*HABILITAÇÃO PROFISSIONAL — CONDUTOR DE VEÍCULO — BICICLETA COM MOTOR — CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO*

*— As bicicletas acionadas a propulsão mecânica se equiparam às motocicletas, para o efeito da habilitação prévia de seus condutores* ex-vi *do disposto no art. 101, § 1.º, do Código Nacional do Trânsito.*

TRIBUNAL FEDERAL DE RECURSOS

Vitorio Emanuel Pareto *versus* União Federal
Mandado de segurança n.º 2.348 (Agravo) — Relator: Sr. Ministro HENRIQUE D'ÁVILA

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos êstes autos de agravo de mandado de segurança n.º 2.348, do D. Federal, em que é agravante Victório Emanuel Pareto, e agravada a União Federal (Diretor do Serviço do Transito do D. F. S. P.).

Acordam os Ministros do Tribunal Federal de Recursos, em sessão plenária, por maioria de votos, negar provimento ao recurso, tendo o Sr. Ministro Cunha Vasconcelos, ressalvado o seu voto, quanto à competência do Tribunal, tudo na conformidade das notas taquigráficas, que êstes integram.

Custas *ex-lege*. Publique-se.

Rio, 7 de dezembro de 1953. — *Sampaio Costa*, Presidente. — *Henrique D'Ávila*, Relator.

RELATÓRIO

O *Sr. Ministro Henrique D'Ávila* — A hipótese *sub-judice* foi assim exposta e dirimida pelo M. Julgador *a quo*, Dr. Cândido Sampaio de Lacerda, de fls. 40-44:

"Victório Emanuel Pareto, brasileiro, casado, advogado, impetra o presente mandado de segurança contra o Diretor do Serviço do Trânsito a fim de lhe ser assegurado o direito de dirigir, sem carteira de habilitação para motociclista, a bicicleta Philips licenciada sob o número 56.740 a que fêz adaptar um pequeno motor Fuches. Alega o impetrante que o ato do Diretor do Serviço do Trânsito está contrário ao que resolveu o Conselho Nacional de Trânsito, que declarou não serem as bicicletas providas de motor auxiliar *similares* a motocicletas; que o Conselho Nacional do Trânsito, sendo órgão Federal, suas resoluções têm caráter nacional e devem ser acatadas e cumpridas por todos os delegados de Trânsito de tôdas as unidades federais.

Informou a autoridade (fls. 20 a 25) justificando sua portaria nos textos do Código Nacional de Trânsito e na Lei das Contravenções Penais, juntando laudo realizado no Gabinete de Exames Periciais (fls. 26 a 28).

Falou o Dr. 2.º Procurador da República (fls. 31 a 33).

Isto pôsto:

O Conselho Nacional do Trânsito tem suas atribuições fixadas no art. 137 do Decreto-lei n.º 3.651, de 25 de setembro de 1941 (Código Nacional do Trânsito), reproduzidas no seu regimento aprovado pelo Decreto número 8.576, de 21 de novembro de 1942. Pelas atribuições ali indicadas verifica-se não se tratar apenas de órgão consultivo, mas deve êle também zelar pela observância de Código Nacional do Trânsito, em todo o território nacional e promover a punição dos responsáveis pela sua não execução (n.º 1.º do art. 137 e art. 7.º, e do Decreto n.º 8.576). Tal, porém não impede que o Diretor do Serviço de Trânsito baixe normas para cumprimento do Código de Trânsito. Zelando pela sua observância, como ordena a lei, deve o Conselho promover a punição do responsável pela sua não execução. Assim, se o Diretor do Trânsito expedir ordens contrárias à lei reguladora do trânsito, cabe ao Conselho Nacional promover a sua punição. Exercendo suas funções quer como órgão consultivo quer para solucionar casos omissos, compete ao Conselho (art. 137, n.º 2) decidir acêrca do que lhe foi dirigido por meio de *resoluções* assinadas por todos os membros, declarando-se vencido aquêle cujo voto o tenha sido. Tais resoluções, porém, só com isso não estariam em condições de serem publicadas. "A respectiva publicação, diz o art. 19 do Decreto n.º 8.576 citado, dar-se-á após despacho do Ministro de Estado." A sua validade depende, assim, de um ato ministerial que a confirma, sem o que sua publicação não terá efeito de espécie alguma.

Dêsse modo, a Resolução n.º 199-51, publicada no *Diário Oficial* de 23 de outubro de 1951, seção IV, a que se reporta o impetrante e junta aos autos (fls. 15) foi publicada sem a devida indicação de ter havido antes despacho do Ministro do Estado. Além disso, se a portaria do Diretor do Serviço de Trânsito não tivesse observado os preceitos do Código Nacional de Trânsito (publicada no *Diário Oficial* de 17-10-1952), caberia, então, ao Conselho Nacional promover a punição do seu autor. Todavia, até agora não o fêz. Nem poderia fazê-lo, pois ela observou rigorosamente os dispositivos legais e visou a defesa dos interêsses públicos, impedindo que menores viessem a percorrer ruas da cidade dirigindo veículos motorizados. Aos que estiverem em condições pela idade de dirigir tais veículos, a portaria não os proíbe; tão-sòmente exige que se habilitem para tal. Não derivou a resolução acima de soluções para casos omissos, como adiante se demonstrará, mas apenas por solicitação do Diretor do Trânsito. Nada impediria, portanto, fôsse ela, que válida, posteriormente alterada.

Diz o Código Nacional do Trânsito, em seu art. 101: "Ninguém poderá dirigir qualquer veículo sem estar devidamente habilitado." É, aliás, o que prescreve a Lei das Contravenções Penais, no art. 32 ao declarar: "Dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública, ou embarcação a motor em águas públicas."

A devida habilitação é aquela determinada por leis especiais e que podem va-

riar conforme as condições do veículo, atendendo aos progressos possíveis no futuro. Por isso, o Código Nacional de Trânsito, no mesmo art. 1.º esclarece: "Para conduzir veículos automotores (automóveis, caminhões, ônibus, motocicletas ou similares) em todo o território nacional, sòmente a carteira nacional de habilitação, que fica instituída, dará autorização."

Fala, pois a lei em veículos automotores, exemplificando-os entre parênteses. Aliás, o art. 43 já declara: "São considerados veículos automotores: Os automóveis, caminhões e auto-ônibus; 2 — as motocicletas com ou sem *side-car* e similares; 3 — os bondes elétricos e similares."

Tem-se, assim, que as motocicletas e similares são veículos automotores. Ora, se bicicletas com motor são, evidentemente, similares às motocicletas, possuem elas diferenças, como aponta o impetrante, mas, por isso mesmo é que são similares; do contrário seriam verdadeiras motocicletas. Similar quer dizer da mesma natureza. E ambas são veículos de natureza idêntica, isto é, ambas giram em duas rôdas, com o uso de um motor. Pouco importa o motor de uma, de maior potência que o da outra. Motor mais ou menos possante nos automóveis até que não os diferenciam; continuam sendo veículos idênticos.

O Código Nacional do Trânsito é bem claro a respeito quando determina no art. 119: "Os exames para condutor de motocicletas, triciclos com motor ou similares, serão para profissionais e para maiores amadores." Refere-se, por conseguinte, expressamente a triciclos com motor e reproduz a expressão similares às motocicletas ou triciclos com motor. Logo, tanto faz haja motor nos chamados veículos de três rodas (triciclos), como nos de duas rodas (bicicletas), para que se torne sempre necessária a prova de habilitação para a sua condução. Em caso contrário, constituirá a desobediência contravenção prevista no art. 32 da Lei das Contravenções, bem como infração aos preceitos do Código Nacional de Trânsito, cabendo as penalidades indicadas naqueles diplomas legais.

Essas as razões que me levam a denegar a segurança impetrada.

Custas *ex-lege*.

Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1952. — *José Cândido Sampaio de Lacerda.*"

Dessa decisão agravou, em tempo hábil o impetrante Vitório Emanuel Pareto (fls. 46). O recurso foi longamente minutado (fls. 47-58), e contraminutado (fls. 60-61); e, nesta Superior Instância, assim se pronuncia a douta Subprocuradoria Geral da República:

"Denegado ao agravante o pleiteado *writ* à falta de direito líquido e certo que lhe ampare a pretensão, pelo qual pretendia lhe fôsse assegurado o direito de dirigir, sem carteira de habilitação, veículo automotor e não ilididos os fundamentos da M. Sentença agravada, restanos pedir o não provimento do presente. Agravo de direito."

É o relatório.

VOTO

*O Sr. Ministro Henrique D'Ávila* (Relator) — Nego provimento ao recurso. É evidente que a bicicleta à propulsão mecânica converte-se em veículo automotor, como muito bem salienta o M. Julgador *a quo*, incorrendo destarte, nas exigências previstas pelo Código Nacional de Trânsito, para essa classe de viaturas. E entre essas exigências se insere, desenganadamente a habilitação prévia de seu condutor para dirigi-la na via pública.

Mantenho a decisão recorrida, por seus próprios e jurídicos fundamentos.

DECISÃO

Como consta da ata, a decisão foi a seguinte:

Adiado, a pedido de vista do Sr. Ministro Elmano Cruz, após haverem votado os Srs. Ministros Relator, Djalma da Cunha Melo, Cândido Lôbo, J. F. Mourão Russel e Aguiar Dias, negando provimento ao recurso. Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Sampaio Costa.

VOTO

*O Sr. Ministro Elmano Cruz* — Sr. Presidente: numa das últimas sessões dêste Tribunal pedi e obtive vista dêstes autos, para com o exame direto do processo e da legislação pertinente, proferir voto a propósito do assunto nêle debatido.

Discute-se aqui, se a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito, que considerou as bicicletas, adaptadas com motor de explosão, obriga ao Diretor do Serviço de Trânsito do Distrito Federal, ou se

ao revés, aquela autoridade pode, no exercício de suas atribuições, exigir dos que dirigem ditos veículos, prova de habilitação prévia.

O preceito legal pertinente à espécie, é o constante do Código Nacional de Trânsito, art. 101, § 1.º, no qual se estabelece que "para conduzir veículos automotores (automóveis, caminhões, ônibus, motocicletas ou similares), sòmente a carteira nacional de habilitação, que fica instituída, dará autorização."

O art. 137 do Código Nacional de Trânsito, não dá ao Conselho Nacional do Trânsito poderes de corrigir ou emendar decisões do Diretor do Serviço do Trânsito do Distrito Federal; trata-se de um órgão de consulta, cujas decisões não obrigam ao Diretor do Serviço do Trânsito do Distrito Federal. É certo que sendo esta autoridade membro do Conselho, tudo indica que as Resoluções ali tomadas mereçam o seu acatamento, sem o que, poder-se-á instalar a balbúrdia e a anarquia nos casos regulados pelo Código Nacional de Trânsito, e que mereçam a atenção do Conselho.

Assim, embora tendo o Conselho resolvido que as bicicletas com motores adaptados não exigem para seus condutores a carteira de habilitação, pode o Diretor do Serviço de Trânsito do Distrito Federal entender de modo diverso, face às peculiaridades e complexidades do trânsito no Distrito Federal. Aliás, é evidente que as regras para disciplina do trânsito, não podem ser as mesmas, uniformemente adotada para todo o Brasil, características que teriam as decisões do Conselho de Trânsito, dado o seu âmbito nacional.

Não vejo, assim, ilegalidade, ou ato ilegal do Diretor do Serviço do Trânsito, entendendo que as bicicletas com motor adaptado se situam entre os *similares de motocicletas*, para o efeito de se exigir de seus condutores a carteira de habilitação

Estou em que, tècnicamente, o melhor entendimento é o do Conselho Nacional de Trânsito, pois tais veículos não são *automotores*, isto é, não se movimentam por si, depende do *impulso inicial* da fôrça do condutor que o movimenta, para depois de certa marcha, receber o impulso do motor adaptado. O tecnicismo, porém, deve no tocante ao assunto ceder o passo ao praticismo, ou às realidades do trânsito local. O Sr. Diretor do Serviço do Trânsito, no seu alto descortínio, entendeu de exigir, provàvelmente, frente aos acidentes verificados, a carteira de habilitação dos que dirigem veículos assim aparelhados. Os motores exigem troca de marcha, redução e aceleração só possíveis, por meio de comandos manejáveis pelo motorista. A atenção difusa, acuidade noturna, a resistência ao ofuscamento, enfim, condições de percepção e visada, exigidas dos que dirigem veículos impulsionados por motor, se fazem exigíveis também em tais veículos, que, a partir da sua movimentação, não mais obedecem ao só impulso do condutor, mas à fôrça do motor que os anima.

Assim, a providência do Sr. Diretor do Serviço do Trânsito, é salutar, longe de ser ilegal, embora não se possa dizer, repito-o, que tais veículos sejam *automotores*, mas podem, razoàvelmente, ser incluídos entre os similares de que trata o art. 101, do Código de Trânsito.

Nego, assim provimento ao recurso.

VOTO

*O Sr. Ministro Cunha Vasconcelos* — Senhor Presidente, preliminarmente, ressalvo meu ponto de vista quanto à incompetência do Tribunal. Êste Tribunal tem, pela Constituição, um sentido mais alto. Sòmente nas causas em que a União fôr interessada como autora, ré, assistente ou opoente, cabe funcionar em grau de recurso. A autoridade do inspetor de trânsito é uma autoridade eminentemente local e sempre, desde priscas eras, se entendeu que a justiça competente, na hipótese, é a justiça local. Infelizmente, o Tribunal Federal de Recursos, criado, pela Constituição, com outra finalidade, já baixou à condição de Tribunal revisor de atos de autoridades locais.

Feita a ressalva, Senhor Presidente, quanto ao mérito estou com o Relator.

DECISÃO

Como consta da ata, a decisão foi a seguinte:

Por unanimidade de votos, negaram provimento ao recurso, tendo o Sr. Ministro Cunha Vasconcelos, ressalvado o seu voto, quanto à competência do Tri-

bunal. Os Srs. Ministros Djalma da Cunha Melo, Cândido Lôbo, J. F. Mourão Russel e J. J. de Queirós, votaram de acôrdo com o Relator. Presidiu o julgamento o Exmo. Sr. Ministro Sampaio Costa.