RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.
Ano V, v.1 2025. | submissão: 28/08/2025 | aceito: 30/08/2025 | publicação: 01/09/2025

Ciclomotores e Motonetas em Áreas Urbanas: Desafios da Fiscalização e Riscos à Segurança Viária

Mopeds and Motorcycles in Urban Areas: Challenges of Surveillance and Road Safety Risks

Helio Freires da Silva Júnior

Resumo
O presente artigo analisa os desafios enfrentados pelos órgãos de segurança pública e fiscalização de trânsito diante do crescimento acelerado da frota de ciclomotores e motonetas em áreas urbanas brasileiras. Esses veículos, cada vez mais utilizados por trabalhadores informais, entregadores e jovens condutores, têm se destacado não apenas como meio de transporte acessível, mas também como protagonistas em um número crescente de acidentes e infrações de trânsito. O estudo evidencia a relação entre a ausência de habilitação dos condutores, a falta de emplacamento e a informalidade do uso, elementos que dificultam o trabalho das autoridades fiscalizadoras e comprometem a segurança viária. Além disso, são discutidas as limitações operacionais dos agentes de trânsito, lacunas na legislação vigente e o impacto social dessas irregularidades. Com base em dados estatísticos, experiências práticas e diretrizes legais, o artigo propõe medidas para a qualificação da fiscalização, incentivo à regularização e aprimoramento normativo, com o objetivo de reduzir riscos e promover maior segurança no trânsito urbano.
Palavras-chave: ciclomotores, motonetas, fiscalização de trânsito, condutores não habilitados, segurança viária.

Abstract
This article analyzes the challenges faced by public safety and traffic enforcement agencies in the face of the rapid growth of the moped and scooter fleet in Brazilian urban areas. These vehicles, increasingly used by informal workers, delivery drivers, and young drivers, have emerged not only as an affordable means of transportation but also as a cause of a growing number of accidents and traffic violations. The study highlights the relationship between drivers' lack of licenses, the lack of registration, and the informality of their use, factors that hinder the work of enforcement authorities and compromise road safety. Furthermore, it discusses the operational limitations of traffic officers, gaps in current legislation, and the social impact of these irregularities. Based on statistical data, practical experience, and legal guidelines, the article proposes measures to improve enforcement, encourage regularization, and improve regulations, with the aim of reducing risks and promoting greater safety in urban traffic.

Keywords: mopeds, scooters, traffic control, unlicensed drivers, road safety.

2. Introdução

Nas últimas décadas, o uso de ciclomotores e motonetas tem crescido de forma expressiva nas áreas urbanas brasileiras, especialmente em cidades de médio e grande porte. Esses veículos, geralmente de baixo custo e fácil manutenção, tornaram-se uma alternativa popular para o deslocamento diário, sobretudo entre trabalhadores informais, jovens e profissionais de entrega.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Essa expansão é impulsionada por fatores socioeconômicos como o desemprego, a precarização do trabalho e a necessidade de mobilidade ágil em centros urbanos congestionados.

No entanto, esse fenômeno trouxe consigo uma série de desafios para a segurança viária. Entre os problemas mais recorrentes estão a condução sem a devida habilitação (categoria A ou Autorização para Conduzir Ciclomotores – ACC), a ausência de registro e licenciamento dos veículos, e o descumprimento das normas básicas de trânsito, como o uso de capacete e a circulação em vias proibidas. Essas infrações comprometem não apenas a segurança dos próprios condutores, mas também a dos pedestres, ciclistas e demais motoristas.

Diante desse cenário, os órgãos de fiscalização de trânsito, especialmente as Polícias Militares e os departamentos municipais, enfrentam dificuldades operacionais e jurídicas para garantir o cumprimento da legislação. A carência de fiscalização efetiva, aliada à resistência social à regularização, intensifica o problema e contribui para a banalização das infrações.

O presente artigo tem como objetivo analisar os impactos da circulação irregular de ciclomotores e motonetas na segurança viária urbana, destacando os principais entraves enfrentados pelas autoridades fiscalizadoras. Também se busca discutir medidas legislativas e operacionais que possam contribuir para a qualificação da fiscalização e a redução dos riscos no trânsito urbano.

3. Fundamentação Teórica

3.1. Definição e Classificação

A compreensão precisa dos conceitos legais e técnicos envolvendo ciclomotores, motonetas e motocicletas é fundamental para a correta aplicação da legislação de trânsito e para a definição das competências de fiscalização. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503/1997, estabelece distinções claras entre essas categorias de veículos, com implicações diretas nos requisitos legais para condução, registro e licenciamento.

De acordo com o artigo 96 do CTB, ciclomotor é o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna com cilindrada não superior a 50 cm^3 (ou 4 kW no caso de motores elétricos), cuja velocidade máxima não exceda 50 km/h. Esses veículos exigem, para sua condução, a Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) ou a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria A.

Já a motoneta é definida como um veículo de duas rodas com motor, em que o condutor se posiciona sentado, com os pés apoiados em uma plataforma entre os eixos. Embora possuam design compacto semelhante ao dos ciclomotores, as motonetas geralmente apresentam maior

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

potência e velocidade, sendo enquadradas como motocicletas para fins de habilitação e exigindo CNH categoria A, além de registro e licenciamento obrigatórios junto ao órgão de trânsito.

Por fim, a motocicleta é o veículo de duas rodas, com ou sem sidecar, também exigindo CNH categoria A. A diferença técnica principal está na posição do condutor (montado, e não sentado como na motoneta) e na capacidade de potência e velocidade, sendo comumente utilizada em trajetos urbanos e rodoviários de maior distância.

A distinção entre esses veículos é crucial para a definição das obrigações legais dos condutores e para o planejamento das ações fiscalizatórias. A fiscalização precisa identificar corretamente a categoria do veículo para aplicar a norma pertinente, o que nem sempre é simples em razão de variações de design, modificações irregulares e ausência de documentação regular.

3.2. Crescimento da Frota e Cenário Atual

Nas últimas décadas, observa-se no Brasil um crescimento expressivo da frota de ciclomotores e motonetas, especialmente em áreas urbanas de médio e pequeno porte. Esse fenômeno é impulsionado por diversos fatores socioeconômicos, como o custo reduzido desses veículos, a facilidade de aquisição, a economia de combustível e a agilidade no deslocamento urbano. Além disso, o crescimento do setor de entregas e logística urbana, principalmente com a expansão dos aplicativos de entrega, contribuiu significativamente para a popularização desses veículos entre trabalhadores informais.

De acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e estatísticas atualizadas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o número de ciclomotores registrados no Brasil ultrapassa os 2 milhões, com maior concentração nas regiões Nordeste e Sudeste. Já as motonetas, que integram a categoria de motocicletas no sistema RENAVAM, também apresentam curva ascendente nos registros, especialmente em capitais e regiões metropolitanas.

No Estado do Paraná, informações do DETRAN-PR revelam um crescimento de mais de 50% na frota de ciclomotores entre os anos de 2015 e 2023. Municípios como Londrina, Maringá, Cascavel e Foz do Iguaçu destacam-se pelo elevado número de registros e, consequentemente, por maiores índices de ocorrências relacionadas a esses veículos, incluindo acidentes com lesões e infrações por condução irregular.

É importante destacar que o aumento da frota não tem sido acompanhado, em igual proporção, pela regularização documental dos veículos e habilitação de seus condutores. Segundo levantamentos da Secretaria de Segurança Pública do Paraná (SESP-PR), muitos ciclomotores circulam sem registro, emplacamento ou licenciamento, o que dificulta a fiscalização e a responsabilização em caso de sinistros ou infrações.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Esse cenário evidencia a necessidade de políticas públicas integradas, que combinem educação no trânsito, fiscalização efetiva e medidas de incentivo à regularização, de modo a mitigar os riscos associados à circulação crescente desses veículos nas vias urbanas.

4. Problemas Relacionados à Fiscalização

4.1. Condutores Não Habilitados e Veículos Irregulares

Um dos principais desafios enfrentados pelos órgãos de fiscalização de trânsito no contexto do uso crescente de ciclomotores e motonetas em áreas urbanas é a elevada taxa de condutores não habilitados. Muitos usuários desses veículos, sobretudo jovens e trabalhadores informais, transitam diariamente sem possuir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou, quando exigível, a Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), em clara infração ao disposto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especialmente nos artigos 162 e 232.

Além da ausência de habilitação, é recorrente a circulação de veículos sem registro e licenciamento junto ao DETRAN, ou ainda com alterações estruturais irregulares, como modificações no escapamento, retirada de limitadores de velocidade, alteração de carenagens ou troca de motorização. Tais mudanças não autorizadas comprometem a segurança do veículo e configuram infrações graves, previstas no artigo 230 do CTB.

A informalidade que caracteriza o uso de muitos desses veículos, muitas vezes adquiridos de forma irregular ou sem procedência documental adequada, dificulta a atuação dos agentes de trânsito. Em abordagens rotineiras, é comum que os condutores não possuam qualquer tipo de documentação do veículo, o que torna o processo de autuação, apreensão e responsabilização administrativa mais complexo e demorado.

Além disso, a reincidência de infrações por parte de condutores não habilitados, aliada à falta de controle sobre veículos não registrados, compromete a eficácia das ações fiscalizatórias, gerando sensação de impunidade e contribuindo para o aumento da insegurança no trânsito urbano. Tais aspectos exigem, portanto, respostas institucionais coordenadas, que incluam medidas educativas, repressivas e normativas voltadas à regularização do uso de ciclomotores e à conscientização dos condutores sobre os riscos à segurança viária.

4.2. Barreiras Operacionais

A fiscalização efetiva do uso de ciclomotores e motonetas em áreas urbanas enfrenta diversas barreiras operacionais que comprometem a atuação dos órgãos responsáveis, especialmente das Polícias Militares e das autoridades de trânsito municipais.

Um dos principais obstáculos é a carência de efetivo específico voltado ao patrulhamento urbano com foco nos veículos de menor porte. Em muitas cidades de médio e grande porte, o

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

número de agentes disponíveis é insuficiente para dar conta da demanda crescente por fiscalização, especialmente em regiões periféricas, onde o uso de ciclomotores é mais intensivo. Essa limitação compromete a presença constante do poder público e favorece a perpetuação da circulação irregular.

Outro entrave significativo reside na fragilidade da legislação aplicável à retenção, remoção e apreensão desses veículos. Embora o Código de Trânsito Brasileiro preveja penalidades para infrações envolvendo ausência de habilitação, falta de registro e modificações não autorizadas, a aplicabilidade prática dessas sanções é frequentemente dificultada por lacunas normativas, recursos administrativos protelatórios e limitações logísticas para a guarda e transporte de veículos apreendidos. Em muitos casos, a ausência de estrutura adequada para remoção e armazenamento impede a efetiva penalização dos condutores infratores.

Além disso, a resistência social é uma realidade frequentemente enfrentada durante as abordagens. Há relatos de hostilidade por parte de condutores e populares, especialmente quando a fiscalização é percebida como excessivamente repressiva ou seletiva. Esse fator amplia a complexidade das operações, exigindo dos policiais preparo técnico e psicológico para a mediação de conflitos e uso proporcional da força.

Essas barreiras operacionais, quando somadas, tornam a fiscalização de ciclomotores e motonetas um desafio multifacetado, exigindo soluções interinstitucionais que contemplem desde o reforço do efetivo e melhoria da legislação até campanhas educativas para mitigar a resistência social e fomentar a adesão voluntária à regularização.

5. Riscos à Segurança Viária

O crescimento desordenado do uso de ciclomotores e motonetas em áreas urbanas tem gerado impactos significativos na segurança viária, especialmente quando associados a condutores não habilitados, veículos irregulares e ausência de fiscalização eficaz.

Estudos e boletins estatísticos de órgãos como o **DENATRAN, DETRANs estaduais e prefeituras** apontam uma **correlação direta entre a alta circulação desses veículos e o aumento dos índices de sinistros urbanos**. São recorrentes os casos de **atropelamentos em faixas de pedestres**, colisões em cruzamentos e acidentes provocados por manobras irregulares ou pelo **desrespeito à sinalização viária**. Muitos desses sinistros envolvem **condutores jovens e inexperientes**, que não possuem Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nem Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC).

Outro fator de risco identificado é a **frequente evasão de blitz e barreiras policiais**, em razão da facilidade de manobra dos ciclomotores em meio ao tráfego, o que contribui para a

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

impunidade e estimula condutas de risco. Esse comportamento afeta diretamente o ordenamento do trânsito e fragiliza a autoridade dos agentes públicos.

O **perfil das vítimas** desses acidentes também merece destaque. Em sua maioria, são **jovens com idade entre 16 e 25 anos**, muitos atuando como **entregadores por aplicativo ou trabalhadores informais**, que utilizam ciclomotores como meio de subsistência. A precariedade na condução, aliada ao não uso de equipamentos de segurança, como capacetes e calçados adequados, aumenta a gravidade das lesões em caso de acidente.

Além das perdas humanas, os sinistros envolvendo ciclomotores geram **ônus elevados ao sistema público de saúde**, tanto pelo volume de atendimentos emergenciais quanto pela longa duração de tratamentos e reabilitações. O aumento da acidentalidade também impacta o **fluxo urbano**, com bloqueios temporários, congestionamentos e sobrecarga dos serviços de emergência.

Diante desse cenário, torna-se evidente que o uso irregular de ciclomotores representa um **fator crítico para a segurança viária**, exigindo ações coordenadas entre os entes públicos para fiscalização, educação no trânsito e regularização desses veículos no espaço urbano.

- **6. Experiências Práticas e Iniciativas de Controle**
- Diversas iniciativas vêm sendo implementadas em âmbito local e estadual para enfrentar os desafios impostos pelo uso irregular de ciclomotores e motonetas nos centros urbanos. Tais ações envolvem desde campanhas de conscientização até operações repressivas, buscando equilibrar a **educação para o trânsito** com a **efetiva fiscalização**.
- No campo da **educação viária**, destacam-se programas regionais como *"Pilote Legal"*, desenvolvido em parceria com secretarias municipais e departamentos de trânsito, cujo foco é a orientação de condutores sobre os requisitos legais para a condução de ciclomotores, uso adequado de equipamentos de proteção e respeito às normas de circulação. Outra iniciativa relevante é a campanha *"Condutor Consciente"*, que promove palestras, distribuição de materiais informativos e ações integradas em escolas, feiras livres e centros comunitários, visando alcançar principalmente o público jovem e trabalhadores informais.
- No aspecto **repressivo-operacional**, a Polícia Militar e órgãos municipais de trânsito têm promovido **operações específicas de fiscalização**, com foco em abordagens a condutores de ciclomotores e motonetas. Essas ações visam identificar irregularidades como ausência de habilitação, veículos sem registro ou com alterações ilegais, além de coibir práticas de risco, como condução sem capacete ou em calçadas. Em muitos casos, as operações são integradas

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

com o apoio de agentes do DETRAN, da Guarda Municipal e de conselhos municipais de segurança.

- Alguns **municípios paranaenses têm se destacado na adoção de medidas inovadoras**. Cidades como Maringá, Londrina e Cascavel implementaram **convênios com o DETRAN-PR** para intensificar a fiscalização e facilitar a regularização dos veículos, incluindo mutirões de vistoria, agendamento de emplacamento e orientação sobre a obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC). Essas parcerias permitiram ampliar o alcance das ações e garantir maior efetividade na identificação e responsabilização dos infratores.
- Tais experiências demonstram que, apesar das limitações estruturais, é possível **desenvolver estratégias locais eficazes de enfrentamento ao uso irregular de ciclomotores**, desde que haja **coordenação institucional, apoio normativo e envolvimento da comunidade**. O fortalecimento dessas práticas, aliado a políticas públicas permanentes, representa um passo fundamental na construção de um trânsito mais seguro, ordenado e inclusivo.

- **7. Propostas de Aperfeiçoamento**
- Diante do crescente número de ocorrências envolvendo ciclomotores e motonetas em áreas urbanas, torna-se imprescindível a formulação de estratégias que aliem prevenção, fiscalização qualificada e adequação normativa. Nesse contexto, propõem-se as seguintes medidas para aprimorar a atuação dos órgãos de trânsito e fortalecer a segurança viária:
- Elaboração de protocolos operacionais específicos para abordagem de ciclomotores, com orientações padronizadas quanto à identificação, verificação documental e conduta dos agentes públicos. Esses procedimentos visam reduzir a subjetividade nas abordagens, conferir maior segurança jurídica às ações e promover a eficácia no controle de irregularidades.
- Integração das forças fiscalizadoras, por meio de convênios e ações conjuntas entre Polícia Militar, Guardas Municipais, Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs) e órgãos de fiscalização urbana. A cooperação interinstitucional favorece a troca de informações, otimiza recursos humanos e logísticos e amplia a cobertura territorial das operações.
- Fomento à regularização por meio de políticas públicas inclusivas, como a gratuidade na obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC), especialmente para jovens e trabalhadores de baixa renda, além de campanhas de incentivo à legalização de veículos. Programas sociais voltados à formação e educação no trânsito podem reduzir a informalidade e promover a cidadania no trânsito.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

- Investimentos em tecnologia e inteligência operacional, como a implantação de sistemas de Leitura Automática de Placas (ALPR), uso de câmeras de monitoramento urbano e aplicativos para denúncias anônimas, que permitam o rastreamento de veículos irregulares e a atuação preventiva em áreas críticas.
- Atualização da legislação de trânsito, com foco na simplificação dos procedimentos de fiscalização e endurecimento das penalidades para reincidências, adulterações e condução sem habilitação. Propostas legislativas devem ser acompanhadas de estudos de impacto social e orçamentário, a fim de garantir eficácia sem penalizar injustamente a população mais vulnerável.
- Essas propostas convergem para uma abordagem sistêmica do problema, baseada na combinação de educação, fiscalização eficiente e inovação tecnológica, com vistas à redução dos acidentes e à promoção de um trânsito urbano mais seguro, justo e sustentável.
- **8. Considerações Finais**
- O uso crescente de ciclomotores e motonetas em áreas urbanas brasileiras reflete uma dinâmica de mobilidade marcada por acessibilidade econômica, informalidade e vulnerabilidade. Embora esses veículos representem uma alternativa viável para deslocamentos cotidianos e atividades profissionais, especialmente entre jovens e trabalhadores informais, sua inserção no trânsito urbano tem ocorrido, em grande medida, à margem da legislação vigente.
- Diante desse cenário, torna-se imperativo **enfrentar de forma sistemática os desafios relacionados à circulação irregular de ciclomotores**, sobretudo no que se refere à ausência de habilitação dos condutores, à falta de registro dos veículos e ao descumprimento das normas básicas de segurança viária. A **fiscalização ostensiva e bem estruturada** desempenha papel central nesse processo, não apenas como instrumento de repressão às infrações, mas como **mecanismo pedagógico e preventivo**, capaz de induzir comportamentos mais seguros e responsáveis no trânsito.
- Entretanto, para que tais ações sejam efetivas e sustentáveis, é fundamental o **desenvolvimento de políticas públicas intersetoriais**, que integrem os eixos da **educação, fiscalização e incentivo à regularização**. Tais políticas devem considerar as particularidades sociais e econômicas da população usuária desses veículos, evitando abordagens meramente punitivas e promovendo a inclusão cidadã no sistema de trânsito.
- Por fim, destaca-se que a construção de um ambiente urbano mais seguro e equilibrado depende de uma **responsabilidade compartilhada** entre os entes federativos — União, Estados e Municípios — e a sociedade civil. A atuação coordenada entre órgãos de trânsito, instituições educacionais, poder legislativo e a população é condição indispensável para a consolidação de

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

uma cultura de segurança viária que contemple todos os modos de transporte, inclusive os mais populares e acessíveis, como os ciclomotores e motonetas.

9. Referências

- **BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro*. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Diário Oficial da União, Brasília, 24 set. 1997.**
- **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). *Resoluções específicas sobre ciclomotores, motonetas e autorização para conduzir ciclomotores (ACC)*. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conselho-nacional-de-transito/resolucoes.**
- **DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). *Estatísticas da Frota Nacional por Tipo de Veículo*. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2023.**
- **DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO PARANÁ (DETRAN-PR). *Relatórios de Fiscalização de Ciclomotores e Motonetas no Paraná*. Curitiba: DETRAN-PR, 2022.**
- **DEPARTAMENTOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO (Diversos). *Relatórios anuais sobre abordagens, apreensões e campanhas educativas*.**
- **INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Mobilidade urbana e vulnerabilidade viária: aspectos socioeconômicos e estatísticos*. Brasília: IPEA, 2021.**
- **POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ (PMPR). *Procedimentos Operacionais Padrão – Fiscalização de Trânsito e Abordagem de Ciclomotores*. Curitiba: PMPR, 2023.**
- **SILVA, J. M.; COSTA, L. R. *Segurança viária e condutores de motocicletas: desafios da fiscalização em centros urbanos brasileiros*. Revista Brasileira de Trânsito e Mobilidade, v. 14, n. 2, p. 55–70, 2022.**
- **OLIVEIRA, R. F. *Ciclomotores e acidentes urbanos: entre a informalidade e o risco estrutural*. Cadernos de Estudos em Mobilidade Urbana, v. 8, n. 1, p. 22–38, 2023.**

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.