

Crianças e adolescentes na direção de ciclomotores, motonetas e motocicletas – Enquadramento legal diante da Lei nº 9.503/97

DANIEL LIMA RIBEIRO (*)

SUMÁRIO

I - Introdução - **1.** Panorama atual; **2.** Objeto de estudo; **II** - A legislação aplicável; **III** - O CNT e os veículos automotores de duas rodas - **1.** As diversas espécies de veículos de duas rodas; **IV** - Normas pertinentes a cada espécie de veículo - **1.** Normas comuns; **2.** Normas específicas; **3.** A regulamentação do CONTRAN; **V** - Medidas legais de repressão; **1.** Quanto às motonetas e motocicletas; **1.1.** Âmbito administrativo; **1.2.** Âmbito criminal; **2.** Quanto aos ciclomotores; **VI** - Sugestões; **VII** - Conclusão.

I - Introdução

1. Panorama atual - Em 1997, veio a lume a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ora completando três anos de vigência.

O legislador nacional, com a edição de mais esse diploma legal, quis oferecer resposta normativa à altura da demanda de ordem pública que o cenário nacional de acidentes e desrespeito às leis de trânsito apresentava. Correu, daquela maneira, o risco de assumir junto à população uma postura mais rígida e permanecer, no entanto, na letargia anterior, como mero expectador diante da mesma ou pior impunidade.

Nada obstante, o não cumprimento das leis permanece e o que era risco se transformou em certeza, abalando mais uma vez a credibilidade do povo no cumprimento das leis, alimentando mais ainda a fornalha da impunidade.

2. Objeto de estudo - As presentes linhas, escritas com vistas principalmente à área de atuação ministerial da Infância e Juventude, têm como objetivo servir de análise a uma situação específica de impunidade no trânsito que envolve crianças e adolescentes, com a condescendência e o auxílio material dos pais, expondo-as a sério perigo de vida.

Quem, em suas cidades, não viu adolescentes - por vezes, até mesmo crianças - na direção de veículos automotores de duas rodas (classificados, pelo novo Código de Trânsito, como ciclomotores, motonetas e motocicletas), em meio a pesado trânsito? Quem nunca viu ou ouviu falar em acidentes, ocasionalmente fatais, envolvendo tais menores na condução desses veículos, *indivíduos em con-*

dição peculiar de pessoa em desenvolvimento – como as diz o ECA – e, conseqüentemente, incapazes de avaliar os riscos a que se submetem no trânsito ?

As ocorrências se avultam em bairros de classe média, sendo uma constante nos estacionamentos de escolas freqüentadas por adolescentes e crianças desse segmento do grupo social.

Desta forma, o móvel do presente estudo surge da inconformidade com esse *status quo*, o que leva tanto o jurista quanto o simples cidadão a perquirir sobre a regulamentação jurídica desta situação diante do “moralizador” novo Código de Trânsito, para que, caso ausente o respaldo legal, sejam analisadas e tomadas as medidas repressivas cabíveis.

Passemos ao exame.

II – A legislação aplicável

1. Campo Normativo – A legislação de trânsito sempre foi marcada por grande abrangência, além de grande dispersão de normas, o que prejudicava seu estudo como um sistema. Com a Lei nº 9.503/97, houve melhoria nesse quadro, na medida em que, entre outros aspectos, houve a fusão do Regulamento e da Lei em um único Código, além de transformar algumas regras instituídas por resoluções do CONTRAN – Conselho Nacional do Trânsito – em deveres impostos pela norma legal.

Mas, ainda assim, o Código atual mantém a atribuição do referido Conselho para estabelecer normas regulamentares às disposições legais. Desta forma, como ensina CÁSSIO MATTOS HONORATO, “por determinação da Lei nº 9.503/97, as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito constituem normas jurídicas infralegais de observância obrigatória, cujo desrespeito sujeita o infrator a sanções de ordem administrativa.”⁽¹⁾

Assim, a análise do tema proposto necessariamente passará pelo estudo de algumas normas regulamentares e infralegais estabelecidas pelo CONTRAN, por determinação do próprio legislador de trânsito, como será anotado no momento pertinente.

III – O CNT e os veículos automotores de duas rodas

1. As diversas espécies de veículos de duas rodas – Para a Lei nº 9.503/97 (CTB), em seu artigo 96, II, os veículos automotores de duas rodas classificam-se em: **a)** motocicletas; **b)** motonetas; e **c)** ciclomotores, apresentada sua definição normativa no anexo I à lei mencionada, da seguinte forma:

“**CICLOMOTOR** – veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, **cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros**

⁽¹⁾ HONORATO, Cássio Mattos, in *Trânsito – Infrações e Crimes*, Ed. Millenium, 1ª ed., p. 7.

cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja **velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora**.

- **MOTONETA** – veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.
- **MOTOCICLETA** – veículo automotor de duas rodas, com ou sem *side-car*, dirigido por condutor em posição montada.” (grifos nossos)

Ou seja, para que um veículo automotor de duas ou três rodas seja considerado ciclomotor, é necessário que se enquadre nas restrições quanto à potência – isto é, quanto aos centímetros cúbicos do motor – e à velocidade máxima de fabricação.

Veremos a seguir que, de acordo com cada espécie de veículo, diversas repercussões legais se dão quanto à necessidade de habilitação do condutor, assim como quanto à própria utilização e trânsito dos veículos.

Cumpra ressaltar que, apesar de se estar tratando do tema como veículos automotores de duas rodas, nota-se que os ciclomotores podem eventualmente – embora não seja a regra – apresentar três rodas, assim como as motocicletas podem ter “*side-car*”, fato que não muda em aspecto algum o trato jurídico da questão.

IV – Normas pertinentes a cada espécie de veículo

1. Normas comuns – Feita a distinção entre os três grupos de veículos acima, percebe-se que o Código de Trânsito ora apresenta normas comuns a todas, ora as apresenta de modo específico para determinada classe. Como exemplo das primeiras, pode ser citado o artigo 54, com a seguinte redação:

“**Art. 54.** Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:
I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
II - segurando o guidom com as duas mãos;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.”

Igualmente, **todos** os veículos acima devem ser identificados por placas (inclusive os ciclomotores), havendo a peculiaridade dos veículos de duas ou três rodas somente necessitarem de placas identificadoras na traseira dos mesmos:

“**Art. 115.** O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta

lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 6º. Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.”⁽²⁾

A conseqüência legal da condução do veículo sem placa é prevista pelo artigo 230 do Código de Trânsito, qual seja, multa e apreensão do veículo.⁽³⁾

Ainda, vale citar o artigo 244, que impõe as mesmas vedações e obrigações aos condutores de ciclomotores previstas para os condutores de motocicletas e motonetas, como a utilização de capacete, o uso constante de faróis acesos, a proibição ao transporte de crianças menores de 7 anos *etc.*

2. Normas específicas - Como acima foi dito, a distinção entre ciclomotores, motonetas e motocicletas não é apenas conceitual. Em diversas normas, o Código de Trânsito dá tratamento diferenciado às diversas espécies. Uma constante notada, os ciclomotores tendem a ter regulamentação distinta das motonetas e motocicletas, encaradas as últimas de uma mesma forma, em um mesmo grupo, o que até se justifica, uma vez que sua distinção reside apenas na postura do condutor (em posição sentada ou montada).

Sendo os ciclomotores os únicos veículos de duas rodas ou três rodas com necessária limitação de potência e velocidade, o Código lhes deu tratamento próprio. Quanto à circulação, mais rígido; quanto ao registro e requisitos do condutor, mais brando. Tais distinções podem ser notadas quanto aos seguintes aspectos:

a) local de trânsito - de menor potência e velocidade, coerente a determinação do Código de que os ciclomotores circulem separadamente do trânsito dos demais veículos (como as motonetas e motocicletas), onde possível, como se vê:

“Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela *direita da pista de rolamento*, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no *bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada*, **proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.**

⁽²⁾ O motivo pelo qual pode-se dizer que também os ciclomotores exigem identificação por placas é o fato de o § 6º do artigo 115 não fazer qualquer distinção entre os veículos de duas ou três rodas. Conforme secular regra de interpretação, onde a lei não distingue, não cabe ao intérprete fazê-lo.

⁽³⁾ Art. 230. Conduzir o veículo:

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita". (grifamos)

b) registro e licenciamento – outra evidência do tratamento à parte dos ciclomotores é a disciplina peculiar de seu registro e licenciamento, ao contrário dos demais veículos, cujo procedimento de licenciamento e registro fica a cargo do CONTRAN: ⁽⁴⁾

“Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.” (grifos nossos)

c) habilitação para dirigir – aqui se encontra a matéria de maior pertinência ao objeto deste estudo: a questão da necessidade ou não de habilitação ou algo da espécie para a condução de ciclomotores, motonetas e motocicletas. E, principalmente, se podem as crianças e adolescentes conduzi-los em via pública.

Em regra, o procedimento para habilitação à condução de veículos é regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (art. 12, inciso X). ⁽⁵⁾ A expedição de Permissão para Dirigir e Carteiras Nacionais de Habilitação de condutores se dá por conta do órgão máximo executivo de trânsito da União, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal (art. 19).

No Capítulo XIV da Lei nº 9.503/97, está regulamentado todo o processo de obtenção da Habilitação para condução de veículo automotor e elétrico. E um dos requisitos para a participação dos exames que apuram a aptidão do candidato para a obtenção da habilitação é a **imputabilidade penal**, conforme a redação do artigo 140:

“Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

⁽⁴⁾ Art. 12, X, CTB.

⁽⁵⁾ Art. 12. Compete ao CONTRAN:

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

- I - ser penalmente imputável;
 - II - saber ler e escrever;
 - III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
- Parágrafo único.** As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.” (grifamos)

No mesmo capítulo da norma legal estudada, pode-se chegar, por dedução, à conclusão de que não só a condução de motocicletas **quanto a de motonetas estão subordinadas à prévia habilitação**. O entendimento é alcançado através da análise do artigo 143, que prevê:

“**Art. 143.** Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:
I - Categoria A - condutor de **veículo motorizado de duas ou três rodas**, com ou sem carro lateral;”
(os grifos não são do original)

Indo um pouco além, se a norma legal não faz distinção quanto às espécies de veículos motorizados de duas ou três rodas para exigir que a sua condução seja condicionada à prévia habilitação junto ao órgão de trânsito competente, poder-se-ia, em princípio, admitir a incidência do artigo 143 não só para a direção das motonetas e motocicletas, mas também para os ciclomotores.

Contudo, há distinção legal específica feita tão-somente quanto a esta última espécie (artigo 141), remanescendo a situação das motocicletas e **motonetas** na vala comum do artigo 143, inciso I.

Nesse sentido, reza o artigo 141 quanto aos ciclomotores:

“**Art. 141.** O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à **autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN**” (grifamos).

Assim, a condução de ciclomotores não está sujeita à habilitação ou à permissão, mas a uma terceira modalidade de controle: **a autorização**. Nota-se, ainda, que o Código de Trânsito estabelece uma norma legal em branco, deixando à regulamentação do CONTRAN os requisitos a serem preenchidos para a obtenção da mencionada autorização.

3. A regulamentação do CONTRAN - Quanto ao assunto, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) editou primeiramente a Resolução nº 50, de 20 de maio de 1998, que “estabelece os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas à aprendizagem, autorização para conduzir ciclomotores e os exames de habilitação, conforme dispõem os arts. 141, 142, 143,

148, 150, 158, 263 do Código de Trânsito Brasileiro”, que, em sua redação original, previa:

“Art. 11. Para circulação dos ciclomotores no território nacional é obrigatório o porte da autorização para conduzir ciclomotores, expedida para os candidatos que sejam maiores de 14 (quatorze) anos, aprovados nos exames e que saibam ler e escrever.” (Grifamos)

Contudo, se, à época de edição da Resolução acima mencionada, era possível o porte de autorização para a condução de ciclomotores para maiores de 14 anos, em 04 de maio de 1999 entrou em vigor a Resolução nº 93/99, revogando o dispositivo acima ⁽⁶⁾ e alterando a redação do artigo 10 da Resolução supracitada, da seguinte forma:

“Art. 1º . O art. 10 da Resolução nº 50/98-CONTRAN, passa a vigorar com a seguinte redação:

*Art. 10. A habilitação para conduzir veículo automotor e a autorização para conduzir ciclomotores serão apuradas por meio de realização dos cursos e exames previstos nesta Resolução, requeridos pelo candidato que saiba ler e escrever, **que seja penalmente imputável** e mediante apresentação da prova de identidade reconhecida pela legislação federal. ”*

(Grifamos)

Desta forma, conclui-se que, para a condução de ciclomotores, é necessário o porte de autorização ⁽⁷⁾, enquanto que, para motonetas e motocicletas, o de habilitação, sendo que, para a obtenção de ambos, requisito imprescindível é a **imputabilidade penal do condutor**.

Ou seja, *não há qualquer respaldo legal para a condução, por crianças ou adolescentes, de ciclomotores, motonetas ou motocicletas.*

Ressalva-se apenas que o § 2º da Resolução 50/98, com a redação introduzida pela Resolução 98/99, possibilita que o condutor de ciclomotor encontre-se autorizado **ou** que seja habilitado na Categoria “A”. Para ambas, contudo, é necessária a imputabilidade penal, como já afirmado.

⁽⁶⁾ Art. 2º. Revogar os arts. 11 e 13 da Resolução nº 50/98-CONTRAN.

⁽⁷⁾ Resolução nº 50/98, art. 15º: “A autorização para conduzir ciclomotor é válida para todo o território nacional, sendo obrigatória a sua apresentação no original e acompanhada de documento de identidade reconhecido pela legislação federal”.

V – Medidas legais de repressão

1. Quanto às motonetas e motocicletas – Como demonstrado acima, a diferença conceitual-normativa entre essas duas espécies de veículos automotores se dá somente no que tange à postura do condutor: na primeira, a postura sentada, na última, montada. Quanto ao resto, o tratamento jurídico é idêntico. Para ambas, é necessária habilitação na Categoria A para a sua condução, considerando-se, como requisito inafastável, a imputabilidade penal do condutor, como acima demonstrado.

1.1. Âmbito administrativo - No âmbito administrativo, as conseqüências da direção sem habilitação para o próprio condutor de motocicletas ou motonetas são as seguintes:

“**Art. 162.** Dirigir veículo:

I - sem possuir *Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir*:

Infração - gravíssima;

Penalidade - **multa** (três vezes) e **apreensão do veículo**;

III - com *Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir* de **categoria diferente** da do veículo que esteja conduzindo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - **multa** (três vezes) e **apreensão do veículo**;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação;”

Há também previsão de penalidades administrativas para quem entrega o veículo à direção do indivíduo que se encontra nas condições do artigo 162 supracitado:

“**Art. 163.** *Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas no artigo anterior*:

Infração - as *mesmas* previstas no artigo anterior;

Penalidade - as *mesmas* previstas no artigo anterior;

Medida administrativa - a *mesma* prevista no **inciso III** do artigo anterior.”

Ou seja, no âmbito administrativo, se algum menor – criança ou adolescente – for encontrado na direção de motocicletas e motonetas, deve ter o veículo

apreendido na forma do artigo 262 ⁽⁸⁾ e só liberado naquelas condições, tendo em vista sua inimizabilidade e a decorrente impossibilidade de obtenção de habilitação ou permissão para dirigir.

Seus representantes legais – presume-se – ou quem lhe tiver entregue o veículo à direção em plena consciência de sua condição de inimputável – e, por consequência, sem autorização, habilitação ou permissão – devem, conforme artigo 163 do CTB, ser multados, além de terem recolhidos seus documentos de habilitação.

1.2. Âmbito criminal – Na órbita penal, a direção sem habilitação encontra cominação de pena através do tipo do artigo 32 da Lei das Contravenções Penais:

“**Art. 32.** Dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública, ou embarcação a motor em águas públicas.
Pena – multa.”

Caso da direção sem habilitação/permissão para dirigir advenha perigo de dano, isto é, seja reduzido o nível de segurança viária, a norma legal aplicável é o artigo 309 do próprio Código de Trânsito Brasileiro:

“**Art. 309.** Dirigir veículo automotor ⁽⁹⁾, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.”

Quanto ao que entrega o veículo (motocicleta ou motoneta) à criança ou ao adolescente, há tipo penal previsto no artigo 310 do CTB:

⁽⁸⁾ Art. 262 - O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

§ 1º - No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º - A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º - A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º - Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

⁽⁹⁾ Mais uma vez, repita-se: a norma legal fala em veículo automotor, o que abrange tanto as motocicletas quanto as motonetas, estando excluídos do tipo legal somente os ciclomotores, de conceitualização diferenciada e sujeito não a habilitação ou permissão de dirigir, mas a autorização.

“**Art. 310.** Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.”

Ou seja, no caso analisado, crianças e adolescentes na direção de motocicletas ou motonetas estão a cometer ato infracional análogo ao crime do artigo 309 do CTB (caso gerado perigo de dano) ou à contravenção do artigo 32 da LCP. Devem, desta forma, ser levados à autoridade policial com atribuição para a lavratura do devido boletim de ocorrência e, posteriormente, entregues aos pais ou responsável, na forma do artigo 174 do ECA.

Ouvidos, a seguir, pelo Promotor da Infância e Juventude, consoante artigo 179 e parágrafo único do ECA, deverá, em face do menor, ser tomada alguma das medidas previstas no artigo 180. Muitas vezes, uma remissão condicionada à aplicação de medida sócio-educativa de advertência em audiência já cumprirá com os preceitos do Estatuto, sendo a dose certa de ressocialização que o caso exige.

No que tange aos pais, caso seja a hipótese do artigo 310 do CTB (e muitas vezes o será), o procedimento a ser tomado é a lavratura do termo circunstanciado pela autoridade policial quando da apreensão do veículo e posterior encaminhado ao Juizado Especial Criminal competente, para ulterior procedimento na forma da Lei nº 9.099/95.

E quem pode comprar um veículo como os mencionados para seu filho é porque sinaliza situação financeira que o torna capaz de, através da transação penal para os crimes de menor potencial ofensivo, cumprir significativa pena de prestação pecuniária – se esta a modalidade proposta – em geral, o pagamento de **diversas** cestas básicas, por exemplo.

2. Quanto aos ciclomotores – Como visto acima, não é permitida a condução de ciclomotores sem a devida autorização, que, por sua vez, não pode ser obtida por menores de 18 anos (penalmente inimputáveis). Cumpre, agora, perquirir quais as conseqüências no campo administrativo e penal do descumprimento desta norma.

Procurando a previsão normativa de tais conseqüências, o intérprete se depara com um aparente paradoxo. Tanto no âmbito administrativo quanto no penal do Código de Trânsito, há uma total lacuna na previsão de penalidades para o caso da direção não autorizada de ciclomotores.

Com efeito, os artigos 309 e 310 do CTB, até mesmo o artigo 32 da Lei das Contravenções, não prevêm a hipótese de direção sem *autorização*, que é a espécie de licença própria para a direção deste veículo. Somente se fala em falta de habilitação ou, no caso dos artigos 309 e 310, falta de permissão para dirigir.

Como em Direito Penal, segue-se o dogma secular de não usar analogia para criar normas penais proibitivas ou incriminadoras (art. 1º do CP), há entendimento de doutrina autorizada comentando o artigo 309 do Código de Trânsito, na defesa do posicionamento de que se está diante de um indiferente penal. Nesse sentido, leia-se:

“Ciclomotores – Nos termos do art. 141 do CT sua direção exige apenas ‘autorização’. Como a norma do art. 309 não se refere a autorização, exigindo ‘habilitação’ ou ‘permissão para dirigir’, de entender que não se aplica a ciclomotores. A falta de autorização não conduz a crime nem a infração administrativa”.⁽⁴⁰⁾

Nem mesmo a infração administrativa existente se subsume à hipótese da direção não autorizada de ciclomotores. Os artigos 162 e 163 do CTB, igualmente, só mencionam a falta de habilitação ou permissão para dirigir, ficando a conduta, para esse entendimento, também em órbita administrativa, sem qualquer reprimenda.

Talvez a única menção à penalidade administrativa a ser imposta a condutores de ciclomotores seja a feita indiretamente no artigo 24:

“**Art. 24.** Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
XVII - **registrar e licenciar**, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, **fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações**;
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.”

Embora no dispositivo *supra* seja feita alusão à fiscalização, autuação e aplicação de penalidades decorrentes de infrações relacionadas com o registro e licenciamento de ciclomotores, não se sabe quais são essas infrações e penalidades; não foram cominadas pelo CTB de forma específica, matéria *aparentemente* atribuída ao legislador municipal.

Todavia, há um segundo posicionamento quanto à questão. Para o já citado CÁSSIO MATTOS HONORATO, a questão se resume da seguinte maneira:

⁽⁴⁰⁾ JESUS, Damásio E., in *Crimes de Trânsito*, Ed. Saraiva, 3ª ed., 1999, p. 193.

“Dessa forma, conduzir ciclomotor em via pública sem a devida autorização constitui infração de trânsito, nos termos do art. 162, e seus incisos. Observa-se que o citado artigo não prevê expressamente o termo “Autorização para Conduzir Ciclomotor” ou “Autorização Especial”, porém, na esfera do direito administrativo, é cabível a interpretação extensiva para que se incluam as três modalidades de atos administrativos que possibilitam ao cidadão conduzir veículos em vias públicas.

Assim, o condutor de ciclomotor que se encontrar inabilitado ou sem a autorização para conduzir ciclomotor, em via pública, comete infração gravíssima de trânsito, sujeitando-se à pena de multa, com valor multiplicado três vezes ($180 \times 3 = 540$ UFIR) e apreensão do veículo”.

Ressalte-se que pode um veículo automotor de duas rodas, em que o condutor fique na posição sentada, à primeira vista, ser identificado como motoneta, em tese submetida ao tratamento legal mais rigoroso acima, sem os problemas de lacuna normativa em sua regulamentação.

Contudo, um veículo dessa descrição pode, na verdade, ser um ciclomotor. Basta que sejam atendidas as restrições do conceito legal (potência e velocidade máximas). Este é um dado importante, repita-se, diante das graves e distintas conseqüências legais da direção não autorizada de cada espécie de veículo automotor de duas ou três rodas. Em suma, o ciclomotor pode externamente assumir qualquer forma (postura sentada ou montada), desde que respeitadas as limitações do conceito legal.

No entanto, a prática mostra que ciclomotores estão ultrapassados. Atualmente, a “febre” dos adolescentes é o uso de motonetas, o que enseja, por parte das montadoras, uma maior produção, aliado ao fato da total omissão de informação sobre as exigências legais, elevando ainda mais a gravidade da questão. ⁽¹¹⁾

VI. Sugestões

Desta forma, sugere-se uma orientação partindo do Ministério Público às autoridades de trânsito para que, **efetivamente**, procedam à fiscalização, apreensão e registro dessas situações e posterior encaminhamento aos Juizados competentes, medida que, sem dúvida, irá contribuir para a redução dos acidentes e fatalidades do trânsito. Frise-se que estamos tratando de acidentes em que

⁽¹¹⁾ Para uma melhor orientação, ver ANEXO I, onde estão discriminadas todas as marcas e modelos de motonetas e ciclomotores, com suas respectivas potências.

são envolvidas vítimas indefesas, por possuírem incompleto desenvolvimento para sopesar os riscos da direção de um veículo automotor, como uma motocicleta ou motoneta, em via pública. Essa a maior fatalidade.

Conforme preceitua a legislação de trânsito, compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o tal policiamento (art. 21, V), além de executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar (inciso VI).

Ao órgão máximo executivo de trânsito da União, compete estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito (art. 19, XXVIII).

Às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados (art. 23, III).

Aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito (art. 24, V), além de registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações (inciso XVII).

Em suma, a própria legislação de trânsito discrimina toda a atribuição dos diversos órgãos e entidades para fiscalizar e aplicar as penalidades decorrentes das infrações às normas legais de trânsito.

Assim, seria útil que, definido o posicionamento ministerial quanto à matéria, fosse encaminhado ofício aos órgãos acima indicados, assim como às Delegacias de Polícia, ressaltando a falta de fiscalização sobre o fato e indicando o procedimento esperado de fiscalização e repressão aos casos de direção sem habilitação/permissão/autorização por adolescentes e crianças.

A constância e a freqüência com que a situação se repete em todas as Comarcas demanda, smj, até mesmo uma atuação conjunta de todo o Ministério Público do Estado, o que daria mais crédito à atuação dos Promotores do interior e maior informação à população.

Outra medida proveitosa seria o estudo da possibilidade de envio de projeto de lei às Casas Legislativas competentes, que determinasse a todas as concessionárias ou revendedoras de tais veículos a obrigação de veicular, em local visível de suas lojas, aviso de que a condução dos mesmos é vedada aos menores de 18 anos, sob pena de responsabilização penal dos que a ensejaram.

VII. Conclusão

Em suma, o quadro atual de crianças e adolescentes na direção de ciclomotores, motonetas ou motocicletas não se justifica; pelo contrário, revela mais uma face da impunidade diante do descumprimento flagrante das leis.

Crianças e adolescentes nunca poderiam estar na direção de qualquer veículo automotor. Por uma falha na legislação – fato comum, diga-se de passagem – ou omissão intencional, não há reprimenda legal, em sede criminal, para a direção não autorizada de ciclomotores.

Contudo, no que tange à condução de motocicletas e **motonetas** por adolescentes e crianças, a situação revela-se diante do atual sistema normativo como ato infracional e **crime** praticado pelo adulto que lhes entrega o veículo para a direção.

Diante disto, não pode o *Parquet* ficar inerte.

É certo que a área de atuação da Infância e Juventude apresenta uma gama enorme de problemas graves, muito mais sérios do que o ventilado neste trabalho. Antes de pensarmos no trânsito, cumpre-nos cogitar de soluções para os problemas como abuso sexual de menores, trabalho infantil ou as condições de vida muito além de precárias das centenas de famílias que vivem em torno dos “lixões”...

Contudo, o Ministério Público não está inerte diante desses problemas mais graves. Todos eles estão sendo foco de atenção da Procuradoria Geral de Justiça, coordenando ações conjuntas de diversas instituições públicas para erradicá-los, e dos Promotores de Justiça, atuando na “frente de batalha” a empreendê-las.

Mas a questão das crianças e adolescentes no trânsito não deixa, por isso, de ser um problema que chama a atenção de nossa Instituição. Para o fiscal da lei, todo descumprimento legal deve ser um problema a provocar seu dever de agir.

E, por trás deste descumprimento, está a impunidade dos pais que cometem crimes ao entregar veículos automotores a crianças e adolescentes – por consequência, sem a devida habilitação/permissão/autorização e, muito pior, sem a formação completa para distinguir e averiguar os riscos que se submetem ao transitar pelas vias de trânsito intenso com suas motocicletas, motonetas ou ciclomotores. Isto sem falar no interesse de quem mais lucra com isso, as montadoras e revendedoras de tais veículos que conhecem a ilegalidade, mas se aproveitam da ausência de qualquer norma que as atinja.

Além disso, as primeiras medidas cabíveis que **não** estão sendo tomadas para resolver o problema não são de atribuição do Ministério Público.

É certo que as novas e múltiplas atribuições do *Parquet* não se compatibilizam mais com a antiga idéia do Promotor de Justiça que nunca deixa seu gabinete. Mas nem tanto ao mar, nem tanto à terra...

Inconcebível tivesse o Promotor de Justiça que deixar seu gabinete vestindo um chapéu de guarda de trânsito e equipado com seu “apito”, proceder à fiscalização nas ruas. O que pode e deve ser feito pela Instituição é exigir, com todas as suas prerrogativas, o cumprimento da lei com a adoção das medidas cabíveis por cada um a quem a lei atribui o dever específico de agir de forma repressiva.

A lei existe para ser cumprida. E alguém está sendo omissa, talvez, em razão de certa indefinição no enquadramento jurídico da questão, que, diga-se, não se pretendeu aqui dar a última palavra mas, sim, esta singela contribuição que esperamos dar para a defesa da lei e o conseqüente cumprimento de nossa missão institucional.

ANEXO I ⁽¹²⁾		
Marca	Modelo	Motor (c.c.)
AGRALE	LEGION	124
	TCHAU 50	49
	CITY	50
	CITY 90	90
	FORCE	50
	FORCE 90	90
	DAKAR	50
APRILLA	SONIC 50	49
	SCARABEO CLASSIC	49
	SCARABEO DE LUXE	49
	SR 50 WWW	49
	RALLY 50	49
	SR 50 RACING	49
	SR 50 STEALTH	49

⁽¹²⁾ Fonte: Revista *DUAS RODAS*, Sisa Editora, ano 25, n. 290, pp. 76 e 77.

	AREA 51	49
	CLASSIC 50	49
	RX 50	49
	RX 50 RACING	49
	LEONARDO 150	150
ATALA	MASTER	48,9
	CALIFFONE	48,9
BRANDY	FT 125 A	124
	BRANDY JAGUAR JT 100	100
	BRANDY JAGUAR JT 50	50
CALOI MOTORIZADOS MOBYLLETE		49
COFAVE/KASINSKY	MIDAS 110	110
DAELIN	ALTINO	99
	MESSAGE	49
YOSUNG/COFAVE	HYOSUNG SUPER CAB 50	49
	HYOSUNG CAB 100	98
HUNTY	HT 50 JOY	49
KIMCO	KIMCO DJW 50	49
	KIMCO M'BOY	90
EMME	MIRAGE	49
	ONE	49
	ONE RACING	68

HONDA	BIZ	97
	C 100 BIZ ES	97
JIALING	JH 50	50
	JH 70 III	70
KAWASAKY	MAX II	100
PEUGEOT/L'AQUILA	L'AQUILA ERGON 50	50
	L'AQUILA PALIO	50
	L'AQUILA AKROS 90	50
	PEUGEOT SPEEDAKE	49
	PEUGEOT SPEEDFIGHT	49
	PEUGEOT SPEEDFIGHT LCD	49
	PEUGEOT ZENITH L	49
PIAGGIO	RUNNER	49
	ZIP	49
	VESPA 150 ORIGINALE	150
SANYANG	SANYANG PASSINF	110
	SANYANG ENJOY	50
SIAMOTO	SCROSS	49
SUNDOWN	SUNDOWN FIFTY	50
	SUNDOWN SUPER FIFTY	50
	SUNDOWN SPEED 90	90
SUZUKI	ADRESS V 100	99

YAMAHA	CRYPTON	102
	YAMAHA BW'S	49
	YAMAHA JOG TEEN	49

⁹⁾ DANIEL LIMA RIBEIRO é Promotor de Justiça no Estado do Rio de Janeiro.
