ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS PÚBLICOS MUNICIPAIS

“A OBRIGATORIEDADE DO USO DE EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPIs) PARA USUÁRIOS DE PATINETES ELÉTRICOS EM LOGRADOUROS PÚBLICOS NO MUNICÍPIO DE SALVADOR DO ESTADO DA BAHIA E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”
Autor: vereador Jorge Araújo

Katiane da Silva Souza
Função: Analista Legislativa
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 81/2025

NOVEMBRO/2025

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 81/2025

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 81/2025.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

A princípio, a qualidade de vida da população é afetada diretamente pelos problemas relacionados à mobilidade das pessoas nos centros urbanos. O Estatuto da Cidade estabelece princípios e diretrizes para o planejamento urbano, incluindo a mobilidade urbana como direito social e parte essencial da função social da cidade.

Scimago Institutions Rankings (2011) concorda que “mobilidade compreende a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade em função das complexas atividades nela desenvolvidas, constituindo um componente da qualidade de vida aspirada por seus habitantes”.

O § 2º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro afirma que o” trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. “A estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei nº 12.587/2012, estabelece a segurança nos deslocamentos das pessoas como um de seus princípios fundamentais. Isto significa que o planejamento e a gestão da

mobilidade urbana nos municípios devem ser orientados para: segurança nos deslocamentos, priorização dos modos não motorizados, equidade no uso do espaço público, desenvolvimento sustentável e qualidade de vida.

Vale ressaltar que a principal política pública do Brasil focada na segurança viária é o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e que está totalmente alinhada com as diretrizes globais da Organização das Nações Unidas (ONU). Inclusive, o PNATRANS é estruturado em seis pilares de ação, que guiam a execução de dezenas de atividades pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito; em especial, os pilares “gestão da segurança no trânsito”, “vias seguras”, “educação para o trânsito”, “normatização e fiscalização”.

Sendo que o foco principal do pilar “normatização e fiscalização” é elaborar leis mais eficazes e garantir seu cumprimento para coibir condutas de risco.

No tocante aos usuários de patinetes elétricos[1] em logradouros públicos, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regula diretamente os patinetes elétricos no Brasil por meio da Resolução nº 996/2023[2], que define regras de circulação em logradouros públicos e exige o uso de capacete como Equipamento de Proteção Individual (EPI) obrigatório.

Quanto a obrigatoriedade de uso de EPIs (Equipamentos de Proteção Individual), o CONTRAN afirma que: i) o capacete é obrigatório para condutores de patinetes elétricos, assim como para bicicletas elétricas e ciclomotores; ii) a exigência vale para todos os modelos motorizados, independentemente da potência; iii) outros EPIs (como joelheiras ou cotoveleiras) não são exigidos por lei, mas podem ser

---

[1] Gemini (2025) explica que o patinete elétrico é classificado como um equipamento de mobilidade individual autopropelido no Brasil, conforme a Resolução CONTRAN nº 996/2023 (e suas atualizações). Essa classificação o diferencia de bicicletas elétricas (que exigem pedal assistido) e ciclomotores (que geralmente têm maior potência e velocidade máxima).
Para ser enquadrado como equipamento de mobilidade individual autopropelido, o patinete elétrico (juntamente com skates, monociclos elétricos e *hoverboards*) deve atender a certas especificações técnicas, sendo as principais: motor de propulsão (potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts)), velocidade máxima de fabricação (não superior a 32 km/h), dimensões (largura não superior a 70 cm e distância entre eixos de até 130 cm), rodas (dotado de uma ou mais rodas).

[2] A Resolução nº 996/2023 do Contran estabelece normas para bicicletas elétricas, patinetes, scooters e ciclomotores.
Os patinetes elétricos podem circular em ciclovias, ciclofaixas e vias locais, mas devem respeitar limites de velocidade e requisitos técnicos. É obrigatório que tenham: indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna (luzes/ refletores).

recomendados por fabricantes ou empresas de aluguel de patinetes como medida de segurança.

A Norma referida do CONTRAN definiu prazos de adequação. Foi publicada em 2023, mas abriu um período de adaptação até 31 de dezembro de 2025. Então, a partir de 2026, as regras passam a valer integralmente em todo o território nacional.

A partir de 1º de janeiro de 2026, quem descumprir as regras da Resolução nº 996/2023 do Contran sobre patinetes elétricos poderá ser multado conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). As penalidades incluem multas, pontos na CNH (quando aplicável) e até retenção do veículo em casos de irregularidade.

Copilot (2025) listou as penalidades previstas para patinetes elétricos em caso de cada descumprimento da legislação vigente, pontuando o que consta a seguir.

> **Penalidades previstas para patinetes elétricos**
> Ausência de capacete: será considerada infração de trânsito, sujeita a multa e retenção do veículo.
> Falta de equipamentos obrigatórios (campainha, indicador de velocidade, sinalização noturna): o veículo poderá ser impedido de circular até regularização.
> Circulação em locais proibidos (como vias de trânsito rápido ou rodovias): infração sujeita a multa e remoção do veículo.
> Velocidade acima do permitido: multa por excesso de velocidade, conforme faixas já previstas no CTB.
> Veículos que se enquadram como ciclomotores (potência entre 1.000W e 4.000W): exigem emplacamento, licenciamento anual e habilitação (CNH A ou ACC). Sem isso, o condutor estará sujeito às mesmas penalidades de quem dirige sem habilitação.
> Exemplos práticos
> Usuário sem capacete em ciclovia → multa + retenção do patinete.
> Patinete sem luzes noturnas → impedimento de circulação até regularização.
> Patinete de alta potência sem placa → multa por falta de registro + apreensão do veículo.
> Em resumo: em 2026, quem usar patinetes elétricos sem capacete ou sem atender às exigências técnicas poderá ser multado, ter o veículo retido e, em casos de ciclomotores, até responder por dirigir sem habilitação (COPILOT, 2025)

Ademais, a PNMU estabelece que a segurança no trânsito não é apenas uma questão de fiscalização, mas um princípio orientado que deve permear todo o planejamento e a gestão da mobilidade urbana, com foco na proteção dos mais vulneráveis.

Por fim, a competência dos Municípios para suplementar a legislação federal e estadual no que couber[3] é uma disposição fundamental no Federalismo brasileiro,

[3] Isso significa que, sobre temas em que a União (legislação federal) e os Estados (legislação estadual) já legislaram, o Município pode editar normas que detalhem, complementem ou adaptem

encontrada na Constituição Federal e replicada nas legislações estaduais e municipais.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico analisou de forma abrangente a regulamentação e os fundamentos legais relacionados ao uso de patinetes elétricos em logradouros públicos no Brasil.

As principais ações tomadas neste trabalho foram: contextualização normativa, integração com políticas públicas, regulamentação específica, exigência de EPIs, prazos de adequação, previsão de penalidades, exemplificação prática e competência municipal.

Em síntese, o estudo técnico consolidou normas nacionais, prazos de implementação, penalidades e competências locais, oferecendo um panorama jurídico e prático sobre a circulação de patinetes elétricos no Brasil.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. 1997. Disponível em:< https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 21 nov. 2025.

BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em:< https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 21 nov. 2025.

---

essa legislação às suas peculiaridades e interesses locais. Um exemplo comum é a possibilidade de o Município estabelecer regras mais rígidas para proteção do meio ambiente, desde que não contrarie a lei federal ou estadual.

Embora o princípio já esteja na Constituição Federal, as Constituições Estaduais geralmente o reiteram ou estabelecem a organização municipal, respeitando a autonomia dos Municípios. A Constituição do Estado da Bahia de 1989 prevê a autonomia dos Municípios e, por extensão, sua competência legislativa, que inclui a suplementar.

A Lei Orgânica é o principal instrumento legislativo municipal que detalha as competências e a organização do Município. A competência suplementar de Salvador está disposta em sua Lei Orgânica.

Em resumo, o fundamento legal dessa competência é o Art. 30, II, da Constituição Federal, que é reproduzido no Art. 5º, II, da Lei Orgânica do Município de Salvador.

CONTRAN. Resolução nº 996. 2023. Disponível em:< https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9962023.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2025.

OUTROS.