

PARECER Nº: 097/2010 CETRAN

ASSUNTO: Veículos ciclomotores, denominadas bicicletas motorizadas”.

Proc. <i>Brela/ 97 1030</i>
Data: <i>27/04/10</i> Fls. <i>04</i>
Rubrica: <i>NR</i>

SENHORES CONSELHEIROS;

Trata-se de um questionamento da agência municipal de trânsito e transporte – AGETRAT do município de Corumbá, sobre veículos ciclomotores, denominadas bicicletas motorizadas, se existe um parecer pelo CETRAN-MS sobre o assunto, se a responsabilidade é do DETRAN ou AGETRAT e se alguma cidade já implantou a regulamentação e a fiscalização sobre estes tipos de veículos, sendo encaminhado pela Presidência do CETRAN para apreciação e análise deste conselheiro.

ANALISE:

Este assunto possui três questões básicas e distintas a serem enfrentadas com relação ao tema que vem sendo debatido em todo país. Uma diz respeito ao registro e ao licenciamento do veículo em questão, a outra à habilitação e por fim a fiscalização deste tipo de veículo.

O trânsito, que abrange todos os usuários da via é hoje um dos fenômenos que registram as mais expressivas transformações no século XXI e assim será por muitas décadas.

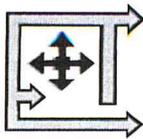
Desta maneira senhores conselheiros, apesar de tratar-se de um tema recorrente e com poucos posicionamentos no país, entendo que devemos tomar uma posição capaz de atender aos anseios da sociedade objetivando sempre o princípio maior que norteia o nosso Código de Trânsito Brasileiro: à vida

Para um melhor entendimento vamos nos reportar ao anexo I da Lei 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro que apresenta as seguintes definições pertinentes ao tema:

A **motocicleta** é um veículo automotor de duas rodas, com ou sem sidecar, dirigido por condutor em posição montada.

A **motoneta** é definida como um veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

A **bicicleta** é um veículo de propulsão humana dotado de duas rodas, não sendo, para efeitos deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.



Diante de tais definições é lícito afirmar, então, que todo veículo de duas rodas dotado de motor com propulsão autônoma, será um ciclo ou uma motocicleta, dependendo da potência e da velocidade máxima de fabricação.

A bicicleta quando da inserção de um motor alçará esse veículo a outro enquadramento em termos de tração, já que estará utilizando um agregado, ou seja, um motor de baixa potência. Ela passará a ser um ciclomotor e muito remotamente uma motocicleta.

Independentemente do veículo continuar com os pedais para propulsão humana, deixará de ser considerado bicicleta em função de suas novas características. O fator é que passará a ter um motor e por conseguinte, terá propulsão autônoma.

Com efeito, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu anexo I, conceituou o ciclomotor sendo: “Veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora”.

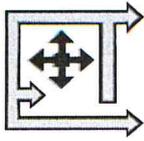
Assim, o ciclomotor assemelha-se aos veículos anteriores, mas com potência do motor bem inferior, para que um veículo possa se enquadrar no conceito de “ciclomotor” para fins e efeitos do Código de Trânsito Brasileiro, deve ter uma cilindrada igual ou inferior a 50cc e uma velocidade máxima real (não a que consta do velocímetro) igual ou inferior a 50 km/h.

Caso qualquer dos parâmetros supra seja desrespeitado (se a cilindrada for superior a 50 cc ou a velocidade for superior a 50 km/h), o veículo em questão, ainda que se trate de uma “jog”, “sundown”, “scooter” ou similar, NÃO SERÁ UM CICLOMOTOR, mas sim uma motoneta ou motocicleta, para cuja condução já será exigida a permissão para dirigir veículo automotor.

Além disto tanto no registro e no licenciamento, quanto nas abordagens com a remoção do veículo tipo “ciclomotor” ao pátio do DETRAN deverão ser submetidos à competente PERÍCIA, de modo a aferir se os mesmos, de fato, têm cilindrada não superior a 50 cc e velocidade máxima não superior a 50 km/h (verificando, dentre outras, se o veículo conta com redutor de potência devidamente instalado), cabendo nesse sentido este Egrégio Conselho expedir orientação às autoridades de trânsito do nosso Estado.

Cumpra transcrever as previsões legais do artigo 120, 129 e 130 do CTB:

Proc. <i>brasil</i> / <i>97</i> / <i>201</i>
Data: <i>27/04/10</i> Fls. <i>0</i>
Rubrica: <i>NO</i>



Assim dispõe o artigo 120, CTB: “estabelece que todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.”

O artigo 129 do CTB prevê 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 na residência de seus proprietários.

No artigo 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo. Sendo assim devem ter o registro no RENAVAL e no órgão executivo estadual de trânsito.

Senhores Conselheiros, mesmo que os municípios não possuam a regulamentação específica, tal mister não desobriga a necessidade de registro e licenciamento dos ciclomotores.

A luz do CTB no artigo 24 inciso XVII tal previsão é de competência dos municípios desenvolverem este registro, na prática isto não ocorre. Primeiro por completa inadequação, já que esta função pertence ao DETRAN com relação aos demais veículos automotores. Além disto, os municípios não estão aparelhados para tanto.

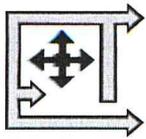
Segundo porque, a assunção de tal responsabilidade dos municípios, entes autônomos e independentes implicaria na existência de parâmetros variáveis dentro do próprio Estado.

Tal situação não seria possível, devendo o sistema de registro e licenciamento ser unificado e parametrizado. Sendo assim o ideal seria que tal atividade de registro e licenciamento fosse oficializada através de convênios individuais ou coletivos entre municípios com o DETRAN, a fim de impor caráter legal ao registro de ciclomotores. Atualmente o DETRAN/MS com esse objetivo tem assumido essa tarefa e efetuado o registro de ciclomotores, sendo que no Estado até o mês de março do corrente ano constam 1.199 (mil cento e noventa e nove) devidamente registrados e licenciados.

O embasamento legal deriva do próprio CTB, in verbis:

Proc. <i>Araken</i> / <i>97</i> / <i>2010</i>
Data: <i>07/04/10</i> Fls. <i>06</i>
Rubrica: <i>NO</i>

Artigo 25: Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar o convênio delegando as atividades previstas neste código, com vistas à maior eficácia e segurança par usuários da via.



Artigo 333, parágrafo 1º do CTB estabelece que os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão o prazo de um ano, após a edição das normas para se adequarem às novas disposições estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo.

Proc. 006/97 / 2010
Data: 27/04/10 Fls. 07
Tabela de competência dos órgãos NO

Na resolução 66/98 – CONTRAN instituiu a tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito.

Com relação aos ciclomotores devem também cumprir o que determina a Resolução 14 de 06 de fevereiro de 1998 – CONTRAN quando estabelece os equipamentos obrigatórios:

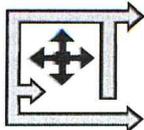
Art. 1º - Para circular em vias públicas, os veículos deverão estar dotados dos equipamentos obrigatórios a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento: (...) III) para os ciclomotores: 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados, 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela; 3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira; 4) velocímetro; 5) buzina; 6) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança; 7) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.

Destacam-se ainda os artigos 54 e 55 do CTB onde estabelecem dentre outros requisitos vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN ainda não definidas até a presente data a serem utilizados pelos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Vamos aproveitar essa temática senhores conselheiros e deixar de maneira cristalina a todos, que no tocante à habilitação para condução de ciclomotores na qual se exige a Autorização para Condução de Ciclomotor (ACC), destaco o seguinte:

Artigo 140 do CTB: A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivo 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; 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.

Artigo 141 do CTB: O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentadas pelo CONTRAN . Parágrafo 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo do município.



Data: 27/04/10 Fls. 08

Rubrica: MP

Na Resolução 168/2004 o CONTRAN regulamentou o processo de obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC devendo de acordo com o artigo 2º da resolução preencher os seguintes requisitos: I – ser penalmente imputável; II – saber ler e escrever; III – possuir documento de identidade e IV- possuir o cadastro de pessoa física – CPF.

Ao candidato a ACC poderá requerer simultaneamente a habilitação na categoria “B”, bem como requerer habilitação “A” e “B” submetendo-se a um único Exame de Aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica, desde que considerado apto em ambas.

Para a obtenção da ACC e da CNH o candidato deverá submeter-se a realização de: avaliação psicológica, exame de aptidão física e mental, exame escrito, sobre a integralidade do conteúdo programático, desenvolvido pelo Curso de Formação de Conductor e o Exame de Direção Veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual esteja se habilitando.

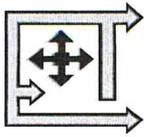
Pelo acima exposto verifica-se nitidamente que a condução do ciclomotor é previsto somente para os condutores habilitados na categoria A ou na ACC, sendo vedado a condução por criança ou adolescente, pois só poderá ser conferida ao penalmente imputável.

Conforme determina a Resolução 192/2006 do CONTRAN que cria um novo modelo único de Carteira Nacional de Habilitação, previsto no artigo 159 do CTB, na qual deverá constar uma caixeta “ACC” para fins de fiscalização do documento de porte obrigatório.

Sendo assim todos aqueles que transitam nas vias terrestres abertas à circulação estão sujeitos as normas gerais de circulação e conduta prevista no Código de Trânsito Brasileiro, e para tanto não é diferente os condutores de ciclomotores, os quais além de estarem com a documentação de seu veículo em dia ao trafegarem nas vias, devem também cumprir as normas previstas em lei quanto a Autorização para Conduzir Ciclomotores.

Desta forma os órgãos responsáveis pela fiscalização e policiamento de trânsito em todo o Estado de Mato Grosso do Sul deverão no ato da abordagem observar os seguintes itens abaixo elencados:

- a) Verificar a documentação do ciclomotor (registro e licenciamento municipal ou, em caso de inexistência, documento expedido pelo DETRAN);
- b) Verificar a documentação do condutor (Autorização para Conduzir Ciclomotores – ACC ou a CNH categoria “A”)



- c) Se o ciclomotor não estiver registrado e devidamente licenciado proceder de acordo com o artigo 230 V do CTB.
- d) Caso o ciclomotor esteja devidamente registrado e licenciado e não possuir a ACC ou CNH categoria “A”. deverá lavrar o AIT e liberar apresentação de condutor autorizado ou habilitado, de acordo com o artigo 232 do CTB.
- e) Verificar os equipamentos obrigatórios exigidas para circulação, bem como se o condutor está usando capacete de segurança, com viseira ou óculos de proteção.

Senhores Conselheiros, além de tudo o que já foi exposto entendo que nos casos em que o município não assume a administração do trânsito nos termos do mesmo CTB, a premissa principal é que as atividades de policiamento, fiscalização e administração do trânsito precisam continuar sendo feitas sem interrupção, tanto que os elaboradores do Código previram isso nos artigos 91 e 333, parágrafo 1º do CTB.

Vale dizer que, enquanto os municípios não atuarem conforme as determinações do parágrafo 2º, do artigo 333 do CTB, tudo o que estava estabelecido e funcionando antes da vigência do CTB, continuará funcionando plenamente, para que não haja solução de continuidade na administração do trânsito, até que formalmente ou de fato se instalem os organismos municipais próprios, nos termos do CTB.

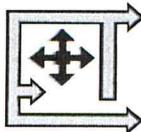
Temos que ter a consciência de que não pode haver hiato na administração do trânsito sob pena de se instalar a “terra de ninguém”. Vale lembrar que o CTB estabeleceu prazos para uma série de institutos, e a alegação das prefeituras é que não tem condições de ser implantado da noite para o dia.

Como já se passaram 13 (treze) anos da vigência do CTB e muitas prefeituras nada fizeram até o presente momento, não por omissão deste E.Conselho, mas por falta de vontade de seus gestores em assumir as atribuições elencadas no artigo 24 do CTB, entendo mais uma vez, que devemos continuar orientando os municípios a se integrem ao Sistema Nacional de Trânsito.

Em outras palavras, a lei assegurou todas as condições para que as prefeituras controlassem o trânsito e se beneficiassem com isso. O tempo passou e o que se verifica no Brasil é que pouquíssimas prefeituras assumiram suas responsabilidades, conduta esta similar no nosso Estado. Não só renunciaram à arrecadação como não tomaram a iniciativa de assinar um convênio para que o Estado continuasse a desempenhar a função que antes de 1997 era sua.

Proc. Foram/ 97 / 2010
Data: 27/04/2010 Ms. 09
Rubrica: MD

Desvinculados do Sistema Nacional de Trânsito, esses municípios impedem que se faça o registro e conseqüentemente o único beneficiário é o infrator que acumulam multas e mais multas sem que possam ser penalizados.



Desta maneira é moralmente difícil de exigir da população o cumprimento das leis, quando às próprias autoridades dão o exemplo de como desrespeitá-las. Por incompetência ou inércia põem a perder uma legislação apontada como uma das mais avançadas do mundo.

Dito isto acredito este E.Conselho avançou muito ao longo do tempo, e a cada dia estamos trabalhando no sentido de contribuirmos para um trânsito mais humano e solidário.

Como ainda não existe no Estado de Mato Grosso do Sul nenhuma cidade que implantou a regulamentação e a fiscalização sobre este tipo de veículo, entendo que este Egrégio Conselho possa contribuir de maneira significativa para que cada município estabeleça uma parceria com o Departamento Estadual de Trânsito através de um convênio ou que o próprio possa cumprir a competência que lhe foi atribuída no artigo 24 inciso XVII do Código de Trânsito Brasileiro.

Para que isto ocorra o município deverá elaborar uma lei a qual disporá sobre a criação e regulamentação do serviço municipal de registro e licenciamento obrigatório dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal de acordo com o artigo 129 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, desde que esteja devidamente integrado ao Sistema Nacional de Trânsito.

Este é o meu parecer, smj.

Campo Grande/MS, 27 de abril de 2010.

PAULO ROGERIO DE CARVALHO SILVA
Conselheiro relator

Proc.	Parecer 97 / 2010
Data:	27 / 04 / 10 Fls. 10
Rubrica:	RO