

NOTA TÉCNICA Nº 002/2026 – CETTRAN/PE

Interessado: Conselho Estadual de Trânsito de Pernambuco – CETTRAN/PE

Assunto: circulação e operação de patinetes elétricos compartilhados e demais equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, com enfoque na regulamentação municipal, segurança viária, saúde pública e proteção dos usuários vulneráveis.

I. Relatório

Trata-se de manifestação técnica elaborada pela **Coordenação Técnica do CETTRAN/PE** com o objetivo de examinar, à luz da legislação de trânsito, da política nacional de segurança viária, de referências técnico-científicas e de informações públicas disponíveis, os aspectos jurídicos, operacionais e de segurança relacionados à circulação e à operação de patinetes elétricos compartilhados, de modo a subsidiar eventual orientação geral do CETTRAN/PE aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios pernambucanos, especialmente quanto à necessidade de regulamentação local, gestão do risco e proteção dos usuários vulneráveis.

A Coordenação Técnica do CETTRAN/PE vem acompanhando a matéria desde a divulgação oficial da retomada da operação experimental de patinetes elétricos compartilhados no Recife, em **março de 2026**, e dos desdobramentos técnicos, operacionais e institucionais subsequentes. A iniciativa foi apresentada pelo Município Recife como alternativa de micromobilidade para deslocamentos curtos, com operação por aplicativo, pontos autorizados de estacionamento, uso limitado a maiores de 18 anos, devolução em pontos autorizados, observância de regras operacionais específicas e acompanhamento durante 12 meses para avaliação dos impactos e eventuais ajustes da operação. (PREFEITURA DO RECIFE, 2026).

A retomada do serviço foi acompanhada de debate público sobre segurança viária, convivência com pedestres, suficiência da infraestrutura urbana, disciplina do estacionamento e fiscalização. Também passaram a circular notícias, registros públicos, inclusive por meio de imagens e vídeos, em veículos de comunicação e redes sociais apontando, em tese, situações de uso inadequado ou inseguro, como condução imprudente em espaço compartilhado, transporte de mais de uma pessoa no mesmo equipamento, circulação em desacordo com o ambiente viário, conflitos com pedestres e demais veículos, estacionamento irregular, ocorrência de lesões graves e outras condutas incompatíveis com a adequada utilização do espaço público e com a segurança do trânsito. Ainda que tais registros não substituam apuração administrativa individualizada, constituem indicativos socialmente perceptíveis de risco operacional e reforçam a necessidade de disciplina normativa, orientação ostensiva ao usuário, monitoramento e resposta pública preventiva. Reportagens recentes também indicaram bloqueio de mais de 100 usuários por descumprimento das regras operacionais, o que demonstra que a expansão do modal já vem acompanhada de problemas concretos de conformidade.

Também foi publicizada a adoção, pela **Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco**, de monitoramento específico dos atendimentos relacionados a incidentes com patinetes em hospitais da rede estadual, o que reforça o caráter intersetorial da matéria e sua conexão com a saúde pública (JORNAL DO COMMERCIO, 2026; FOLHA DE PERNAMBUCO, 2026).

A possibilidade de expansão ou replicação do serviço em outros Municípios, especialmente na Região Metropolitana do Recife (RMR), recomenda abordagem institucional impessoal, preventiva e coordenadora, em conformidade com o papel orientador do CETTRAN/PE no Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e com a diretriz de fortalecimento da atuação municipal estabelecida pela **Portaria da Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN nº 875, de 13 de setembro de 2024**.

No plano normativo local, considerando os municípios da RMR, a pesquisa técnica realizada **até o momento** não localizou, de forma explícita e formalmente consolidada, regulamento municipal específico e atual disciplinando, de modo completo, a circulação, a operação, o estacionamento, o compartilhamento de dados, a fiscalização, a comunicação de sinistros e a responsabilização administrativa relativos aos patinetes elétricos compartilhados com fundamento direto na **Resolução CONTRAN nº 996/2023**. Essa constatação deve ser compreendida com prudência, como resultado da pesquisa até aqui empreendida, sem pretensão de afirmação absoluta sobre eventual ato ainda não localizado.

II. Fundamentação Normativa e Institucional

O **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**, instituído pela **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**, estabelece, em seu **art. 1º, § 2º**, que o trânsito em condições seguras é direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais incumbe adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. O **§ 5º** do mesmo artigo determina que os órgãos e entidades de trânsito darão prioridade, em suas ações, à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente. O **art. 2º** do mesmo diploma prevê que o uso das vias terrestres será regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

No **âmbito municipal**, o **CTB** atribui aos órgãos e entidades executivos de trânsito, especialmente em seu **art. 24**, a competência para cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais, implantar e operar o sistema de sinalização, coletar dados, elaborar estudos sobre sinistros, fiscalizar, autuar, aplicar penalidades e promover educação para o trânsito.

Aos **Conselhos Estaduais de Trânsito**, entre eles o **CETTRAN/PE**, cabe, nos termos do **art. 14**, cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, responder a consultas, estimular e orientar campanhas

educativas, acompanhar e coordenar as atividades dos órgãos do SNT no Estado e dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios.

Também se revela pertinente a inclusão da **Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 514, de 18 de dezembro de 2014**, que institui a **Política Nacional de Trânsito**. A norma define essa política como marco referencial para o planejamento, organização, normalização, execução e controle das ações de trânsito em todo o território nacional (art. 2º) e estabelece, entre seus princípios, a defesa da vida, a preservação da saúde e do meio ambiente e o incentivo ao estudo e à pesquisa orientados para segurança, fluidez, conforto e educação para o trânsito (art. 3º). Entre seus objetivos, prevê a melhoria da segurança viária, o aprimoramento da educação para a cidadania no trânsito, a melhoria das condições de mobilidade urbana e viária, acessibilidade e qualidade ambiental, o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito e o incremento do planejamento e da gestão do trânsito (art. 4º). Suas diretrizes incluem, entre outros pontos, a intensificação da fiscalização, o fomento à redução de acidentes, a melhoria das condições físicas do sistema viário, a padronização e produção de estatísticas, a priorização da mobilidade de pessoas sobre a de veículos, com atenção aos usuários mais vulneráveis, o incentivo aos modos não motorizados e a promoção da atuação integrada dos órgãos executivos de trânsito com os de planejamento, desenvolvimento urbano e transporte público (art. 5º).

A **Resolução CONTRAN nº 996, de 15 de junho de 2023**, disciplina o trânsito, em via pública, de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropeledidos. Nos termos do **art. 2º**, o **equipamento de mobilidade individual autopropeledido** é o equipamento dotado de uma ou mais rodas, com potência nominal máxima de até 1000 W, velocidade máxima de fabricação não superior a 32 km/h, largura não superior a 70 cm e distância entre eixos de até 130 cm. A **bicicleta elétrica**, embora também dispensada de habilitação e emplacamento, possui regime jurídico diverso, por depender de pedal assistido e não admitir acelerador ou variador manual de potência. O **ciclomotor**, por sua vez, submete-se a regime distinto, com exigência de ACC ou categoria A, além de registro e emplacamento. **O quadro comparativo do Anexo I da própria Resolução torna nítidas essas diferenças.**

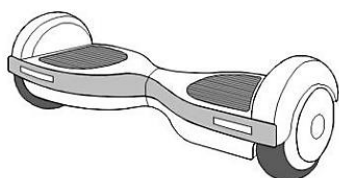
TIPO	BICICLETA ELÉTRICA	AUTOPROPELIDOS	CICLOMOTOR	MOTOCICLETA E MOTONETA
CARACTERÍSTICAS	Pedal Assistido	Dotado de uma ou mais rodas	Regulamentação específica	Regulamentação específica
	Sem acelerador ou variador manual de potência	Dotado ou não de sistema de autoequilíbrio		
	Permitido modo de assistência a pé	Distância entre eixos de até 130 cm		
POTÊNCIA DO MOTOR	Até 1000 W	Largura não superior a 70 cm	Elétricos: Até 4 kW Combustão: Até 50 cm³	Elétricos: Acima de 4 kW Combustão: Acima de 50 cm³
VELOCIDADE MÁXIMA DE FABRICAÇÃO	Até 32 km/h, referente à propulsão do motor auxiliar. (45 km/h para as bicicletas elétricas destinadas ao uso esportivo)	Até 1000 W (até 4000 W para os monociclos autoequilibrados)	Até 32 km/h	Até 50 km/h
EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS	Até 32 km/h	Indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, espelho retrovisor do lado esquerdo, pneus em condições de segurança	Indicador de velocidade, campainha, e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento.	Regulamentação específica
REGISTRO E EMPLACAMENTO	Regulamentação específica	Dispensado	Dispensado	Obrigatório
HABILITAÇÃO	Dispensado	Dispensado	Dispensado	Obrigatório
			Categoria ACC ou A	Categoria A

EXEMPLOS DE VEÍCULOS / EQUIPAMENTOS

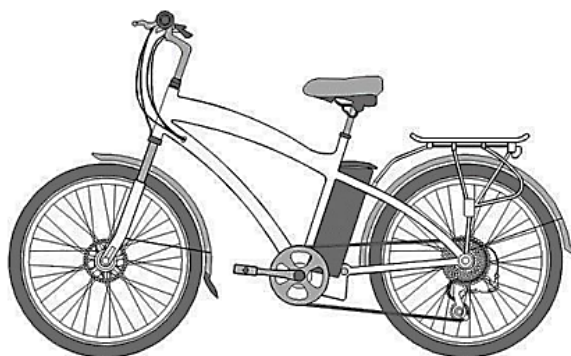
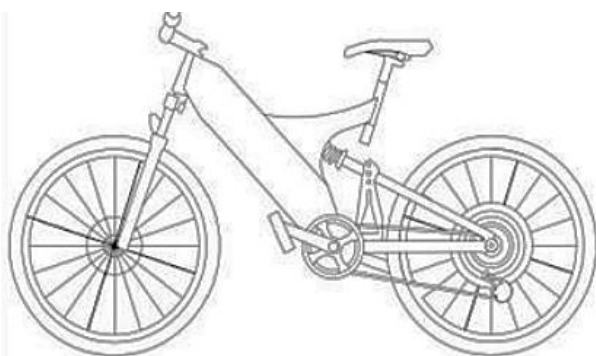
1. Bicicleta



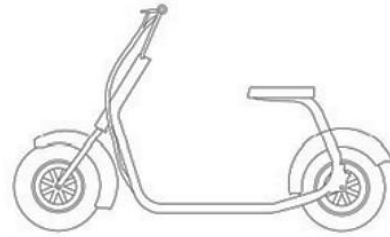
2. Equipamento de Mobilidade Individual Autopropelido



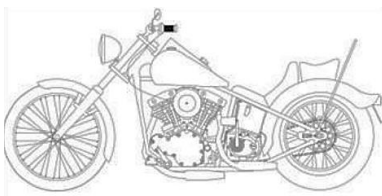
3. Bicicleta Elétrica



4. Ciclomotor



5. Motocicletas e Motonetas



Observação: Figuras meramente ilustrativas e exemplificativas, que não esgotam a possibilidade de tecnologias que se enquadrem nas definições e requisitos presentes no Anexo I da Resolução CONTRAN nº 996, de 15 de junho de 2023.

A mesma **Resolução nº 996/2023** também atribui ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via a **competência para regulamentar a circulação de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos** (art. 6º). No caso específico dos **equipamentos autopropelidos**, a norma admite, quando houver autorização da autoridade competente, a circulação em áreas de circulação de pedestres, com velocidade limitada a **6 km/h**, em ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, conforme regulamentação local, e em vias com velocidade máxima regulamentada de até **40 km/h** (art. 9º). A própria Resolução também faculta ao órgão local, **mediante estudos técnicos de engenharia que assegurem a segurança de todos os usuários da via, definir velocidades e vias diversas das previstas na regra geral** (art. 10). Além disso, **estabelece que bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos não se sujeitam a registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias** (art. 12), sem prejuízo da incidência das sanções cabíveis, conforme o caso (art. 19).

Neste contexto, a **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**, que institui as diretrizes da **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, também oferece suporte relevante à análise, especialmente por priorizar os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, a integração entre modos e serviços de transporte urbano e a redução dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

No plano programático, a **Resolução CONTRAN nº 1.004, de 21 de dezembro de 2023**, dispõe sobre o **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS**, ao qual se vinculam, inclusive, as **Portarias SENATRAN nº 877/2024 e nº 207/2026**, que instituíram, respectivamente, o **Guia de Medidas**

de **Moderação de Tráfego** e o **Guia de Gestão de Velocidades**, ambos integrados à **Coleção Boas Práticas em Segurança Viária**, desenvolvida pela Secretaria Nacional de Trânsito.

No plano institucional, a **Portaria SENATRAN nº 875, de 13 de setembro de 2024**, instituiu o **Programa de Coordenação e Execução da Política Nacional de Trânsito nos Municípios**, com o objetivo de fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito e assegurar a redução de sinistros e mortes no trânsito. A norma reforça o papel de coordenação, integração, monitoramento e apoio técnico dos **Conselhos Estaduais de Trânsito** junto aos **Municípios**, o que dialoga diretamente com o objeto desta nota técnica.

Também incide diretamente sobre a matéria a lógica do **PNATRANS**. O respectivo plano é reafirmado como instrumento nacional voltado à implementação de ações para redução de mortes e lesões no trânsito, com meta de reduzir pela metade, ao final de 2030, no mínimo, o índice de mortes por grupo de habitantes em relação a 2020. Essa diretriz compromete todos os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito com atuação coerente, preventiva e orientada à preservação da vida, especialmente de usuários vulneráveis.

III. **Saúde pública, segurança viária e tolerância humana a impactos**

Em 25 de novembro de 2025, a **Associação Brasileira de Medicina do Tráfego - ABRAMET** publicou **Diretrizes Médicas em Medicina do Tráfego**, sob o tema **“Tolerância humana a impactos: implicações para a segurança viária”**, que conferem robustez técnico-científica à presente análise. O documento explicita, em seu objetivo, que a velocidade é o fator isolado mais determinante da gravidade dos sinistros de trânsito e que a energia cinética liberada durante uma colisão cresce exponencialmente com o aumento da velocidade, ultrapassando rapidamente a capacidade biomecânica do corpo humano de absorver impacto sem lesões graves ou fatais (p. 3).

A mesma diretriz ressalta, na introdução, que os sinistros de trânsito permanecem grave questão de saúde pública em escala mundial e que as políticas públicas voltadas à segurança viária devem considerar a vulnerabilidade humana como eixo central. O texto afirma que o corpo humano não evoluiu para resistir às forças envolvidas em colisões de alta energia e que essa vulnerabilidade deve ser o ponto de partida das políticas públicas relacionadas à gestão da velocidade e à segurança viária (p. 6-7).

O documento dedica seção específica aos usuários vulneráveis das vias, categoria em que se inserem pedestres, ciclistas, motociclistas e, por extensão normativa e prática, usuários de equipamentos leves de mobilidade. Tal abordagem se harmoniza com a Política Nacional de Trânsito, que determina a priorização da mobilidade de pessoas sobre a de veículos, com atenção especial aos usuários mais vulneráveis, e com os guias técnicos da SENATRAN voltados à proteção da vida em contexto urbano.

No **item 5.3**, especificamente voltado aos **patinetes elétricos**, a diretriz da **ABRAMET** registra que, embora sustentáveis e ágeis para deslocamentos urbanos, esses equipamentos apresentam desafios relevantes de segurança. Segundo o documento, estudos mostram que o risco de sinistros envolvendo patinetes elétricos é **3,8** vezes maior do que o observado com bicicletas. A maior parte das hospitalizações decorrentes desses sinistros envolve traumatismos cranianos, muitas vezes agravados pela ausência de capacete e restrições à velocidade máxima e ao uso noturno estão associadas à diminuição dos atendimentos hospitalares relacionados a lesões causadas por esses veículos. A diretriz menciona, ainda, estudo observacional em hospital universitário alemão no qual usuários de patinetes apresentaram proporção significativamente maior de lesões graves na cabeça e no pescoço, de **43,8%**, em comparação com ciclistas, que apresentaram **22,4%** (p. 16).

Esses elementos conferem densidade ao tratamento da matéria como tema de saúde pública e de segurança viária, não apenas de mobilidade urbana. A informação pública de que a **Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco** passou a monitorar atendimentos relacionados a acidentes com patinetes em 18 hospitais da rede estadual reforça a necessidade de atuação preventiva, articulada e orientada por evidências (JORNAL DO COMMERCIO, 2026; FOLHA DE PERNAMBUCO, 2026).

Ainda que os dados consolidados desse monitoramento não estejam disponíveis neste momento, o próprio fato de se estruturar monitoramento hospitalar específico evidencia que a questão já ultrapassou o campo da mobilidade e ingressou, de forma concreta, na esfera da vigilância em saúde, do trauma e da prevenção de lesões.

Nessa perspectiva, o crescimento desassistido ou insuficientemente regulado da circulação de patinetes elétricos compartilhados não constitui apenas questão de mobilidade urbana ou de ordenamento do espaço público. Trata-se também de tema de saúde pública, com potencial repercussão sobre atendimento pré-hospitalar, urgência, trauma, ortopedia, neurologia, reabilitação e vigilância em saúde. Sob a ótica do PNATRANS, não se mostra compatível com o objetivo nacional de redução de mortes e lesões uma expansão operacional que não venha acompanhada de disciplina local clara, gestão de risco, monitoramento, educação, fiscalização e medidas concretas de proteção aos usuários vulneráveis.

IV. Fundamentação técnica complementar

O **Guia de Medidas de Moderação de Tráfego**, instituído pela **Portaria SENATRAM nº 877/2024**, apresenta-se como ferramenta de **análise e auxílio** à tomada de decisões para salvar vidas no trânsito e criar ambiente viário mais seguro. O guia integra a Coleção **“Boas Práticas em Segurança Viária”** e explicita que as publicações da coleção **não possuem caráter normativo, mas apresentam diretrizes, recomendações e soluções técnicas de infraestrutura, sinalização, fiscalização e educação voltadas à segurança viária** (p. 4-

7). O documento vincula suas orientações ao **PNATRANS** e destaca a necessidade de infraestrutura segura e de proteção dos usuários mais vulneráveis, especialmente em contextos urbanos de compartilhamento do espaço viário (p. 4-8).

Já o **Guia de Gestão de Velocidades**, instituído pela **Portaria SENATRAN nº 207/2026**, está alinhado à **ação A2003** e ao **produto P2017** do pilar **“Vias Seguras”** do **PNATRANS**. O guia define a **gestão de velocidades** como **conjunto de ações coordenadas destinadas a garantir que a velocidade praticada seja segura e compatível com o ambiente viário, com os demais modos de transporte e com o nível de proteção desejado para todos os usuários, especialmente os mais vulneráveis**. Também vincula a matéria ao **Sistema Seguro** e ao **Visão Zero**, ressaltando que a velocidade ocupa papel central na organização da circulação, na prevenção de sinistros e na mitigação da gravidade de suas consequências (p. 3-4, 6-8).

Esses guias reforçam, em conjunto, que a atuação do poder público em matéria de micromobilidade leve não deve restringir-se à edição abstrata de regras. É necessária abordagem integrada entre regulação, infraestrutura, desenho viário, fiscalização, tecnologia, educação, comunicação e monitoramento de resultados. A gestão de velocidades é tratada como instrumento essencial para proteção da vida, e as medidas de moderação de tráfego são concebidas como soluções aplicáveis justamente onde há convívio intenso entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados (p. 6-7; p. 8 e 132).

No plano histórico-metropolitano, o **Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife**, elaborado como instrumento executivo de planejamento para o sistema cicloviário regional, **permanece útil como referência técnica histórica**. O plano foi concebido para **instrumentalizar o Estado de Pernambuco e os Municípios da Região Metropolitana do Recife com diretrizes voltadas à gestão, legislação, educação, infraestrutura, monitoramento e coordenação de políticas cicloviárias, com horizonte de ação até 2024** (PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO DA RMR, 2014, p. 11-12, 287-299). Embora não constitua fundamento jurídico vigente para disciplinar os patinetes compartilhados, ele evidencia que os desafios de integração, execução continuada, monitoramento e gestão metropolitana da mobilidade não motorizada já se encontravam claramente identificados.

V. Análise Técnico-Jurídica

A existência jurídica dos equipamentos autopropelidos foi resolvida pela legislação federal, mas a disciplina concreta de sua circulação e operação permanece **dependente de regulamentação local**. A **Resolução CONTRAN nº 996/2023** não esgota a matéria, ao contrário, remete ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via a conformação prática das condições de uso, inclusive quanto a velocidades, áreas de circulação, tratamento de espaço compartilhado, estacionamento e restrições justificadas por critérios de segurança.

A correta identificação da categoria jurídica do equipamento é pressuposto elementar da atuação fiscalizatória. Nem todo equipamento percebido socialmente como **“patinete elétrico”** permanece enquadrado juridicamente como equipamento de mobilidade individual autopropelido. Havendo extrapolação dos limites técnicos da **Resolução nº 996/2023**, o veículo deverá ser enquadrado, conforme o caso, como ciclomotor ou outra categoria sujeita a exigências próprias, inclusive emplacamento e habilitação.

Nos casos em que o equipamento se enquadre efetivamente como **autopropelido**, a **inexistência de placa e de habilitação limita o modelo tradicional de fiscalização**, o que, todavia, **não significa ausência de controle estatal**. Significa, isto sim, que a atuação pública não pode depender exclusivamente da repressão individual do usuário final. Em situações de abordagem direta, permanecem aplicáveis as normas do CTB e da **Resolução nº 996/2023**, conforme a conduta concretamente observada. No **plano da operação compartilhada**, entretanto, a administração pública precisa combinar fiscalização de condutas com disciplina da operação, exigindo deveres objetivos de conformidade das plataformas autorizadas a explorar o serviço, sempre com fundamento legal, moderação institucional e finalidade preventiva.

Os **materiais públicos das próprias operadoras** demonstram que já existem mecanismos privados de mitigação de risco, como limitação tecnológica de velocidade, monitoramento da frota, regras de uso, restrição a menores de idade e canais de suporte. **Esses elementos não substituem a regulação pública**, mas mostram que a futura disciplina municipal pode exigir ou considerar mecanismos mínimos de conformidade operacional, inclusive em matéria de velocidade, organização territorial da frota, informação ao usuário, atendimento e registro de ocorrências. Ao mesmo tempo, a publicização de colisão grave com ciclista, de uso irregular por parte de usuários e do bloqueio de mais de 100 pessoas no primeiro mês de operação evidencia que o risco operacional é concreto e já perceptível no espaço urbano.

Diante desse quadro, a resposta institucional mais adequada não é a personalização do debate nem a adoção de postura meramente repressiva ou casuística. A questão deve ser tratada como tema de segurança viária, saúde pública, gestão do risco e proteção de usuários vulneráveis, com base em normas federais, regulamentação local tecnicamente motivada, educação para o trânsito, gestão de velocidades, medidas de moderação de tráfego, monitoramento de resultados e atuação coordenada entre os diversos órgãos e entidades envolvidos.

Também merece registro prudencial que a própria expansão do serviço vem sendo acompanhada de notícias e registros públicos de circulação imprudente, compartilhamento inseguro do espaço viário, manobras inadequadas e conflitos com pedestres e outros veículos. Essa realidade evidencia que o risco não é meramente abstrato. Ela demonstra a importância de regras locais claras sobre onde circular, em que velocidade, em quais áreas reduzir ou restringir, como estacionar, como retirar equipamentos em desconformidade e como orientar adequadamente o usuário. Demonstra, igualmente, a conveniência de mecanismos

tecnológicos de limitação de velocidade, organização territorial da frota, informação ostensiva ao usuário, pronta retirada de equipamentos irregulares e monitoramento de ocorrências.

A abordagem de **Sistema Seguro** reforça essa conclusão. O **Guia de Gestão de Velocidades** registra que a responsabilidade por um sistema de mobilidade seguro é **compartilhada entre governos, setor privado, sociedade e usuários das vias**, e que a **gestão deve ser preventiva e integrada, em vez de apenas reativa após a ocorrência do sinistro**. Aplicada ao caso dos **patinetes compartilhados**, essa compreensão afasta uma visão simplista centrada exclusivamente na conduta individual e desloca a atenção para o conjunto de fatores que favorecem o risco, como desenho da via, sinalização, fiscalização, uso do solo, regras de operação, informação ao usuário, tecnologia embarcada e gestão do espaço urbano.

VI. Conclusão

À luz da **Constituição Federal**, do **Código de Trânsito Brasileiro**, da **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, da **Resolução CONTRAN nº 514/2014**, da **Resolução CONTRAN nº 996/2023**, da **Resolução CONTRAN nº 1.004/2023**, das **Portarias SENATRAM nº 875/2024, nº 877/2024 e nº 207/2026**, das **Diretrizes Médicas em Medicina do Tráfego da ABRAMET**, dos **Guias Técnicos da SENATRAM** e das **informações públicas disponíveis**, conclui-se que a circulação e a operação de patinetes elétricos compartilhados e demais equipamentos de mobilidade individual autopropelidos demandam disciplina municipal específica, fundada em engenharia, fiscalização, educação, acessibilidade, gestão de velocidades, saúde pública e proteção dos usuários vulneráveis.

Conclui-se, ainda, que a **Resolução CONTRAN nº 996/2023** não afasta, mas pressupõe a **regulamentação local**, atribuindo ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via a definição concreta das condições de circulação, das velocidades e das restrições pertinentes. Também se conclui que a correta diferenciação entre equipamento autopropelido, bicicleta elétrica e ciclomotor é juridicamente indispensável, pois dela dependem o regime de circulação, a exigência ou dispensa de emplacamento e habilitação e a definição das consequências administrativas cabíveis.

Conclui-se, de igual modo, que a matéria possui inequívoca dimensão de saúde pública e segurança viária, uma vez que a evidência técnico-científica disponível demonstra que a velocidade, a dinâmica do impacto, a ausência de proteção e o compartilhamento inadequado do espaço viário elevam o risco de traumatismos cranianos e outras lesões graves em sinistros com patinetes elétricos. Em consequência, o tratamento administrativo do tema deve ser prudente, preventivo, institucional, impessoal e orientado por evidências, evitando retrocesso em relação aos objetivos do PNATRANS de redução de mortes e lesões no trânsito.

Conclui-se que a **Resolução CONTRAN nº 514/2014** é pertinente à presente nota técnica, não como disciplina específica dos patinetes, mas como marco programático da **Política Nacional de Trânsito**, reforçando os deveres de proteção da vida, preservação da saúde, priorização dos usuários vulneráveis, integração entre órgãos, fortalecimento da gestão e estímulo à regulamentação municipal e ao planejamento do trânsito. **Nesse sentido, sua inclusão contribui para completar o arco normativo aplicável ao tema e para densificar a motivação institucional da futura orientação do CETTRAN/PE.**

Conclui-se, por fim, que a existência de registros públicos de mau uso, circulação imprudente, conflitos em espaço compartilhado e problemas operacionais reforça a necessidade de atuação coordenada dos Municípios, não para inviabilizar abstratamente a micromobilidade, mas para assegurar que sua expansão ocorra em bases compatíveis com a segurança viária, a acessibilidade, a proteção do pedestre e a responsabilidade pública de preservação da vida.

VII. Sugestão de recomendação

Sugere-se que a presente nota técnica seja submetida à apreciação do Colegiado do CETTRAN/PE, com proposta de expedição de recomendação geral aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios pernambucanos, especialmente daqueles que já admitam ou venham a admitir a circulação e a operação de patinetes elétricos compartilhados, com ênfase na Região Metropolitana do Recife, para que considerem a edição, atualização ou consolidação de regulamentação municipal específica sobre a matéria, à luz da **Resolução CONTRAN nº 996/2023**, observadas as peculiaridades locais de circulação, acessibilidade, infraestrutura cicloviária, uso do solo, segurança viária e proteção dos usuários vulneráveis.

Essa orientação geral poderá consignar, em termos prudentes e técnicos, a conveniência de que a regulamentação municipal contemple a correta classificação dos equipamentos admitidos:

- a. distinção entre autopropelidos, bicicletas elétricas e ciclomotores;
- b. a definição de vias, trechos e áreas autorizadas, vedadas ou condicionadas;
- c. a disciplina da circulação em áreas de pedestres, ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e vias com tráfego misto;
- d. a instituição de limites locais de velocidade, inclusive zonas lentas e áreas de proteção reforçada ao pedestre;
- e. critérios de estacionamento, retirada, redistribuição e remoção de equipamentos em desconformidade;
- f. requisitos operacionais mínimos de conformidade das plataformas;
- g. canais de atendimento e comunicação de ocorrências;

- h. medidas de publicidade institucional, orientação educativa e divulgação clara, acessível e permanente, pelos meios adequados, das diferenças entre os equipamentos abrangidos pela regulamentação, das regras de circulação aplicáveis, das limitações de uso e das responsabilidades dos usuários e das operadoras; e
- i. parâmetros objetivos de acompanhamento, controle e fiscalização da operação, inclusive quanto a limites de velocidade, áreas de circulação, pontos de estacionamento, retirada de equipamentos irregulares, atendimento de ocorrências, compartilhamento de dados e monitoramento dos efeitos da operação sobre a segurança viária, a acessibilidade e o uso do espaço público.

Poderá, ainda, ser sugerido que os Municípios realizem ou adotem como referência estudo técnico prévio e posterior monitoramento da operação observando fluxo de pedestres e ciclistas, velocidades praticadas, histórico de sinistros, áreas sensíveis, pontos de conflito, entornos de equipamentos públicos e condições de compartilhamento viário, inclusive para eventual implantação de medidas de moderação de tráfego e de outras soluções de engenharia. Nessa linha, os guias da SENATRAN oferecem referencial metodológico útil para a coleta de dados, a definição de velocidades seguras e a escolha de intervenções compatíveis com o Sistema Seguro.

Por fim, recomenda-se que a abordagem municipal seja integrada e intersetorial, articulando trânsito, mobilidade urbana, saúde pública, acessibilidade, educação e comunicação institucional, de modo a permitir monitoramento contínuo dos efeitos do serviço sobre a segurança viária e o uso do espaço público, sem prejuízo do diálogo institucional com as operadoras e com a sociedade, sempre sob os princípios da legalidade, impessoalidade, finalidade pública e preservação da vida. A informação de que a rede estadual de saúde já iniciou monitoramento específico de incidentes com patinetes reforça a utilidade desse tratamento intersetorial.

Recife, 30 de abril de 2026.

Marcos José Bezerra Pereira

Coordenador Técnico do CETTRAN/PE

Matrícula 4063-0

De acordo,

Walker Robson de Assunção Barbosa

Presidente do CETTRAN/PE

MINUTA DE RECOMENDAÇÃO

RECOMENDAÇÃO Nº ____/2026 – CETTRAN/PE

O Conselho Estadual de Trânsito de Pernambuco – CETTRAN/PE, no exercício de suas atribuições legais e regulamentares, considerando o **Código de Trânsito Brasileiro**, a **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, a **Política Nacional de Trânsito**, o **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito**, a **Resolução CONTRAN nº 996/2023**, as **Portarias SENATRAN nº 875/2024**, **nº 877/2024** e **nº 207/2026**, bem como a necessidade de proteção da vida, da integridade física, da acessibilidade e dos usuários vulneráveis na expansão da micromobilidade elétrica compartilhada, **recomenda** aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios do Estado de Pernambuco, especialmente daqueles que já admitam ou venham a admitir operação de patinetes elétricos compartilhados, que considerem a adoção das providências administrativas e técnicas cabíveis para disciplinar a matéria em sua respectiva circunscrição.

No âmbito dessa disciplina local, recomenda-se que sejam avaliadas, conforme a realidade de cada Município, a edição, atualização ou consolidação de regulamento específico:

- a. correta diferenciação entre equipamentos autopropelidos, bicicletas elétricas e ciclomotores;
- b. definição de áreas, vias e trechos autorizados, vedados ou condicionados;
- c. compatibilização da circulação com áreas de pedestres, infraestrutura cicloviária e vias de tráfego misto;
- d. instituição de limites de velocidade coerentes com o ambiente viário e com a proteção dos usuários vulneráveis;
- e. organização do estacionamento, da retirada e da redistribuição dos equipamentos;
- f. previsão de medidas operacionais mínimas voltadas à conformidade da operação das plataformas, inclusive mecanismos de limitação tecnológica de velocidade, informação clara ao usuário e canais de atendimento;
- g. adoção de medidas de publicidade institucional e orientação educativa destinadas a divulgar, de forma clara, acessível e permanente, as diferenças entre os equipamentos abrangidos, as regras de circulação aplicáveis e as responsabilidades dos usuários e das operadoras; e
- h. definição de parâmetros objetivos para acompanhamento e fiscalização da operação, inclusive quanto a velocidade, áreas autorizadas e vedadas, estacionamento, recolhimento de equipamentos em desconformidade, atendimento de ocorrências, compartilhamento de dados e monitoramento de indicadores de segurança viária, acessibilidade e uso do espaço público.

Recomenda-se, igualmente, que a atuação municipal seja precedida ou acompanhada de estudo técnico que considere, entre outros elementos, fluxo de pedestres e ciclistas, velocidades praticadas, histórico de sinistros, áreas sensíveis, centralidades urbanas, entornos de equipamentos públicos e condições de compartilhamento viário, bem como que a matéria seja tratada de forma integrada entre trânsito, mobilidade urbana, saúde pública, acessibilidade, educação e comunicação social, em consonância com os objetivos do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito e com a abordagem de Sistema Seguro.

Referências

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 514, de 18 de dezembro de 2014. **Dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicação, e dá outras providências**. Brasília, DF: CONTRAN, 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao5142014.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 996, de 15 de junho de 2023. **Dispõe sobre o trânsito, em via pública, de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropeleidos**. Brasília, DF: CONTRAN, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9962023.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 996, de 15 de junho de 2023. **Anexo**. Brasília, DF: CONTRAN, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9962023Anexo.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 1.004, de 21 de dezembro de 2023. **Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)**. Brasília, DF: CONTRAN, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao10042023.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 1.004, de 21 de dezembro de 2023. **Anexo**. Brasília, DF: CONTRAN, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao10042023_Anexo_v2.pdf. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Secretaria Nacional de Trânsito. Portaria nº 875, de 13 de setembro de 2024. **Institui o Programa de Coordenação e Execução da Política Nacional de Trânsito nos Municípios**. Brasília, DF: SENATRAN, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/portarias/2024/Portaria8752024.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Secretaria Nacional de Trânsito. Portaria nº 877, de 13 de setembro de 2024. **Institui o Guia de Medidas de Moderação de Tráfego**. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 8 out. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/portarias/2024/Portaria8772024.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito. **Guia de Medidas de Moderação de Tráfego**. Brasília, DF: SENATRAN, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/arquivos/GuideMedidasdeModeraodeTrfego_2024.pdf. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Secretaria Nacional de Trânsito. Portaria nº 207, de 1º de abril de 2026. **Institui o Guia de Gestão de Velocidades**. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 8 abr. 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/portarias/2026/Portaria2072026.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito. **Guia de Gestão de Velocidades**. Brasília, DF: SENATRAN, 2026. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/senatran/arquivos/Guia_Gestao_Velocidades_2026.pdf. Acesso em: 27 abr. 2026.

FOLHA DE PERNAMBUCO. **Hospitais de PE vão monitorar incidentes com patinetes**. 2026. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/noticias/hospitais-de-pe-vao-monitorar-incidentes-com-patinetes-entender-os/482437/>. Acesso em: 27 abr. 2026.

ISABELLA, Adriano José Fontes *et al.* **Tolerância humana a impactos: implicações para a segurança viária**. *Diretrizes Médicas em Medicina do Tráfego*. São Paulo: Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, 2025. Disponível em: <https://abramet.com.br/repo/public/commons/DIRETRIZ-MEDICA-TOLERANCIA-HUMANANA.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2026.

JORNAL DO COMMERCIO. **Pernambuco amplia vigilância sobre incidentes com patinetes na rede hospitalar**. Recife, 2026. Disponível em: <https://jc.uol.com.br/colunas/mobilidade/2026/04/21/pernambuco-amplia-vigilancia-sobre-incidentes-com-patinetes-na-rede-hospitalar.html>. Acesso em: 27 abr. 2026.

PERNAMBUCO. Secretaria das Cidades. **Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife**. Recife: Secretaria das Cidades, 2014.

RECIFE. Prefeitura do Recife. **Recife lança sistema de patinetes elétricos compartilhados e amplia mobilidade urbana**. Recife, 22 mar. 2026. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/22/03/2026/recife-lanca-sistema-de-patinetes-eletricos-compartilhados-e-amplia-mobilidade>. Acesso em: 27 abr. 2026.