

**COMISSÃO ESPECIAL DE CREDENCIAMENTO – CCPAR Nº 01/2026**

<b>Documento</b>	Resposta consolidada aos pedidos de esclarecimento
<b>Processo</b>	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.
<b>Base Normativa</b>	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.
<b>Interessadas</b>	JETSHR LTDA. e WHOOSH BR ALUGUEL DE PATINETES LTDA.
<b>Data de emissão</b>	Rio de Janeiro, 08 maio de 2026
<b>Elaboração</b>	Comissão Especial de Credenciamento

**RESPOSTA CONSOLIDADA AOS PEDIDOS DE  
ESCLARECIMENTOS**

*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 aos pedidos de esclarecimento formulados pelas empresas interessadas até o presente momento, no que refere ao processo de credenciamento para exploração do sistema de compartilhamento de patinetes elétricas no Município do Rio de Janeiro.

Os esclarecimentos têm como fonte: (i) os questionamentos formalmente protocolados pela empresa JETSHR LTDA., por correspondência eletrônica de 31 de março de 2026; (ii) os questionamentos formalmente protocolados pela WHOOSH BR ALUGUEL DE PATINETES LTDA em 09 de abril de 2026; e (iii) as dúvidas levantadas presencialmente na Sessão Pública de Esclarecimentos realizada em 24 de março de 2026, na qual estiveram presentes representantes da SMDE, da CCPAR, e das empresas JETSHR LTDA. e Whoosh BR Aluguel de Patinetes LTDA., bem como representantes do Sandbox.Rio.

As respostas foram elaboradas em conjunto com os órgãos integrantes da referida Comissão com estrita observância dos seguintes diplomas normativos: Decreto Municipal nº 57.657/2026; Decreto Municipal nº 57.823/2026; Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026 e seus anexos; Lei Federal nº 14.133/2021; Decreto Municipal nº 51.633/2022;

Resolução CONTRAN nº 996/2023; e Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

As respostas estão organizadas por blocos temáticos para maior clareza e operacionalidade da consulta.

## **BLOCO I — INFRAESTRUTURA E GESTÃO DAS ESTAÇÕES**

### **QUESTÃO 01**

*Solicita-se esclarecimento sobre os critérios técnicos e operacionais que embasaram a previsão de distanciamento mínimo de 20 metros entre estações de diferentes operadoras, bem como se (a) o parâmetro de 20 metros será efetivamente mantido ou revisto e (b) se a Administração admite receber contribuições técnicas sobre a adoção de parâmetro mais adequado na faixa de 80 a 100 metros.*

#### **► RESPOSTA DA COMISSÃO**

A Administração Pública confirma que o distanciamento mínimo de 20 metros entre os perímetros de estações pertencentes a diferentes operadoras, previsto no item 7.11 do Edital, foi fixado com base em parâmetros de racionalidade urbana e de política de micromobilidade voltada à promoção da competição e da capilaridade do serviço no viário carioca, de modo a ampliar o acesso dos usuários em especial nas Áreas de Expansão.

A Administração reconhece, contudo, que as operadoras, durante a Sessão Presencial de 24 de março de 2026, apresentaram ponderações técnicas relevantes: a JET sinalizou que o raio ideal situaria-se entre 80 e 100 metros, ao passo que a Whoosh indicou que a distância de 20 metros poderia provocar sobreposição de áreas, gerando confusão operacional e transformando múltiplos pontos em um único ponto georreferenciado na prática.

Diante dessas contribuições técnicas, a Comissão Especial de Credenciamento informa que:

- O parâmetro de 20 metros permanece vigente para a presente fase do credenciamento, como piso mínimo de distanciamento, não sendo objeto de revisão neste momento;
- As contribuições técnicas encaminhadas pelas operadoras são recebidas com boa fé e serão devidamente consideradas pela SMDE para fins de aperfeiçoamento regulatório futuro, inclusive para eventual edição de norma complementar pela CET-Rio, autoridade competente em matéria de trânsito, nos termos do Decreto Rio nº 57.823/2026;
- A Comissão, no entanto, ressalta que não recebeu, até o presente momento, documentação técnica com contribuições técnicas no âmbito dos pedidos de esclarecimento.

*Base legal: item 7.11 do Edital de Credenciamento CCPAR Nº 01/2026; Art. 23 do Decreto Rio Nº 57.657/2026.*

## QUESTÃO 02

*Solicita-se esclarecimento sobre a possibilidade de uso compartilhado de estações por operadoras distintas, bem como sobre os fundamentos que, eventualmente, justifiquem a adoção de modelo de exclusividade por ponto. Questiona-se se o edital deve ser interpretado como vedação absoluta ao uso compartilhado de estações.*

### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

O item 7.10 do Edital é expresso ao estabelecer que as estações são de uso exclusivo da operadora autorizada, sendo vedado o compartilhamento do espaço físico ou a divisão em módulos entre diferentes operadoras credenciadas.

Essa escolha regulatória da Comissão decorre de fundamentos técnicos e jurídicos claros:

- Responsabilidade operacional individualizada: a exclusividade permite atribuir de forma precisa a cada operadora as responsabilidades de manutenção, conservação, limpeza e supervisão das estações de sua titularidade, nos termos do art. 12 do Decreto Rio nº 57.657/2026 e do item 13 do Edital;
- Fiscalização e autuação: a exclusividade facilita a fiscalização e a aplicação das penalidades previstas no Edital e no Decreto, eliminando ambiguidades sobre qual operadora responde por irregularidades no espaço;
- Identidade visual e experiência do usuário: o modelo de exclusividade preserva a identidade visual própria de cada operadora, essencial à identificação do equipamento pelo usuário (Art. 18, §2º do Decreto Municipal nº 57.657/2026);
- Interesse público e competição: a vedação ao compartilhamento desincentiva arranjos que possam configurar práticas colusivas ou redução artificial da competição.

A Administração registra que, não obstante o modelo atual de exclusividade, as contribuições sobre soluções de uso compartilhado ou coordenado de estações (citadas como melhores práticas internacionais) serão recebidas e avaliadas para fins de aperfeiçoamento regulatório futuro, não produzindo efeito sobre as regras do presente credenciamento.

*Base legal: item 7.10 do Edital; art. 12 e Art. 18, §2º do Decreto Municipal nº 57.657/2026.*

## QUESTÃO 03

*Para a pintura das vagas conforme as regras da CET-Rio, a operadora poderia fazê-la depois da implantação, antes ou durante?*

► **RESPOSTA DA COMISSÃO**

A implantação das estações físicas ou virtuais está condicionada à aprovação prévia e conjunta da Administração Pública municipal. Embora a gestão do credenciamento seja realizada pela CCPAR, a autorização final para a instalação e demarcação das vagas não é de sua competência exclusiva, dependendo de análise de conformidade técnica da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) e da Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-RIO), além da avaliação de viabilidade por outros órgãos municipais competentes (art. 23 do Decreto Municipal nº 57.657/2026 c/c item 4.6.2 do Edital).

A sinalização horizontal (pintura das vagas) é elemento constitutivo da própria estação, especialmente no modelo de estação virtual, que se identifica precisamente por ser demarcada com essa sinalização (rt. 5º, §4º do Decreto). Como a intervenção no viário e no passeio público está sujeita a diversas restrições legais e urbanísticas, a sequência operacional deve observar a seguinte ordem:

- **1ª etapa:** Apresentação do mapeamento de estações à CCPAR, em até 30 dias após a assinatura do Termo de Credenciamento (item 4.6 do Edital);
- **2ª etapa** (Análise conjunta):
  - A) IRPH (Instituto Rio Patrimônio da Humanidade): Para avaliação de restrições ligadas ao Patrimônio Cultural, sendo obrigatória a sua aprovação sempre que as estações forem propostas em locais preservados ou tombados (conforme Nota 4 do Anexo XIII do Edital).
  - B) SMDU/CPU: Para verificação de conformidade com as regras de acessibilidade e garantia da faixa livre de circulação de pedestres.
  - C) SEOP (Secretaria de Ordem Pública): Para garantia do ordenamento urbano e cumprimento do Código de Posturas
- **3ª etapa (Implantação):** Somente após a aprovação interinstitucional e a consequente assinatura do Termo de Permissão de Uso (TPU), a operadora poderá iniciar a implantação das estações e sua respectiva sinalização horizontal (pintura), cujo custeio é de responsabilidade integral da credenciada, conforme o inciso XI do item 13.1 do Edital e o art. 12, §2º do Decreto.

Não é admitida a pintura das vagas antes da aprovação pela Prefeitura, tampouco a operação de equipamentos em estações não aprovadas. A pintura deverá estar concluída antes do início efetivo da operação na estação respectiva, observados os critérios da CET-Rio constantes do Anexo XIII do Edital.

*Base legal: art. 5º, §4º; Art. 12; Art. 23 do Decreto Municipal nº 57.657/2026; itens 4.6, 7.10, 13.1 (XI) do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026; Anexo XIII do Edital (Critérios de Projeto da CET-Rio).*

## BLOCO II — USUÁRIOS, CADASTRO E EXPERIÊNCIA PRÉVIA

### QUESTÃO 04

*Solicita-se esclarecimento sobre a interpretação da regra do usuário iniciante: usuários que já possuam histórico qualificado de uso em outras cidades ou em operação pretérita no Rio de Janeiro poderão ter tal experiência reconhecida para fins de dispensa da limitação inicial de velocidade e/ou do ciclo de viagens?*

#### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

O conceito de usuário iniciante está definido de forma objetiva tanto no inciso XI do art. 3º do Decreto Municipal nº 57.657/2026 quanto no item 8.2.1 do Edital de Credenciamento:

*"Usuário iniciante: usuário que utilize o serviço de compartilhamento de patinetes até a nona vez, em deslocamento de, no mínimo, cinco minutos cada, ou que, somados, perfaçam o tempo de quarenta e cinco minutos."*

A definição é criteriosa e foi elaborada com foco na segurança viária do usuário e de terceiros na realidade viária específica do Município do Rio de Janeiro. A Administração esclarece os seguintes pontos:

- O ciclo de usuário iniciante é individual e vinculado ao cadastro do usuário junto à plataforma da operadora credenciada no Rio de Janeiro, e não a um cadastro genérico nacional ou internacional;
- O Decreto e o Edital não preveem mecanismo automático de aproveitamento de histórico externo (de outras cidades ou de operadoras distintas) para fins de dispensa da limitação de velocidade do usuário iniciante (12 km/h);
- A razão é objetiva: a verificação da autenticidade e integridade dos dados de experiência de outras plataformas não pode ser fiscalizada com segurança pela Administração Municipal tampouco pela Comissão. O critério objetivo de viagens na plataforma local garante isonomia e previsibilidade;
- Não obstante, o art. 10 do Decreto prevê que o Município poderá estabelecer, no edital, condições específicas de operação e limites de velocidade diferenciados para usuários iniciantes. A Administração registra a sugestão da operadora interessada como contribuição técnica a ser avaliada para eventual regulamentação complementar futura, sem efeito sobre o presente certame.

*Base legal: art. 3º, inciso XI; art. 10 do Decreto Municipal nº 57.657/2026; item 8.2 e 8.2.1 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.*

## BLOCO III — REGRAS DE TRÂNSITO, VELOCIDADE E CIRCULAÇÃO

## QUESTÃO 05

*O limite de 6 km/h em parques municipais, praças, calçadas e áreas de lazer é considerado tecnicamente operacionalmente inviável pelas operadoras, que apontam que sequer é possível manter o equilíbrio seguro da patinete nessa velocidade. Como será operacionalizado esse parâmetro, e há possibilidade de revisão ou de regulamentação complementar por zonas específicas?*

### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

A Administração ratifica que o limite de 6 km/h (seis quilômetros por hora) está previsto expressamente como parâmetro geral para circulação de patinetes elétricas compartilhadas nos espaços de maior vulnerabilidade ao pedestre: parques urbanos, praças públicas, vias fechadas ao lazer e faixas compartilhadas em calçadas. Esse parâmetro decorre diretamente do art. 9º, §2º, inciso II do Decreto Municipal nº 57.657/2026, c/c o item 8.1 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.

A Administração, contudo, reconhece as ponderações técnicas trazidas pelas operadoras quanto à dificuldade de equilíbrio em velocidades muito reduzidas e esclarece que a regulamentação não é estática:

- O próprio Decreto Municipal nº 57.657/2026, em seu art. 9º, §2º, inciso II, admite expressamente que a velocidade em parques, praças e faixas compartilhadas poderá ser "outro valor inferior que venha a ser regulamentado/sinalizado para a área", evidenciando que o Município pode, por ato regulamentador específico, alterar o parâmetro por zona ou logradouro;
- O Decreto Municipal nº 57.823/2026, por sua vez, normativo voltado às regras gerais de trânsito para veículos de micromobilidade no Município (sejam compartilhados ou privados), prevê competência para a SMTR e para a CET-Rio editarem normas complementares estabelecendo regras específicas de trânsito e velocidade para cada espaço, parque ou logradouro, permitindo ajustes técnicos conforme a viabilidade e a segurança de cada local;
- A possibilidade de revisão do patamar de 6 km/h em determinados espaços será avaliada em sede de prova de conceito, com vistas a identificar, empiricamente, a velocidade que melhor concilia a segurança do pedestre e a viabilidade operacional das patinetes em cada tipologia de área;
- As operadoras credenciadas serão comunicadas previamente sobre eventuais Zonas de Velocidade Reduzida ou Zonas de Proibição de Circulação que venham a ser editadas, para fins de parametrização adequada do sistema de *geofencing*, nos termos do item 8 do Edital e do art. 3º, XII e XIII do Decreto.

*Base legal: Art. 9º, §2º, II; Art. 3º, XII e XIII do Decreto Municipal nº 57.657/2026; Decreto Municipal nº 57.823/2026; item 8.1.c e 8.1.d do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.*

#### QUESTÃO 06

*É necessário indicar a proibição de circulação em todas as vias e espaços (calçadas, ciclovias etc.), uma vez que há locais proibidos à locomoção com patinetes?*

#### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

O art. 11 do Decreto Municipal nº 57.657/2026, c/c o item 8.3 do Edital, estabelece as vedações gerais de circulação das patinetes elétricas compartilhadas, incluindo calçadas de qualquer dimensão (salvo faixas compartilhadas sinalizadas), vias exclusivas de BRT e VLT, entre outros.

A responsabilidade de implementação tecnológica das restrições de circulação recai sobre as operadoras, mediante o uso obrigatório de sistema de *geofencing* (georreferenciamento), que deve:

- Restringir automaticamente o desbloqueio das patinetes em Zonas de Proibição de Circulação, conforme definição do Art. 3º, XIII do Decreto e informações fornecidas pela CET-Rio e CCPAR;
- Reduzir automaticamente a velocidade das patinetes ao entrarem em Zonas de Velocidade Reduzida (Art. 3º, XII do Decreto), incluindo os limites de 6 km/h nas áreas sensíveis;
- Emitir alertas ao usuário, por meio da plataforma digital, sobre as restrições de circulação vigentes, nos termos do Art. 20, V e do Art. 8º do Decreto.

A Comissão esclarece que não há obrigação de sinalização física individual em cada calçada ou logradouro proibido como condição prévia para a restrição tecnológica. As operadoras devem parametrizar seus sistemas a partir das informações oficiais de zoneamento fornecidas pela CCPAR e pela CET-Rio. A sinalização física convencional, quando exigível, é de responsabilidade da CET-Rio no exercício de suas competências de trânsito.

*Base legal: art. 3º, XII e XIII; Art. 8º; Art. 11; Art. 20, V do Decreto Municipal nº 57.657/2026; item 8.3 e 13.1 (XIII) do Edital.*

## BLOCO IV — SANÇÕES, MULTAS E FISCALIZAÇÃO

#### QUESTÃO 07

*Como será aplicada a multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) pelo comportamento de circulação em local proibido ou velocidade acima da permitida, uma vez que a infração é*

*praticada pelo usuário, mas a multa recai sobre a operadora? Há previsão de revisão do valor ou da sistemática de imputação?*

► **RESPOSTA DA ADMINISTRAÇÃO (SMDE/CCPAR)**

A Comissão informa que a questão do **valor da penalidade de R\$ 500,00** (quinhentos reais) por ocorrência de circulação de patinete elétrica em local proibido ou em velocidade acima da permitida, conforme o item 17, alínea "d" do Edital e o art. 17 do Decreto Municipal nº 57.657/2026, foi objeto de análise técnica e de deliberação pela Administração, em atenção às ponderações apresentadas pelas operadoras tanto na Sessão Presencial quanto no protocolo formal de operadora interessada.

Após a análise, a Administração Pública decidiu acatar a sugestão originalmente formulada pela CET-Rio, de modo a harmonizar a penalidade prevista no Edital com o parâmetro do art. 17, inciso IV do Decreto 46.181/2019, norma ainda vigente que regra o serviço de patinete compartilhada em caráter experimental e estabelece a multa de duzentos reais (R\$ 200,00) como base para a infração de circulação em local proibido. **Esse valor deverá ser atualizado e corrigido pelo índice IPCA-E (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial), refletindo a mesma metodologia de correção já aplicada às multas de trânsito municipais, a fim de respeitar os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da atualização monetária. O valor corrigido pelo IPCA-E resulta atualmente em R\$ 290,00 (duzentos e noventa reais) por ocorrência.**

No que tange à sistemática de imputação da multa à operadora, e não diretamente ao usuário, a Administração esclarece que tal modelo é inerente à natureza da responsabilidade regulatória das empresas credenciadas:

- A operadora detém as ferramentas tecnológicas de controle da velocidade e de *geofencing*, sendo a única agente com capacidade de prevenção técnica das infrações em tempo real (limitador de velocidade embarcado e bloqueio por geofencing), nos termos do item 13.1, XIII do Edital e do art. 18, §1º do Decreto;
- A obrigação de arcar com os ônus decorrentes dos danos da prestação do serviço, ainda que gerados por conduta do usuário, é expressamente prevista no inciso XIV do item 13.1 do Edital, em consonância com a responsabilidade objetiva da prestadora de serviço de interesse coletivo;
- A operadora tem, em contrapartida, o direito de ressarcimento junto ao usuário infrator, podendo prever no contrato de adesão (termos de uso da plataforma) a cobrança do valor da penalidade aplicada ao usuário que gerou a infração, bem como a exclusão do usuário da plataforma (art. 21, §2º do Decreto).

*Base legal: art. 17, IV do Decreto Municipal nº 57.657/2026; item 17, alínea "d" do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026; item 13.1, XIII e XIV do Edital; art. 18, §1º; Art. 21, §2º do Decreto Municipal nº 57.657/2026.*

## QUESTÃO 08

*Quem aplicará a multa por circulação de patinetes em locais proibidos ou em velocidade acima da permitida?*

### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

A competência para a fiscalização e autuação das operadoras credenciadas é da CCPAR, como gestora do credenciamento, e da SMTR, como autoridade de trânsito com circunscrição sobre o viário urbano do Município do Rio de Janeiro, nos termos do art. 23 do Decreto Municipal nº 57.657/2026, c/c o item 14 (Das Penalidades) do Edital, sem prejuízo da competência conjunta da CET-Rio, GM-Rio e SEOP para a fiscalização do serviço e cumprimentos das regras:

*Art. 35. Além do disposto no art. 23, a fiscalização do cumprimento das normas de trânsito, circulação, segurança, uso do viário urbano e ocupação e ordenamento das áreas públicas também caberá, conjuntamente, à Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), à Companhia de Engenharia de Trânsito do Rio de Janeiro (CET-RIO), à Secretaria Municipal de Ordem Pública (SEOP) e à Guarda Municipal do Rio de Janeiro (GM-RIO), sem prejuízo da fiscalização dos demais órgãos no âmbito de suas respectivas competências.*

A fiscalização operacional abrange:

- Monitoramento dos dados em tempo real de velocidade e localização das patinetes, fornecidos pelas próprias operadoras ao Município nos termos dos itens 13.1 (XVII) e 16 do Edital;
- Fiscalização de campo realizada por agentes SEOP e, quando pertinente, por agentes municipais designados;
- Denúncias da população, via canais da própria operadora (item 13.1, XXI do Edital) e canais municipais.

A operadora tem o dever de reportar imediatamente à CET-Rio a ocorrência de sinistros de trânsito (item 13.1, XXVI do Edital) e de colaborar com as investigações técnicas de acidentes (item 13.1, XXVII do Edital). A CCPAR e a CET-Rio são, portanto, os órgãos competentes para a aplicação das penalidades às operadoras, podendo fazê-lo de ofício, mediante denúncia ou com base nos dados operacionais compartilhados.

*Base legal: Arts. 23 e 35 do Decreto Municipal nº 57.657/2026; itens 13.1 (XVII, XXI, XXVI, XXVII) e 17 do Edital.*

#### QUESTÃO 09

*Como será realizada a fiscalização em locais proibidos?*

##### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

A fiscalização das áreas proibidas e das zonas de velocidade reduzida operará em três camadas complementares:

- Camada tecnológica (operadoras): por meio do sistema de *geofencing* das próprias operadoras, que deve bloquear o desbloqueio da patinete em Zonas de Proibição e reduzir automaticamente a velocidade em Zonas de Velocidade Reduzida. Os dados de geolocalização em tempo real são compartilhados com o Município (item 16 do Edital), permitindo identificação imediata de violações;
- Camada administrativa: o Município terá acesso ao mapa de calor e aos relatórios de zonas de violação produzidos pelas operadoras (item 16.2, "d" do Edital), subsidiando a ação fiscalizatória;
- Camada de campo: fiscalização presencial por agentes de trânsito nas vias, logradouros e espaços específicos, com lavratura de auto de infração contra a operadora quando constatada a irregularidade.

A operadora é corresponsável pela fiscalização operacional interna de sua frota e deve remover ou bloquear, em até uma hora após notificação, patinetes em situação irregular (art. 15 do Decreto Municipal nº 57.657/2026 e item 13.1, XII do Edital).

*Base legal: Art. 15 do Decreto Municipal nº 57.657/2026; itens 13.1 (XII e XVII) e 16.2 do Edital.*

## BLOCO V — SEGURANÇA PESSOAL: OBRIGATORIEDADE DO CAPACETE

#### QUESTÃO 10

*Será obrigatório o uso de capacete pelos usuários de patinetes elétricas compartilhadas?*

##### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

Esta questão merece resposta detalhada e juridicamente fundamentada, considerando a existência de dois diplomas normativos municipais distintos, com escopos de regulação diferentes, que disciplinam a matéria de forma complementar e não contraditória.

**I. O Decreto Municipal nº 57.657/2026: A norma de exploração do serviço e das relações entre Município e operadoras**

O Decreto Municipal nº 57.657/2026 é o diploma regulatório voltado à disciplina da atividade econômica de compartilhamento de patinetes elétricas: ele cria o sistema, define as condições de credenciamento das operadoras, estabelece as obrigações contratuais e regulatórias das empresas e os direitos e deveres dos usuários no âmbito do sistema de compartilhamento.

Quanto ao capacete, o art. 19 desse Decreto adota a seguinte diretriz:

*"É recomendada a utilização de capacete e demais equipamentos de proteção, os quais deverão ser devidamente certificados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), cabendo à operadora assegurar a ampla divulgação dessa recomendação aos usuários, por meios físicos e digitais, antes e durante a utilização dos equipamentos, e fornecimento do equipamento, na forma do inciso I, do art. 31 deste Decreto."*

**Portanto, no âmbito do Decreto Municipal nº 57.657/2026, o uso do capacete pelo cidadão/usuário é recomendado, não obrigatório.**

**II. O Decreto Rio nº 57.823/2026: A norma de trânsito e circulação para todos os veículos de micromobilidade**

O Decreto Rio nº 57.823/2026 é o diploma normativo de natureza de trânsito e circulação do Município, configurando a norma geral aplicável a todos os veículos de micromobilidade que circulam no viário carioca, sejam patinetes (compartilhadas ou privadas), bicicletas elétricas ou ciclomotores. Ele regula as condições técnicas e de segurança exigíveis para a circulação desses veículos nas vias públicas e estabelece limites de velocidade por tipo de via. É no âmbito desse normativo geral que o Município exerce sua competência constitucional e legal de ordenação do trânsito urbano (art. 30, I e VIII da Constituição Federal; art. 24 da Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro), complementando os parâmetros técnicos já estabelecidos em âmbito federal pela Resolução CONTRAN nº 996/2023.

Por outro lado, o Decreto Rio nº 57.657/2026 consubstancia a norma especial (*lex specialis*) voltada estritamente à exploração da atividade econômica e à regulação do Sistema de Compartilhamento de Patinetes Elétricas. **Enquanto o diploma geral foca na circulação do veículo no viário, o diploma especial disciplina o modelo de negócio, as contrapartidas, as obrigações da empresa operadora e as regras de conduta vinculantes aos usuários das plataformas digitais.**

**Pelo princípio hermenêutico da especialidade (*lex specialis derogat legi generali*), as regras desenhadas especificamente para o sistema de compartilhamento sobrepõem-se à norma geral naquilo que regulam de forma própria. O art. 19 do Decreto nº**

57.657/2026 tratou de forma pormenorizada a questão dos equipamentos de proteção dentro deste ecossistema, estabelecendo de forma taxativa que a utilização do capacete é uma recomendação.

### III. Conclusão operacional

O uso do capacete, para os fins do Sistema de Compartilhamento regulado pelo Decreto Rio nº 57.657/2026, é uma recomendação de segurança legalmente tipificada, contudo, não configura uma obrigação legal imposta diretamente ao usuário sob pena de sanção. Não há que se falar em aplicação automática de obrigações do Decreto Rio nº 57.823/2026 (norma geral de trânsito) aos usuários das plataformas, tendo em vista a prevalência do critério de especialidade do Decreto Municipal nº 57.657/2026, que confere segurança jurídica ao definir exhaustivamente a matriz de direitos, deveres e penalidades exclusiva para a exploração do serviço de patinetes elétricas compartilhadas.

*Base legal: Art. 19; Art. 31, I do Decreto Rio nº 57.657/2026; Decreto Rio nº 57.823/2026; Resolução CONTRAN nº 996/2023; Art. 30, I e VIII da Constituição Federal; Art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997).*

## BLOCO VI — AÇÕES EDUCATIVAS

### QUESTÃO 11

*Deve-se focar nas campanhas educativas? Há limitação de número de campanhas? Qual o tipo de atividade de campanha educativa exigida?*

#### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

A Administração confirma que **as ações educativas são componente estratégico e obrigatório da operação das empresas credenciadas**, em linha com a diretriz do art. 2º, VII do Decreto Rio nº 57.657/2026 e com a seção 11 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.

Quanto às ações mínimas obrigatórias, o item 11.2 do Edital especifica:

- a) Disponibilizar manual de condução defensiva na plataforma digital aos usuários;
- b) Disponibilizar cartilha de direitos e deveres aos usuários;
- c) Realizar treinamento presencial, aberto a usuários e não usuários, de condução e estacionamento das patinetes elétricas, com frequência mínima de uma vez por trimestre nas Áreas Consolidadas e de duas vezes por trimestre nas Áreas de Expansão;

- *d) Realizar ações educativas presenciais destinadas a não usuários sobre o Sistema de Compartilhamento e as boas práticas de convivência no viário urbano, com frequência mínima de uma vez por trimestre em cada área de operação credenciada.*

Não há limitação máxima de campanhas educativas: as ações mínimas listadas são pisos, não tetos. As operadoras são encorajadas a superar as mínimas exigidas, pois o critério de avaliação de qualidade das ações educativas é fator de pontuação no processo de credenciamento (conforme item 19 do anexo I do Edital).

As campanhas educativas devem ser previamente aprovadas pela CET-Rio (item 13.1, IV do Edital), que validará o conteúdo quanto à conformidade com as normas de segurança viária. As operadoras podem propor formatos inovadores de campanha, incluindo eventos, ações nas redes sociais, parcerias com escolas e comunidades.

*Base legal: Art. 2º, VII do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 11.1, 11.2 e 13.1 (IV) do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.*

## BLOCO VII — INTEGRAÇÃO AO SISTEMA JAÉ

### QUESTÃO 12

*A integração com o Jaé (sistema de bilhetagem municipal) é obrigatória? Qual é o prazo para sua implementação? Deve seguir o Decreto?*

#### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

O Art. 2º, inciso X do Decreto Rio nº 57.657/2026 e o inciso IV do art. 22, §1º estabelecem como diretriz e requisito de credenciamento a capacidade de integração com os sistemas de bilhetagem e meios de pagamento do transporte público municipal o “Jaé”, “admitida a possibilidade de pagamento por meio deste sistema”.

A integração ao Jaé é, portanto, uma obrigação de meio (garantia de interoperabilidade técnica) e não uma obrigação de resultado imediato ao início da operação. A exigência regulatória é que a plataforma digital das operadoras seja tecnicamente compatível com a integração ao sistema Jaé, o que significa:

- A operadora deve apresentar, no Plano Operacional (item 12.1.4 do Edital), a descrição da forma de integração com o sistema Jaé (bilhetagem municipal), como elemento de avaliação de sua proposta;

- A operação do sistema Jaé como forma de pagamento efetiva é "admitida" (Art. 2º, X do Decreto), expressão que indica que a integração tarifária depende de negociação e acordos técnicos com o órgão gestor do Jaé, não sendo condição de bloqueio para o início da operação;
- O cronograma específico para a implementação operacional da integração tarifária com o Jaé será objeto de regulamentação complementar, podendo ser definido em Termo Aditivo ao Termo de Credenciamento ou em resolução da SMDE/CCPAR, após a implantação do sistema, de modo a não inviabilizar o início da operação.

A Administração recomenda que as operadoras incluam, em seus Planos Operacionais, a indicação do estágio de maturidade tecnológica para a integração ao Jaé, bem como os prazos estimados para sua efetivação, o que será considerado na avaliação das propostas.

*Base legal: Art. 2º, X; Art. 22, §1º, IV do Decreto Rio nº 57.657/2026; item 12.1.4 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.*

## BLOCO VIII — IMPLANTAÇÃO, EXPANSÃO DE FROTAS E CONTINUIDADE

### QUESTÃO 13

*Pode ser apresentado mapeamento e documentos de funcionários nessa fase inicial?*

#### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

Quanto ao mapeamento de estações, o Edital é claro ao estabelecer, no item 4.6, que as operadoras credenciadas deverão apresentar o mapeamento em até 30 dias após a assinatura do Termo de Credenciamento, portanto, após a etapa de habilitação e seleção, não na fase inicial de submissão da proposta.

Na fase de submissão da proposta (habilitação), o que se exige é a indicação das localizações de interesse para instalação de estações (item 12.1.3 do Edital), sem necessidade de mapeamento definitivo e aprovado.

Quanto à documentação de funcionários, a operadora deve comprovar a existência de estrutura operacional instalada na cidade para gerenciar a guarda, manutenção e operação dos serviços (item 13.1, II do Edital), o que poderá incluir contratos de trabalho, registros de empregados e organograma operacional como parte da qualificação técnica (Volume III da documentação). A apresentação desses documentos na fase inicial, desde que pertinentes à demonstração da capacidade operacional, é admitida e recomendada.

A Comissão poderá sanar erros ou falhas formais nos documentos que não comprometam sua substância e validade jurídica, na forma do item 5.4.1.10 do Edital.

*Base legal: itens 4.6, 5.4.1.10, 12.1.3, 13.1 (II) do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.*

#### QUESTÃO 14

*Como será realizada a expansão de frotas?*

##### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

A expansão de frotas está disciplinada pelos itens 10.6, 15.1, 15.2 e 15.3 do Edital (Cláusulas referentes à minuta do Termo de Credenciamento), bem como pelo art. 7º do Decreto Rio nº 57.657/2026. O processo observa as seguintes etapas e condições:

- Limites iniciais: o quantitativo de patinetes por área de operação é definido no Plano Operacional apresentado pela operadora e aprovado pela CCPAR, respeitados os limites definidos pelo Município para evitar saturação do viário (item 1.4 do Edital);
- Expansão de até 5%: dispensada de solicitação formal, bastando notificação formal ao Município (item 15.2 do Edital);
- Expansão acima de 5%: exige solicitação formal instruída de estudo técnico de viabilidade, apreciada pela CCPAR (item 15.1 do Edital);
- Expansão para novas áreas: o Município poderá, por resolução e com base em estudo de impacto viário, autorizar a expansão gradual da frota, determinar redistribuição geográfica ou estabelecer novos limites por região (item 15.3 do Edital);
- Preço público adicional: eventual acréscimo de frota implicará o pagamento proporcional do preço público pela área adicional ocupada, na forma do item 10.1.3 e 10.3 do Edital.

*Base legal: art. 7º do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 10.1.3, 10.3, 10.6, 15.1, 15.2 e 15.3 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.*

#### QUESTÃO 15

*É correto o entendimento de que operadores já participantes do sandbox regulatório poderão realizar testes de demanda por prazo determinado antes da formalização do TPU? Poderá a operação atual do sandbox ser mantida de forma contínua até a efetiva transição para o processo de credenciamento, evitando descontinuidade do serviço?*

► RESPOSTA DA COMISSÃO

A Comissão reconhece a relevância da questão, que toca diretamente os princípios da continuidade do serviço público, da segurança jurídica e da eficiência administrativa (Art. 37, caput da Constituição Federal). O histórico do Sandbox.Rio pelo projeto Patinete.Rio, projeto que operou de forma controlada na Zona Sul e no Centro, com geração de evidências que subsidiaram a modelagem regulatória ora consolidada no Edital, é devidamente registrado e valorizado pela Administração.

Em resposta direta aos questionamentos da operadora interessada:

- Quanto à continuidade da operação durante a transição de um sandbox regulatório como no caso concreto: a Comissão confirma que o entendimento da operadora está alinhado com a política pública adotada. A operação atualmente autorizada no âmbito do Sandbox.Rio poderá ser mantida de forma contínua e sem hiato de serviço até a efetiva formalização do presente processo de credenciamento (assinatura do Termo de Credenciamento e do Termo de Permissão de Uso), de modo a evitar descontinuidade do serviço e impactos adversos aos usuários já habituados ao modal. Essa posição decorre diretamente da aplicação dos princípios da continuidade do serviço público e da eficiência administrativa, em linha igualmente ao previsto no próprio Decreto Rio nº 57.657/2026, que prevê em seu artigo 40 a vigência do decreto anterior, de caráter experimental, até a assinatura do primeiro termo de credenciamento:

*Art. 40. O Decreto Rio nº 46.181, de 2 de julho de 2019, permanecerá vigente até a data da assinatura do primeiro Termo de Credenciamento celebrado na forma do presente Decreto.*

*Parágrafo único. Na data referida no caput deste artigo restará automaticamente revogado o Decreto Rio nº 46.181, de 2 de julho de 2019.*

- Quanto a testes de demanda em novas áreas antes do TPU: a realização de operações em áreas não cobertas pela autorização do Sandbox.Rio atual, como eventual expansão para a Barra da Tijuca, não é automaticamente autorizada pelo presente processo de credenciamento antes da assinatura do TPU. Qualquer expansão de área durante o período de transição deverá ser objeto de solicitação específica e formal à CCPAR, com avaliação caso a caso. Não se trata de vedação absoluta, mas de exigência de prévia aprovação administrativa;
- Quanto à formalização do processo: a Comissão recomenda que as operadoras atualmente participantes do Sandbox.Rio submetam seus pedidos de credenciamento o quanto antes, a fim de garantir a continuidade ordenada e juridicamente segura da

operação no novo marco regulatório.

*Base legal: Art. 37, caput da Constituição Federal (princípios da eficiência e da continuidade); art. 22 e art. 25 do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 3.1, 4.1 e 10.4 do Edital de Credenciamento CCPAR Nº 01/2026; Decreto Rio nº 51.633/2022.*

## BLOCO IX — COMISSÃO ESPECIAL E PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS

### QUESTÃO 16

*A comissão pode resolver possíveis falhas ou situações? Devemos reportar para a comissão ou há canal específico?*

#### ► RESPOSTA DA ADMINISTRAÇÃO (SMDE/CCPAR)

A Comissão Especial de Credenciamento possui competência expressa para sanar erros ou falhas formais nos documentos que não comprometam sua substância e validade jurídica, nos termos do item 5.4.1.10 do Edital. Essa competência é restrita a falhas formais, não se aplica a questões de mérito, como requisitos técnicos ou financeiros não cumpridos.

Para questões operacionais e dúvidas durante o processo:

- Canal oficial de esclarecimentos: e-mail institucional da CCPAR/SMDE, compartilhado com as interessadas na Sessão Presencial de 24 de março de 2026, e indicado como canal oficial para dúvidas não sanadas na sessão;
- Questões de trânsito e fiscalização viária: CET-Rio, por seus canais institucionais;
- Sinistros e acidentes: notificação imediata à CET-Rio (item 13.1, XXVI do Edital);
- Aprovação de campanhas educativas: CET-Rio (item 13.1, IV do Edital).

*Base legal: item 5.4.1.10 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.*

### QUESTÃO 17

*Como a Comissão Especial de Credenciamento procederá para análise de propostas nas sessões de credenciamento?*

#### ► RESPOSTA DA ADMINISTRAÇÃO (SMDE/CCPAR)

O procedimento de julgamento e análise das propostas de credenciamento segue o rito estabelecido no item 8.1 do Edital e nos Arts. 22 a 25 do Decreto Rio nº 57.657/2026:

- A Comissão Especial de Credenciamento procederá ao julgamento das propostas em sessão, registrando em ata o cumprimento dos requisitos por cada interessado ou a necessidade de diligências;
- A avaliação das propostas será realizada na forma do item 19 do Anexo I do Edital, que estabelece os critérios de pontuação técnica;
- Em caso de necessidade de diligências (requisição de documentos ou informações complementares), a Comissão comunicará a interessada por escrito, com prazo definido para resposta;
- O resultado do credenciamento será publicado no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) e no site oficial da CCPAR (item 3.1, "e" do Edital);
- Após a publicação do resultado e decorridos os prazos recursais, as empresas aprovadas serão convocadas para assinatura do Termo de Credenciamento (item 10.1 do Edital).

*Base legal: Arts. 22 a 25 do Decreto Rio nº 57.657/2026; itens 3.1, 4.5, 8.1 e Anexo I, item 19 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.*

#### QUESTÃO 18

*Confirma-se que a Comissão admite o recebimento, no âmbito dos pedidos de esclarecimento, de contribuições técnicas complementares, referências comparadas e sugestões operacionais relacionadas a temas como distanciamento entre estações, experiência do usuário, integração sistêmica e medidas educativas?*

#### ► RESPOSTA DA COMISSÃO

A Administração confirma que é possível o recebimento de contribuições técnicas complementares no âmbito dos pedidos de esclarecimento, desde que observados os limites da isonomia entre os interessados no certame e a natureza do procedimento de credenciamento.

As contribuições técnicas encaminhadas pelas empresas interessadas são instrumentos legítimos de colaboração entre o setor privado e o poder público no aprimoramento da regulação pública, inseridos no espírito do diálogo regulatório que orientou o projeto Sandbox.Rio e que fundamentou a elaboração do presente Edital.

As contribuições recebidas:

- Não produzem efeito vinculante sobre as normas do presente Edital, que permanecem vigentes em sua integralidade;

- Devem ser encaminhadas por escrito para o e-mail [smde.gabinete@prefeitura.rio](mailto:smde.gabinete@prefeitura.rio), canal oficial de esclarecimentos, e estarão disponíveis para consulta de todos os interessados, em respeito ao princípio da transparência e da isonomia.

*Base legal: art. 5º, XXXIII e art. 37, caput da Constituição Federal; Lei Federal nº 14.133/2021; Decreto Rio nº 51.633/2022.*

## 2. DISPOSIÇÕES FINAIS

---

As presentes respostas são definitivas 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 em tudo que as complementar ou esclarecer.

Os interessados que tiverem novas dúvidas relacionadas ao processo de credenciamento deverão encaminhá-las ao e-mail [smde.gabinete@prefeitura.rio](mailto:smde.gabinete@prefeitura.rio). A Administração se reserva o direito de publicar novas rodadas de esclarecimentos, se necessário, com ampla divulgação a todos os interessados.

O presente documento foi elaborado com observância dos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência que regem a Administração Pública (Art. 37, caput da Constituição Federal), bem como com fulcro no art. 5.4.1.10 do Edital de Credenciamento CCPAR nº 01/2026.

*Rio de Janeiro, 08 maio de 2026.*

---

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