



Decreto do Rio sobre micromobilidade urbana: limites e restrições

07/06/2026

Em 30 de março de 2026, um acidente envolvendo um ônibus e uma bicicleta elétrica em um trecho sem ciclofaixa na Barra da Tijuca, zona oeste do Rio de Janeiro, resultou na morte de duas pessoas. Uma semana depois, a prefeitura publicou o Decreto 57.823/2026, estabelecendo regras de circulação para ciclomotores, bicicletas elétricas e patinetes elétricos na cidade.

A celeridade da resposta é compreensível: segundo dados divulgados pela própria Prefeitura do Rio, acidentes envolvendo bicicletas elétricas cresceram cerca de 700% na cidade, e aproximadamente 40% dos atendimentos de emergência na rede hospitalar municipal decorrem de ocorrências de trânsito [1] [2].

A pressão por regulação, portanto, era real e legítima. Contudo, o episódio, insere-se em um contexto mais amplo, que precede o acidente e o decreto.

Em junho de 2023, o Conselho Nacional de Trânsito editou a Resolução 996, que disciplinou a circulação, em vias públicas, de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos. A norma definiu as características técnicas de cada categoria de veículo, estabeleceu os equipamentos obrigatórios para circulação e atribuiu aos órgãos com circunscrição sobre a via a competência para regulamentar condições locais de uso.

Nos três anos seguintes, o mercado desses equipamentos se expandiu de forma acelerada nas cidades brasileiras, sem que a infraestrutura viária acompanhasse esse crescimento. Em que pese a regulamentação do produto em âmbito federal, as cidades parecem ter ficado para trás. A insuficiência de ciclovias e ciclofaixas, bem como a ausência de adequação dos limites de velocidade nas vias criaram um ambiente em que esses novos modais passaram a disputar espaço com pedestres e veículos motorizados sem condições mínimas de segurança.

O quadro que se formou revela uma espécie de *inversão regulatória*.

A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, em estudo técnico sobre mobilidade cicloviária (NT 250 [3]), já apontava que a insuficiência de infraestrutura dedicada e de medidas de moderação de tráfego figura entre os principais fatores de insegurança para usuários de bicicletas e modais similares. O diagnóstico, formulado antes mesmo da popularização dos equipamentos elétricos, antecipa com precisão o cenário que se consolidou após a Resolução 996/2023: a expansão dos veículos ocorreu sem a correspondente adaptação do espaço urbano, reforçando a inversão entre regulação do produto e organização da circulação.

Rio tem uma relação particular com esses modais

A bicicleta já era presença consolidada na capital fluminense antes mesmo de ser reconhecida como modal de transporte pela regulação federal, e a convivência entre ciclistas, pedestres e veículos motorizados nas vias cariocas antecede em décadas qualquer decreto. Esse contexto torna a cidade, ao mesmo tempo, um laboratório privilegiado para a micromobilidade e um cenário de tensões cotidianas que a ausência de infraestrutura adequada não fez senão agravar.

Spacca

Tem-se, portanto, que o decreto carioca surge como resposta emergencial a um problema que a omissão prévia da gestão pública contribuiu para construir.

Em síntese, o decreto fixa velocidade máxima de 25 km/h para os veículos de micromobilidade nas vias públicas e limita a 6 km/h a circulação em calçadas, proibindo a circulação em vias com limite acima de 60 km/h. Torna obrigatório o uso de capacete para condutores e passageiros de todas as categorias, veda o transporte de passageiros em patinetes elétricos e proíbe menores de 18 anos de conduzir ciclomotores. Para essa categoria, exige ainda registro no Renavam, emplacamento e habilitação na categoria A da CNH, com prazo de regularização até 31 de dezembro de 2026 [4].

No plano da infraestrutura, a regulamentação reserva as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas para bicicletas, bicicletas elétricas e patinetes, vedando o acesso dos ciclomotores a esses espaços. Por fim, e este talvez seja o ponto juridicamente mais sensível, redefine as categorias de veículos sujeitos à norma, adotando critérios próprios que, como se verá, divergem da Resolução 996/2023 do Contran.

Embora a intenção de regulamentar seja legítima e a demanda por normas claras, real, a edição açodada do decreto acabou por produzir uma norma cuja validade jurídica já vem sendo, em alguns de seus pontos relevantes, contestada.

É que a Constituição atribui à União competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do artigo 22, inciso XI. É nesse fundamento que repousam o Código de Trânsito Brasileiro e todo o sistema de resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, incluindo a Resolução 996/2023. Aos municípios, a Constituição reserva competência distinta: a competência comum, partilhada com a União, os estados e o Distrito Federal, para estabelecer e implementar políticas de educação para a segurança no trânsito.

Trata-se de competência voltada à concretização das diretrizes federais no plano local, que compreende a organização da infraestrutura cicloviária, a adequação dos limites de velocidade em vias locais e as ações educativas e fiscalizatórias. A linha que separa a implementação de diretrizes federais da criação autônoma de regras de trânsito parece ser um eixo central razoável para avaliar legalidade e constitucionalidade do Decreto 57.823/2026.

Dois grupos de disposições com destinos jurídicos distintos

O *primeiro* reúne as normas que se inserem legitimamente no campo da segurança no trânsito: a obrigatoriedade de capacete para condutores e passageiros, a proibição de circulação em vias com limite de velocidade acima de 60 km/h, a vedação ao transporte de passageiros em patinetes elétricos, a proibição de condução de ciclomotores por menores de 18 anos e as diretrizes para ações educativas e fiscalizatórias. Essas disposições dialogam com o CTB e com a Resolução 996/2023, e encontram respaldo na competência comum atribuída aos municípios. São, em suma, o núcleo juridicamente sólido do decreto.

O *segundo grupo* é mais problemático. Ao definir as categorias de veículos sujeitos ao decreto, a Prefeitura do Rio adotou critérios que divergem diretamente da Resolução 996/2023. O exemplo mais evidente está na definição de bicicleta elétrica: a Resolução Contran a define como o veículo que funciona exclusivamente por pedal assistido, vedando expressamente a existência de acelerador ou qualquer dispositivo de variação manual de potência. O decreto carioca, por sua vez, inclui na mesma categoria as bicicletas dotadas de acelerador, criando uma classificação mais ampla e incompatível com a norma federal.

De forma semelhante, a definição de ciclomotor no decreto abandona os limites técnicos de cilindrada, potência e velocidade máxima previstos na Resolução 996/2023, adotando como critério determinante a posição de condução sentada e a ausência de pedais. Ao fazê-lo, o município não está interpretando ou complementando a norma federal: está substituindo-a por critérios próprios, o que extrapola os limites constitucionais de sua competência.

A Prefeitura do Rio sustenta que estaria exercendo competência suplementar por interesse local, mas, a verdade é que, em relação ao segundo grupo, o argumento não se sustenta. A suplementação legislativa pressupõe competência concorrente,





que a Constituição reserva à União e aos estados, e, mesmo nesse campo, é vedado ao ente suplementar contrariar a norma geral federal.

Em matéria de trânsito, em que a competência legislativa é privativa da União, o espaço para inovação municipal é ainda mais restrito. O município pode e deve implementar as diretrizes federais, adaptando-as às condições locais de infraestrutura e circulação. Porém, reclassificar veículos de forma divergente da norma federal, é criar regra de trânsito, e isso está fora do alcance do decreto.

As inconsistências apontadas produzem um efeito que vai além do debate acadêmico sobre competências: geram insegurança jurídica concreta para condutores, fabricantes, importadores e agentes de fiscalização. Um veículo classificado como bicicleta elétrica pela Resolução 996/2023 pode ser enquadrado como ciclomotor pelo decreto carioca, com todas as consequências daí decorrentes: exigência de emplacamento, licenciamento, habilitação na categoria A e prazo de regularização até 31 de dezembro de 2026.

Tendência à judicialização já é visível [5] [6]

Vozes do meio jurídico e da imprensa especializada questionam a compatibilidade do decreto com a Resolução 996/2023, e o Departamento de Trânsito do Rio reconheceu que o sistema de registro de veículos é nacional, regulamentado pelo Contran e administrado pela Senatran, o que por si só limita o alcance das reclassificações promovidas pela norma municipal. Uma eventual declaração de ilegalidade das disposições mais controversas do decreto não apenas esvaziaria parte de seu conteúdo, como deixaria os usuários em situação ainda mais indefinida do que aquela que a norma pretendia resolver.

O cenário reforça uma lição que a experiência brasileira com a micromobilidade tem reiterado: a regulação fragmentada, editada sob pressão e sem coordenação federativa, agrava os problemas que pretende resolver. O caminho mais sólido para os municípios está no uso efetivo da competência que já possuem, que é a de investir na infraestrutura cicloviária que faltava desde 2023, adequar os limites de velocidade nas vias locais, estruturar a fiscalização e promover educação para o trânsito. Essas medidas, todas constitucionalmente respaldadas, teriam mais impacto sobre a segurança viária do que a reclassificação de veículos por decreto.

Vale registrar que a Resolução 996/2023 já prevê esse espaço de atuação local.

Ao atribuir aos órgãos com circunscrição sobre a via a competência para regulamentar condições locais de uso, a norma federal abriu caminho para que municípios como o Rio definissem velocidades máximas em ciclovias e ciclofaixas, restringissem a circulação em determinadas vias e estabelecessem condições específicas de uso da infraestrutura cicloviária existente. Esse é o campo em que a atuação municipal é não apenas permitida, mas esperada. O Decreto acerta quando opera nesse espaço; erra quando dele se afasta.

O Rio de Janeiro deu um passo relevante ao reagir. Mas a experiência revela um descompasso: o Município fez menos do que podia — ao não investir, no tempo devido, na infraestrutura cicloviária — e mais do que devia — ao avançar sobre competências normativas que a Constituição reserva à União. O desafio, que não é apenas carioca, está menos em disputar competência legislativa e mais em exercer, de forma efetiva e coordenada, as competências já existentes para construir cidades mais seguras para todos os modais.

[1] AGÊNCIA BRASIL. Novas regras para mobilidade no Rio dependem de mais infraestrutura. Abril de 2026. Disponível [aqui](#).

[2] PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Rio é primeira capital brasileira a ter regras para circulação de equipamentos elétricos de micromobilidade. 7 abr. 2026. Disponível [aqui](#).

[3] OLIVEIRA, Hudson Levi Bastos. Da invisibilidade para a viabilidade: inserção da bicicleta como modal de transporte em São Paulo. Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, Notas Técnicas, NT 250, 2016.

[4] SOPACULTURAL. Decreto sobre bicicletas elétricas no Rio de Janeiro impõe CNH para ciclomotores e limite de 25 km/h. Abril de 2026. Disponível [aqui](#).



[5] MARASCIULO, Marília. Rio decree tests limits of Brazil's new micro-mobility rules. Courthouse News Service, 7 abr. 2026. Disponível [aqui](#).

[6] VEJA RIO. Por que decreto sobre bicicletas elétricas pode ser contestado na Justiça. 7 abr. 2026. Disponível [aqui](#).

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2026-jun-07/decreto-da-cidade-do-rio-sobre-micromobilidade-urbana-limites-e-restricoes/>