticos pré-estabelecidos sem estudo prévio adequado e suprimindo a efetiva participação popular ofendem (...) os artigos 182, caput, e 30, inciso VIII, da Lei Maior". O STJ, no IAC nº 16, REsp 2.024.250/PR (Min. Regina Helena Costa, 1ª Seção, j. 13/11/2024, tese vinculante), valorizou expressamente a Análise de Impacto Regulatório como pressuposto de legitimidade do ato regulamentar.



2.5.2. Antecipação da defesa e extensão à Lei Municipal nº 8.547/2024

A Procuradoria provavelmente sustentará, na linha da resposta da SMTR, que a motivação "não se esgota nem depende da existência de um único estudo formal, autônomo e consolidado, podendo resultar (...) da conjugação de referências normativas, avaliações técnicas setoriais, subsídios administrativos e experiência institucional acumulada". A formulação opera contra quem a invocou.

Ninguém exigiu da SMTR um único estudo — a exigência normativa é de instrução técnica adequada, que pode (e idealmente deve) ser multifonte; a defesa contra exigência inexistente é admissão tácita de que não há nem um, nem dois, nem nenhum documento. A Administração que invoca pluralidade de fontes fica obrigada, pela teoria dos motivos determinantes, a demonstrar cada vertente: onde estão, nos autos, as quatro fontes que a SMTR enumera? Nenhuma foi documentada. "Experiência institucional acumulada" não é categoria probatória admissível para fundamentar ato regulamentar — a jurisprudência tem nome para a categoria: motivação fictícia.

O vício é estrutural — atravessa Decreto e Lei Municipal nº 8.547/2024 invocada nos considerandos como base local. Em agosto de 2024, à edição da Lei, o cenário de insuficiência era objetivamente mais grave do que em abril de 2026: a CET-Rio só documentaria a insuficiência em 13/11/2025, mais de quinze meses após a Lei. As respostas dos órgãos oficiados não diferenciam Lei e decreto: a SMTR, o DETRAN-RJ e a Casa Civil não produziram estudo, parecer, AIR ou levantamento relativo a nenhum dos dois atos. O vício atravessa as duas manifestações sequenciais da mesma opção regulatória não fundamentada (cf. 2.9).



2.6. Vício no motivo: motivação incongruente entre meio e fim, agravada pela ausência de plano de monitoramento

A Administração motivou o decreto invocando proteção da vida e da segurança e propósito de redução de acidentes — vinculando-se aos motivos declarados. Pela teoria dos motivos determinantes, há vício quando os motivos são falsos, inexistentes ou incongruentes com o resultado. O resultado prático do decreto é frontalmente incongruente com o motivo declarado, e a incongruência é agravada pela ausência ex post de qualquer mecanismo institucional de aferição.

2.6.1. Aplicabilidade da teoria e demonstração factual da incongruência

Todo ato administrativo, individual ou normativo, tem como elementos estruturais competência, finalidade, forma, motivo e objeto. Decretos regulamentares submetem-se a esse regime; quando a Administração opta por motivar, vincula-se aos motivos declarados. O enunciado orientador provém do próprio foro de eventual recurso. TJ-RJ, 4ª CDP, Apelação 0206767-04.2019.8.19.0001 (Des. Sérgio Seabra Varella, j. 22/11/2023, unânime), ementa item 5: "De acordo com a teoria dos motivos determinantes, o ato administrativo deve sempre guardar compatibilidade com a situação de fato que gerou a manifestação de vontade.

Análise da motivação que não se confunde com o mérito administrativo". E no item 4: "Submete-se ao crivo do Poder Judiciário a observância da motivação dos atos administrativos (...). Necessidade de congruência entre o motivo e o resultado do ato. Art. 48, § 1º, da Lei Estadual 5.427/2009". O voto incorpora Carvalho Filho: "não só a inexistência em si do motivo contamina o ato, como também o faz a incongruência entre o motivo e o resultado". O STJ confirma a posição: RMS 68.474/RS (Min. Kukina, T1, j. 11/04/2023): "A motivação do ato administrativo deve ser explícita, clara e congruente (...). Viciada a



motivação, inválido resultará o ato"; MS 15.290/DF (Min. Castro Meira, 1ª Seção, DJe 14/11/2011): "há vício de legalidade não apenas quando inexistentes ou inverídicos os motivos suscitados pela administração, mas também quando verificada a falta de congruência entre as razões explicitadas no ato e o resultado nele contido".

Motivo declarado: proteção da vida e redução de acidentes. Resultado produzido: expulsão dos modais dos espaços segregados (ciclovias, calçada a 6 km/h) e obrigação de circulação em via de tráfego compartilhado com automóveis, ônibus e caminhões em velocidades de até 60 km/h. A incongruência é demonstrável pelos próprios fatos: o acidente motivador ocorreu na Rua Conde de Bonfim — via classificada como sem qualquer infraestrutura cicloviária pelo Plano CicloRio —, de modo que o decreto, que restringe o uso de ciclovias pelos autopropelidos sentados, não teria prevenido o acidente que invocou para se justificar; o decreto, em vez de ampliar a infraestrutura cicloviária, expandiu a categoria de usuários obrigatoriamente expostos ao mesmo cenário que matou as vítimas; os dados da própria Prefeitura reconhecem letalidade superior das motocicletas — única alternativa funcional para o usuário inviabilizado; o efeito agregado é migração induzida para modal de letalidade superior.

2.6.2. Blindagem contra teste empírico, extensão à Lei e preempção da alegação de mérito

A Administração que invoca motivos fáticos tem dever correlato de mantê-los testáveis: constituir, paralelamente à edição, mecanismo institucional de aferição dos efeitos do ato. As diligências do PP demonstram que a Prefeitura não dirigiu requisição a fabricantes ou varejistas para acompanhamento das vendas como proxy do uso, não solicitou ao CBMERJ a estabilização do campo "tipo de via" no SISGEO, não consultou o DETRAN-RJ sobre viabilidade operacional, não consultou a PGE-RJ quanto às repercussões estaduais, e não constituiu plano de monitoramento com indicadores, periodicidade, órgão responsável, fluxo



de revisão ou horizonte de avaliação. A omissão estrutural quanto ao monitoramento é, em si, evidência de que a Administração não atribui valor probatório aos motivos que invocou — somando vício ex post à incongruência originária. Aplica-se o art. 20, parágrafo único, da LINDB, em sua dupla direção temporal.

A incongruência atinge igualmente a Lei Municipal nº 8.547/2024 invocada nos considerandos. Os motivos declarados — segurança viária e proteção do espaço cicloviário — são incongruentes com os efeitos: a categoria que a Lei manteve em ciclovia (bicicleta elétrica do art. 4º) concentra os cinco casos Vermelha e o único óbito da base do CBMERJ; a categoria excluída (autopropelido com acelerador) registra zero desfecho grave em 94 eventos. A escolha legislativa alocou risco contrariamente à realidade operacional do Estado; o decreto aprofunda a inversão pelo agravamento sancionatório (cf. 2.9).

A Procuradoria provavelmente alegará discricionariedade imune ao controle. A própria 4ª CDP do TJ-RJ, no voto Varela, já enfrentou a objeção: "é permitido fazer o controle dos atos administrativos que se configuram ilegais, ilegítimos ou desprovidos da devida motivação". Controle de motivação não é controle de mérito — é controle de legalidade. A objeção fica preempçada pelo próprio foro recursal, que aplica, no controle de motivação dos atos municipais, a Lei Estadual nº 5.427/2009, art. 48, § 1º.

2.7. Vício material: proporcionalidade em sentido amplo e desproporção do efeito agregado

O controle de proporcionalidade dos atos restritivos é técnica consolidada pelo STF (ADI 1.969; ADPF 449; ADPF 747): a medida deve ser adequada, necessária e proporcional em sentido estrito. O Decreto falha nos três degraus. A falha integra-se à desproporção do efeito agregado: o decreto expulsa o usuário dos espaços de menor risco e o obriga aos



espaços de maior risco, configurando contradição estrutural entre meio e fim.

2.7.1. Adequação e necessidade

A medida não passa no degrau da adequação. O acidente que motivou a edição ocorreu em via de tráfego compartilhado sem ciclovia; o decreto, em vez de mitigar a exposição de modais de baixa potência, expandiu a categoria de usuários obrigatoriamente expostos a esse mesmo cenário. A base empírica para sustentar o nexos causal entre restrição e finalidade não foi produzida pela Administração — e os dados que existem contradizem a premissa. O cruzamento das 382 ocorrências do CBMERJ (jan/2024–mar/2026) com o Plano de Expansão Cicloviária da CET-Rio/SMTR — instrumento da própria Prefeitura disponível antes da edição — mostra que 266 eventos (69,6%) ocorreram em vias sem qualquer infraestrutura cicloviária.

Dos 94 eventos envolvendo moto elétrica (categoria que registra o autopropelido sentado no SISGEO), 76 (80,8%) ocorreram em vias sem infraestrutura cicloviária, com colisão automóvel-moto em pista dominando (50 eventos, 53,2%). Apenas 1 dos 94 eventos (1,1%) menciona ciclovia. A inversão é objetiva: o veículo-alvo da reclassificação não registra nenhum caso de risco Vermelha (grave) nem óbito; os cinco casos Vermelha e o único óbito da base são todos de bicicleta elétrica — categoria mantida em ciclovia pelo art. 7º, II. A inversão não se origina no decreto: começa na Lei Municipal nº 8.547/2024 (art. 4º), que excluiu da ciclovia precisamente a categoria de perfil empírico mais brando. O decreto, fundado na Lei, não corrige a inversão — acrescenta a ela o agravamento sancionatório (cf. 2.9).

No degrau da necessidade, reconhece-se ad argumentandum o risco que o autopropelido apresenta a terceiros em ciclovia compartilhada: confirmação técnica colhida com o CBMERJ indica que o veículo acrescenta 30 a 50 kg ao corpo do condutor (contra cerca de 10 kg da



bicicleta convencional), produzindo energia cinética substancialmente superior em colisão.

O risco existe — mas o subprincípio da necessidade não se satisfaz pela mera existência do risco; exige demonstração de que inexistente alternativa menos gravosa e ao menos igualmente protetiva. Três alternativas concretas estão documentadas: (i) regulamentação de circulação sem reclassificação veicular, padrão das demais capitais que tratam da matéria — São Paulo (Decretos 58.750/2019 e 58.907/2019), Porto Alegre (Decreto 20.358/2019, que define autopropelido como "não equiparável a motocicleta, ciclomotor ou motoneta"), Fortaleza (Decreto 16.261/2025) e Brasília (regime federal direto); (ii) fiscalização de velocidade em ciclovias, reforço de sinalização, radares pontuais e prioridade do pedestre nas ciclovias compartilhadas — instrumento até hoje ausente do regramento carioca; (iii) reforço local de equipamentos de segurança (capacete, idade mínima), com efeito direto sobre gravidade. A obrigação de cogitar e demonstrar alternativas está expressa no art. 20, parágrafo único, da LINDB. Há, ainda, assimetria de mitigabilidade: no cenário ciclovia, as três alternativas são juridicamente disponíveis e tecnicamente exequíveis; no cenário pista de tráfego compartilhado, alternativas equivalentes não existem — o Município não remove automóvel, ônibus e caminhão da via. A escolha do decreto, ao deslocar o usuário do cenário em que a regulação alternativa existe para o cenário em que ela não existe, falha no grau da necessidade não por ignorar o risco, mas por escolher a única alocação que torna o risco esperado incontrolável pela regulação municipal.

2.7.2. Proporcionalidade em sentido estrito e fundamentação

Mesmo admitida, ad argumentandum, alguma adequação e necessidade, os custos superam os benefícios. Custos diretos: imposição do regime sancionatório agravado dos arts. 162, 230 e 244 do CTB; exigência de registro, licenciamento, emplacamento e CNH-A sobre fração



relevante de usuários que adquiriram o veículo na expectativa do regime federal de dispensa (art. 134-A do CTB); restrição ampla à bicicleta elétrica em vias 40-60 km/h sem cobertura federal nem estudo; inviabilização prática do uso em parcela relevante da malha viária.

Custos indiretos: migração induzida para motocicleta convencional, cuja letalidade é, pelos dados da própria Prefeitura, superior; aumento da exposição ao tráfego compartilhado em arranjo desautorizado pelo art. 29, § 2º, do CTB; efeitos sobre indústria, prestadores de compartilhamento e trabalhadores entregadores sem mecanismos de transição; insegurança jurídica decorrente das antinomias; e mascaramento estatístico do próprio efeito do decreto, pelo encolhimento induzido do universo regulado — o que torna o ato auto-imunizante a qualquer avaliação ex post. Benefícios diretos não estão demonstrados: não há estudo, dado epidemiológico desagregado ou análise comparativa que sustente redução líquida de acidentes. Os benefícios secundários (organização do espaço público, proteção do pedestre na calçada) seriam atingidos pelas alternativas (i) a (iii) sem os custos descritos.

O STF aplicou os três degraus a decreto na ADI 1.969/DF (Min. Lewandowski, Pleno, j. 28/06/2007), declarando-o "inadequado, desnecessário e desproporcional"; na ADPF 449/DF (Min. Luiz Fux, Pleno, j. 08/05/2019), à regulação municipal sobre vias, censurando restrições não amparadas em lei federal; e na ADPF 747/DF (Rosa Weber, j. 14/12/2021, unânime), com fórmula genérica de controle de legitimidade do ato normativo do Executivo. A diretriz substantiva está no art. 6º, II, da Lei 12.587/2012 e no art. 29, § 2º, do CTB.



2.8. Violação à isonomia: tratamento desigual entre veículos tecnicamente idênticos e dilema regulatório do Município

O Decreto, ao definir bicicleta elétrica em termos mais amplos que a Res. 996 (admitindo acelerador, art. 2º, II) e ao reclassificar autopropeidos sentados como ciclomotor (art. 2º, parágrafo único), produz tratamento radicalmente distinto sobre veículos que a União classifica de modo idêntico. A diferenciação é puramente nominal — depende do rótulo, não de qualquer diferença técnica de risco, velocidade, potência ou massa. Configura discriminação arbitrária, em violação aos arts. 5º, caput, e 37, caput, da CF.

2.8.1. Discriminação por rótulo entre veículos tecnicamente equivalentes

A premissa é técnica e verificável. Os veículos comercializados como "bicicleta elétrica" no varejo brasileiro — sobretudo no segmento popular — contam em larga maioria com dispositivo acelerador. Pela Res. CONTRAN nº 996/2023, art. 2º, III, c, a bicicleta elétrica só existe se não dispuser de acelerador; veículo com pedal e acelerador, dentro dos limites de potência (até 1.000 W) e velocidade (até 32 km/h), é autopropeido pela classificação federal. A definição do art. 2º, II do decreto — "bicicleta com pedal e a existência ou não de dispositivo acelerador" — redenomina como "bicicleta elétrica" um conjunto enorme de veículos que a União classifica como autopropeido. A categoria local passa a ser a soma de (a) pedal-assistido puro (bicicleta elétrica pela Res. 996) e (b) autopropeido com pedal e acelerador (autopropeido pela Res. 996).

Dois veículos do mesmo modelo, comprados no mesmo dia, distintos apenas pela presença de acelerador, recebem tratamento jurídico oposto sob o decreto. O com acelerador continua sendo "bicicleta elétrica" e mantém acesso a ciclovia, ciclofaixa, ciclorrota e à exceção do art. 8º, II. O sem acelerador, conduzido sentado, cai no parágrafo único do art. 2º e é



equiparado a ciclomotor, com acesso restrito à pista até 60 km/h e exigência de registro, licenciamento, emplacamento e CNH-A.

O critério "ter ou não ter acelerador" não corresponde a nenhuma diferença real de risco, velocidade, potência ou massa — é distinção puramente nominal. A fiscalização vem operando essa discriminação desde 06/04/2026, segregando três grupos de usuários ("bicicleta elétrica com acelerador" — Res. 996 = autopropelido — em ciclovia; "autopropelido sentado" — Res. 996 = autopropelido — equiparado a ciclomotor; "patinete em pé" — Res. 996 = autopropelido — em ciclovia) cuja única variável distintiva (posição do condutor e presença de pedal) não tem correlação demonstrada com risco. Há violação direta dos arts. 5º, caput, e 37, caput, da CF. O STF exige, em política regulatória sobre vida e segurança, standards científicos atualizados (ADI 4.066, Rosa Weber; RE 627.189, Tema 285, Toffoli) — standard que a diferenciação puramente nominal não satisfaz. O universo regulado, ademais, não foi dimensionado pela Administração, em violação ao art. 20 da LINDB.

2.8.2. O dilema regulatório: incoerência interna do desenho

O vício tem dimensão estrutural que merece registro autônomo. A redação ampliada do art. 2º, II não é casual: o cumprimento literal do art. 4º, I, da Lei Municipal nº 8.547/2024 — que exige pedal assistido puro — implicaria o dever administrativo de excluir das ciclovias toda a frota de bicicletas com acelerador hoje em circulação no Rio, providência operacionalmente inviável.

O art. 2º, II tem função operacional confessional: reconhece, pelo próprio Município, que o regime estrito da Lei é incompatível com a realidade que pretende regular. A consequência desdobra-se em qualquer direção que se assuma. Primeira hipótese: mantida a Lei stricto sensu e reconhecida a invalidade da ampliação do art. 2º, II, restabelece-se o regime estrito — e o Município passa a ter o dever de excluir das ciclovias toda a frota com acelerador, posição que o próprio conjunto normativo



demonstra que ela não pretende adotar. Segunda hipótese: mantida a ampliação do art. 2º, II, persiste o tratamento desigual entre dois universos de veículos com acelerador identicamente classificados pela Res. 996 (o com pedal funcional, autorizado em ciclovia; o com pedal decorativo ou sem pedal, conduzido sentado, equiparado a ciclomotor).

A discriminação pela mera presença de pedal — critério que o comando de salvamento do CBMERJ relativizou em reunião institucional, ao constatar que parte dos autopropelidos disponíveis no mercado traz pedal "só para constar" — configura discriminação arbitrária. Não há terceira hipótese coerente: ou se admite a invalidade da exclusão tácita produzida pela Lei 8.547/2024 (cf. 2.9), abrindo o regime federal supletivo do art. 9º, II da Res. 996 para o autopropelido sentado, ou se admite a invalidade da ampliação produzida pelo art. 2º, II do decreto, com aplicação *stricto sensu* da Lei. Os dois caminhos convergem: o regime discriminatório que hoje opera não pode persistir.

2.8.3. Pedido específico de tutela inibitória contra fiscalização discriminatória

Em prevenção ao cenário em que algum dos dispositivos do decreto possa, por razões processuais ou de graduação de pedidos, vir a subsistir, requer-se, como **medida de abstenção autônoma e cumulativa** — com pretensão de subsistência mesmo em hipótese de procedência parcial do pedido principal —, a determinação ao Município do Rio de Janeiro, à Secretaria Municipal de Ordem Pública, à Guarda Municipal e à CET-Rio de abstenção de qualquer ato fiscalizatório que aplique regime jurídico distinto ao autopropelido sentado em relação à bicicleta elétrica com pedal e acelerador, enquanto não houver, juntado aos autos, estudo técnico de engenharia que justifique tecnicamente a distinção em termos de risco, velocidade, potência, massa ou energia cinética. O pedido específico está formulado em 4.4.



2.9. Invalidez incidental do art. 4º da Lei Municipal nº 8.547/2024 como questão prejudicial

O Decreto invoca, nos considerandos, a Lei Municipal nº 8.547, de 23/08/2024. O exame de validade da Lei na fração em que produz exclusão de categoria de veículo previamente autorizada pela norma federal é questão prejudicial à invalidade do decreto que dela decorre — exame em sede incidental, no caso concreto, com efeitos inter partes (STJ, REsp 1.188.443/RJ, T4, j. 27/10/2020). Não se pede declaração abstrata de inconstitucionalidade da Lei; pede-se reconhecimento incidental do vício no recorte que prejudica a invalidação do decreto.

2.9.1. Estrutura da Lei e exclusão tácita

A Lei 8.547/2024 dispõe, no art. 3º, caput, sobre a proibição de ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos em ciclovias e ciclofaixas — categorias cuja definição é, pelo parágrafo único, expressamente atribuída ao CONTRAN. No art. 4º, autoriza em ciclovia exclusivamente a bicicleta elétrica que satisfaça, cumulativamente, quatro requisitos: (I) pedal assistido puro; (II) velocidade máxima de 25 km/h; (III) potência nominal máxima de 350 W; e (IV) sinalização noturna, campainha, pneus em condições mínimas e pedal funcional.

A consequência lógica direta — autorização condicionada por requisitos cumulativos — é a exclusão tácita de toda categoria de veículo elétrico que não os satisfaça. Em particular, do equipamento autopropelido individual definido pela Res. CONTRAN nº 996/2023, art. 2º, II, caracterizado pela presença de acelerador e ausência típica de pedal funcional. O autopropelido com acelerador, classificado pela norma federal, não é "bicicleta elétrica" e não satisfaz o art. 4º, I e IV da Lei. É essa exclusão tácita — produzida por dispositivo legal sem o suporte técnico exigido pela norma federal a que se subordina — que se requer seja



reconhecida como inválida, no caso concreto, como questão prejudicial à invalidade do efeito-arrasto dos arts. 4º, 5º, I e 6º do Decreto.

2.9.2. Vício de fundamentação delegatória e confirmação empírica da inversão

A Res. CONTRAN nº 996/2023, art. 9º, II, autoriza o órgão local a regulamentar a circulação de autopropelidos em ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas. O exercício dessa autorização, contudo, é condicionado pelo art. 10 à existência de estudos técnicos de engenharia que garantam a segurança de todos os usuários da via — condição material que constitui limite da própria delegação federal. A condição aplica-se a ato normativo de qualquer natureza emanado do ente local — decreto ou lei. O fundamento é estrutural: a competência federal em matéria de trânsito (CF art. 22, XI; CTB arts. 12, I e 24) admite delegação ao ente local apenas nos termos fixados pela União.

Lei municipal que exerce delegação federal sem cumprir a condição a que está submetida exorbita o âmbito da delegação. Tema 967 do STF (RE 1.054.110/SP, Min. Barroso, Pleno, j. 09/05/2019): "Os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal". A Lei 8.547/2024 exerceu competência delegada sem cumprir a condição material: a CET-Rio só reconheceu por escrito a insuficiência da base de dados em 13/11/2025 — quinze meses após a edição da Lei —, e a fortiori a base era ainda mais frágil em agosto de 2024. É vício estruturalmente idêntico ao que se imputa em 2.4 ao art. 5º, II do Decreto.

Os dados consolidados pelo CBMERJ em maio de 2026 confirmam que a opção legislativa alocou o risco contrariamente à realidade operacional do Estado: os cinco casos Vermelha e o único óbito do período jan/2024-mar/2026 concentram-se em bicicleta elétrica (categoria que a Lei manteve em ciclovia); a categoria "moto elétrica" no SISGEO (autopropelido sentado) registra zero Vermelha e zero óbito em 94 eventos.



A exclusão tácita recaiu sobre a categoria de perfil mais brando; a autorização permanente, sobre a categoria onde se concentram os desfechos graves. O dado não estava disponível em agosto de 2024 — mas a ausência do dado é, em si, o vício. O art. 10 da Res. 996 exige o estudo ex ante, não admitindo que a opção seja feita à revelia do estudo na expectativa de que o resultado eventual venha a confirmá-la. Soma-se vício procedimental: o art. 15 da Lei 12.587/2012 exige participação social específica de mobilidade urbana, não se satisfazendo com iter parlamentar genérico. A tramitação da Lei deve ser objeto de exibição compulsória (cf. 4.3) — a ausência provável de audiência pública específica agravaria o vício substantivo.

2.9.3. Limite da declaração incidental

O reconhecimento incidental requerido recai exclusivamente sobre o art. 4º da Lei 8.547/2024 na fração em que produz exclusão tácita dos autopropeledidos. Permanecem íntegros: o art. 1º (objeto); o art. 2º (equipamentos para pessoas com deficiência); o art. 3º na fração compatível com o desenho federal; o art. 3º, parágrafo único (competência classificatória do CONTRAN); o art. 5º (penalidade pecuniária); e os arts. 6º e 7º (acessórios). O pedido cirúrgico atinge o art. 4º apenas na exclusão tácita, e não na disciplina de circulação da bicicleta elétrica em ciclovia, que subsiste. A invalidade incidental produz, como consequência imediata, o restabelecimento do regime federal supletivo do art. 9º, II da Res. CONTRAN nº 996/2023 — autorização local não exercida, com a circulação do autopropeledido em ciclovia regida pela norma federal até que o Município edite regulamentação técnica e procedimentalmente adequada.

2.10. Reclassificação como agravamento sancionatório inválido

A equiparação do art. 2º, parágrafo único, produz, além do vício de competência (2.2), agravamento sancionatório inválido. Veículos antes



dispensados de registro, licenciamento e emplacamento pelo art. 12 da Res. 996 (que materializa a delegação do art. 134-A do CTB) passam ao regime sancionatório agravado dos arts. 162, 230, 244 e correlatos do CTB (apreensão, multa, pontuação na CNH). Vício autônomo, com jurisprudência específica.

2.10.1. Inversão empírica e jurisprudência vinculante

A reclassificação produz inversão empírica do critério de risco: o veículo promovido ao regime sancionatório mais oneroso (autopropelido sentado, "moto elétrica" no SISGEO) não apresenta, em 94 eventos, nenhum caso de risco Vermelha nem óbito; os cinco casos Vermelha e o único óbito da base são todos de bicicleta elétrica — categoria que o decreto preserva no regime federal mais favorável e autoriza em ciclovia (art. 7º, II). O agravamento recai sobre a categoria de perfil empírico mais brando e poupa a de perfil mais grave. O critério funcional não corresponde a nenhum critério técnico de risco.

O Tema 430 do STF (ARE 639.496/MG, Pleno, j. 16/06/2011) fixou tese vinculante: "É incompatível com a Constituição lei municipal que impõe sanção mais gravosa que a prevista no Código de Trânsito Brasileiro, por extrapolar a competência legislativa do município". A ratio vincula atos infralegais municipais que, por reclassificação veicular, transfiram veículos do regime federal mais brando para o mais oneroso. Após a Res. 996/2023, tribunais estaduais consolidaram tese convergente: TJ-SP, RN 1002636-45.2024.8.26.0562 (Santos, Des. Percival Nogueira, 8ª CDPúb, j. 15/02/2025) — autopropelido nos parâmetros da Res. 996 não se confunde com ciclomotor; TJ-PA, Apelação 0801370-25.2023.8.14.0061 (caso Tucuruí, Des. Mairton Marques Carneiro, 2ª TDPúb, j. 17/02/2025) — declarou ilegal Decreto Municipal 015/2023 por manobra simétrica à do Rio. Os tribunais seguem o critério técnico federal, não o funcional municipal; os acórdãos que confirmam apreensão só o fazem quando o veículo é



tecnicamente ciclomotor (motor 49 cm³ ou potência elétrica acima de 1.000 W), o que reforça a tese.

Acresce que o regime sancionatório do CTB (arts. 162, 230, 244 e correlatos), ativado pela reclassificação, depende da viabilidade administrativa de registro, licenciamento e emplacamento — atividade do DETRAN-RJ. As três coordenadorias da autarquia confirmaram, no Ofício DETRAN/COMISADE 453/2026, não terem sido consultadas em momento algum. Até o ajuizamento, o DETRAN-RJ não respondeu ao Of. 184/2026 sobre capacidade operacional para emplacamento. A Administração criou regime sancionatório sem averiguar sua viabilidade administrativa.

3. TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA

3.1. Probabilidade do direito

A probabilidade do direito está ancorada nos vícios textuais (2.2, 2.3, 2.4) e no agravamento sancionatório (2.10): antinomia textual direta entre decreto e Res. 996 (art. 2º, II x art. 2º, III, c), reclassificação veicular por critério funcional ausente do desenho federal (art. 2º, parágrafo único) e restrição inovadora à bicicleta elétrica em faixa não coberta sem o estudo do art. 10 da Res. 996. Reforçam-na os acórdãos do TJ-MG e TJ-SP posteriores à Res. 996 (Ap. 5006109-40.2024.8.13.0074; RN 1001695-36.2025; Ap. 1002040-61.2024; RN 1002636-45.2024) e a ausência documentada de instrução técnica (2.5), confirmada pelas respostas dos órgãos oficiados.

3.2. Perigo de dano e confiança legítima

Os efeitos começaram em 06/04/2026. Autuações e apreensões operam diariamente sobre usuários que adquiriram veículos sob o regime federal anterior, que dispensava registro e habilitação (CTB art. 134-A). O CBMERJ relatou em reunião institucional de 29/04/2026 "enxurrada de socorros" envolvendo modais de micromobilidade elétrica.



O STF, na ACO 3518/DF (Min. Lewandowski, Pleno, j. 15/09/2021, unânime), assentou: "Eventuais alterações da política nacional (...) devem ser prévia e tempestivamente informadas (...), sendo de rigor conceder-lhes um prazo razoável para adaptarem-se às novas diretrizes". O Decreto Rio, editado em 48 horas após o acidente e com vigência imediata (art. 16), viola as três exigências cumulativas — informação prévia, tempestividade e prazo razoável de adaptação. Os adquirentes de autopropeledos e bicicletas elétricas que confiaram no regime de dispensa do art. 134-A do CTB têm confiança legítima oponível ao Município.

3.3. Reversibilidade e ausência de perigo inverso

A suspensão é plenamente reversível — restaura o regime federal vigente desde a Res. 996/2023, já conhecido e operacional. O perigo inverso é inexistente: não há demonstração de dano superior do regime federal. Pelo contrário, a ausência de instrução técnica e o efeito de migração modal (2.7) sugerem que a manutenção do decreto, e não sua suspensão, é que produz aumento de risco.

3.4. Pedido liminar

A tutela de urgência, neste momento, dirige-se especificamente à concessão das medidas a seguir.

A. SUSPENSÃO LIMINAR DA EFICÁCIA DOS DISPOSITIVOS IMPUGNADOS

a. Suspensão liminar da eficácia integral do art. 2º do Decreto Rio nº 57.823/2026 (incisos I, II, III, IV e parágrafo único);

b. Suspensão liminar dos arts. 4º, 5º, I, 5º, II e 6º na fração em que aplicam o regime de ciclomotor ao autopropeledido sentado reclassificado ou impedem a bicicleta elétrica em vias 40-60 km/h.



B. ABSTENÇÃO IMEDIATA DE FISCALIZAÇÃO

a. Determinação ao Município, à SEOP, à Guarda Municipal e à CET-Rio de **abstenção imediata de toda fiscalização** fundada nos dispositivos suspensos, com multa diária em caso de descumprimento.

C. ABSTENÇÃO AUTÔNOMA CONTRA FISCALIZAÇÃO DISCRIMINATÓRIA

a. Em pedido liminar autônomo e cumulativo, cuja concessão se requer mesmo na hipótese de denegação dos demais pedidos liminares — determinação ao Município, à SEOP, à Guarda Municipal e à CET-Rio de abstenção imediata, enquanto não juntado aos autos estudo técnico de engenharia que justifique a distinção, de qualquer ato fiscalizatório que aplique regime distinto ao autopropelido sentado em relação à bicicleta elétrica com pedal e acelerador. A distinção exige demonstração técnica verificável em termos de risco, velocidade, potência, massa ou energia cinética — não bastando a presença de pedal, dado o reconhecimento institucional do CBMERJ de que parte dos autopropelidos disponíveis traz pedal decorativo. Fundamento: arts. 5º, caput, e 37, caput, da CF; cf. 2.8 e 4.4. Multa diária em caso de descumprimento.

D. DECLARAÇÃO PÚBLICA SIMÉTRICA DO PREFEITO

a. Determinação ao Prefeito de publicação, em suas mídias sociais oficiais, em 48 horas da intimação, de declaração pública com o mesmo alcance, formato e canais da comunicação que anunciou a edição do decreto em 06/04/2026, informando: (i) a suspensão liminar dos dispositivos, com indicação expressa dos artigos; (ii) o regime



jurídico aplicável enquanto vigorar a liminar, na forma da Res. 996/2023 e dos dispositivos do Decreto que permanecem válidos; e (iii) orientação a usuários e agentes de fiscalização. Fundamento: princípio da publicidade (CF art. 37, caput), boa-fé objetiva e proteção da confiança legítima (STF, ACO 3518/DF); dever de informação simétrica; aplicação analógica do art. 60 do CDC (contrapropaganda). Mitiga o efeito dissuasivo residual e evita que a suspensão judicial seja anulada na prática pela manutenção da percepção pública do regime suspenso. Multa diária em caso de descumprimento.

4. PEDIDOS

Diante de todo o exposto, o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro requer:

4.1. Concessão de tutela provisória de urgência

A concessão das medidas requeridas no item 3.4, inaudita altera parte: suspensão imediata da eficácia dos dispositivos questionados, abstenção imediata de toda fiscalização fundada nos dispositivos suspensos, abstenção autônoma contra fiscalização discriminatória, e declaração pública simétrica do Prefeito.

4.2. Declaração incidental de invalidade

A confirmação da tutela e procedência integral do pedido principal, com **declaração incidental de invalidade**, no caso concreto e com efeitos *inter partes*:

A. DOS DISPOSITIVOS DO DECRETO RIO Nº 57.823/2026

a. art. 2º, I — divergência entre a definição municipal de ciclomotor e os parâmetros técnicos objetivos e cumulativos da Res. CONTRAN nº 996/2023, art. 2º, IV;



b. art. 2º, II — pela antinomia direta com a Res. CONTRAN nº 996/2023, art. 2º, III, c;

i. art. 2º, parágrafo único — pela reclassificação veicular por critério funcional ausente do desenho federal;

c. arts. 4º, 5º, I e 6º — na fração em que aplicam o regime de ciclomotor ao autopropelido sentado reclassificado (efeito-arrasto);

d. art. 5º, II — na parte que estende à bicicleta elétrica restrição não prevista federalmente sem o estudo do art. 10 da Res. 996.

B. DO ART. 4º DA LEI MUNICIPAL Nº 8.547, DE 23 DE AGOSTO DE 2024 — COMO QUESTÃO PREJUDICIAL

a. Declaração incidental, no caso concreto e com efeitos inter partes, da invalidade do dispositivo na fração em que produz exclusão tácita dos autopropelidos da circulação em ciclovias e ciclofaixas, por exercício de competência delegada pela Res. CONTRAN nº 996/2023 (art. 9º, II) sem cumprir a condição material (art. 10), sem estudo técnico, sem AIR e sem audiência pública específica de mobilidade (art. 15 da Lei nº 12.587/2012). O reconhecimento incidental é prejudicial à invalidação do efeito-arrasto do decreto (REsp 1.188.443/RJ, STJ, T4, j. 27/10/2020). Permanecem íntegros os arts. 1º, 2º, 3º, 5º, 6º e 7º da Lei, e o art. 4º na fração em que disciplina propriamente a circulação da bicicleta elétrica em ciclovia.

Permanecem íntegros os arts. 1º, 3º, 7º (em parte), 8º (em parte), 9º, 10, 12 a 14 do Decreto.



4.3. Obrigações de fazer cumulativas

A condenação do Município do Rio de Janeiro às seguintes obrigações de fazer, em prazos a serem fixados por este juízo:

A. ESTUDO TÉCNICO DE ENGENHARIA

a. Produzir estudo técnico de engenharia nos termos do art. 10 da Res. CONTRAN nº 996/2023, com cruzamento obrigatório por modal (cinco categorias: autoprovelido sentado, autoprovelido em pé, bicicleta elétrica, bicicleta convencional, ciclomotor, motocicleta) e por tipo de via (seis categorias: pista, ciclovia, ciclofaixa, ciclorrota, calçada, parque ou área de lazer).

B. AUDIÊNCIA OU CONSULTA PÚBLICA

a. Realizar audiência ou consulta pública com participação das associações representativas dos setores afetados, nos termos do art. 15 da Lei nº 12.587/2012.

C. ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

a. Produzir Análise de Impacto Regulatório (AIR) com comparação de alternativas regulatórias, nos termos do art. 20, parágrafo único, da LINDB, incluindo as três alternativas concretas demonstradas em 2.7 desta inicial.

D. PLANO INSTITUCIONAL DE MONITORAMENTO DOS EFEITOS

a. Constituir plano institucional de monitoramento com escopo que abranja (a) os efeitos dos dispositivos do Decreto não invalidados, e (b) a construção de linha de base de sinistralidade dos modais de micromobilidade, com discriminação estruturada por tipo de veículo (cinco



categorias) e por tipo de via (seis categorias), local exato do sinistro e dinâmica do evento. O plano deve conter indicadores quantitativos, periodicidade trimestral, órgão municipal responsável, fluxo decisório de revisão e horizonte de avaliação. A linha de base é condição de verificabilidade de qualquer regulação futura. Fundamento: art. 20, parágrafo único, da LINDB; art. 37, caput, da CF; Lei nº 13.874/2019; Tema 698 do STF (RE 684.612/RJ): a decisão deve apontar finalidades e determinar à Administração que apresente plano, sem ditar o conteúdo regulamentar.

E. EXIBIÇÃO COMPULSÓRIA DOS DOCUMENTOS REQUISITADOS E NÃO APRESENTADOS

a. Casa Civil Municipal — processo administrativo integral de elaboração do decreto e tramitação completa da Lei Municipal nº 8.547/2024 perante a Câmara, incluindo registro de audiências públicas específicas de mobilidade (art. 15 da Lei 12.587/2012), manifestações técnicas dos órgãos de trânsito e mobilidade e pareceres jurídicos que tenham antecedido a sanção;

b. CET-Rio — estudos técnicos, manifestações e atas de reuniões intersetoriais relativos à Lei 8.547/2024 e ao Decreto 57.823/2026;

i. SMS-Rio — metodologia e dados do número de 702% divulgado publicamente e série histórica;

c. Miguel Couto — série histórica do Centro de Trauma e perfil de gravidade;

d. DETRAN-RJ — pontos pendentes dos Of. 161, 184 e 186. Fundamento: art. 8º, § 1º, da Lei nº 7.347/1985.



F. DECLARAÇÃO PÚBLICA SIMÉTRICA DO PREFEITO

a. Publicação, pelo Prefeito, em suas mídias sociais pessoais e nos canais institucionais utilizados na comunicação original de 06/04/2026, com o mesmo alcance, formato e meios, de declaração oficial informando: (i) a invalidade dos dispositivos especificados em 4.2; (ii) o regime jurídico aplicável conforme a Res. 996/2023 e os dispositivos do Decreto que permanecem válidos; e (iii) orientação a usuários e agentes de fiscalização. Fundamento: princípio da publicidade (CF art. 37, caput); boa-fé objetiva e proteção da confiança legítima (STF, ACO 3518/DF); dever de informação simétrica; aplicação analógica do art. 60 do CDC; STF, Tema 698 (RE 684.612/RJ). Prazo a ser fixado por este juízo, com multa diária em caso de descumprimento.

4.4. Abstenção

A. ABSTENÇÃO GERAL

a. Condenação do Município à abstenção de qualquer fiscalização, autuação ou apreensão fundada nos dispositivos cuja invalidade se requer, até cumpridas as obrigações da letra 4.3 e editado novo ato normativo em conformidade com o regime federal.

B. ABSTENÇÃO AUTÔNOMA CONTRA FISCALIZAÇÃO DISCRIMINATÓRIA

a. Cumulativamente, e como pedido autônomo cuja procedência se requer inclusive na hipótese de improcedência parcial — em especial caso não acolhida a declaração incidental sobre o art. 4º da Lei 8.547/2024 ou a invalidação do art. 2º, II do decreto —, a determinação ao



Município, à SEOP, à Guarda Municipal e à CET-Rio de abstenção de qualquer ato fiscalizatório que aplique regime distinto ao autopropelido sentado em relação à bicicleta elétrica com pedal e acelerador. A abstenção subsiste enquanto não juntado estudo técnico de engenharia que demonstre, em termos verificáveis e não nominais, a base material da distinção em risco, velocidade, potência, massa ou energia cinética. Fundamento: arts. 5º, caput, e 37, caput, da CF; cf. 2.8. Multa diária em caso de descumprimento.

4.5. Pedidos finais

A. CITAÇÃO

a. A citação do Município do Rio de Janeiro, na pessoa do Procurador-Geral do Município, para responder aos termos desta ação, sob pena de revelia.

B. PROVAS

a. A produção de todas as provas admitidas em direito, em especial documental, pericial técnica de engenharia de tráfego, testemunhal e oitiva subsidiária de associações representativas. Protesta-se pela juntada posterior de documentos supervenientes, requisição de informações e bases de dados a órgãos e entidades, e demais diligências instrutórias pertinentes. Registra-se que o procedimento investigatório correlato permanece em andamento, com possibilidade de aditamento para abranger a atuação fiscalizatória sobre motocicletas, diante do impacto desse modal na sinistralidade urbana.



C. VALOR DA CAUSA

a. Atribui-se à causa o valor simbólico de R\$ 100.000,00, nos termos do art. 291 do CPC.

Termos em que pede e espera deferimento.

Rio de Janeiro, 15 de maio de 2026

DANIEL LIMA RIBEIRO
PROMOTOR DE JUSTIÇA



ⁱ Notas metodológicas. (i) O SISGEO não registra o campo 'tipo de via' (ciclovía/pista/calçada), lacuna confirmada pelo CBMERJ no Of. SEDEC/CHGAB 1313/2026 e atribuída, na reunião operacional, ao foco estritamente operacional do registro: do ponto de vista do salvamento, o local exato dentro da via não altera o protocolo de atendimento. O cruzamento com o Plano CicloRio constitui a metodologia disponível mais robusta para suprir essa lacuna sem geocodificação individual de cada evento. (ii) A confirmação qualitativa dessa leitura, em reunião operacional com o Diretor do DGCCO, a Diretora do COAPH, o comando de operações de salvamento e o Estado-Maior do CBMERJ, afastou a possibilidade de inferir categoricamente localização dentro da via a partir do subtipo de evento — razão pela qual esta inicial adota a leitura conservadora aqui exposta, ancorada no cruzamento direto endereço × Plano CicloRio. (iii) A categoria 'moto elétrica' no SISGEO é atribuída por julgamento visual do militar no local do atendimento, sem critério técnico estruturado. A equipe diretora do CBMERJ confirmou expressamente que o autopropeleido sentado é classificado nessa categoria, ao lado de motocicletas elétricas convencionais e parte do que se enquadraria como scooter. Considerando a baixa frequência, no Município, de motocicletas elétricas em formato 'cavalo' (postura montada), a categoria concentra, na prática, veículos elétricos largos com massa elevada e sem pedal funcional — perfil compatível com o autopropeleido sentado regulamentado pelo decreto.

ⁱⁱ CNN Brasil, 06/04/2026:

<<https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/sudeste/rj/novas-regras-de-bikes-eletricas-e-veiculos-automotores-passam-a-valer-no-rj/>>

ⁱⁱⁱ Prefeitura do Rio, nota oficial, 07/04/2026: <<https://prefeitura.rio/cidade/rio-e-primeira-capital-brasileira-a-ter-regras-para-circulacao-de-equipamentos-eletricos-de-micromobilidade/>>

^{iv} Agenda do Poder, 11/04/2026: <<https://agendadopoder.com.br/na-pratica-o-que-muda-com-o-novo-decreto-que-regulamenta-veiculos-eletricos-e-ciclomotores-no-rio/>>

^v Id.