

COMISSÃO ESPECIAL DE CREDENCIAMENTO – CCPAR Nº 01/2026

Documento	Resposta ao III Pedido de esclarecimento.
Processo	Processo SEI nº 002300.000002/2026-97. Edital de Credenciamento CCPAR Nº 01/2026 – Sistema de Compartilhamento de Patinetes Elétricas da Cidade do Rio de Janeiro.
Base Normativa	Decreto Municipais nº 57.657/2026, nº 46.181/2019 e nº 51.633/2022; Lei Federal nº 14.133/2021; Resolução CONTRAN nº 996/2023.
Interessada	FERNANDES, FOCHESTATTO, CEOLIN – ADVOCACIA (OAB/RS Nº 7.148), na qualidade de representante de interessada no Credenciamento CCPAR Nº 01/2026
Data de emissão	Rio de Janeiro, 12 maio de 2026.
Elaboração	Comissão Especial de Credenciamento

RESPOSTA AO III PEDIDO DE ESCLARECIMENTO

Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026 – Exploração do serviço de compartilhamento de patinetes elétricas no Município do Rio de Janeiro

I. INTRODUÇÃO

A Comissão Especial de Credenciamento da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos – CCPAR, no exercício das competências que lhe são atribuídas pelo Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026 e pelo Decreto Municipal nº 57.657/2026, apresenta as respostas ao pedido de esclarecimento formulado pelo escritório FERNANDES, FOCHESTATTO, CEOLIN – ADVOCACIA, protocolado em 8 de maio de 2026, na qualidade de representante de empresa interessada no processo de credenciamento para exploração do sistema de compartilhamento de patinetes elétricas no Município do Rio de Janeiro.

As dezenove questões foram apresentadas de forma sistematizada em blocos temáticos, com referência precisa aos dispositivos do Edital e do Decreto Municipal nº 57.657/2026, para melhor apresentar a análise técnica e jurídica pela Comissão. As respostas foram elaboradas com observância da Lei Federal nº 14.133/2021, do Decreto Municipal nº 51.633/2022, do Decreto Municipal nº 57.657/2026, do Decreto Municipal nº 57.823/2026, da Resolução CONTRAN Nº 996/2023 e demais normas aplicáveis.

BLOCO I – CREDENCIAMENTO CONTÍNUO, FROTA E DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA

QUESTÃO 01

QUESTÃO 01 – Edital, item 4.2 – Credenciamento Contínuo

Solicita-se informar se a entrada de novas operadoras na fase de credenciamento contínuo (item 4.2) poderá implicar a redistribuição do quantitativo de frota indicado pelas proponentes participantes da primeira fase. Se sim, como se dará a alocação dessas novas operadoras em relação às áreas de operação e estações previamente indicadas pelas proponentes da primeira fase.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

O Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026 estrutura-se em duas modalidades temporais: a Primeira Fase de Credenciamento (prazo de 60 dias da publicação, item 4.1) e o Credenciamento Contínuo (abertura permanente por pelo menos 3 meses prorrogáveis, item 4.2). Ambas seguem o modelo de credenciamento com seleção a critério de terceiros previsto no art. 79, II da Lei Federal nº 14.133/2021.

A Comissão esclarece os seguintes pontos sobre os efeitos do credenciamento contínuo sobre a frota:

- Não há redistribuição automática: o ingresso de novas operadoras na fase de credenciamento contínuo não implica, por si só, a redistribuição compulsória das cotas de frota já atribuídas às operadoras credenciadas na primeira fase.
- O direito de uso do quantitativo de patinetes aprovado para cada operadora é personalíssimo e vinculado ao respectivo Termo de Credenciamento;
- Respeito ao teto global do sistema: o ingresso de novos operadores, contudo, está condicionado ao teto máximo de 15.000 unidades nas Áreas Consolidadas e 5.000 unidades nas Áreas de Expansão (item 9.1 do Termo de Referência). Se esse teto já estiver atingido pelo conjunto das operadoras da primeira fase, o credenciamento contínuo não gerará imediatamente direito à operação de novas frotas, mas apenas o cadastro do interessado para aproveitamento quando houver disponibilidade;
- Regra proporcional para excedentes (item 9.4 do TR): na hipótese em que o somatório dos pedidos de frota supere o limite global, o quantitativo disponível será distribuído de forma proporcional entre todos os operadores credenciados, incluindo os da fase contínua, observados os limites de cada área;
- Quanto às estações: as localizações de estações aprovadas e com Termo de Permissão de Uso firmado para operadoras da primeira fase são direitos de uso já constituídos, não podendo ser compulsoriamente redistribuídos a novos ingressantes. Estes deverão propor localizações distintas, observando as regras de distanciamento mínimo (item 7.11 do Termo de Referência) e o critério cronológico de prioridade (item 7.12). Base legal: item 7.11 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026; art. 23 do Decreto Rio nº 57.657/2026.

Base legal: art. 79, II da Lei Federal nº 14.133/2021; art. 25 do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 4.1, 4.2, 7.11, 7.12, 9.1 e 9.4 do Edital.

QUESTÃO 08

Caso a primeira operadora manifeste interesse em operar a integralidade das unidades de patinetes elétricas nas áreas consolidadas e nas áreas de expansão, como será resolvida a questão da concentração antecipada em detrimento de outras operadoras interessadas?

► **RESPOSTA DA COMISSÃO**

A questão levanta hipótese de concentração monopolística que o próprio Edital foi construído para evitar. A Comissão responde em dois planos:

(a) Frota: regra de proporcionalidade para evitar a concentração

O item 9.4 do Termo de Referência é a norma anticoncentração do sistema: sempre que o somatório das propostas de frota superar o teto global (15.000/5.000 unidades), a distribuição ocorrerá de forma proporcional entre todas as operadoras credenciadas, independentemente da ordem cronológica de pedido. Isso significa que nenhuma operadora poderá unilateralmente monopolizar toda a frota autorizada, pois o excedente é redistribuído de forma isonômica.

(b) Estações: critério cronológico temperado pelo interesse público

Para as estações, o item 7.12 prevê a prioridade cronológica em caso de pedidos coincidentes no mesmo local. Essa regra é pontual, aplicando-se a locais específicos em disputa, e não confere a uma única operadora o direito de ocupar todos os espaços públicos disponíveis.

- A aprovação das estações é discricionária da Administração, que avaliará o interesse público, a racionalidade urbana e o equilíbrio competitivo do sistema (Art. 23 do Decreto Rio Nº 57.657/2026 e item 7.9 do Termo de Referência);
- O credenciamento não gera direito adquirido à exclusividade em nenhuma área (item 1.4 do Edital);
- A Administração poderá, por resolução, determinar redistribuição geográfica e estabelecer limites por região (item 15.3 do Termo de Referência), exercendo função regulatória ativa para coibir concentrações indevidas.

Base legal: itens 1.4, 7.9, 7.12, 9.1, 9.4 e 15.3 do Edital; art. 23 do Decreto Rio nº 57.657/2026

QUESTÃO 09

Entende-se que a proporção mínima obrigatória de distribuição geográfica (75%/25%) deverá ser observada individualmente por cada operadora, de forma permanente, e não apenas no agregado do sistema. Está correto o entendimento?

► **RESPOSTA DA COMISSÃO**

Sim, o entendimento está correto. O item 9.3 do Termo de Referência é expresso ao estabelecer que "a frota total disponibilizada por cada operadora credenciada deverá observar, permanentemente, a seguinte proporção mínima de distribuição geográfica".

A norma é de incidência individual e permanente, e não se aplica apenas ao agregado do sistema. Isso significa que:

- Cada operadora, independentemente de seu tamanho de frota, deverá alocar no mínimo 25% de seus equipamentos e estações nas Áreas de Expansão, subdivididos em no mínimo 20% nos bairros de expansão e 5% nos Parques Municipais de Expansão;
- Nenhuma operadora poderá concentrar mais de 75% de sua frota nas Áreas Consolidadas mesmo que outras operadoras estejam cumprindo a proporção no agregado;
- A verificação do cumprimento é feita individualmente, por meio dos relatórios mensais de operação (item 9.3.1 do Termo de Referência), podendo o descumprimento injustificado ensejar a suspensão da autorização para acréscimo de frota na Área Consolidada até o reequilíbrio;
- A lógica da exigência individual decorre do próprio objetivo do Edital: garantir que todas as operadoras contribuam com a democratização do acesso ao modal nas regiões menos atendidas, e não apenas algumas.

Base legal: itens 9.3, 9.3.1 e 9.4 do Termo de Referência; Art. 2º, IX do Decreto Rio Nº 57.657/2026 (diretriz de democratização do acesso).

QUESTÃO 10

Solicita-se esclarecer (a) os critérios adotados para a distribuição intra-área e (b) os parâmetros de concentração por subzonas/bairros utilizados para assegurar a cobertura territorial efetiva.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

A Administração informa que o Edital e o Termo de Referência estabelecem a proporção mínima macro (75%/25%) como patamar de obrigação vinculante. A distribuição intra-área, dentro de cada Área Consolidada ou dentro de cada Área de Expansão, não foi objeto de parametrização rígida por subzona ou bairro no texto atual do Edital, sendo disciplinada pelo Plano Operacional de cada credenciada.

Os critérios relevantes para a distribuição intra-área são:

- Plano Operacional (item 12.1.3 do Edital): cada operadora deve apresentar critérios de distribuição entre Áreas Consolidadas e de Expansão, bem como mapeamento inicial com pelo menos 50 estações na fase inicial. A Comissão avaliará a racionalidade da distribuição intra-área na análise do Plano Operacional;
- Instrumento de gestão ativa (item 15.3): o Município reserva-se o direito de determinar redistribuição geográfica e estabelecer limites por região, por meio de resolução, com

base em estudos de impacto viário. Esse instrumento pode ser utilizado para corrigir concentrações excessivas em determinados eixos ou sub-áreas;

- Aprovação das estações (item 7.9): a aprovação de cada estação individualmente pela CCPAR e demais órgãos competentes serve como mecanismo de controle da distribuição territorial, podendo ser negada ou condicionada a implantação de estações que impliquem concentração indesejada.

A Administração informa ainda que a definição de parâmetros de concentração mais granulares por subzona poderá ser objeto de regulamentação complementar, conforme a experiência da operação e os dados gerados nos primeiros meses de serviço.

Base legal: itens 9.3, 12.1.3, 15.3 do Termo de Referência; art. 7º; art. 23 do Decreto Rio nº 57.657/2026.

QUESTÃO 11

Entende-se que a regra de proporcionalidade do item 9.4 será aplicada na alocação inicial da frota entre operadoras, sempre que a soma das propostas apresentadas ultrapassar o limite global, de modo a evitar concentração por uma única operadora e assegurar a isonomia, independentemente da ordem de credenciamento. Está correto o entendimento? Qual será o período inicial a ser considerado?

► RESPOSTA DA COMISSÃO

Sim, o entendimento está correto. O item 9.4 do Termo de Referência estabelece regra de distribuição proporcional sempre que o somatório dos pedidos de frota supere o limite global fixado no item 9.1 (15.000 unidades nas Áreas Consolidadas e 5.000 nas Áreas de Expansão).

A proporcionalidade incide sobre o total de pedidos apresentados por todas as operadoras credenciadas, independentemente da ordem cronológica de credenciamento.

Quanto ao período inicial a ser considerado para a aplicação da regra:

- A regra de proporcionalidade do item 9.4 é acionada no momento da alocação inicial da frota, tomando como referência o conjunto de propostas habilitadas no âmbito da Primeira Fase de Credenciamento (prazo de 60 dias do item 4.1). É nesse momento que se verificará se o somatório das propostas excede ou não o teto global;
- Para operadoras ingressantes na fase de credenciamento contínuo, a regra de proporcionalidade se aplicará ao saldo de frota disponível no momento do ingresso, considerando a frota já alocada às operadoras anteriormente credenciadas;
- Em ambos os casos, a proporcionalidade é calculada com base no quantitativo proposto por cada operadora em relação ao total dos pedidos, não em partes iguais, o que preserva a escala de cada operadora.

Base legal: itens 4.1, 4.2, 9.1 e 9.4 do Edital.

QUESTÃO 15

Questiona-se: (a) se o Município poderá exigir ajustes no mapeamento e no Plano Operacional para assegurar cobertura territorial mínima; (b) quais parâmetros serão utilizados para avaliar o Plano Operacional quanto à cobertura territorial; e (c) em quais hipóteses a competência do item 15.3 poderá ser aplicada para corrigir concentração excessiva.

► **RESPOSTA DA COMISSÃO**

(a) **Poder de exigir ajustes:** Sim. O Município detém prerrogativa expressa para exigir ajustes no mapeamento de estações e no Plano Operacional.

Após a apresentação do mapeamento (item 4.6 do Edital), os órgãos competentes avaliam a viabilidade jurídica, urbanística e de trânsito de cada estação (item 7.9 do Termo de Referência). Localizações que não atendam às exigências de cobertura territorial poderão ser rejeitadas, com exigência de localização alternativa (item 4.7 do Edital).

(b) **Parâmetros de avaliação do Plano Operacional:** A avaliação do Plano Operacional quanto à cobertura territorial considera: (i) a proporção mínima de distribuição entre Áreas Consolidadas e Expansão (item 9.3 do Termo de Referência); (ii) os critérios de distribuição entre as áreas e sua aderência às diretrizes do PMUS-Rio; (iii) a coerência entre o mapeamento de estações proposto e os objetivos de democratização do acesso ao modal (Art. 2º, IX do Decreto Rio nº 57.657/2026); e (iv) a adequação do número mínimo de 50 estações iniciais (item 12.1.3 do Edital).

(c) **Aplicação da competência do item 15.3:** A competência de redistribuição geográfica e fixação de limites por região prevista no item 15.3 do Termo de Referência pode ser exercida nas seguintes hipóteses: (i) concentração excessiva de estações em determinado eixo ou bairro, gerando saturação e prejudicando a mobilidade urbana; (ii) sub-atendimento persistente em Áreas de Expansão, verificado pelos relatórios mensais de operação; (iii) necessidade de adequação do serviço a novas realidades urbanísticas ou de impacto viário; (iv) implementação de políticas públicas de mobilidade que exijam reequilíbrio da cobertura territorial. O exercício dessa competência será motivado, baseado em estudo de impacto viário, e precedido de notificação às operadoras.

Base legal: itens 4.6, 4.7, 7.9, 9.3, 12.1.3 e 15.3 do Edital; Art. 2º, IX do Decreto Rio nº 57.657/2026.

QUESTÃO 16

A possibilidade de acréscimo de até 5% sem autorização prévia (item 15.2): (i) está condicionada ao não atingimento do limite máximo de frota do sistema? (ii) pode ser exercida uma única vez pela mesma operadora?

► **RESPOSTA DA COMISSÃO**

A Administração responde aos dois questionamentos:

(i) **Condicionamento ao limite global:** Sim. A faculdade de acréscimo de até 5% mediante simples notificação ao Município (item 15.2 do Termo de Referência) está necessariamente condicionada ao não atingimento do limite máximo global de frota estabelecido no item 9.1 (15.000 unidades nas Áreas Consolidadas e 5.000 nas Áreas de Expansão). Se o teto global já estiver atingido, nenhuma operadora poderá acrescentar frota nem mediante notificação

simplificada, nem mediante pedido formal com estudo técnico (item 15.1), salvo se houver autorização municipal expressa de expansão do teto, na forma do item 15.3, alínea "a".

(ii) **Unicidade da faculdade:** Não há limitação expressa no Edital ao número de vezes que a faculdade do item 15.2 pode ser exercida pela mesma operadora ao longo da vigência do Termo de Credenciamento. A restrição é objetiva: cada acréscimo não pode exceder 5% do quantitativo previsto na Cláusula Segunda do Termo de Credenciamento.

Sendo assim, a operadora pode exercer a faculdade em múltiplas ocasiões, desde que (a) cada incremento individualmente não supere 5% do total autorizado; (b) o total acumulado resultante não ultrapasse os limites globais do sistema; e (c) a obrigação de notificação prévia seja cumprida a cada vez.

Base legal: itens 9.1, 15.1, 15.2 e 15.3 do Termo de Referência.

BLOCO II — HABILITAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA, TÉCNICA E GARANTIAS

QUESTÃO 02

O Edital estabelece patrimônio líquido mínimo e seguro de responsabilidade civil sem prever garantia de execução. Solicita-se informar se haverá previsão de garantias adicionais, ainda que em momento posterior ao credenciamento, como condição para início ou continuidade da operação.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

O regime econômico-financeiro do credenciamento estrutura-se sobre três pilares complementares de proteção ao interesse público, cujo conjunto foi considerado suficiente pela Comissão no momento da elaboração do Edital:

- Patrimônio líquido mínimo de R\$ 2.000.000,00 (item 5.3.a.5): exigência de solidez financeira permanente da operadora, ajustável anualmente pelo IPCA-E, verificada no momento da habilitação e durante toda a vigência do credenciamento (item 13 do Edital exige a manutenção das condições de habilitação);
- Seguro de responsabilidade civil com cobertura mínima de R\$ 5.000.000,00 (item 6.2): instrumento específico de cobertura de danos a terceiros, usuários e ao patrimônio público, devidamente dimensionado em relação ao volume e risco da operação;
- Responsabilidade objetiva da operadora (item 13.1, XIV do Edital): a credenciada arca com todos os ônus decorrentes dos danos da prestação do serviço, ainda que gerados por caso fortuito, força maior, dolo ou culpa de usuários.

Não há previsão de garantia de execução contratual (caução, fiança ou seguro-garantia) nos termos do art. 96 da Lei Federal nº 14.133/2021, o que é compatível com a natureza jurídica do credenciamento, que constitui modalidade de seleção e não licitação

propriamente dita (art. 79, II da Lei Federal nº 14.133/2021). O credenciamento não gera obrigação de execução contratual no sentido estrito, a operadora tem o direito e o ônus de operar, mas não é contratada para executar uma prestação específica e obrigatória ao poder público

A Administração esclarece que eventuais garantias adicionais poderão ser exigidas no

âmbito do Termo de Permissão de Uso das estações (que é instrumento jurídico autônomo, com natureza distinta do Termo de Credenciamento), conforme avaliação caso a caso da CCPAR e dos demais órgãos competentes. Essa possibilidade não está prevista no Edital como obrigação genérica, mas integra a discricionariedade regulatória da Administração.

Base legal: art. 79, II; Art. 96 da Lei Federal nº 14.133/2021; itens 5.3.a.5, 6.2, 10.5 e 13.1 (XIV) do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.

QUESTÃO 03

O Edital prevê requisitos de qualificação técnica (operação de 500 equipamentos por 12 meses e indicação de responsável técnico), sem detalhar o quantitativo ou escopo de experiência. Solicita-se informar se há previsão de critérios complementares para atestação ou mecanismos adicionais de avaliação.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

O Edital especifica com clareza os requisitos mínimos de qualificação técnica no item 5.4.1. A Comissão esclarece a abrangência de cada exigência:

Atestados de capacidade técnico-operacional (item 5.4.1.a):

- O critério de 500 equipamentos por 12 meses é o quantitativo mínimo de operação que demonstra escala suficiente para a complexidade do serviço. Admite-se o somatório de diferentes atestados, desde que os contratos tenham sido executados de forma concomitante (item 5.4.1.2);
- O atestado deve comprovar a quantidade de equipamentos operados em valor não inferior a 50% do total ofertado na proposta técnica da empresa (item 5.4.1.b.3), garantindo proporcionalidade entre a experiência comprovada e o tamanho da proposta;
- Os atestados podem ser emitidos em nome da matriz ou filial (item 5.4.1.3) e serão objeto de diligência para verificação de autenticidade, quando necessário (item 5.4.1.4).

Responsável técnico (item 5.4.1.c.1):

- A exigência de profissional registrado nos conselhos de Engenharia Civil, de Tráfego ou Mecânica com atestado de responsabilidade técnica em serviços semelhantes é requisito de habilitação para garantir a supervisão técnica adequada da operação;
- O escopo de 'serviços de características semelhantes' abrange quaisquer atividades que envolvam gestão de sistemas de micromobilidade, logística de frota urbana, infraestrutura cicloviária ou serviços de mobilidade compartilhada, por compatibilidade técnica com o objeto do credenciamento.

Não há previsão de critérios complementares de avaliação além dos já previstos no Edital. Eventuais diligências da Comissão para esclarecimentos sobre os atestados apresentados são instrumento ordinário do processo (item 5.4.1.4), sem implicar novos requisitos de habilitação.

Base legal: itens 5.4.1.1 a 5.4.1.5 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026; art. 22, II da Lei Federal nº 14.133/2021.

BLOCO III — PRAZO DE VIGÊNCIA E PRORROGAÇÃO DO CREDENCIAMENTO

QUESTÃO 04

Considerando o prazo de vigência de 36 meses prorrogável por igual período (totalizando 72 meses), entende-se que eventual prorrogação poderá ocorrer de forma fracionada, desde que respeitado o limite máximo de 72 meses. Está correto o entendimento?

► RESPOSTA DA ADMINISTRAÇÃO (SMDE/CCPAR)

Sim, o entendimento está correto. O item 10.2 do Edital é preciso ao estabelecer que o Termo de Credenciamento terá vigência inicial de 36 meses e poderá ser prorrogado, a critério exclusivo do Município, desde que a(s) prorrogação(ões) não exceda(m), cumulativamente, prazo superior a 36 meses. O uso do plural “prorrogação(ões)” no próprio texto do Edital é indicativo expresso de que a prorrogação pode ocorrer em mais de uma oportunidade.

A prorrogação fracionada (por exemplo, em parcelas de 12, 18 ou 24 meses) é, portanto, plenamente admitida, desde que:

- O prazo total das prorrogações não supere o limite cumulativo de 36 meses adicionais, resultando em prazo máximo total de 72 meses de vigência do Termo de Credenciamento;
- A prorrogação seja formalizada por Termo Aditivo ao Termo de Credenciamento, precedida de análise de interesse público pelo Município;
- A operadora mantenha, no momento da prorrogação, todas as condições exigidas para o credenciamento, nos termos do item 13 do Edital (Cláusula Nona do Termo de Credenciamento).

Registra-se que a prorrogação é prerrogativa exclusiva do Município, não constituindo direito subjetivo da operadora (item 10.5 do Edital: o credenciamento é concedido em caráter precário e revogável a qualquer tempo por interesse público).

Base legal: item 10.2 e 10.5 do Edital; Cláusula Nona da Minuta do Termo de Credenciamento (Anexo III do Edital); art. 25 do Decreto Rio nº 57.657/2026.

BLOCO IV — ESTAÇÕES VIRTUAIS, RESTRIÇÕES URBANÍSTICAS E LICENÇAS

QUESTÃO 05

Solicita-se informar quais restrições urbanísticas aplicáveis às Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) e às Áreas de Entorno de Bem Tombado (AEBT) serão aplicadas às estações virtuais.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

A questão é tecnicamente relevante e a Comissão a responde com precisão jurídica. O Município do Rio de Janeiro possui um extenso arcabouço de proteção do patrimônio cultural e ambiental urbano, aplicável a obras, intervenções e instalações no espaço público, que se relaciona com o presente credenciamento da seguinte forma:

Estações físicas em APAC/AEBT:

Estações físicas (com estrutura de docas) localizadas em Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) ou em Áreas de Entorno de Bem Tombado (AEBT) estão sujeitas à análise e aprovação prévia do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) e do órgão federal competente (IPHAN), conforme o nível de tutela do bem, antes da aprovação pela CCPAR e da celebração do Termo de Permissão de Uso. O projeto físico da doca deverá atender às diretrizes estéticas e de impacto visual das respectivas áreas de proteção.

Estações virtuais em APAC/AEBT:

As estações virtuais, definidas como áreas de vagas demarcadas com sinalização horizontal e controladas por georreferenciamento (item 7.1.2 do Termo de Referência), apresentam impacto físico substancialmente menor sobre o espaço urbano tombado ou protegido. Contudo, mesmo a sinalização horizontal (pintura de vagas) em áreas APAC/AEBT pode estar sujeita a análise do IRPH, a depender das regras específicas de cada zona de proteção.

A Comissão adota as seguintes diretrizes operacionais para estações virtuais em áreas de proteção:

- A CCPAR submeterá à análise do IRPH os pedidos de estações (físicas ou virtuais) localizadas em áreas identificadas como APAC ou AEBT no âmbito do processo de aprovação do mapeamento de estações (item 7.9 do Termo de Referência);
- Estações virtuais em calçadas de logradouros tombados ou em área de entorno de bens culturais inscritos serão avaliadas individualmente quanto ao impacto visual e à compatibilidade com as diretrizes de proteção patrimonial;
- A operadora não precisa obter prévia aprovação patrimonial de forma autônoma: a análise integrada dos órgãos competentes ocorrerá no âmbito do processo de aprovação do mapeamento de estações, liderado pela CCPAR (item 4.6.2 do Edital).

Base legal: itens 4.6.2, 7.1.2, 7.9 do Edital/Termo de Referência; Lei Municipal nº 2.120/1994 e Decreto Rio nº 11.582/1992 (proteção do patrimônio cultural do Rio de Janeiro); Lei Federal nº 25/1937 (tombamento federal); art. 17 do Decreto Rio nº 57.657/2026 (sujeição das estações às demais normas de ordenação do espaço urbano).

QUESTÃO 06

Solicita-se informar quais licenças urbanísticas, ambientais e/ou de intervenção em patrimônio público deverão ser obtidas pela operadora, além da autorização decorrente do credenciamento.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

A Comissão esclarece que a estrutura de aprovação das estações no presente credenciamento foi concebida como processo integrado, coordenado pela CCPAR, de modo a simplificar e racionalizar os atos administrativos necessários para o início da operação. O item 4.6.2 do Edital dispõe expressamente que *“a assinatura do Termo de Permissão de Uso dependerá do resultado da análise sobre a viabilidade jurídica pelos órgãos competentes”*.

Nesse contexto, a obtenção de licenças e aprovações complementares funciona da seguinte forma:

- Sinalização viária e trânsito (obrigatório): a instalação de sinalização horizontal (pintura das vagas) nas estações depende de análise e aprovação da CET-Rio, que já integra o processo de aprovação do mapeamento. Não há necessidade de pedido autônomo e separado pela operadora (art. 23 do Decreto Rio nº 57.657/2026);
- Patrimônio histórico e cultural (condicionado): em áreas APAC, AEBT ou de tutela federal/estadual, a aprovação do IRPH e IPHAN é incorporada ao processo de análise do mapeamento pela CCPAR, conforme tratado na questão 5. A operadora não obtém essas aprovações autonomamente;
- Licença ambiental: as estações de patinetes elétricas não estão sujeitas ao licenciamento ambiental ordinário (CONAMA), pois não constituem atividade de impacto ambiental relevante nos termos da Resolução CONAMA Nº 237/1997. Eventuais restrições ambientais em parques ou áreas de preservação serão verificadas no processo de aprovação do mapeamento;
- Obras civis de maior porte: caso a implantação da estação física exija obras além das permitidas no projeto padrão da CET-Rio (como escavações ou fundações), poderá ser necessária licença de intervenção no logradouro público, emitida pela SEOP (Secretaria Municipal de Ordem Pública). A operadora será comunicada sobre essa necessidade no processo de aprovação do mapeamento.

Em resumo: a operadora não precisa buscar, de forma autônoma e simultânea, aprovações de múltiplos órgãos para cada estação. O processo centralizado de aprovação do

mapeamento, coordenado pela CCPAR com participação dos órgãos competentes, é o instrumento adequado, sendo certo que o item 22, §3º do Decreto nº 57.657/2026 ressalva que “o credenciamento não prejudica a necessidade de obtenção dos demais atos liberatórios exigidos para a regularização da atividade econômica”, que serão integrados ao processo de forma coordenada.

Base legal: art. 22, §3º; art. 23, Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 4.6, 4.6.2 e 7.9 do Edital; Resolução CONAMA nº 237/1997.

QUESTÃO 07

No caso de estações virtuais, deverão ser adotados mecanismos tecnológicos aptos a assegurar que o equipamento de outra operadora não permaneça em área pertencente a operadora distinta. Está correto o entendimento? Quais são os mecanismos mínimos exigidos?

► RESPOSTA DA COMISSÃO

Sim, o entendimento está essencialmente correto. O modelo de operação baseado em estações, seja física ou virtual, pressupõe que cada patinete elétrica somente pode ser devolvida e estacionada dentro do perímetro da estação de sua operadora. A exclusividade do espaço (item 7.10 do Termo de Referência) e o distanciamento mínimo de 20 metros entre estações de diferentes operadoras (item 7.11) têm, entre seus objetivos, justamente evitar a sobreposição operacional.

Os mecanismos mínimos exigidos para controle tecnológico das estações virtuais são:

- Sistema de geofencing (georreferenciamento): o Edital exige sistema de geofencing como componente obrigatório da plataforma digital (item 12.1.4, alínea "e" do Edital), capaz de verificar, em tempo real, se a patinete está dentro ou fora do perímetro autorizado para devolução;
- GPS embarcado com acurácia adequada: as patinetes devem ser dotadas de GPS para localização (art. 8º, IV do Decreto Rio nº 57.657/2026) e a estação virtual é definida como área que utiliza "tecnologia de georreferenciamento ou mapeamento 3D" (item 7.1.2 do Termo de Referência), sendo obrigação da operadora garantir a acurácia tecnológica suficiente para a distinção do espaço;
- Bloqueio de finalização de viagem fora do perímetro: o sistema deve impedir a finalização da locação (e a cobrança ao usuário) enquanto a patinete não estiver dentro do perímetro autorizado da estação virtual;
- Relatório de geolocalização em tempo real: os dados de localização devem ser compartilhados com o Município (item 16.2 do Edital), permitindo à CCPAR e à CET-Rio verificar se patinetes estão estacionadas dentro dos perímetros corretos.

A questão da patinete de operadora A que eventualmente ingresse no espaço da estação virtual de operadora B é tratada da seguinte forma: o sistema da operadora B não reconhecerá a patinete da operadora A como elegível para devolução naquela estação. A responsabilidade pelo controle é da própria operadora, que deve remover ou bloquear equipamentos fora de posição em até 1 hora após notificação (Art. 15 do Decreto Rio Nº 57.657/2026).

Base legal: Art. 8º, IV; Art. 15 do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 7.1.2, 7.10, 7.11, 12.1.4 (e) e 16.2 do Edital/Termo de Referência.

QUESTÃO 19

Solicita-se esclarecer:

(i) se onde a circulação de patinetes for vedada, também não será admitida a instalação de estações; (ii) como essa diretriz será compatibilizada e fiscalizada continuamente, especialmente em casos de alteração de sinalização ou reclassificação de velocidade de via.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

(i) Relação entre vedação de circulação e proibição de estações:

Em regra, sim: onde a circulação de patinetes é vedada, a instalação de estações naquele logradouro ou trecho também não será admitida, pois a estação é o ponto de partida e chegada das viagens, a presença de uma estação em local de circulação proibida incentivaria, na prática, a infração às normas de trânsito.

O princípio orientador é a coerência do sistema: a estação deve estar localizada em ponto de onde o usuário possa, imediatamente após a retirada da patinete, circular de forma legalmente autorizada.

Há, contudo, uma exceção operacional importante: a instalação de estações em locais de embarque e desembarque, como calçadas adjacentes a ciclovias ou terminais de transporte, pode ser admitida mesmo em vias em que a circulação de patinetes seja proibida, desde que a estação sirva como ponto de conexão para vias autorizadas adjacentes e seja aprovada pelos órgãos competentes.

(ii) Compatibilização e fiscalização contínua:

A Comissão esclarece que a compatibilização entre o zoneamento de circulação e a localização das estações é dinâmica e operacionalizada pelos seguintes mecanismos:

- Atualização do zoneamento de geofencing: qualquer alteração de sinalização, reclassificação de velocidade de via ou criação de Zona de Proibição de Circulação pelo Decreto ou por resolução implica a obrigação da operadora de atualizar seu sistema de geofencing no prazo de até 5 dias úteis após a comunicação oficial pela CCPAR;

- Comunicação oficial prévia: a CCPAR deverá comunicar as operadoras credenciadas de toda alteração de zoneamento que afete a circulação de patinetes, por meio de notificação formal, respeitado prazo razoável para adequação tecnológica e operacional;
- Revisão do mapeamento de estações: na hipótese de estação aprovada que fique em conflito com alteração superveniente de sinalização ou regramento viário, a operadora deverá, no prazo estabelecido na notificação, propor realocação da estação ou solicitar a extinção do respectivo Termo de Permissão de Uso, sem ônus adicional decorrente da alteração unilateral das condições pelo Município;
- Fiscalização contínua: os dados de geolocalização em tempo real compartilhados pelas operadoras com o Município (item 16.2 do Edital) permitem aos órgãos competentes verificarem continuamente a conformidade da operação com as restrições viárias vigentes.

Base legal: Art. 11; Art. 15 do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 7.9, 13.1 (XIII) e 16.2 do Edital; Decreto Rio nº 57.823/2026.

BLOCO V — MODELO ECONÔMICO: PREÇO PÚBLICO, OUTORGA E ENCARGOS

QUESTÃO 12

Por que o Município não irá exigir o pagamento de uma outorga pela delegação dos serviços, tampouco previu mecanismo equivalente de captura adicional de valor proporcional à demanda? A questão surge em razão do risco regulatório perante os órgãos de controle quanto à precificação do ativo concedido.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

A questão envolve uma distinção jurídica fundamental: **o presente processo é de credenciamento, não de concessão nem de permissão qualificada de serviço público**, e essa distinção é determinante para o modelo de remuneração adotado.

Natureza jurídica do credenciamento e ausência de outorga:

O credenciamento com seleção a critério de terceiros (art. 79, II da Lei Federal nº 14.133/2021) **não configura delegação exclusiva de serviço público**. Trata-se de habilitação de múltiplas empresas para operar simultaneamente um serviço de interesse público no espaço urbano, sem exclusividade de área e sem transferência de direito de exploração com natureza concessória.

O serviço de compartilhamento de patinetes não é serviço público monopolístico: é atividade econômica privada de interesse público, operada em espaço público mediante permissão de uso e credenciamento regulatório.

Nessa configuração jurídica, a outorga não é aplicável pelas seguintes razões:

- Ausência de exclusividade: a outorga pressupõe a transferência de direito de exploração exclusivo (ou quase exclusivo) de mercado, o que não ocorre no credenciamento simultâneo de múltiplas operadoras sem exclusividade territorial;
- Custeio pelo mercado e não pelo Poder Público: ao contrário da concessão, as operadoras não recebem do Município contraprestação financeira; o serviço é remunerado pelos usuários, sem subsídio público;
- Contraprestação pelo uso do espaço público: o preço público (item 10 do Edital) já captura o valor do uso do viário e das áreas de estações para o Município. A tripla estrutura de preço público (área das estações + encargo por viagem + taxa de fiscalização) é o mecanismo adequado de captura de valor, proporcionalmente ao volume de utilização do serviço.

Quanto ao risco de controle externo: a modelagem adotada está em linha com as melhores práticas nacionais para serviços de micromobilidade compartilhada (referência: modelos de São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte) e é plenamente defensável perante órgãos de controle (TCM-RJ, TCE-RJ, TCU), pois a remuneração pública pelo uso do espaço urbano está prevista, é proporcional ao uso e tem fundamento legal expresso no Art. 26 do Decreto Rio Nº 57.657/2026.

Base legal: Art. 79, II da Lei Federal nº 14.133/2021; Art. 26 do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 10.1.1, 10.1.2 e 10.1.3 do Edital/Termo de Referência.

QUESTÃO 13

O Município pretende adotar mecanismos econômicos indutivos, como a majoração do preço público em áreas com maior concentração de estações, para incentivar a expansão para subáreas?

► RESPOSTA DA COMISSÃO

A questão identifica um instrumento relevante de política regulatória. A Administração esclarece que o modelo atual de preço público (item 10 do Edital) já incorpora um mecanismo diferenciador de incentivo à expansão:

- Diferencial de encargo por área (item 10.1.3): a taxa de custeio de fiscalização é de R\$ 5,00/patinete nas Áreas Consolidadas e R\$ 2,00/patinete nas Áreas de Expansão. Essa diferença de encargo por unidade de frota já cria um incentivo econômico positivo para a alocação nas Áreas de Expansão, reduzindo o custo regulatório da operação nessas regiões;
- Preço público baseado no valor venal (item 10.1.1): o preço público sobre a área das estações é calculado com base no valor venal do metro quadrado da face de quadra adjacente. Como as Áreas de Expansão tendem a ter valor venal menor que as Áreas

Consolidadas (Zona Sul, Centro), o preço público por estação também tende a ser menor nessas regiões, constituindo incentivo adicional.

Quanto à majoração do preço público em áreas de maior concentração: não há previsão expressa de mecanismo de preço público majorado por concentração de estações no Edital atual. Contudo, o Município reserva-se o poder regulatório de, por resolução e com base em estudos de impacto viário (item 15.3 do Termo de Referência), estabelecer limites por região que funcionem como substitutos funcionais dessa majoração.

A Administração registra a sugestão como contribuição regulatória relevante para aperfeiçoamento futuro do modelo de preço público, podendo ser incorporada em eventual revisão do marco regulatório.

Base legal: Art. 26 do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 10.1.1, 10.1.2, 10.1.3 e 15.3 do Edital/Termo de Referência.

QUESTÃO 14

Solicita-se que sejam disponibilizados os documentos e/ou dados que embasaram a composição das fórmulas e valores dos encargos pelo uso intensivo do viário urbano (R\$ 30,00/patinete por 90 dias e R\$ 0,20/viagem) e do recolhimento de fiscalização (R\$ 5,00/R\$ 2,00 por patinete ativa).

► RESPOSTA DA COMISSÃO

A Comissão informa que os valores dos encargos previstos nos itens 10.1.2 e 10.1.3 do Edital foram definidos com base nos seguintes parâmetros, compatíveis com o dever de motivação dos atos administrativos:

Encargo pelo uso intensivo do viário urbano (item 10.1.2):

1. A estrutura bifásica, R\$ 30,00/patinete/mês nos primeiros 90 dias e R\$ 0,20/viagem após, reflete a transição da operação: na fase inicial, o encargo é maior por patinete para compensar o impacto do uso intensivo do viário antes da estabilização da demanda. Após a fase inicial, o encargo por viagem realizada vincula a receita pública ao efetivo uso do sistema, tornando o encargo proporcional à atividade;
2. Os valores foram calibrados com referência ao modelo operacional do Sandbox.Rio (Patinete.Rio, 2024), que gerou dados reais de frequência de viagens e uso do viário no Município, e com base em benchmarking de modelos regulatórios de outras capitais brasileiras;
3. A estrutura é auto-ajustável: operadoras com frotas muito utilizadas pagam proporcionalmente mais pelo uso do viário após os 90 dias iniciais.

Taxa de custeio de fiscalização (item 10.1.3):

- Os valores de R\$ 5,00/patinete nas Áreas Consolidadas e R\$ 2,00/patinete nas Áreas de Expansão foram estimados com base nos custos administrativos e de fiscalização da CCPAR para a gestão do credenciamento (alocação de equipe, sistema de monitoramento e análise de dados), distribuídos pelo número de patinetes autorizadas nas respectivas áreas.

A Administração esclarece que estudos de viabilidade técnico-econômica de detalhamento interno embasaram as decisões de precificação, mas não foram incluídos no Edital por não constituírem requisito de publicação obrigatória para o processo de credenciamento. A interessada poderá, mediante solicitação formal de acesso à informação (Lei Federal nº 12.527/2011), requerer a disponibilização dos documentos de embasamento técnico, no prazo previsto em lei.

Base legal: art. 26 do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 10.1.2 e 10.1.3 do Edital/Termo de Referência; Lei Federal nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação).

BLOCO VI — CAPACETE, FISCALIZAÇÃO VIÁRIA E RESPONSABILIDADE

QUESTÃO 17

Solicita-se esclarecer: (i) se haverá responsabilidade da operadora quanto ao fornecimento ou disponibilização de capacetes; (ii) qual será a responsabilização em caso de descumprimento da obrigação de uso; e (iii) caso a responsabilização recaia sobre a operadora, qual será o enquadramento sancionatório.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

Esta questão foi devidamente respondida na resposta consolidada de 11 de maio de 2026 referentes aos pedidos de esclarecimentos I e II formulados por outras interessadas.

QUESTÃO 18

Solicita-se esclarecer: (i) quais órgãos serão responsáveis pela fiscalização das restrições viárias e como se dará o registro das ocorrências; (ii) a responsabilização pelo descumprimento das restrições (usuário, operadora ou ambos); e (iii) o enquadramento sancionatório no âmbito do credenciamento.

► RESPOSTA DA COMISSÃO

(i) Órgãos responsáveis e registro de ocorrências:

A fiscalização das restrições de circulação decorrentes do Decreto Rio nº 57.823/2026 e do Edital é de competência compartilhada entre os órgãos competentes previstos no Edital: CCPAR; CET-Rio; SEOP, Guarda Municipal e SMTR.

Além da fiscalização, os órgãos terão acesso ao monitoramento via plataforma compartilhada pelas operadoras: os dados de geolocalização e velocidade compartilhados pelas operadoras (item 16 do Edital) constituem registro contínuo das ocorrências, servindo como evidência para fins de fiscalização e autuação.

(ii) Repartição de responsabilidade:

- Usuário: responde, no âmbito do trânsito (Decreto Rio nº 57.823/2026 e CTB), pelas infrações de trânsito praticadas durante a condução, como circulação em via proibida, excesso de velocidade ou condução em calçada não autorizada;
- Operadora: responde, no âmbito do credenciamento, pelo descumprimento das obrigações tecnológicas de prevenção: geofencing de zonas proibidas, limitador de velocidade embarcado e geração de alertas ao usuário. A responsabilidade da operadora é objetiva quanto aos danos causados (item 13.1, XIV do Edital).

(iii) Enquadramento sancionatório:

A circulação de patinetes em local proibido ou em velocidade acima da permitida enseja à operadora a multa de R\$ 290,00 por ocorrência (alínea "d" do item 17 do Edital, com valor corrigido pelo IPCA-E na forma da decisão administrativa publicada pela CCPAR). Quando a infração de circulação for praticada por funcionário ou agente da operadora no exercício da função, aplica-se a multa agravada do item 17, alínea "f" (valor equivalente ao item "b": R\$ 20.000,00).

Base legal: art. 9º; art. 11; Art. 23 do Decreto Rio nº 57.657/2026; Decreto Rio nº 57.823/2026; itens 13.1 (XIII, XIV, XVII) e 17 do Edital; Arts. 24 e 280 do Código de Trânsito Brasileiro.

2. DISPOSIÇÕES FINAIS

As presentes respostas têm caráter definitivo para os fins do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026 e integram o instrumento convocatório, vinculando todos os interessados. Em caso de contradição entre o texto original do Edital e as respostas ora exaradas, prevalecerão as presentes respostas naquilo que as complementar ou esclarecer.

O Requerente é notificado de que, nos termos do art. 5.4.1.10 do Edital e do princípio da isonomia (art. 37, caput da Constituição Federal), as presentes respostas serão disponibilizadas a todos os demais interessados no processo de credenciamento, preservando a transparência e a igualdade de acesso às informações regulatórias.



Eventuais questões adicionais não abrangidas pelas presentes respostas deverão ser encaminhadas ao canal oficial de comunicação da CCPAR/SMDE, dentro do prazo regulamentar previsto no Edital para apresentação de pedidos de esclarecimento.

Rio de Janeiro, 12 maio de 2026.

COMISSÃO ESPECIAL DE CREDENCIAMENTO
Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026