

## PARECER Nº      , DE 2026

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 5.593, de 2019, da Senadora Daniella Ribeiro, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir normas para circulação de patinetes e veículos de mobilidade individual autopropelidos.

Relator: Senador **EFRAIM FILHO**

### **I – RELATÓRIO**

Vem à análise desta Comissão o PL nº 5.593, de 2019, da Senadora Daniella Ribeiro, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir normas para circulação de patinetes e veículos de mobilidade individual autopropelidos”.

O projeto é composto de quatro artigos, sendo que o primeiro enuncia seu objetivo, o segundo e o terceiro alteram o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. O art. 4º traz a cláusula de cento e oitenta dias de *vacatio* para a vigência da eventual lei que for sancionada a partir desse PL.

O Projeto de Lei em apreço pretende estabelecer que a circulação de patinetes e veículos de mobilidade individual autopropelidos será permitida em vias públicas, transportando apenas o condutor, e poderá ocorrer em: áreas de circulação compartilhadas com pedestres, devidamente sinalizadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, com velocidade máxima de 6 km/h; em ciclovias e ciclofaixas, com velocidade máxima de 20 km/h; nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores, em vias com velocidade máxima regulamentada de até 30 km/h.

Os condutores de patinetes e de veículos de mobilidade individual autopropelidos são equiparados aos ciclistas em direitos e deveres. Nesse contexto, fica estabelecido que os condutores desmontados, empurrando o patinete ou o veículo de mobilidade individual autopropelido, são equiparados aos pedestres em direitos e deveres.

São definidos como itens obrigatórios para os equipamentos motorizados: indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna dianteira, traseira e lateral. Caberá ao Contran especificar as dimensões e potência máxima desses equipamentos.

Quanto à caracterização do veículo de mobilidade individual autopropelido, o PL insere no CTB a seguinte definição: veículo elétrico destinado ao transporte de uma pessoa, cujas dimensões, potência e velocidade máxima de fabricação não excedam as determinadas em regulamento do Contran. Os patinetes, entretanto, são definidos como veículo constituído por um apoio sobre duas rodas no sentido longitudinal, movido a propulsão humana. As demais alterações propostas ao CTB visam caracterizar as infrações de trânsito cometidas por condutores de patinetes e veículos de mobilidade individual autopropelidos, bem como as cometidas contra esses condutores.

A alteração proposta ao art. 201 caracteriza como infração média, com penalidade de multa, deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar pedestre, bicicleta, patinete, veículo não motorizado ou veículo de mobilidade individual autopropelido, quando estes estiverem utilizando as faixas de rolamento. A redação vigente considera infração média apenas deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta.

Por sua vez, a alteração proposta ao art. 214 caracteriza como infração deixar de dar preferência de passagem, nas condições especificadas, além de pedestre e veículo não motorizado, já previstos na redação vigente, a bicicleta, patinete ou veículo de mobilidade individual autopropelido.

A alteração dada ao art. 220 tipifica como infração grave deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar pedestre, bicicleta, patinete, veículo não motorizado ou veículo de mobilidade individual. A redação atual considera como infração também grave deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar ciclista.

Por seu turno, o proposto art. 244-A tipifica as infrações cometidas na condução de patinete ou veículo de mobilidade individual autopropelido, quais sejam:

“Art. 244-A. Conduzir patinete ou veículo de mobilidade individual autopropelido:

I – transportando passageiro que não seja o condutor, ou carga que comprometa sua segurança;

II – nas faixas de rolamento de vias com velocidade máxima regulamentada superior a 30 km/h;

III – nas faixas de rolamento de vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;

IV – em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;

V – de forma agressiva;

VI – sem sinalização noturna ou com ela desligada, no caso dos veículos elétricos;

VII – sem capacete de ciclista, no caso dos veículos elétricos:

Infração - média;

Penalidade - multa.”

A autora da Proposição informa que, recentemente, várias cidades brasileiras foram invadidas por patinetes elétricos disponibilizadas aos usuários mediante aluguel. Entretanto, nas cidades em que o serviço está disponível, observam-se sérios conflitos quanto ao compartilhamento dos espaços públicos, não só entre usuários desses serviços e os pedestres, como também com os demais veículos.

De acordo com a autora, a disputa pelos mesmos espaços de circulação nas calçadas ocorre em séria desvantagem para os pedestres. Por outro lado, a disputa com os demais veículos nas faixas de rolamento das vias tem como elemento mais vulnerável os condutores dos patinetes.

Para a autora, tendo em vista a relevância que esses equipamentos têm para a realização de trajetos mais curtos ou em complementação a outros meios de transporte, sejam coletivos ou não, regras mínimas de circulação devem ser estabelecidas a fim de minorar o risco de acidentes com efeitos adversos para seus usuários ou para os pedestres.

A proposição foi distribuída a esta Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e à de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) cabendo à última a decisão terminativa. Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

Uma vez que a matéria tramitará na CCJ, caberá à esta comissão opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da matéria.

Quanto ao mérito, estamos de acordo com a nobre autora no sentido de que a rápida expansão dos patinetes nos grandes centros urbanos tem conduzido a conflitos e acidentes.

Com o crescente uso de patinetes elétricos e outros veículos de mobilidade individual autopropelidos (como monociclos, dicitos, *hoverboards* e bicicletas elétricas leves) nas vias urbanas, torna-se necessária a regulamentação específica para garantir a segurança dos usuários e a convivência harmônica com pedestres, ciclistas e veículos automotores.

Esses meios de transporte, apesar de sustentáveis e eficientes para curtas distâncias, operam em velocidades consideráveis (comparáveis às das bicicletas) e muitas vezes compartilham calçadas, ciclovias ou vias públicas. O desconhecimento de normativas específicas tem gerado conflitos no trânsito e aumento de acidentes.

Dessa forma, a inclusão de regras no Código de Trânsito, que é de conhecimento obrigatório a todo condutor, contribuirá para promover a segurança viária, ao estabelecer limites de velocidade, exigências de equipamentos de proteção e definição de locais apropriados para circulação; promoverá uma melhor organização do espaço urbano, evitando o uso indevido de calçadas e áreas de pedestres não sinalizadas para essa circulação; reduzirá riscos de acidentes, com estabelecimento de regras claras para condução desses veículos; garantirá responsabilização legal, definindo direitos e deveres dos usuários, inclusive quanto a infrações e penalidades, e estimulará o uso consciente e responsável desses meios de transporte, preservando seus benefícios ambientais e de mobilidade sem comprometer a segurança coletiva.

Quanto às regras estabelecidas, ponderamos mais adequada a limitação de circulação dos equipamentos a vias com velocidade máxima regulamentada de até 40 km/h (quarenta quilômetros por hora), por serem mais usuais. Limitar a 30 km/h, como proposto pelo PL, inviabiliza seu uso como meio de transporte efetivo para deslocamentos urbanos cotidianos, uma vez que restringe apenas a vias locais os percursos que poderão ser realizados com esses equipamentos.

### III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.593, de 2019, com a seguinte emenda:

#### EMENDA CDR Nº

Dê-se a seguinte redação ao inciso III do proposto art. 59-A na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 5.593, de 2019:

“Art. 2º .....

‘Art. 59-A. ....

.....

III – nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores, em vias com velocidade máxima regulamentada de até 40 km/h.

.....’

.....”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator