

Aula 00

*DETRAN-DF (Especialista de Trânsito -
Direito e Legislação) Direito do
Consumidor*

Autor:
Paulo H M Sousa

20 de Setembro de 2024

Índice

1) Disposições Preliminares e Vias e Velocidades	3
2) Noções Gerais - Questões Comentadas - Cebraspe	49
3) Noções Gerais - Lista de Questões - Cebraspe	51
4) Política Nacional das Relações de Consumo	53
5) Política Nacional das Relações de Consumo - Questões Comentadas - FCC	64
6) Política Nacional das Relações de Consumo - Lista de Questões - FCC	66
7) Direitos Básicos do Consumidor	68
8) Direitos Básicos do Consumidor - Questões Comentadas - FCC	78
9) Direitos Básicos do Consumidor - Lista de Questões - FCC	80



APRESENTAÇÃO PESSOAL

Olá, meus amigos! **Nosso curso está atualizado com a lei 14.599/23. Saindo novas normas (alterando o CTB ou as Resoluções do CONTRAN) atualizarei as nossas aulas! ;-)**



Meu nome é Alexandre Herculano e vamos iniciar o **curso de Legislação de Trânsito**. Vamos trabalhar com base no seu edital publicado.

Sou professor de Leis Penais, **Legislação de Trânsito**, Medicina Legal, Criminalística e Criminologia há 16 anos e autor de livros. Professor de Medicina Legal na Pós-Graduação presencial de Penal e Processual Penal da CESUL-PR. Pós-graduado em **Perícia Criminal e Ciência Forense**, Pós-graduado em Gestão da Segurança Pública, e Pós-graduado em Penal e Processo Penal. Servidor público federal do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Fui aprovado, também, nos concursos da Polícia Civil (área policial e pericial) do Rio de Janeiro, Polícia Rodoviária Federal – PRF (duas vezes), Analista em Segurança Judiciária do STJ – 12ª posição (Inspetor de Segurança) e outros.

Atuei quatro anos na **Secretaria Nacional de Segurança Pública (Ministério da Justiça e Segurança Pública)**, que fica em Brasília, assim, adquiri boa experiência nessa área, além de ter colaborado em cursos EAD para a Polícia Civil de vários Estados. Ministrei aulas para os concursos da PRF, PF, DEPEN, PCMG, PCBA, IGC-SC, PCSP, PCGO, PCDF, PCRJ, PCSC, ITEP-RN, etc.

Meus amigos, para atingir o sucesso, não deixem para estudar na última hora. **Estudando bem este curso vocês já sairão na frente!** Em caso de dúvidas utilizem o fórum do site. Será um prazer atendê-los, ok?

Vejamos **alguns feedbacks**, recentes, de alunos que estudaram comigo. Foram muitas aprovações:

“Curso 100% satisfatório! por mais que eu não tenha terminado o curso todo, tudo que vi até agora foi muito útil para meus estudos, parabéns ao Herculano.”

“Venho agradecer imensamente ao professor Alexandre Herculano, fiquei em 1º colocado no concurso do TRT RJ de 2017, para área de Segurança Judiciária.”

“Olá, professor. Quero deixar meu agradecimento. Estou aprovado no TRF 2º 2017, Técnico Segurança e Transportes 2017. Fiz o curso específico com o seu material. Fica minha consideração ao trabalho. Abraço.”

“Prof passei em 2º lugar para Agente do Detran-CE 2018 p/ Aracati, quero lhe agradecer pelo material que fez no Estratégia, foi certeiro! Eu estudei tudo várias e várias vezes!! Obrigada!”



"Depois de ter passado no taf na PRF venho aqui deixar meu agradecimento especial ao professor Alexandre Herculano. O cara é fantástico!"

"Gostaria de exaltar os pdf's do professor, são de leitura gostosa, dinâmico e rico em conteúdo. Vale a pena investir."

"O melhor professor de Legislação de Trânsito."

"Passeeeeeiiiiii, mestre, 8º colocado na PRF. Muito obrigado pelas dicas!"

"Obrigado professor Alexandre Herculano, fiquei dentro das vagas na PRF"

"professor bem objetivo, sem enrolação"

"obrigado pela dedicação, mestre. Passei na PRF!!!!"

"o cara é sinistro, domina bem trânsito e leis penais"

"melhor professor de Trânsito!"

"Professor, passei na PRF e fiz o CFP. Muito obrigado pelas aulas, aprendi muito com você. Parabéns!"

É gratificante essas mensagens. Essas foram pela área do aluno, fora as mensagens que recebemos diariamente no Instagram e Facebook. Isso mostra que estamos no caminho certo. Vamos com tudo!

Para ter acesso a **dicas e informações gratuitas**, acesse as seguintes **redes sociais**:



Professor Alexandre Herculano



@prof.herculano



SOBRE O CURSO

Nosso curso terá:

- ✓ aulas pdf's completas e simplificadas;
- ✓ videoaulas completas e atualizadas;
- ✓ mapas mentais
- ✓ muitas questões, de concursos anteriores, comentadas;
- ✓ muitas questões inéditas comentadas;
- ✓ resumo do CTB (pdf e videoaulas);
- ✓ resumo das Resoluções do CONTRAN (pdf e videoaulas).

Muita coisa, né? Sim, para atender a todos (concurseiros iniciantes e os que já estão com os estudos avançados).

ESTATÍSTICAS DOS ITENS MAIS ABORDADOS

Nesta parte, apresento a vocês os tópicos, do Código de Trânsito Brasileiro, mais cobrados em concursos públicos, através de um quadro comparativo. Servirá para orientar vocês nos estudos! **Normas Gerais de Circulação e Conduta junto com Infrações de Trânsito** são os pontos mais abordados, assim, para facilitar sua vida, ao estudarmos as Normas Gerais eu já começarei a abordar infrações de trânsito.

Cabe lembrar que não é “inteligente” estudarmos infrações antes de estudarmos Medidas Administrativas e Penalidade. Dessa forma, esses, serão assuntos abordados antes da aula sobre Infrações de Trânsito. Vejamos o quadro:

Percentuais - tópicos mais abordados, no CTB, nos concursos públicos	
	PARTE ADMINISTRATIVA
Questões/%	Assuntos
576 (26.59%)	Infrações, penalidades, e medidas administrativas no CTB (arts. 161 ao 279)
545 (25.16%)	Normas gerais de circulação e conduta (arts. 26 ao 67)
373 (17.22%)	Sinalização de trânsito (arts. 80 ao 89 e Anexo II do CTB, Resoluções do Contran)
158 (7.29%)	Sistema nacional de trânsito (arts. 5º ao 25)
151 (6.97%)	Veículos: classificação, características, segurança, identificação, registro e licenciamento
129 (6.49%)	Habilitação (arts. 140 ao 160)
37 (1.71%)	Engenharia de tráfego, operação, fiscalização e policiamento ostensivo de trânsito (arts. 91 ao 95)
33 (1.52%)	Conceitos e definições do CTB (Anexo I)
29 (1.34%)	Disposições preliminares do CTB (arts. 1º ao 4º)
27 (1.25%)	Do cidadão e educação para o trânsito (arts. 72 ao 79)



25 (1.15%)	Processo administrativo do CTB (arts. 280 ao 290)
23 (1.06%)	Disposições finais e transitórias do CTB (arts. 313 ao 341)
22 (1.02%)	Pedestres e veículos não-motorizados (arts. 68 ao 71)
21 (0.97%)	Escolares e moto-fretes (arts.136 ao 139-B)
13 (0.60%)	Condução de veículos por motoristas profissionais (arts. 67-A ao 67-D)
4 (0.18%)	Tópicos mesclados do CTB (LEI nº 9.503/1997)
Questões/%	PARTE PENAL
115 (57%)	Parte Geral (arts. 291 ao 301)
86 (43%)	Crimes em Espécie (arts. 302 ao 312-A)

Observação importante: este curso é protegido por direitos autorais (copyright), nos termos da Lei 9.610/98, que altera, atualiza e consolida a legislação sobre direitos autorais e dá outras providências.

Grupos de rateio e pirataria são clandestinos, violam a lei e prejudicam os professores que elaboram os cursos. Valorize o trabalho de nossa equipe adquirindo os cursos honestamente através do site Estratégia Concursos

Então, vamos começar! Mas antes, percam seis minutinhos para assistir esse vídeo, tenho certeza que muitos irão se animar.

<http://www.youtube.com/watch?v=qZIPGfzhzVM>

Para o bom andamento no nosso curso, é necessário que você possua uma versão impressa do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que é a Lei nº 9.503/97. Se você ainda não tiver esse material em mãos, pode baixá-lo aqui:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503Compilado.htm

Ah! Mais um minutinho importante...rsrs!

Antes de iniciarmos o nosso curso, vamos a alguns **AVISOS IMPORTANTES do Estratégia Concursos**:

1) Com o objetivo de **otimizar os seus estudos**, você encontrará, em **nossa plataforma (Área do aluno)**, alguns recursos que irão auxiliar bastante a sua aprendizagem, tais como **“Resumos”, “Slides” e “Mapas Mentais”** dos conteúdos mais importantes desse curso. Essas ferramentas de aprendizagem irão te auxiliar a perceber aqueles tópicos da matéria que você precisa dominar, que você não pode ir para a prova sem ler.

2) Em nossa Plataforma, procure pela **Trilha Estratégica e Monitoria** da sua respectiva área/concurso alvo. A Trilha Estratégica é elaborada pela nossa equipe do **Coaching**. Ela irá te indicar qual é



exatamente o **melhor caminho** a ser seguido em seus estudos e vai te ajudar a **responder as seguintes perguntas**:

- Qual a melhor ordem para estudar as aulas? Quais são os assuntos mais importantes?
- Qual a melhor ordem de estudo das diferentes matérias? Por onde eu começo?
- “*Estou sem tempo e o concurso está próximo!*” Posso estudar apenas algumas partes do curso? O que priorizar?
- O que fazer a cada sessão de estudo? Quais assuntos revisar e quando devo revisá-los?
- A quais questões deve ser dada prioridade? Quais simulados devo resolver?
- Quais são os trechos mais importantes da legislação?

3) Procure, nas instruções iniciais da “Monitoria”, pelo *Link* da nossa “**Comunidade de Alunos**” no Telegram da sua área / concurso alvo. Essa comunidade é **exclusiva** para os nossos assinantes e será utilizada para orientá-los melhor sobre a utilização da nossa Trilha Estratégica. As melhores dúvidas apresentadas nas transmissões da “**Monitoria**” também serão respondidas na nossa **Comunidade de Alunos** do Telegram.

(*) O Telegram foi escolhido por ser a única plataforma que preserva a intimidade dos assinantes e que, além disso, tem recursos tecnológicos compatíveis com os objetivos da nossa Comunidade de Alunos.

Vamos lá! ;-)



Amigos, antes de começar, é importante destacar **que a lei 14.599/23** trocou em vários dispositivos a palavra **acidente por sinistro** ou **acidentado por sinistrado**. Ok?

Vamos lá!

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Vamos começar do início: de onde vem a previsão da Legislação de Trânsito? Como não poderia deixar de ser, da nossa Constituição Federal:

Art. 22. Compete **privativamente** à União legislar sobre:

XI - trânsito e transporte;

Assim sendo, foi editada, em 1997, a Lei nº 9.503/97, o nosso Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Importante salientar que ainda que a norma seja uma lei federal, ela **possui caráter nacional**, ou seja, todos os entes da federação estão sujeitos à matéria em questão. **Não pode** o estado “X” ou o município “Y” editar seu próprio Código de Trânsito, ok?

O nome Código de Trânsito Brasileiro efetivamente não demonstra a abrangência da norma. Digo isto pelo seguinte: o CTB regula o trânsito aéreo? E o marítimo? Não!

Temos a resposta no art. 1º da lei:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas **vias terrestres** do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

Percebeu o destaque em “vias terrestres”? Assim, não há nada regulamentado sobre o trânsito que venha ocorrer no ar ou sobre a água. E isso até já caiu em prova:



(CESPE – DETRAN/DF – Auxiliar de Trânsito/adaptada) O Código de Trânsito Brasileiro aplica-se aos transportes marítimo e aéreo.



Comentários: Acabamos de ver que o caput do art. 1º restringe a incidência da norma apenas às vias terrestres. A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

Mas do referido *caput* existem outros pontos a serem destacados:

“Art. 1º O **trânsito de qualquer natureza** nas vias terrestres do território nacional, **abertas à circulação**, rege-se por este Código.”

Para a expressão “**território nacional**”, não são necessários mais esclarecimentos, apenas vale a menção para enfatizar.

Já para “**vias abertas à circulação**”, cabem algumas informações. Perceba que o CTB não se aplica a todas as vias terrestres nacionais, mas apenas àquelas “**abertas à circulação**”. Em outras palavras: a regra (pois veremos exceções no futuro) é que o CTB não é aplicado em propriedades particulares, pois esta área pode ser “fechada” por seu proprietário. E o que seria esse “trânsito de qualquer natureza”? Está na norma:

“Art. 1º (...) § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.”



(Fig. 1 – trânsito pessoas e veículos)

Assim, trânsito não significa apenas automóveis (fig. 1) transitando nas vias, ok?

Agora cabe mais um detalhe: se você recorrer ao seu CTB, verá que ele possui **dois anexos**. O Anexo I traz “**Conceitos e Definições**”. É como se fosse um glossário, com diversas expressões que serão recorrentes no nosso estudo. Tanto que este anexo já será assunto da nossa próxima aula, tendo em vista que facilitará em muito nosso aprendizado. Vamos a alguns exemplos de como o Anexo I pode nos ajudar. Apareceram algumas expressões novas ao final do § 1º acima, não foi? Vamos às definições do referido **Anexo I**:



PARADA - **imobilização** do veículo com a finalidade e pelo tempo **estritamente necessário** para efetuar **embarque ou desembarque** de passageiros.

ESTACIONAMENTO - **imobilização** de veículos por **tempo superior** ao necessário para **embarque ou desembarque** de passageiros.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA - **imobilização** do veículo, pelo **tempo estritamente necessário** ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.



(CONSULPAM - Agente de Trânsito - adaptada) Julgue as assertivas abaixo segundo as disposições da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Comentários: Isso mesmo! Segundo o § 1º do art. 1º, "considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga". A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(FUNCERN - Motorista (CP Trairí)/2018) O Código de Trânsito Brasileiro define trânsito como sendo:

- a) o conhecimento dos direitos e deveres que devem ser cumpridos e exercidos para que a vida em sociedade seja possível por meio da utilização das vias por pessoas, veículos e animais.
- b) a movimentação de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.
- c) a movimentação de veículos, pessoas e animais de forma segura a todos os usuários das vias, alertando o motorista sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e a dos demais usuários da via.
- d) a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Comentários: A **alternativa D** é a correta e gabarito da questão.

Literalidade! Agora ficou bem fácil. Não esqueçam que a utilização é por: "pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos". É importante, também, não confundirem os conceitos de parada e estacionamento. Se a banca colocar tempo será estacionamento. Como assim professor? Normalmente gostam de mencionar



que “o motorista estava 5 min, 10 min, etc...esperando alguém”. Isso caracteriza estacionamento, mesmo que ele esteja dentro do veículo. Ok?

Vamos prosseguir:

“Art. 1º (...) § 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, **adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.**”

Em aula futura, estudaremos o **Sistema Nacional de Trânsito - SNT**. Basicamente, é o conjunto de órgãos e entidades que atuam no trânsito no país. Assim, fazem parte os DETRANs, o DNIT, a PRF, entre outros. O que deve ser enfatizado no momento é que **é dever** de todos estes órgãos garantir um **trânsito seguro**, no âmbito de suas competências, pois isto é um **direito de todos**.

Agora veremos um dispositivo que versa sobre a **responsabilidade civil na Administração Pública**, mas obviamente, no âmbito do trânsito:

“Art. 1º (...) § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, **objetivamente**, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.”

O mais importante deste dispositivo é o que foi destacado por nós: no trânsito, a **responsabilidade** dos órgãos e entidades em virtude de danos causados aos cidadãos é **objetiva. Não é subjetiva. Não importa se foi por ação, omissão ou erro na execução** de suas atividades.

Assim, se ocorrer um acidente devido a uma sinalização equivocada em uma via, os envolvidos podem acionar o estado para terem ressarcidos seus prejuízos.



Mas lembramos, do Direito Administrativo, que a indenização a ser paga pelos órgãos e entidades causadores do dano **somente é exigível com a prova de três elementos**:

- que houve ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro
- que este ato tenha provocado um dano específico e anormal. Específico porque não atingiu a todos. Anormal porque não deveria ocorrer nas situações habituais do cotidiano.
- que haja um nexo de causalidade entre o serviço prestado pela administração e o dano ocorrido

Desta forma, os danos provenientes de caso fortuito ou força maior – como os decorrentes de um raio, por exemplo – não são indenizáveis.





(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal) Os órgãos e entidades componentes do SNT respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Comentários: É pura cópia do § 3º do art. 1º do CTB. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação) Considere a seguinte situação hipotética: Em duas vias que, em determinado ponto, formam um cruzamento, a sinalização encontrava-se totalmente encoberta por vegetação densa e alta às suas margens. Por isso, dois condutores tiveram seus veículos envolvidos em acidente de trânsito no referido cruzamento, do qual restou comprovada, por um lado, a inexistência de culpa subjetiva dos condutores e, por outro lado, a impossibilidade de esses visualizarem a sinalização de preferencial de uma via sobre a outra. Nessa situação, a administração pública, em decorrência de preceito constitucional que adotou a responsabilidade objetiva do Estado, responderá pela obrigação de restituir os eventuais danos sofridos pelos condutores.

Comentários: Veremos, em aula futura, que a responsabilidade de sinalizar uma via cabe ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a mesma. Se este órgão, por meio de uma ação, omissão ou erro de execução, causa um dano a um usuário, poderá ser responsabilizado. Vimos, inclusive, que responderá objetivamente. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(UECE - Analista de Trânsito e Transporte (DETRAN CE)/Administração/2018) Atente à seguinte proposição: “Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”. Considerando a proposição acima, é correto afirmar que

- a) é falsa, pois a responsabilidade referida é subjetiva, necessitando da comprovação de culpa.
- b) é verdadeira, pois a responsabilidade referida é subjetiva, não necessitando da comprovação de culpa.
- c) é falsa, pois a responsabilidade referida é objetiva, necessitando da comprovação de culpa.
- d) é verdadeira, pois a responsabilidade referida é objetiva, não necessitando da comprovação de culpa.

Comentários: Vejamos novamente!



“Art. 1º (...) § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.” A **alternativa D** é a correta e gabarito da questão.

(IADES - Controlador de Serviços Públicos (ARCON PA)/2022) Quanto à responsabilidade civil dos órgãos e das entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, no âmbito das respectivas competências, o Código de Trânsito Brasileiro acolhe a teoria da

- a) responsabilidade objetiva, desde que quites os débitos constantes do prontuário do condutor.
- b) responsabilidade subjetiva.
- c) responsabilidade subjetiva, desde que quites os débitos constantes do prontuário do veículo.
- d) irresponsabilidade.
- e) responsabilidade objetiva.

Comentários: Perceba que a banca traz a responsabilidade na letra “A”, mas condiciona! Cuidado, não existe isso! A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

Prosseguindo. O último parágrafo do art. 1º diz o seguinte:

“Art. 1º (...) § 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão **prioridade em suas ações à defesa da vida**, nela incluída a **preservação da saúde e do meio-ambiente.**”



Ações dos órgãos que compõem o STN



As questões que envolvem este dispositivo são puramente literais, como o exemplo a seguir.





(UPE/IAUPE – Prefeitura de Recife/PE – Guarda Municipal) Assinale a afirmativa correta.

- A) Os órgãos e as entidades de trânsito, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, darão prioridade, em suas ações, à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.
- B) Os órgãos e as entidades de trânsito, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, darão prioridade, em suas ações, à preservação da saúde.
- C) Os órgãos e as entidades de trânsito, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, darão prioridade, em suas ações, à defesa do meio ambiente.
- D) Os órgãos e as entidades de trânsito, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, darão prioridade, em suas ações, à defesa do trânsito seguro.
- E) Os órgãos e as entidades de trânsito, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, darão prioridade, em suas ações, à manutenção, apenas, de programas que garantam a segurança do trânsito.

Comentários: Como podemos observar, a questão é do tipo “copiou e colou” o que está expresso no CTB. A **alternativa A** é a correta e gabarito da questão.

(VUNESP - DETRAN-SP - Oficial de Trânsito) Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, nos termos do art. 1.º, § 5.º do C.T.B., dão

- A) prioridade em suas ações à defesa da vida, à preservação da saúde e do meio ambiente.
- B) prioridade em suas ações à defesa da vida, à segurança, à preservação da saúde e do meio ambiente.
- C) preferência em suas ações à defesa da vida, à segurança e à preservação do meio ambiente.
- D) preferência em suas ações à defesa da vida, à segurança, à preservação da saúde e do meio ambiente.
- E) preferência em suas ações à defesa da vida, à segurança, à circulação, à preservação da saúde e do meio ambiente.

Comentários: Vimos que os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente. A **alternativa A** é a correta e gabarito da questão.

O CTB estabelece, em seu **art. 2º**, o que **são vias terrestres, urbanas e rurais**. Vejamos a esquematização abaixo:





Vias terrestres,
urbanas e rurais
(art. 2º)

- as ruas
- as avenidas
- os logradouros
- os caminhos
- as passagens
- as estradas
- as rodovias
- as praias abertas à circulação pública
- as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas
- as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo

	Mantidas pelo poder público
	Mantidas por particulares

Exemplo a respeito do último dispositivo acima são os estacionamentos dos **shopping centers**. Antes, o CTB não era aplicado ali, por se tratar de propriedade privada. Agora há uma previsão legal!

Em todos os casos, estas vias terão seu uso **regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas** de acordo com as **peculiaridades locais e as circunstâncias especiais**. Chamo a atenção de vocês, pois em várias provas eu percebi que as bancas gostam de mencionar que é do DETRAN e não é! Vai depender qual órgão do STB tem a circunscrição sobre a via. Ok?



(2022 - DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO AMAZONAS – IBFC) As vias terrestres, consideradas no Código Nacional de Trânsito, tem seu uso regulamentado de acordo com as peculiaridades locais e circunstâncias especiais. Não são consideradas como vias terrestres, os seguintes locais:

- A) praias abertas à circulação pública
- B) vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas
- C) vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo
- D) praias fechadas à circulação pública



Comentários:

As vias terrestres, consideradas no Código Nacional de Trânsito, tem seu uso regulamentado de acordo com as peculiaridades locais e circunstâncias especiais. Não são consideradas como vias terrestres, os seguintes locais praias fechadas à circulação pública:

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015). **A alternativa D** é a correta e gabarito da questão.

(2022 - DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO AMAZONAS – IBFC) Tomando-se como referência as disposições contidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), assinale a alternativa incorreta.

- A) Os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, subjetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro
- B) São consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo
- C) O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito
- D) São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais

Comentários:

A questão exigiu conhecimento do Código de trânsito brasileiro, mais especificamente do capítulo das disposições preliminares.

A única alternativa incorreta, de acordo com o CTB, é a letra A, visto que os órgãos do SNT responderão OBJETIVAMENTE pelos danos causados. Vejamos:



Art. 1º § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

As demais alternativas estão em conformidade com o CTB. Observe:

Art. 1º § 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. **A alternativa A** é a correta e gabarito da questão.

(2019 - NUCEPE - Prefeitura de Teresina - PI - Guarda Civil Municipal) Em relação às disposições preliminares do Código de Trânsito Brasileiro, marque a alternativa INCORRETA.

A) Para os efeitos do referido Código, não são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.

B) Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

C) O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

D) Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

E) As disposições do Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Comentários: O item “A” está errado, pois a banca menciona que “não são consideradas vias terrestres”. Um grande erro, pois estudamos que são sim. As demais opções estão de acordo com nosso estudo.



“Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.” A **alternativa A** é a correta e gabarito da questão.

Neste início de estudo, é sempre bom recorrer ao já citado Anexo I, que possui definições úteis. Vejamos:

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a **pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central**.

E todas essas novas expressões também possuem definições:

PISTA - parte da via **normalmente** utilizada para a **circulação de veículos**, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

CALÇADA - parte da via, **normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos**, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

Meus caros, aqui um pequeno detalhe, a "**não destinação à circulação de veículos**" não impede que esse possa atravessá-la, quando necessário, pois não estará em circulação. Por exemplo, local de entrada e saída de veículos.

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, **em caso de emergência**, e à circulação de **pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim**.

ILHA - **obstáculo físico**, colocado na pista de rolamento, destinado à **ordenação dos fluxos** de trânsito **em uma interseção**.

CANTEIRO CENTRAL - **obstáculo físico** construído como **separador de duas pistas de rolamento**, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

Já que acabamos de ver algumas definições, vejam como isso pode ser cobrado.



(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação) Entre os principais conceitos adotados para efeito da legislação e para a atividade de fiscalização e policiamento de trânsito, os termos **via** e **pista** se equivalem: representam a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, incluindo ilhas e canteiros centrais.

Comentários: Acabamos de ver que cada expressão possui um conceito distinto. A pista, inclusive, é parte da via. A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

Tudo o que veremos neste curso, referente ao CTB, têm aplicação bem ampla. Em outras palavras:

“Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a **qualquer veículo**, bem como aos proprietários, condutores dos veículos **nacionais** ou **estrangeiros** e às pessoas nele expressamente mencionadas.”

Ou seja, as normas valem, inclusive, **para os estrangeiros** que estejam transitando no território nacional.



(CESPE – DETRAN/DF – Agente de Trânsito) Se um agente de trânsito identificar que um automóvel de representação diplomática trafega à noite com os faróis apagados, ele poderá autuar o condutor, independentemente da nacionalidade deste.

Comentários: Para resolver a questão, devemos saber que realmente é **infração de trânsito trafegar à noite com os faróis apagados**:

“Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:

I - deixar de manter acesa a luz baixa:

a) durante a noite;

Infração - média;

Penalidade - multa.”

Com esta informação, o agente pode ou não fazer a autuação de trânsito? Claro que sim, com base no art. 3º, que acabamos de conhecer. Mesmo que o condutor fosse um diplomata, ele poderia ser autuado. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.





Observação: veremos, no futuro, que se um agente de trânsito presenciar uma infração, ele deve lavar o auto. Isto não é discricionário. É vinculado, obrigatório. Mas a questão acima mencionou “ele poderá autuar o condutor”. Professor, então não está errado? Não deveria estar escrito “deverá”, para estar certo? Pessoal, o gabarito definitivo foi CERTO, e concordamos com isso. Pelo seguinte motivo: ele pode autuar? Sim, claro que pode. Até mais do que isso, ele deve. Mas se respondêssemos a esta questão como ERRADA por este motivo, estaríamos falando, em outras palavras, que o agente “não poderá autuar o condutor”, o que é absurdo. Assim, se está escrito “pode”, a questão está correta. Se estivesse escrito “deve”, também estaria.

Vamos a uma questão de “revisão” sobre o que falamos até agora.



(FUNRIO – DPRF – Policial Rodoviário Federal) O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se pelo Código de Trânsito Brasileiro instituído pela lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Assim, é correto afirmar que:

- A) O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Estadual de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.
- B) Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, sendo necessária a comprovação de culpa, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
- C) Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, não incluindo neste caso a preservação da saúde e do meio-ambiente.
- D) Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- E) As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ressalvados os veículos estrangeiros e as pessoas nele expressamente mencionadas.



Comentários: Toda esta questão foi elaborada na base do “CTRL + C” e “CTRL + V”, com o examinador alterando apenas algumas expressões para tornar quatro itens errados. Percebe-se que a leitura reiterada do texto do CTB é de grande valia. Então vamos identificar os erros.

Item A: incorreto. A banca alterou “Sistema Nacional de Trânsito” para “Sistema Estadual de Trânsito”, expressão esta que nem existe no CTB. Art. 1º, § 2º.

Item B: incorreto. O erro ficou por conta da inclusão da expressão “sendo necessária a comprovação de culpa”. A responsabilidade civil da Administração no trânsito é objetiva, ou seja, não é necessário que o agente tenha agido com dolo ou culpa para que o Estado indenize. Isto é irrelevante. A questão envolve conhecimentos de Direito Administrativo e também o art. 1º, § 3º, do CTB.

Item C: incorreto. O erro ficou por conta do “não incluindo neste caso”. O correto seria “nela incluída”. Art. 1º, § 5º.

Item D: correto. É o gabarito. Cópia do art. 1º, § 1º. Não mudou nada.

Item E: incorreto. Os “veículos estrangeiros e as pessoas nele expressamente mencionadas” não estão ressalvados da aplicação das disposições do CTB. Estão incluídos. Esta exceção não existe. Art. 3º. A **alternativa D** é a correta e gabarito da questão.

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Agora, aprofundaremos nosso estudo no assunto VIAS. Em um primeiro momento, podemos dividir as vias em dois grupos:

- **vias terrestres mantidas pelo Poder Público**
- **vias terrestres mantidas por particulares**

Para as vias mantidas pelo Poder Público, o próprio CTB apresentou uma classificação. Existem vias **rurais e vias urbanas**.

VIAS RURAIS

São somente duas:

RODOVIAS – são vias rurais pavimentadas (*asfaltadas*)

ESTRADAS – são vias rurais não pavimentadas (*não asfaltadas*)

Assim, o que diferencia as vias rurais é puramente a existência ou não de pavimento, asfalto, concreto, ou algo do tipo.



VIAS URBANAS

O CTB apresenta quatro classificações. Mas antes, vamos a duas definições que nos ajudarão:

INTERSEÇÃO - todo **cruzamento** em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das **vias urbanas ou rurais** e que com elas se limita. Por exemplo: o quarteirão da sua casa.

Essas expressões aparecem nas definições **das vias urbanas**:

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, **sem acessibilidade direta** aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

São vias sem cruzamento e sem semáforo. Um exemplo no Rio de Janeiro seria a Avenida Brasil ou a Linha Vermelha. Aqui em Brasília, poderíamos citar o “Eixão”, que cruza toda a cidade sem nenhum cruzamento ou sinal de trânsito.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, **com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais**, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Aqui, a expressão que você deve lembrar é “possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade”. São vias com semáforo e interseções, mas que possibilitam o trânsito entre as regiões, ou seja, ligam bairros distintos.

VIA COLETORA - aquela destinada a **coletar e distribuir o trânsito** que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, **possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade**.

Também possuem semáforo e cruzamentos, porém, “possibilitam o trânsito dentro das regiões da cidade”. Ou seja, ficam restritas a uma única região, um único bairro.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Estas possuem cruzamentos, mas não possuem sinais de trânsito. São ruas pequenas, de pouco movimento. Em geral, são as ruas residenciais de um bairro.

Pessoal, com o intuito de gravarmos esses tipos de vias, vamos a um processo de memorização! Quanto às **vias rurais** fica mais tranquilo, pois só temos duas. Fiquem atentos nesses dois mnemônicos simples, ajudará vocês:



- ✓ Rodovias
- ✓ Estradas



Quanto às **vias urbanas**, temos:

- ✓ Trânsito rápido
- ✓ Arteriais
- ✓ Coletoras
- ✓ Locais



Essas classificações que acabamos de ver são importantíssimas. Em toda prova que exige Legislação de Trânsito elas são cobradas. Assim, devemos ter na ponta da língua as diferenças entre as vias. As rurais, que são apenas duas, fica fácil. Só lembrar se possuem pavimento ou não. Quanto às vias urbanas, o primeiro critério é avaliar se possuem semáforo e cruzamento. Existem duas classificações que possuem ambas características (vias arteriais e coletoras), então avançamos para o que as diferencia: a questão de ligarem regiões ou estarem restritas a uma única região.

Segue um quadro-resumo:



Tipo de via urbana	Há semáforo?	Há cruzamento?	Observação
Via de trânsito rápido	NÃO	NÃO	
Arterial	SIM	SIM	Liga bairros (regiões)
Coletora	SIM	SIM	Está dentro de um bairro (região)
Local	NÃO	SIM	





(VUNESP - Motorista (CM Tatuí)/2019) De acordo com o Anexo I do CTB, uma via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade, é denominada via

- a) de trânsito rápido.
- b) arterial.
- c) coletora.
- d) local.
- e) rural.

Comentários: Vamos recorrer ao Anexo I?

“VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.” A **alternativa B** é a correta e gabarito da questão.

(FCC – TRT da 6ª Região – Técnico Judiciário – Segurança e Transporte) Via caracterizado por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível é caracterizada como:

- a) via arterial.
- b) via de trânsito rápido.
- c) estrada.
- d) via local.
- e) passarela.

Comentários: Vamos recorrer, novamente, ao Anexo I?

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.



Cópia! As expressões que mais devem chamar sua atenção são “trânsito livre”, “sem cruzamento”, “sem pedestres atravessando” e “sem acesso direto aos lotes lindeiros”. Todas são características das vias de trânsito rápido. A **alternativa B** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – Corpo de Bombeiros da Polícia Militar/DF) As rodovias que cruzam o perímetro urbano do Distrito Federal são consideradas vias urbanas, para fins de aplicação da legislação de trânsito.

Comentários: Rodovia é via rural pavimentada. Esta é a definição constante do Anexo I do CTB, não importando se a mesma cruza ou não perímetro urbano. A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

Agora, conheceremos as vias terrestres **mantidas por particulares**. Aqui fica bem fácil, pois só existem dois tipos:

- ✓ as vias internas **pertencentes aos condomínios** constituídos por unidades autônomas; e
- ✓ as vias e áreas de **estacionamento de estabelecimentos privados** de uso coletivo.

Assim, conseguimos elencar a “**área de atuação**” do CTB, ou seja, onde ele é aplicado: **nas vias mantidas pelo Poder Público** (aquelas abertas à circulação: as vias rurais, urbanas, os caminhos, passagens, praias abertas à circulação, etc.) e **nas vias mantidas por particulares** (as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo).

Saiba que a informação acima vale para a parte administrativa do CTB (por exemplo, onde um condutor pode ser multado). No futuro veremos que o Código possui uma parte penal, que versa sobre os crimes de trânsito. Neste tópico, a regra de territorialidade será outra.



(2015 - UFMT - DETRAN-MT - adaptada) De acordo com a Lei N.º 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), julgue os itens. As praias privadas não são consideradas vias terrestres.

Comentários: Segundo o P.U no art. 2º do CTB, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal) O operador de um trator de esteiras utilizado exclusivamente na derrubada de árvores de grande porte em uma mata densa localizada em terras particulares não



necessita estar habilitado junto ao órgão executivo de trânsito competente, em uma das diferentes categorias de condutores de veículos automotores, para efeito de realizar esse trabalho.

Comentários: E aí? Certo ou errado? Pense e responda antes de ler os comentários.

Ainda que não tenhamos chegado neste assunto no nosso curso, sabemos que para conduzir veículos automotores em vias públicas precisamos de habilitação específica. Mas a questão fala em “terras particulares”. Assim, acabamos de ver que o CTB não é aplicado neste caso. Ou seja, realmente não é necessária habilitação junto ao DETRAN. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação - 2022) Considere a seguinte situação hipotética. À margem de uma rodovia federal, no pátio do estacionamento de área privada de uso comum de um posto de combustíveis e de um centro comercial, ocorreu um acidente que envolveu veículos automotores, exatamente no instante em que por ali passava uma viatura com uma equipe de PRFs. Nessa situação, apesar de os PRFs serem investidos do poder de polícia, a eles não competirá confeccionar o boletim de ocorrência do acidente em face da natureza da área.

Comentários: Item errado, devido à mudança do CTB que entrou em vigor no início de 2016. É área particular? Sim! Então não se aplicava o CTB. Porém, agora, a norma é aplicada “nas vias e áreas de estacionamento de **estabelecimentos privados de uso coletivo**” Assim, no pátio de um posto de gasolina valem as normas do Código de Trânsito, razão pela qual deve a PRF cumprir suas funções normalmente. A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – Sargentos Combatentes da Polícia Militar/DF) O tráfego de veículos em uma via interna de um condomínio constituído por unidades autônomas é regulamentado pelas normas regimentais do próprio condomínio, por tratar-se de propriedade privada.

Comentários: Vimos que estas vias são as únicas mantidas por particulares que estão sujeitas às normas do CTB. Assim, o tráfego de veículos (ou trânsito de veículos) nestes locais é sim regido pela Lei nº 9.503/97, e não pelas normas do condomínio, como mencionado. A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

LIMITES DE VELOCIDADE NAS VIAS TERRESTRES

Este é outro assunto que tem que “estar no sangue” do candidato. Digo isso por dois motivos: toda prova aborda o tópico e **tivemos alterações trazidas pela Lei 13.281/16**. Então vamos em frente.

“Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.”

A pergunta é: quem é que estabelece, por meio da sinalização, a velocidade máxima da via?



Não esqueçam, é o **órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via**. É exatamente esta expressão que você deve guardar. Com essas palavras e tudo. Mas como exemplo, para que você visualize, pode ser o DETRAN, o DNIT etc.

Mas professor, e se não existir placa de sinalização da velocidade máxima? (isso quase não ocorre no nosso país)

Aí o próprio CTB estabeleceu limites:

“Art. 61. § 1º Onde **não existir sinalização** regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas **vias urbanas**:

- a) **80 km/h**, nas vias de **trânsito rápido**
- b) **60 km/h**, nas vias **arteriais**
- c) **40 km/h**, nas vias **coletoras**
- d) **30 km/h**, nas vias **locais**

II - nas **vias rurais**:

a) nas **rodovias de pista dupla**:

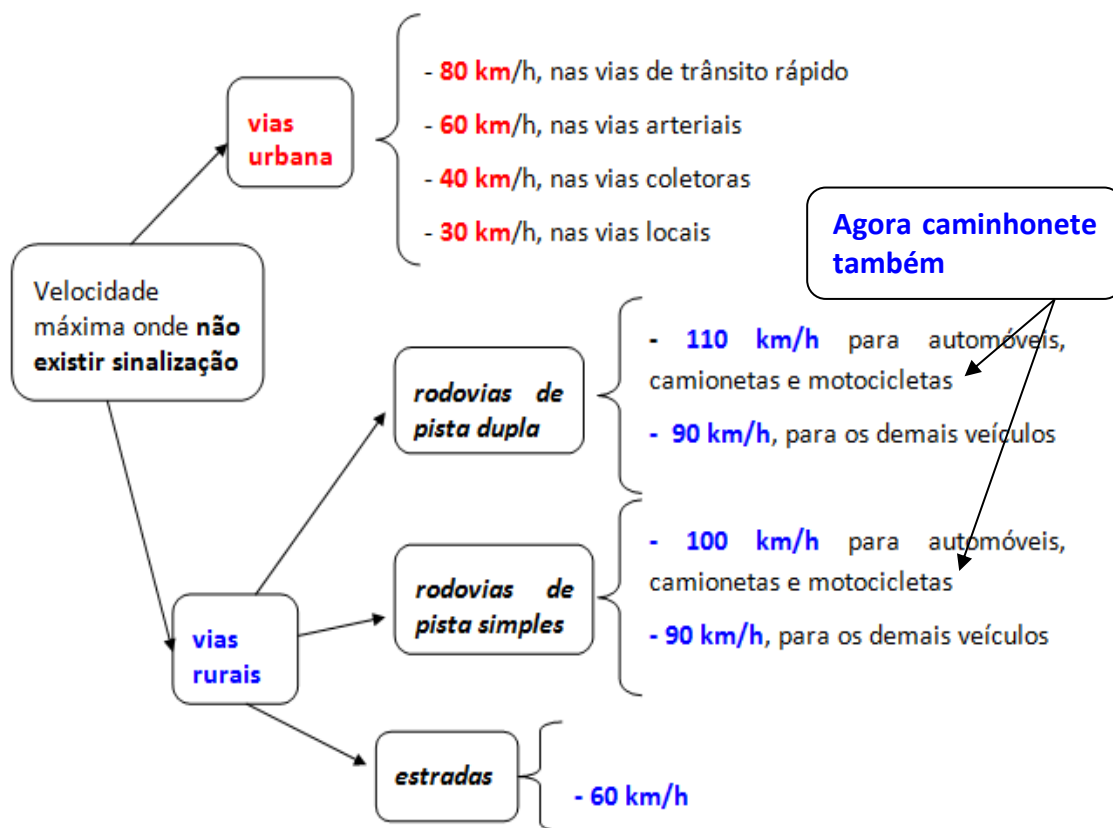
- 1) **110 km/h** para automóveis, camionetas, motocicletas e **caminhonetes (lei 14.440/22)**
- 2) **90 km/h**, para os demais veículos

b) nas **rodovias de pista simples**:

- 1) **100 km/h** para automóveis, camionetas, motocicletas e **caminhonetes (lei 14.440/22)**
- 2) **90 km/h**, para os demais veículos

c) nas estradas, **60 km/h**”





* caminhonetes agora 110 km/h ou 100 km/h (lei 14.440/22)



Vamos a algumas observações (você deve **decorar** esses limites):

- nas vias urbanas, a velocidade varia de acordo com a via
- as rodovias (vias rurais) são as únicas vias onde a velocidade varia de acordo com o veículo
- nas estradas (vias rurais), a velocidade é a mesma para qualquer veículo

E vamos aos termos novos que apareceram:

CAMIONETA - **veículo misto** destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

Como exemplos, temos a Ecosport e Sportage, abaixo ilustrados:





Cuidado para não confundir CAMIONETA com outra palavra parecida:

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até 3.500 kg.

Aqui temos como exemplos a L200 e a S10:



Por que é tão importante essa diferenciação neste momento? Pelo seguinte motivo: qual a velocidade máxima em uma rodovia que não possui sinalização para uma camioneta? E para uma caminhonete?

Bem, para as camionetas, está expresso: **110 km/h ou 100 km/h** – dependendo da pista. E as caminhonetes, agora, também fazem parte conforme lei 14.440/22.

E ainda tivemos as seguintes expressões novas:

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para **mais de vinte passageiros**, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.



MICRO-ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para **até vinte passageiros**.



PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da **tara mais a lotação**.

TARA - **peso próprio do veículo**, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e **do fluido de arrefecimento**, expresso em quilogramas.

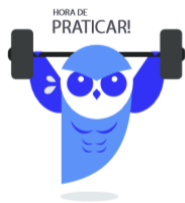
LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, **expressa em quilogramas para os veículos de carga**, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

Após tantas definições, vamos voltar ao assunto principal: **velocidades**.

Saiba que quem decide a velocidade na via é o **órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição** sobre a mesma. Assim sendo **podem ser regulamentadas, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores a estas que acabamos de ver**.

Como esse tópico sobre velocidades é de extrema importância, agora seremos um pouco repetitivos nos exercícios.





(CEBRASPE (CESPE) - Policial Rodoviário Federal/2019) Com relação à sinalização de trânsito, julgue o item subsequente. Nas rodovias de pista dupla localizadas em vias rurais, a velocidade máxima permitida para automóveis, camionetas e motocicletas será a mesma.

Comentários: Exatamente! 110 km/h. E para os demais veículos 90 km/h. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(INAZ do Pará - Motorista (CORE SP)/2019) A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio da sinalização de regulamentação; porém, na ausência desta, o condutor transitando na via de trânsito rápido deve manter a velocidade máxima permitida de:

- a) 60 Km/h.
- b) 110 Km/h.
- c) 100 km/h.
- d) 80 km/h.
- e) 90 km/h.

Comentários: A **alternativa D** é a correta e gabarito da questão.

Lembraram do TR.A.CO.LO?

TRânsito Rápido – 80 km/h

Arterial – 60 km/h

COletora – 40 km/h

LOcal – 30 km/h

(IAUPE - Condutor de Veículo de Urgência (Pref Petrolina)/2019) O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) classifica as vias abertas à circulação em vias urbanas e vias rurais. O CTB determina que a velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização. Nos casos em que não houver sinalização regulamentadora, o CTB determina a velocidade máxima permitida para as vias.



Assinale a alternativa que NÃO está de acordo com o CTB.

- a) 80 km/h para via rural tipo estrada
- b) 80 km/h para via urbana de trânsito rápido
- c) 60 km/h para via urbana arterial
- d) 40 km/h para via urbana coletora
- e) 30 km/h para via urbana local

Comentários: Bem tranquila essa. Estrada que é uma via não pavimentada a velocidade máxima será de 60 km/h, quando não for sinalizada. A **alternativa A** é a correta e gabarito da questão.

(VUNESP - Motorista (CM Tatuí)/2019) Um condutor que estiver conduzindo um caminhão trucado, trafegando por uma rodovia de pista simples não sinalizada com placa de velocidade máxima permitida, não poderá ultrapassar a velocidade máxima de

- a) 50 km/h.
- b) 60 km/h.
- c) 70 km/h.
- d) 80 km/h.
- e) 90 km/k.

Comentários: Tanto nas rodovias de pistas simples ou duplas vai entrar na regra do “demais veículos”. Ou seja, 90 km/h. A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

(2016 - Prefeitura do Rio de Janeiro - RJ - Prefeitura de Rio de Janeiro - RJ) De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito, a velocidade máxima permitida para uma via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito. Contudo, nas vias urbanas coletoras, onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

- A) 30 km/h
- B) 40 km/h
- C) 50 km/h
- D) 60 km/h



Comentários: A alternativa B é a correta e gabarito da questão.

Vimos que a classificação das vias urbanas é a seguinte:

- a) via de trânsito rápido (80 km/h)
- b) via arterial (60 km/h)
- c) via coletora (40 km/h)
- d) via local (30 km/h)

VIAS URBANAS - TR A CO LO - isto forma a palavra TRÁCOLO!

Para as vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1) 110 km/h, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (lei 14.440/22)
- 2) 90 km/h, os demais veículos

b) nas rodovias de pista simples:

- 1) 100 km/h, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (lei 14.440/22)
- 2) 90 km/h, os demais veículos

c) estradas (60 km/h).

VIAS RURAIS - R E - isto forma a palavra RE!

Assim, facilmente verificamos que a letra "B" está correta.

(2015 - CESPE - STJ - Analista Judiciário - Administrativa) Um servidor do STJ, ocupante do cargo de segurança, foi designado para conduzir veículo utilizado para o transporte de dez magistrados da sede em Brasília – DF para uma cidade X, distantes 500 km uma da outra, em uma rodovia. Considerando essa situação hipotética, julgue o item a seguir de acordo com os dispositivos do CTB. Nos trechos da rodovia em que inexistir sinalização regulamentando a velocidade máxima permitida, o condutor do veículo utilizado na viagem deverá observar os limites máximo de 90 km/h e mínimo de 45 km/h.

Comentários: Com mais de dez magistrados, mais o motorista! Provavelmente é um micro-ônibus. Vimos que a classificação das vias urbanas é a seguinte:

- a) via de trânsito rápido (80 km/h)



- b) via arterial (60 km/h)
- c) via coletora (40 km/h)
- d) via local (30 km/h)

VIAS URBANAS - TR A CO LO - isto forma a palavra TRÁCOLO!

Para as vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1) 110 km/h, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (lei 14.440/22)
- 2) 90 km/h, os demais veículos

b) nas rodovias de pista simples:

- 1) 100 km/h, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (lei 14.440/22)
- 2) 90 km/h, os demais veículos

c) estradas (60 km/h).

VIAS RURAIS - R E - isto forma a palavra RE!

Assim, facilmente verificamos o item está correto. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(FCC – TRF 4 – Técnico Segurança e Transporte) Quanto ao limite de velocidade, onde não houver sinalização regulamentadora, considere:

- I. 60 km/h nas estradas das vias rurais.
- II. 80 km/h nas vias arteriais das vias urbanas.
- III. 40 km/h nas vias locais das vias urbanas.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, é correto o que consta APENAS em

- (A) II.
- (B) I.
- (C) III.
- (D) I e II.



(E) II e III.

Comentários: A **alternativa B** é a correta e gabarito da questão.

Vimos que a classificação das vias urbanas é a seguinte:

- a) via de trânsito rápido (80 km/h)
- b) via arterial (60 km/h)
- c) via coletora (40 km/h)
- d) via local (30 km/h)

VIAS URBANAS - TR A CO LO - isto forma a palavra TRÁCOLO!

Para as vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1) 110 km/h, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (lei 14.440/22)
- 2) 90 km/h, os demais veículos

b) nas rodovias de pista simples:

- 1) 100 km/h, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (lei 14.440/22)
- 2) 90 km/h, os demais veículos

c) estradas (60 km/h).

VIAS RURAIS - R E - isto forma a palavra RE!

Assim, facilmente verificamos que o único item correto é o I.

(FCC – TRF 2 – Técnico Segurança e Transporte – 2002 - adaptada) Onde NÃO existir sinalização regulamentadora, as velocidades máximas permitidas para automóveis nas vias rurais são:

- (A) nas rodovias de pista dupla 100 km/h e nas estradas de 60 km/h.
- (B) nas rodovias de pista dupla 110 km/h e nas estradas de 60 km/h.
- (C) nas rodovias de pista dupla 110 km/h e nas estradas de 80 km/h.
- (D) nas rodovias de pista dupla 120 km/h e nas estradas de 80 km/h.



(E) nas rodovias de pista dupla 120 km/h e nas estradas de 90 km/h.

Comentários: A **alternativa B** é a correta e gabarito da questão.

Vejam os:

“a) nas rodovias de pista dupla:

1) 110 km/h, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (lei 14.440/22)

2) 90 km/h, os demais veículos

b) nas rodovias de pista simples:

1) 100 km/h, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (lei 14.440/22)

2) 90 km/h, os demais veículos

c) estradas (60 km/h).”

(FCC – TRT 6 – Técnico Segurança e Transporte – 2012) Em uma via urbana não sinalizada com placas de velocidade máxima permitida e caracterizada como via arterial, o motorista não poderá trafegar com velocidade superior à

(A) 20 km/h.

(B) 30 km/h.

(C) 60 km/h.

(D) 50 km/h.

(E) 40 km/h.

Comentários: Muito fácil. TRÁCOLO-80-60-40-30. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal) A velocidade máxima permitida para cada tipo de via, quando indicada por sinalização, poderá determinar velocidades superiores ou inferiores aos limites estabelecidos, de acordo com as suas características técnicas e as condições de trânsito.

Comentários: Item corretíssimo. Sabemos que cada via, urbana ou rural, tem sua velocidade máxima estabelecida pelo CTB quando não houver sinalização regulamentando. Mas vimos que o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via pode estabelecer limites superiores ou inferiores aos valores que conhecemos.



Basta que sinalize corretamente. Assim, é possível que tenhamos uma via de trânsito rápido com velocidade máxima estabelecida em 100 km/h, por exemplo. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – Corpo de Bombeiros da Polícia Militar/DF –2005) A velocidade máxima nas estradas do Distrito Federal é de 60 km/h, para quaisquer veículos, salvo se houver sinalização específica que indique velocidade máxima adversa.

Comentários: Em estradas não sinalizadas a velocidade máxima permitida realmente é de 60 km/h, independente do tipo de veículo. Mas como a questão bem citou, é possível que tenhamos velocidade máxima diferente disto. Basta que haja sinalização específica pelo órgão competente. Art. 61, § 1º, II, b, c/c § 2º. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2002) Considere as seguintes situações hipotéticas, envolvendo veículos, velocidades e vias desprovidas de sinalização regulamentadora de velocidade:

- I) trólebus (ônibus elétrico) transitando a 50 km/h em uma via local;
- II) motocicleta transitando a 80 km/h em via arterial;
- III) micro-ônibus transitando a 108 km/h em uma via de trânsito rápido;
- IV) ônibus transitando a 108 km/h em uma rodovia;
- V) caminhão transitando a 80 km/h em uma via arterial;
- VI) camioneta transitando a 95 km/h em uma estrada;
- VII) automóvel transitando a 100 km/h em uma estrada;
- VIII) caminhão transitando a 60 km/h em uma via coletora.

Com relação às situações descritas acima, julgue os itens a seguir, de acordo com o CTB.

O tipo de veículo que transita nas vias mencionadas nas situações I, II, III e V é irrelevante para efeito de definição da velocidade máxima permitida.

Comentários: Nas hipóteses temos: (I) via local, (II) via arterial, (III) via de trânsito rápido e (V) via arterial. A única via que tem velocidade máxima diferente para veículos de tipos distintos é a rodovia, que é via rural. Como a questão somente menciona vias urbanas, o tipo de veículo realmente não importa. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.



(CESPE – TRE/RS – Técnico Judiciário – Transporte – 2003 – Adaptada) Com referência aos limites de velocidade estabelecidos pelo CTB, julgue o item seguinte. Nas rodovias de pista dupla onde não houver sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: 110 km/h para automóveis e camionetas e 90 km/h para os demais veículos.

Comentários: Cuidado porque a questão possui uma pegadinha muito sutil. Na velocidade de 110 km/h, faltou incluir as motocicletas. E isto fez com que a questão ficasse incorreta, pois do jeito que está escrito, a velocidade máxima para as motocicletas estaria estabelecida em “90 km/h para os demais veículos”. A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

Já que falamos das velocidades máximas nas vias, podemos engatar no assunto velocidades mínimas a serem obedecidas nas vias:

“Art. 62. A velocidade mínima **não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida**, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.”

Resumindo: a velocidade mínima que um condutor pode estabelecer em seu veículo é igual a **METADE da velocidade máxima**.

Porém, existem duas exceções:

- ✓ condições operacionais de trânsito
- ✓ condições operacionais da via

Assim, se você estiver em um engarrafamento ou em uma via extremamente esburacada, não estará desobedecendo ao CTB se dirigir com velocidade inferior à metade da velocidade máxima.

Vamos à nossa última bateria de exercícios de hoje, para reforçar mais ainda.



(CESPE – DETRAN/PA – Procurador Autárquico – adaptada) Respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, em uma rodovia de pista dupla onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade mínima para motocicletas é de 55 quilômetros por hora.

Comentários: A velocidade máxima permitida para uma motocicleta em uma rodovia de pista dupla não sinalizada é de 110 km/h. **Assim sendo, sua velocidade mínima não poderá ser inferior a 55 km/h**, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via. Exatamente como exposto na questão. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.



(CESPE – TRE/RS – Técnico Judiciário – Transporte) Com o objetivo de não prejudicar o fluxo de trânsito, em nenhuma situação será permitido que se trafegue com velocidade mínima inferior à metade da velocidade máxima.

Comentários: Item incorreto. O erro da questão é possível de ser constatado com base no art. 62, que já vimos. Tal dispositivo prevê que esta norma de circulação pode ser desobedecida devido “às condições operacionais de trânsito” ou “da via”. Assim, a expressão “em nenhuma situação” prevista no enunciado da questão a tornou incorreta. A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

(FCC – TRT 2 – Técnico Segurança) Considere:

I. A velocidade mínima nas vias arteriais não poderá ser inferior a 40 km/h, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

II. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para automóveis nas estradas será de 80 km/h.

III. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias de trânsito rápido será de 80 km/h.

É correto o que consta em

(A) I e III, apenas.

(B) I e II, apenas.

(C) II e III, apenas.

(D) III, apenas.

(E) I, II e III.

Comentários: Item I: como a velocidade máxima para uma via arterial **não sinalizada** é de **60 km/h**, a velocidade mínima não pode ser inferior a **30 km/h**. Errado.

Item II: nas estradas não sinalizadas, a velocidade máxima é a mesma pra todo mundo: **60 km/h**. Errado também.

Item III: exatamente, para qualquer veículo. Correto. A **alternativa D** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2004 - adaptada) Considere a seguinte situação hipotética. Joana conduzia sua camioneta em uma rodovia de pista dupla com condições normais de circulação, em um trecho que não apresentava regulamentação de velocidade. Cuidadosa com a carga frágil que



transportava — louças de porcelana —, desenvolvia uma velocidade de 50 km/h. Nessa situação, Joana transgrediu o estabelecido no CTB.

Comentários: Para sabermos se Joana estava ou não respeitando os limites de velocidade, devemos conhecê-los. A via é uma rodovia de pista dupla (sem sinalização de velocidade), enquanto que o veículo é uma camioneta. Qual é a velocidade máxima? **110 km/h**. Então, qual é a velocidade mínima, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via? **55 km/h**. A questão informou que Joana trafegava a **50 km/h**. Mas ela estaria coberta por algum excludente, seja por causa do trânsito ou da via? Não. A questão enfatizou que a rodovia possuía “condições normais de circulação”. Ainda mencionou que a velocidade foi imposta devido à “carga frágil que transportava”. Ora, isso não é excludente previsto no CTB. Isso é problema do condutor. Deste modo, efetivamente Joana transgrediu o estabelecido no CTB. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(CESPE – DETRAN/PA – Motorista – 2006 – adaptada) Em uma rodovia de pista dupla onde não existir sinalização regulamentadora de velocidade máxima permitida,

- a) a velocidade mínima permitida para automóveis será de 60 km/h.
- b) a velocidade máxima para camionetas será de 110 km/h.
- c) a velocidade máxima para ônibus e micro-ônibus será de 80 km/h.
- d) a velocidade máxima para caminhões será de 80 km/h.

Comentários: A **alternativa B** é a correta e gabarito da questão.

Item A: incorreto. O certo seria **55 km/h**, tendo em vista que a velocidade máxima seria de **110 km/h**. Art. 61, § 1º, II, a, c/c art. 62.

Item B: **correto**. Exatamente o que prescreve o art. 61, § 1º, II, a.

Item C: incorreto. O correto seria **90 km/h**.

Item D: incorreto. O correto também seria **90 km/h**.

(CESPE – DETRAN/PA – Motorista – 2006 – Adaptada) De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, assinale a opção correta

- a) A velocidade máxima permitida nas rodovias é limitada em 80 km/h.
- b) Nas vias urbanas consideradas arteriais, será permitida a velocidade máxima de 40 km/h.
- c) As velocidades estabelecidas para as rodovias poderão ser alteradas quando existir sinalização no local.



d) A velocidade mínima nas rodovias não poderá ser inferior a 30% da velocidade máxima permitida.

Comentários: Item A: incorreto. Dependendo da espécie do veículo, a velocidade máxima pode ser de até **110 km/h**, se a via de pista dupla não sinalizada, de acordo com o art. 61, § 1º, II, a. E ainda poderia haver sinalização que permitisse velocidade superior. Art. 61, § 2º.

Item B: incorreto. A velocidade correta seria de **60 km/h**, conforme o art. 61, § 1º, I, b.

Item C: correto. De acordo com o § 2º do art. 61 do CTB, sempre que a sinalização permitir, as velocidades poderão ser superiores ou inferiores às estabelecidas para as vias não sinalizadas.

Item D: incorreto. O valor correto seria de 50%. Art. 62. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(FCC – TRF da 2ª Região – Técnico Judiciário – Segurança e Transporte – 2007) Considere as seguintes afirmativas:

I. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para ônibus nas rodovias será de 90 km/h.

II. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade mínima nas vias urbanas de trânsito rápido não poderá ser inferior a 40 km/h, respeitando as condições operacionais de trânsito e da via.

III. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para automóveis nas estradas será de 70 km/h.

É correto o que consta em:

a) I, apenas.

b) I e II, apenas.

c) I e III, apenas.

d) II e III, apenas.

e) I, II e III.

Comentários: Assunto sempre abordado em provas, não apresenta grandes dificuldades. O item I está correto, de acordo com o art. 61, II. O item II também está correto, mas exigiu um pouco mais de atenção do candidato, pois cobrou o conhecimento simultâneo de dois artigos do CTB: o art. 61, § 1º, I, a e o art. 62. Já o erro do item III está expresso no art. 61, § 1º, II, b, que nos diz que a velocidade máxima na situação apresentada seria de 60 km/h. A **alternativa B** é a correta e gabarito da questão.



(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2002) Considere a seguinte situação hipotética. Fernando conduzia um caminhão por uma rodovia federal com apenas uma faixa de rolamento em cada sentido e, devido à carga excessiva que fora posta no veículo, este não conseguia subir uma determinada ladeira a mais de 35 km/h, apesar de a estrada estar em perfeito estado de conservação e de haver ótimas condições tanto meteorológicas como de tráfego. Gabriel, que conduzia seu automóvel logo atrás do veículo de Fernando, mantinha a mesma velocidade do caminhão, pois a sinalização determinava que era proibido ultrapassar naquele trecho da estrada. Nessa situação, um agente de trânsito que identificasse essa ocorrência, mediante equipamentos idôneos de medição de velocidade, deveria autuar Fernando por desrespeito à velocidade mínima permitida na via, mas não deveria autuar Gabriel.

Comentários: Para o perfeito entendimento da questão, devemos nos lembrar de um dispositivo já visto e também do artigo que tipifica como infração de trânsito o ato de trafegar abaixo da velocidade mínima permitida, sem justificativa para tal. Vamos citá-los:

“Art. 62. A velocidade mínima **não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida**, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

(...)

Art. 219. Transitar com o veículo em **velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via**, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:
Infração - média;

Penalidade - multa.”

Vamos interpretar a questão. Fernando estava com um caminhão em uma rodovia. Devemos partir no princípio que não havia sinalização determinando velocidades diferentes das estabelecidas pelo CTB, já que a questão não mencionou nada. Assim, sua velocidade máxima seria de 90 km/h. Por conseguinte, sua velocidade mínima seria de 45 km/h. A questão informa que “apesar de a estrada (sic! Houve um erro técnico! Deveria estar escrito rodovia, mas vamos prosseguir) estar em perfeito estado de conservação e de haver ótimas condições tanto meteorológicas como de tráfego”. Assim, como Fernando estava a apenas 35 km/h – e o motivo disso é exclusivamente devido à carga excessiva – e retardando o trânsito (tanto que Gabriel também transitava na mesma velocidade, sem poder ultrapassá-lo), realmente deveria ser autuado com base no art. 219.

Mas e o caso de Gabriel? Também deveria ser punido? Não, pois estava coberto por uma excludente: as condições de tráfego. Para ser autuado, o condutor tem que estar abaixo da velocidade mínima, retardando o trânsito, a menos que as condições de tráfego não permitam (...). É o caso. Gabriel não estava mais rápido porque havia um outro veículo na sua frente com velocidade reduzida e a sinalização proibia a ultrapassagem. Ou seja, não havia nada a se fazer. Assim, ele não deveria ser autuado. A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(2015 – CESPE – MPU - Técnico do MPU - Segurança Institucional e Transporte) De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n.º 9.503/1997, e as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), julgue o item a seguir. Considerando a classificação dada pelo CTB às vias abertas à circulação



e aos respectivos limites de velocidade, a velocidade máxima em estradas desprovidas de sinalização regulamentadora é de 110 km/h para automóveis, de 90 km/h para ônibus e de 80 km/h para caminhões.

Comentários: Vamos revisar e ver a regra do art. 61, do CTB, novamente:

Vimos que a classificação das vias urbanas é a seguinte:

- a) via de trânsito rápido (**80 km/h**)
- b) via arterial (**60 km/h**)
- c) via coletora (**40 km/h**)
- d) via local (**30 km/h**)

VIAS URBANAS - TR A CO LO - isto forma a palavra **TRÁCOLO!**

Para as vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1) **110 km/h**, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (Lei 14.440/22)
- 2) **90 km/h**, os demais veículos

b) nas rodovias de pista simples:

- 1) **100 km/h**, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (Lei 14.440/22)
- 2) **90 km/h**, os demais veículos

c) estradas (**60 km/h**).

VIAS RURAIS - R E - isto forma a palavra **RE!** A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

(2024 - Inéditas - Estratégia Concursos) Julgue os itens com base no Código de Trânsito Brasileiro. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento, sendo que a operação de carga e/ou descarga só serão consideradas quando afetarem a circulação na via.

Comentários: Vimos esta regra no § 1º do art. 1º:

“art. 1º (...) § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.” A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.



(2024 - Inéditas - Estratégia Concursos) Julgue os itens com base no Código de Trânsito Brasileiro. Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, não incluindo neste caso a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Comentários: Vimos esta regra no § 5º do art. 1º:

“art. 1º (...) § 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.” A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

(2024 - Inéditas - Estratégia Concursos) Julgue os itens com base no Código de Trânsito Brasileiro. As disposições do Código de Trânsito Brasileiro são aplicáveis somente aos veículos automotores, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Comentários: Cuidado! São aplicáveis a qualquer veículo, não podemos restringir, pois temos como um exemplo, entre outros, os veículos elétricos.

Vimos esta regra no art. 3º: “art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.” A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

(2024 - Inéditas - Estratégia Concursos) Julgue os itens com base no Código de Trânsito Brasileiro. São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Comentários: Isso mesmo! Literalidade do art. 2º:

“Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.”

A **alternativa C** é a correta e gabarito da questão.

(2024 - Inéditas - Estratégia Concursos) Julgue os itens com base no Código de Trânsito Brasileiro. Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, subjetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.



Comentários: Objetivamente! Questão mais que batida, não vamos errar isso, meus amigos! Vejamos:

“art. 1º (...) § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, **objetivamente**, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.” A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.

(2024 - Inéditas - Estratégia Concursos) Julgue os itens com base no Código de Trânsito Brasileiro. João, assaltante de um banco, roubou uma camioneta para fugir da Polícia. Ao trafegar, pela rodovia de pista dupla, foi constatado pelo “radar” que ele passou a 108 km/h naquele ponto. Ao perceber que foi identificado por agentes, João roubou um micro-ônibus, para seguir a fuga, entretanto, ao entrar numa cidade pegou uma estrada, e foi constatado, ao bater com o veículo, que ele estava dirigindo a 78 km/h. Levando em consideração as regras de trânsito quanto à velocidade nas vias, fica evidente que João dirigiu dentro dos limites estabelecidos no CTB.

Comentários: Vimos que a classificação das vias urbanas é a seguinte:

- a) via de trânsito rápido (**80 km/h**)
- b) via arterial (**60 km/h**)
- c) via coletora (**40 km/h**)
- d) via local (**30 km/h**)

VIAS URBANAS - TR A CO LO - isto forma a palavra **TRÁCOLO!**

Para as vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1) **110 km/h**, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (Lei 14.440/22)
- 2) **90 km/h**, os demais veículos

b) nas rodovias de pista simples:

- 1) **100 km/h**, para automóveis, camionetas, motocicletas e caminhonetes (Lei 14.440/22)
- 2) **90 km/h**, os demais veículos

c) estradas (**60 km/h**).

VIAS RURAIS - R E - isto forma a palavra **RE!**

A velocidade na estrada seria, no máximo, 60 km/h! A **alternativa E** é a correta e gabarito da questão.



RESUMO ESQUEMATIZADO

Origem e Base Legal

- A previsão da legislação de trânsito no Brasil tem **origem na Constituição Federal**.
- O Artigo 22 da Constituição estabelece que **competem privativamente à União** legislar sobre trânsito e transporte.
- Em 1997, foi promulgada a Lei nº 9.503/97, conhecida como Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Definição de Trânsito:

- O Artigo 1º do CTB define trânsito como a utilização das vias por pessoas, veículos e animais.
- Essa utilização pode ser para fins de **circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga**.

Legislação de Trânsito

@prof.herculano

Abrangência Nacional

- É uma lei federal e o CTB possui **caráter nacional**.
- Isso significa que todos os estados e municípios estão sujeitos às suas disposições.
- **Não é permitido** que um estado ou município crie seu próprio Código de Trânsito.



- O CTB se aplica apenas às vias terrestres abertas à circulação.
- Não se estende a propriedades particulares, pois essas áreas podem ser "fechadas" pelo proprietário.



Parada: Imobilização do veículo para **embarque ou desembarque** de passageiros.

Estacionamento: Imobilização de veículos por **tempo superior ao necessário** para embarque ou desembarque de passageiros.

Operação de carga e descarga: imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário para **carregar ou descarregar animais ou carga**.

Trânsito Seguro

- O Artigo 1º, § 2º do CTB estabelece que o trânsito, em **condições seguras**, é um **direito de todos**.
- É também um **dever dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito** adotar medidas para assegurar esse direito.



Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito respondem objetivamente por danos causados aos cidadãos devido a ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito ao trânsito seguro.

Prioridade

- O Artigo 1º, § 5º determina que os órgãos e entidades de trânsito devem dar **prioridade à defesa da vida, incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente**.



Legislação de Trânsito

@prof.herculano

Vias Terrestres, Urbanas e Rurais

Mantidas pelo Poder Público:

- Ruas;
- Avenidas
- Logradouros
- Caminhos
- Passagens
- Estradas
- Rodovias
- Praias abertas à circulação pública

Mantidas por particulares:

- Vias internas pertencentes aos condomínios constituídas por unidades autônomas;
- Vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.



Via e seus Componentes

- A via é a superfície por onde **transitam veículos, pessoas e animais**.
- Ela compreende diversos elementos, como a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central.

- Pista:** é a parte da via normalmente utilizada para a circulação de **veículos**.
- Calçada:** é a parte da via segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de **pedestres**.
- Acostamento:** é a parte da via diferenciada da pista de rolamento, destinado à **parada ou estacionamento** de veículos em caso de **emergência**, assim como circulação de pedestres e bicicletas.
- Ilha:** é um obstáculo físico colocado na pista de rolamento com finalidade de **ordenar os fluxos de trânsito em uma interseção**.
- Canteiro Central:** é um obstáculo físico construído como **separador de duas pistas** de rolamento.



Vias Urbanas e Rurais

Urbanas:

TR.A.CO.LO

- Trânsito rápido;
- Arteriais;
- Coletoras;
- Locais

Rurais:

R.E

- Rodovias;
- Estradas.

Legislação de Trânsito

@prof.herculano

Tipo de Via Urbana	Há semáforo?	Há cruzamento?	Observação
Via de trânsito rápido			
Arterial			Liga bairros
Coletora			Está dentro de um bairro
Local			

Rodovias

- São vias rurais **pavimentadas** (asfaltadas).



Estradas

- São vias rurais **não pavimentadas** (não asfaltadas).



Via Arterial

- Possui **interseções em nível**, geralmente controladas por semáforos.
- Oferece **acessibilidade aos lotes lindeiros** e às vias secundárias e locais.
- Possibilita o **trânsito entre diferentes regiões** da cidade, ligando bairros distintos.



Via de Trânsito Rápido

- Caracteriza-se por **acessos especiais com trânsito livre**, sem interseções em nível.
- Não há acessibilidade direta aos lotes lindeiros nem travessia de pedestres em nível.

Via Coletora

- Coleta e distribui o trânsito** que precisa entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais.
- Também possui semáforos e cruzamentos, mas **restringe-se a uma única região ou bairro**.



Via Local

- Possui interseções em nível não semaforizadas, com cruzamentos, **destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas**.
- Em geral, são as ruas residenciais de bairros.



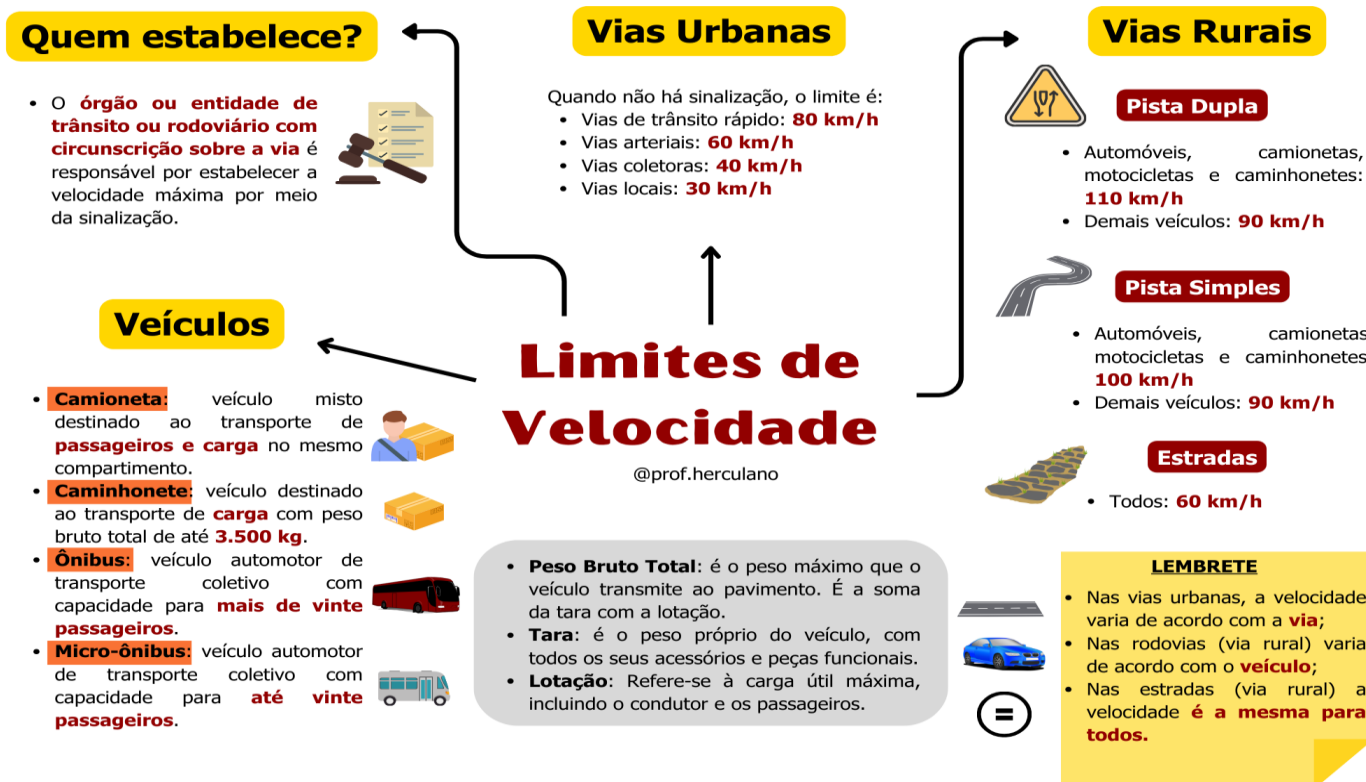
Classificação das Vias

@prof.herculano

Rurais

Urbanas

- Interseção:** Refere-se a cruzamentos em nível, entroncamentos ou bifurcações.
- Lote Lindeiro:** É o terreno situado ao longo das vias urbanas ou rurais.



Prezados alunos, encerramos nossa aula inaugural por aqui. Utilizem o fórum para tirarem as dúvidas. Espero que tenham gostado desse primeiro encontro.

Grande abraço!

Professor Alexandre Herculano.



Disposições gerais (arts. 1º a 3º)

CEBRASPE

1. (CEBRASPE - Prefeitura de Boa Vista - RR - 2019) A respeito de relações de consumo, de contrato de locação e de registro de imóveis, julgue o item que se segue.

De acordo com o STJ, as instituições bancárias se submetem às regras e aos princípios que regulam as relações consumeristas.

Comentários

A assertiva está **correta**. O art. 3º do CDC assim define fornecedor: "Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços". Por sua vez, o §2º desse artigo define o que é um serviço: "Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista". Desse modo o fato de o usuário dispor do bem recebido através da operação bancária, transferindo-o a terceiros, em pagamento de outros bens ou serviços, não o descaracteriza como consumidor final dos serviços prestados pelo banco.

Para não deixar margem de dúvidas, o STJ ainda sumulou o assunto. A Súmula 297 prevê: "O Código de Defesa do Consumidor é aplicável às instituições financeiras". Ainda, o STF esclareceu definitivamente no tema, em 2006, na ADI 2.591 afirmando que em qualquer relação bancária, presentes os requisitos legais, é aplicável o CDC. Logo, não há dúvida de que as instituições financeiras se submetem às regras do CDC. Assim, Os bancos, como prestadores de serviços, estão submetidos às disposições do Código de Defesa do Consumidor, não porque ele seja fornecedor de um produto, mas porque presta um serviço consumido pelo cliente, que é o consumidor final desses serviços, e seus direitos devem ser igualmente protegidos como o de qualquer outro, especialmente porque nas relações bancárias há difusa utilização de contratos de massa e onde, com mais evidência, surge desigualdade de forças e a vulnerabilidade do usuário.

2. (CEBRASPE - SEDF - 2017) Acerca do inadimplemento das obrigações e do Código de Defesa do Consumidor (CDC), julgue o próximo item.

De acordo com o CDC, o que diferencia a figura do consumidor daquela do fornecedor é que o primeiro é toda pessoa física que adquire ou utiliza produtos ou serviços, enquanto que o segundo é toda pessoa jurídica que comercializa ou distribui produtos ou serviços.

Comentários

A assertiva está **incorreta**. Estabelece o art. 2º do CDC que "Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final" Por sua vez, o art. 3º define que "Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços".



Ou seja, o fornecedor também pode ser pessoa física, não se restringindo o conceito a pessoas jurídicas. Além disso, em vista da teoria finalista mitigada, o consumidor também pode ser pessoa jurídica. Segundo ela, se admite a aplicação das normas do CDC, por se enquadrar determinada pessoa no conceito de consumidor, mesmo quando ela não seja a destinatária final do produto ou serviço, apesar de ser consumidora intermediária. Dessa maneira, o consumidor pode ser pessoa física ou jurídica, sendo aquele que adquire ou utiliza o produto ou serviço como destinatário final, ou a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo. O fornecedor, também pessoa física ou jurídica, é responsável por desenvolver atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização desses produtos ou prestações de serviços.



LISTA DE QUESTÕES

Disposições gerais (arts. 1º a 3º)

CEBRASPE

1. (CEBRASPE - Prefeitura de Boa Vista - RR - 2019) A respeito de relações de consumo, de contrato de locação e de registro de imóveis, julgue o item que se segue.

De acordo com o STJ, as instituições bancárias se submetem às regras e aos princípios que regulam as relações consumeristas.

2. (CEBRASPE - SEDF - 2017) Acerca do inadimplemento das obrigações e do Código de Defesa do Consumidor (CDC), julgue o próximo item.

De acordo com o CDC, o que diferencia a figura do consumidor daquela do fornecedor é que o primeiro é toda pessoa física que adquire ou utiliza produtos ou serviços, enquanto que o segundo é toda pessoa jurídica que comercializa ou distribui produtos ou serviços.

GABARITO

1. CORRETA
2. INCORRETA





Capítulo II – Política Nacional de Relações de Consumo

O CDC tem especial cuidado com uma noção mais ampla, coletiva, e menos individualista. Não à toa, o art. 4º estabelece a Política Nacional das Relações de Consumo.

1 – Princípios

A Política Nacional tem por **objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo**. Esse objetivo se alcança com a fixação de certos princípios condutores das relações consumeristas. Que princípios são esses?

Princípio da vulnerabilidade

- I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo

A vulnerabilidade é a expressão consumerista para os princípios constitucionais da proporcionalidade e da igualdade. Como é sabido, o princípio da igualdade deve ser visto não apenas em sua perspectiva formal, mas também material.

ESCLARECENDO!



Por isso, há de se *tratar os iguais igualmente e os desiguais, desigualmente, na medida de suas desigualdades*. Em outras palavras, não se pode fazer uma tábua rasa e achar que todos são *realmente* iguais; **as desigualdades precisam ser equalizadas, de modo que todos sejam realmente iguais**.

O caso do consumidor talvez seja o mais evidente de todos. Se o aparelho no qual você está lendo este material deixa de funcionar, o que aconteceu? Você não faz a mínima ideia.

Exceto algumas pouquíssimas pessoas, ninguém saberá o que ocorreu. Convenhamos, você saberia me dizer qual unidade de alta frequência da camada epitaxial de silício do microprocessador tem uma impureza micrométrica que impede sua máquina de funcionar? Não sabe...

Claro, esse é um exemplo mais drástico, mas a maioria das pessoas desconhece os produtos que consome em sua integralidade – e quem nunca já se pegou reclamando de um aparelho que *não funciona*, para, segundos depois, descobrir que ele não estava conectado à fonte de energia?

Por que aquele biscoito/bolacha – e não vou entrar na controvérsia – estragou, apesar de armazenado corretamente? Por que o botão do celular parou de funcionar repentinamente? Por que o folheto indica X reais e na loja está X + 1? Por que a garrafa explodiu? Por que o congelador não congela? Essas são inúmeras perguntas que nós, consumidores, não sabemos responder.



E quem sabe? **O fornecedor. Ele detém as informações a respeito dos seus produtos e serviços.** Nós somos a *parte frágil* da relação de consumo, somos vulneráveis, suscetíveis aos eventos de consumo.



O consumidor é vulnerável tecnicamente, economicamente, informacionalmente e juridicamente.

Tecnicamente porque **o consumidor não conhece em detalhes o produto ou serviço** – como nos exemplos que eu dei. Economicamente porque, em geral, **o poderio econômico do fornecedor é maior do que o do consumidor.** Informacionalmente porque **a informação é detida pelo fornecedor e não pelo consumidor** – como nos exemplos que eu dei. Juridicamente porque, em geral, **o conhecimento, porte e assessoramento jurídicos do fornecedor é melhor do que o do consumidor.**

A vulnerabilidade do consumidor é absoluta (presunção absoluta ou *juris et de jure*) e se liga ao direito material.

Quando se aplica a Teoria finalista mitigada, é a vulnerabilidade que permitirá alargar o conceito de consumidor. Mesmo que pela Teoria finalista aquela pessoa não seja destinatária final do produto ou serviço, a vulnerabilidade atrairá a aplicação do CDC justamente porque ela é vulnerável – técnica, econômica e/ou juridicamente.

Não confunda vulnerabilidade com hipossuficiência. A hipossuficiência é relativa e se liga ao direito processual.



Há ainda a noção de **hipervulnerabilidade ou vulnerabilidade agravada.** São as pessoas que além de serem enquadradas como consumidoras – vulneráveis, portanto – ainda possuem uma vulnerabilidade outra, que agrava a situação.

Em geral, basta pensar nas pessoas que têm estatuto próprio, como crianças, idosos, pessoas com deficiência. Mas não só. Pessoas que não têm estatuto próprio também podem ser hipervulneráveis, como gestantes, pessoas doentes etc.

Crianças são especialmente vulneráveis em relação ao marketing. Quem nunca viu uma criança assistindo a um intervalo de desenho animado na televisão e esperneando para comprar um brinquedo?

Idosos estão sujeitos a contratos mais draconianos por conta da idade. É o caso dos planos de saúde, que têm a tendência de aumentar excessivamente as mensalidades. Sobre o caso, o STJ já se posicionou no sentido de que, em regra, é válida a cláusula prevista em contrato de seguro-saúde que autoriza o aumento das mensalidades do seguro quando o usuário completar 60 anos de idade. Porém, essa cláusula será abusiva quando: a) não respeitar os limites e requisitos estabelecidos na Lei 9.656/98; ou b) aplicar índices de reajuste desarrazoados ou aleatórios, que onerem em demasia o segurado (REsp 1381606-DF).

As pessoas com deficiência podem ter restrições físicas ou intelectuais. O consumidor cadeirante terá dificuldade de acesso a determinados lugares, se não houver a eliminação da barreira. A pessoa com espectro autista compreenderá de maneira diferente certo contrato.



CURIOSIDADE



As gestantes possuem condição física momentânea que dificulta sua ação, em certos momentos e em determinados lugares. A pessoa doente fica fragilizada diante de exigências abusivas de um hospital.

O STJ, inclusive, reconhece essa **hipervulnerabilidade**, como se extrai do REsp 1.221.756, de 2012, no qual um banco foi condenado a colocar acesso facilitado a pessoas com dificuldade de locomoção (em especial, idosos e pessoas com deficiência). Esse caso, inclusive, é pessoalmente interessante, pois me lembro, há muitos anos, ainda pequeno, de meu pai ameaçando acionar o Poder Judiciário caso o banco não construísse uma rampa.

Ele, numa ida à agência, teve de solicitar ajuda a um pedestre para conseguir ajudar um cadeirante a chegar à agência bancária. Havia dois acessos, um deles ao nível da rua e outro desnivelado, transposto por uma escada de uns 20 degraus. Só que a entrada ao nível da rua havia sido fechada, porque ao lado da outra entrada ficavam os caixas eletrônicos. O banco não se dignou a mover os caixas eletrônicos para a outra entrada, porque *o custo seria alto demais*. Depois que meu pai insistiu veementemente (ou melhor, ameaçou ir ao jornal local e ao Judiciário denunciar o gerente e o banco pela omissão), eles construíram uma rampa de acesso. Semanas depois da obra, lembro de voltar à agência com meu pai e, novamente, encontrarmos o cadeirante. Ele, feliz da vida, agradeceu meu pai pelo gesto, já que havia insistido na construção, mas só recebido negativas do banco. Curiosamente, tempos depois, aquela agência apareceu no noticiário local, como um exemplo de acessibilidade a ser seguido, sendo entrevistado justamente aquele mesmo cadeirante. O *nosso caso* não virou jurisprudência no STJ, mas virou um *caso local* de sucesso.

O STJ também já entendeu que a sociedade empresária atuante no ramo da aviação civil possui a obrigação de providenciar a acessibilidade do cadeirante no processo de embarque quando indisponível ponte de conexão ao terminal aeroportuário (*finger*). Se não houver meio adequado (com segurança e dignidade) para o acesso do cadeirante ao interior da aeronave, isso configura **defeito na prestação do serviço, ensejando reparação por danos morais** (REsp 1611915-RS).

Princípio da proteção governamental

- II - ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor

A ação do governo deve ser pautada pela defesa do consumidor. Isso pode ser feito de **quatro formas**:

- a) por iniciativa direta
- b) por incentivos à criação e desenvolvimento de associações representativas
- c) pela presença do Estado no mercado de consumo
- d) pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho

Aqui se vê uma tentativa do CDC de mesclar o intervencionismo estatal com o livre mercado. Compreende-se que a proteção do consumidor nunca será eficiente se houver liberalismo extremo



(*laissez faire, laissez passer*) ou intervencionismo ditatorial (*o Estado sou eu*). **O Estado deve regular as relações consumeristas e atuar diretamente de maneira pontual.**

Princípio da harmonização

- III - harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170 da Constituição Federal), sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores

As relações consumeristas se pautam pelo desequilíbrio natural (consumidor fraco e fornecedor forte), pelo que o CDC deve **harmonizar esses desequilíbrios**, permitindo que a ordem econômica proteja os interesses de ambas as partes.

Talvez um exemplo interessante seja a necessidade de *novos* veículos virem com equipamentos de segurança (freios ABS e *airbags*) de fábrica, exigência essa que era excessiva há algumas décadas, diante da realidade nacional.

Princípio da educação e da informação

- IV - educação e informação de fornecedores e consumidores, quanto aos seus direitos e deveres, com vistas à melhoria do mercado de consumo

Há vários exemplos aqui, mas dois chamam minha atenção.

Antigamente, as bulas de remédio vinham com letras ridiculamente pequenas e com muitos termos técnicos médicos (a tal da cefaleia, ao invés da boa e velha *dor de cabeça*). Isso impedia que o consumidor conseguisse ler e compreender o medicamento. A informação estava lá, mas **apresentado de um jeito fática e educacionalmente ruim.**



Hoje, você já observa a presença de placas amarelas em grandes estabelecimentos com a inscrição "cuidado, piso escorregadio" para alertar o consumidor a respeito da presença e água e de potenciais quedas. Há pisos nos quais fica difícil visualizar a água, pelo que o consumidor precisa ser informado do risco.



Princípio da atuação

- V - incentivo à criação pelos fornecedores de meios eficientes de controle de qualidade e segurança de produtos e serviços, assim como de mecanismos alternativos de solução de conflitos de consumo

Criam-se desde simples SACs – serviços de atendimento ao consumidor – aos PROCONs.

Os SACs são regulados pelo Decreto Federal 6.523/2008, ao passo que os PROCONs são regulados por decretos estaduais. Destaco o art. 3º do Decreto 6.523/2008, que prevê que as ligações para o SAC serão gratuitas e o atendimento das solicitações e demandas não deve resultar em qualquer ônus para o consumidor. Além disso, o SAC deve garantir ao consumidor, no primeiro menu eletrônico, as opções de contato com o atendente, de reclamação e de cancelamento de contratos e serviços (art. 4º).

São medidas que **forçam os fornecedores a dar soluções adequadas aos conflitos de consumo**, sem que seja necessário recorrer, sempre, ao Poder Judiciário. De toda forma, o consumidor pode, se quiser, recorrer sempre ao Poder Judiciário, por força da inafastabilidade da jurisdição (art. 5º, inc. XXXV da Constituição Federal).

Princípio da repressão

- VI - coibição e repressão eficientes de todos os abusos praticados no mercado de consumo, inclusive a concorrência desleal e utilização indevida de inventos e criações industriais das marcas e nomes comerciais e signos distintivos, que possam causar prejuízos aos consumidores

A ordem constitucional é pautada na livre iniciativa e no livre mercado (art. 170 da Constituição Federal), corolários do sistema de trocas capitalista. No entanto, não se pode permitir um *capitalismo selvagem*, sem controle.

Práticas concorrenciais desleais e violação de propriedade autoral, intelectual e industrial são proibidas, pois geram prejuízo indireto ao consumidor. É o caso de produtos falsificados e/ou pirateados, que não trazem o mesmo nível de segurança exigido aos produtos originais.



Eu mesmo já recebi *reclamação* de um *aluno* que comprou o material de um site pirata. O material estava desatualizado e incompleto. Eu nada poderia fazer, evidentemente.

O mesmo vale para a prática do *dumping*, que até parece positiva, num primeiro momento. É a prática de baixar extraordinariamente os preços de seus produtos (daí parecer bom), de modo a quebrar a concorrência; quando os concorrentes quebram, aumenta-se o valor do produto (aí vem a parte ruim). Essa é uma prática desleal no mercado de consumo.



Princípio da racionalização

- VII - racionalização e melhoria dos serviços públicos

Se alguém ainda tinha alguma dúvida a respeito da inclusão das pessoas jurídicas de direito público no rol de fornecedores, aqui está a nova previsão. **Os serviços públicos são também enquadrados no conceito de consumo e atraem a aplicação do CDC.**



Já o art. 37, §6º, da Constituição Federal de 1988 prevê a responsabilidade civil objetiva das pessoas jurídicas de direito público e das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos (maiores detalhes a respeito competem ao Direito Administrativo). O CDC frisa, mais uma vez, a responsabilização do Estado pelos serviços públicos prestados.

Princípio da atualização

- VIII - estudo constante das modificações do mercado de consumo

Talvez as regras técnicas – normas da ABNT, por exemplo – sejam as mais explícitas desse princípio. O mercado automotivo é modelo.

Veículos de 50 anos atrás eram feitos de metal não deformante, sem cintos de segurança ou encosto de cabeça. Acidentes automobilísticos em velocidade mais alta tinham altíssima taxa de letalidade. Bateu, morreu.

Hoje, *milagrosamente*, muitas pessoas sobrevivem a acidentes em alta velocidade. Não é milagre, é a atualização das exigências automotivas: habitáculo com proteção com barra reforçada, metal deformante, para-choque em altura mais baixa, cintos de três pontos, *airbags*, encosto de cabeça, entre tantas outras *inovações*.

Antigamente, era comum que as editoras enviassem um boleto com uma nova edição de uma revista mensal, automaticamente renovando a assinatura. Essa prática não existia com os livros. O legislador e o julgador precisaram se atualizar, proibindo essa prática abusiva (prática que nem existe mais, porque ninguém mais assina revista física).

Princípio da conscientização financeira e ambiental

- IX - fomento de ações direcionadas à educação financeira e ambiental dos consumidores



O princípio se diferencia do princípio da educação e da informação basicamente por pretender ir além. Em realidade, a pretensão é conscientizar, mais do que qualquer coisa, de seu papel no mercado de consumo. A sociedade de crédito contemporânea - *open credit society* - opera, em larga medida, com crédito abundante.

Frequentemente, com a oferta de um produto ou serviço tentadores, mas de alto valor, somos chamados a pagar em *suaves* prestações. Há quem sequer procure saber o valor do produto ou serviço, limitando-se a saber se ele *cabe no bolso*. Como sempre digo, ao pedir desconto, não importa em quantas vezes será, já que terei de pagar o valor integral.

Vale lembrar que o Brasil continua com uma economia turbulenta, apesar dos significativos avanços havidos das décadas de 1990 e 2000. O cenário político ainda impacta de maneira relevante no cenário e acaba por penalizar justamente os consumidores mais carentes. Lembro, ainda, que o país tem um dos maiores *spreads* bancários - diferença entre o percentual de juros que o banco tem de custo para captar o crédito e o percentual de juros cobrados do consumidor nos empréstimos - do mundo.

Além disso, o *consumo consciente* se tornou pauta mais frequente. O consumidor precisa saber o que acontece com um produto desde o momento em que ele é criado até ser finalmente descartado. Práticas ambientalmente equilibradas, produção orgânica, uso menos intensivo de água, ou seja, a conservação e recuperação ambientais amplas são exigidas na educação.

Princípio da prevenção e do tratamento

- X - prevenção e tratamento do superendividamento como forma de evitar a exclusão social do consumidor

Desde o início da década de 1990 começa a haver preocupação mais intensa do Direito do Consumidor com a situação dos consumidores que vão virtualmente à falência, em vista do excessivo débito. O endividamento atinge níveis insuportáveis, comprometendo a subsistência da pessoa e mesmo as possibilidades de haver qualquer pagamento ou retomada futura de crédito.

A atividade creditícia pode ser predatória e os consumidores, especialmente os hipervulneráveis, estão mais sujeitos a tais práticas. Prevenir o superendividamento é evitar a própria ruptura do mercado de crédito, para que o mercado de consumo permaneça saudável.

O tratamento envolve compreender que a situação de superendividamento não é *culpa* do consumidor, mas de sua *responsabilidade*, sendo essa responsabilidade compartilhada com os demais agentes do sistema, incluindo as próprias instituições de crédito. Ao não criarem mecanismos perfeitos de prevenção, é necessário que se criem mecanismos de tratamento.

É melhor prevenir do que remediar, diz o ditado. Mas, quando a prevenção não existiu ou falhou é necessário remediar. Prevenir e remediar, não prevenir ou remediar, em resumo.

2 – Instrumentos

De nada adianta o legislador criar diretrizes, princípios de atuação e... não criar instrumentos para concretização! Como esses princípios se tornam prática? Com instrumentos efetivos de atuação.



O art. 5º prevê que para a execução da Política Nacional, o Poder Público pode contar com vários instrumentos. **Os instrumentos previstos nesse artigo são exemplificativos**, ou seja, outros instrumentos podem ser utilizados para se alcançar o cumprimento dos princípios previstos no art. 4º.



Quais são os instrumentos para a execução da Política Nacional?

I - manutenção de assistência jurídica, integral e gratuita para o consumidor carente

II - instituição de Promotorias de Justiça de Defesa do Consumidor, no âmbito do Ministério Público

III - criação de delegacias de polícia especializadas no atendimento de consumidores vítimas de infrações penais de consumo

IV - criação de Juizados Especiais e Varas Especializadas para a solução de litígios de consumo

V - concessão de estímulos à criação e desenvolvimento das Associações de Defesa do Consumidor

VI - instituição de mecanismos de prevenção e tratamento extrajudicial e judicial do superendividamento e de proteção do consumidor pessoa natural

VII - instituição de núcleos de conciliação e mediação de conflitos oriundos de superendividamento

São instrumentos **materiais** e **processuais**.

Processualmente, foram criados os Juizados Especiais Cíveis nos Estados¹, para dar **soluções mais rápidas e simples às pessoas**. Também foi aumentado sensivelmente o espectro de cabimento da **assistência judicial gratuita**, de modo a permitir que o consumidor litigue sem tanta preocupação econômica. Pretende-se também a criação de mecanismos de prevenção e tratamento judiciais do superendividamento.



Materialmente, **há maior atuação do Ministério Público, por meio das promotorias de defesa do consumidor, da Polícia, com as delegacias de repressão a delitos de consumo e das associações de defesa do consumidor.**

¹ Antigamente eles se chamavam de Juizados de Pequenas Causas, conforme a Lei 7.244/1984. Desde a Lei 9.099/1995, porém, se chamam Juizados Especiais Cíveis. Curiosamente, apesar de a lei antiga ter vigorado por uma década apenas e a lei nova viger há muito mais tempo, muita gente ainda chama os JECs de Pequenas Causas. O grande foco da lei nova é a facilitação do procedimento, mais simples e rápido, e sua gratuidade, para atender a causas de menor valor econômico.



A mais famosa dessas associações é o IDEC – Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor. Fundado em 1987 tem por missão orientar, conscientizar, defender a ética nas relações de consumo e lutar pelos direitos dos consumidores. O IDEC maneja diversas ações judiciais que se tornaram casos simbólicos. Dois casos chamam a atenção.

O primeiro é da própria origem do IDEC: as ações judiciais para conseguir as correções devidas das cadernetas de poupança nos planos Bresser e Verão. O IDEC venceu essas ações e beneficiou milhares de brasileiros.

A segunda é o *Caso Bauducco*. Durante a campanha *É hora do Shrek*, em 2007 e voltada para as crianças, os consumidores precisavam juntar cinco embalagens de qualquer produto da linha e pagar determinada quantia para ganhar um relógio exclusivo.

O STJ considerou que a campanha publicitária configurava venda casada com manipulação do universo lúdico infantil, afrontando o CDC. Essa decisão foi um precedente que passou a servir como referência no controle de campanhas publicitárias da indústria alimentícia, com destaque ainda para os riscos da obesidade e a necessidade de que os pais decidam sobre o consumo de alimentos pela criança.

Além disso, pretende-se a instituição de núcleos de conciliação e mediação de conflitos oriundos de superendividamento.

A letra da Lei

Agora, trago a você os dispositivos de lei referentes à nossa aula. Lembro que, ao longo do texto, eu não trato de todos os dispositivos legais aqui citados, propositadamente. Isso porque meu objetivo não é tornar o material um *comentário à lei*, mas, sim, fazer você compreender os institutos jurídicos que são importantes à prova.

Agora, ao contrário, o objetivo é trazer todos os dispositivos legais, para que você possa ao menos passar os olhos. Não se preocupe em compreender em detalhe cada um deles; eu objetivo apenas trazer o texto legal para que você não precise procurá-los fora do material. Trata-se da *letra* da lei com grifos nos principais pontos da norma, para ajudar na fixação dos conteúdos.

Vamos lá!

CAPÍTULO II DA POLÍTICA NACIONAL DE RELAÇÕES DE CONSUMO

Art. 4º A **Política Nacional das Relações de Consumo** tem por **objetivo** o **atendimento das necessidades dos consumidores**, o **respeito à sua dignidade, saúde e segurança**, a **proteção de seus interesses econômicos**, a **melhoria da sua qualidade de vida**, bem como a **transparência e harmonia das relações de consumo**, atendidos os seguintes **princípios**:

I - reconhecimento da **vulnerabilidade do consumidor** no mercado de consumo;

II - **ação governamental** no sentido **de proteger** efetivamente o **consumidor**:



- a) por iniciativa direta;
- b) por incentivos à criação e desenvolvimento de associações representativas;
- c) **pela presença do Estado no mercado de consumo;**
- d) **pela garantia dos produtos e serviços** com **padrões adequados** de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho.

III - **harmonização dos interesses** dos participantes das relações de consumo e **compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico**, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170, da Constituição Federal), **sempre com base na boa-fé** e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores;

IV - **educação e informação** de fornecedores e consumidores, quanto aos seus direitos e deveres, **com vistas à melhoria do mercado de consumo;**

V - **incentivo à criação** pelos fornecedores **de meios eficientes de controle de qualidade e segurança** de produtos e serviços, assim como **de mecanismos alternativos de solução de conflitos** de consumo;

VI - **coibição e repressão eficientes de todos os abusos praticados no mercado de consumo**, inclusive a concorrência desleal e utilização indevida de inventos e criações industriais das marcas e nomes comerciais e signos distintivos, que possam causar prejuízos aos consumidores;

VII - **racionalização e melhoria dos serviços públicos;**

VIII - estudo constante das modificações do mercado de consumo.

Art. 5º Para a execução da **Política Nacional das Relações de Consumo**, **contará** o poder público **com os seguintes instrumentos, entre outros:**

I - manutenção de **assistência jurídica, integral e gratuita para o consumidor carente;**

II - **instituição de Promotorias de Justiça de Defesa do Consumidor**, no âmbito do Ministério Público;

III - **criação de delegacias** de polícia **especializadas** no atendimento de consumidores vítimas de infrações penais de consumo;

IV - **criação de Juizados Especiais** de Pequenas Causas **e Varas Especializadas** para a solução de litígios de consumo;

V - concessão de **estímulos à criação e desenvolvimento das Associações de Defesa do Consumidor.**

IX - fomento de ações direcionadas à **educação financeira e ambiental** dos consumidores;

X - prevenção e **tratamento do superendividamento como forma de evitar a exclusão social** do consumidor.

Decreto 6523/2008



Art. 3º As ligações para o SAC serão **gratuitas e o atendimento das solicitações e demandas previsto neste Decreto não deverá resultar em qualquer ônus** para o consumidor.

Art. 4º O SAC garantirá ao consumidor, no primeiro menu eletrônico, **as opções de contato com o atendente, de reclamação e de cancelamento de contratos e serviços.**



Política Nacional de Relações de Consumo (arts. 4º a 5º)

FCC

1. (FCC - PROCON-MA - 2017) Aquele que impõe o dever de o fornecedor informar de modo adequado o consumidor, suprindo assim todas as informações tidas essenciais para o melhor aperfeiçoamento da relação de consumo, garantindo inclusive a livre escolha do consumidor de contratar o fornecedor traduz o princípio da

- (A) transparência.
- (B) vulnerabilidade.
- (C) boa-fé objetiva.
- (D) proteção.
- (E) informação.

Comentários

A **alternativa A** está correta e é o gabarito da questão. Veja o que prevê o art. 4º do CDC: "A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a **transparência** e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios".

Por sua vez, o art. 6º: "São direitos básicos do consumidor: III - a **informação adequada** e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem". Assim, quando se fala no "dever de o fornecedor informar de modo adequado o consumidor, suprindo assim todas as informações tidas essenciais para o melhor aperfeiçoamento da relação de consumo, garantindo inclusive a livre escolha do consumidor de contratar" é evidente que se trata do princípio da transparência.

O princípio da transparência, não é sobre corromper a verdade sobre o produto ou serviço. O fornecedor deve transmitir ao consumidor em potencial todas as informações indispensáveis à decisão de consumir ou não o fornecimento, de forma transparente, como dispõe o art. 4º. Para que o consumidor tenha liberdade de escolha e não tenha seu direito viciado, ele deve receber todas as informações sobre o produto, de forma clara e adequada, sem a omissão dos aspectos negativos, tendo em vista de sua posição de vulnerabilidade perante o fornecedor. Se o consumidor não receber todas as informações necessárias poderá estar sendo comprometida a veracidade de sua escolha, que foi feita sem toda a ciência.

A **alternativa B** está incorreta. A vulnerabilidade é a expressão consumerista para os princípios constitucionais da proporcionalidade e da igualdade. Como é sabido, o princípio da igualdade deve ser visto não apenas em sua perspectiva formal, mas também material. Por isso, há de se tratar os iguais igualmente e os desiguais, desigualmente, na medida de suas desigualdades. Em outras palavras, não se pode fazer uma tábua rasa e achar que todos são realmente iguais; as desigualdades precisam ser equalizadas, de modo que todos sejam realmente iguais.

O consumidor é vulnerável tecnicamente, economicamente, informacionalmente e juridicamente.

Tecnicamente porque o consumidor não conhece em detalhes o produto ou serviço. Economicamente porque, em geral, o poderio econômico do fornecedor é maior do que o do consumidor. Informacionalmente



porque a informação é detida pelo fornecedor e não pelo consumidor. Juridicamente porque, em geral, o conhecimento, porte e assessoramento jurídicos do fornecedor é melhor do que o do consumidor.

A vulnerabilidade do consumidor é absoluta e se liga ao direito material.

A **alternativa C** está incorreta. A boa-fé traz o *fair play*, o jogo limpo nas relações, sem conexão inicial direta com a informação.

O princípio da boa-fé demonstra a necessidade de se haver veracidade nas palavras e ser fiel ao que se combinou na relação de consumo, sem abusar da confiança e ser desleal ao negócio jurídico realizado. É como se fosse uma regra de conduta do direito consumerista.

A **alternativa D** está incorreta. A ação do governo deve ser pautada pela defesa do consumidor. Isso pode ser feito de quatro formas: a) por iniciativa direta; b) por incentivos à criação e desenvolvimento de associações representativas; c) pela presença do Estado no mercado de consumo; d) pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho

Aqui se vê uma tentativa do CDC de mesclar o intervencionismo estatal com o livre mercado. Compreende-se que a proteção do consumidor nunca será eficiente se houver liberalismo extremo (*laissez faire*, *laissez passer*) ou intervencionismo ditatorial (o Estado sou eu). O Estado deve regular as relações consumeristas e atuar diretamente de maneira pontual.

A **alternativa E** está incorreta. O princípio da informação está no art. 6º, inc. III: "São direitos do consumidor a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem".

É por causa desse dispositivo que a Lei 12.741/2012 exige que os tributos incidentes sejam inseridos na nota fiscal de um produto. Igualmente, a Lei 13.455/2017, ao inserir o art. 5º-A na Lei 10.962/2004, permite que o fornecedor ofereça diferenciação de preços em razão da forma de pagamento (dinheiro, débito, crédito etc.), desde que essa informação fique em local e formato visíveis ao consumidor.

Antigamente, as bulas de remédio vinham com letras ridiculamente pequenas e com muitos termos técnicos médicos (a tal da cefaleia, ao invés da boa e velha dor de cabeça). Isso impedia que o consumidor conseguisse ler e compreender o medicamento. A informação estava lá, mas apresentado de um jeito fática e educacionalmente ruim.

O próprio CDC traz, no art. 54, §3º, que os contratos de adesão escritos tragam caracteres ostensivos e legíveis, de modo a facilitar sua compreensão pelo consumidor. A informação clara, completa e adequada, portanto, é elemento central nas relações de consumo.



LISTA DE QUESTÕES

Política Nacional de Relações de Consumo (arts. 4º a 5º)

FCC

1. (FCC - PROCON-MA - 2017) Aquele que impõe o dever de o fornecedor informar de modo adequado o consumidor, suprindo assim todas as informações tidas essenciais para o melhor aperfeiçoamento da relação de consumo, garantindo inclusive a livre escolha do consumidor de contratar o fornecedor traduz o princípio da
- (A) transparência.
 - (B) vulnerabilidade.
 - (C) boa-fé objetiva.
 - (D) proteção.
 - (E) informação.

GABARITO

1. A





Capítulo III – Direitos básicos do consumidor

De modo a proteger o consumidor, é necessário prever certos direitos básicos. Isso não significa que outros direitos não sejam franqueados ao consumidor, mas o art. 6º do CDC prevê um rol mínimo de direitos.



Nesse sentido, o art. 7º estabelece que **os direitos previstos no CDC não excluem outros** decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade.¹

Inclusive, o próprio CDC, em diversas outras passagens, prevê outros direitos aos consumidores, mas os vistos adiante são os *direitos-princípio*. São, portanto, os direitos que estabelecem a lógica sistemática para a proteção do consumidor, em linhas gerais.

1 – Direitos

São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos

O Capítulo IV do CDC dedica extensa previsão legal para cumprir esse direito básico, ao tratar da qualidade de produtos e serviços, da prevenção e da reparação dos danos. Há de se ter claro, no entanto, uma distinção importante.

Existem produtos que são *naturalmente* perigosos ou nocivos. Quem os consome sabe, ou ao menos deve saber, quando isso não for evidente, pela clara informação (outro direito, previsto no inc. III).

É o caso, por exemplo, de utensílios com fio cortante (facas, serras, espetos etc.), que são *naturalmente perigosos*. A exigência de informação a respeito de sua periculosidade é baixa, pois é evidente ao consumidor que *a faca corta*.

Ao contrário, alguns produtos não têm periculosidade evidenciada por si só, mas sua periculosidade se evidencia pela informação prestada, como é o caso das drogas lícitas (medicamentos, cigarros etc.). A exigência de informação a respeito de sua periculosidade é alta, pois não é evidente ao consumidor não

¹ Assim, o CDC prevê que mesmo os direitos decorrentes da integração normativa (decorrentes do preenchimento de uma lacuna normativa, portanto) integram o corpo normativo do CDC. Atenção, porque o CDC prevê uma fonte de integração não prevista na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – LINDB. Sabe qual? Veja a redação do art. 4º da LINDB (“Quando a lei for omissa, o juiz decidirá o caso de acordo com a analogia, os costumes e os princípios gerais de direito”) e a compare com a parte final do art. 7º do CDC. Notou? Sim, a equidade.

A equidade não é considerada, pela LINDB – e pelas provas de concurso, portanto – como fonte de integração normativa, mas o é pelo CDC. Por isso, muito cuidado com o enunciado da questão da sua prova!



informado que aquele medicamento tem esses ou aqueles efeitos colaterais ou quais são os malefícios do cigarro (se bem que hoje é difícil encontrar alguém que não saiba dos efeitos do cigarro).

II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações

Associações e órgãos de proteção ao consumidor publicam, no início do ano letivo, listas de materiais escolares e seus respectivos preços. Fazem pesquisas de preço em diversas papelarias para que o consumidor seja informado a respeito das diferenças de preço e possa escolher de modo mais adequado o local de compra.

Muitos serviços gratuitos acabam sendo desconhecidos das pessoas e somente ampla publicidade permite que se tenha conhecimento deles. O Estratégia é um bom exemplo. Já vi muitos materiais que eu produzi aqui, gratuitamente, serem repaginados e vendidos por aí, pelas redes sociais.

Além disso, não pode haver discriminação imotivada dos consumidores. O Estatuto do Idoso e o Estatuto da Pessoa com Deficiência restringem a cobrança de acréscimos pelos serviços ofertados a idosos e pessoas com deficiência.

Evidente que certos serviços podem ser cobrados desigualmente em determinadas situações. É o caso da categorização de clientes por perfil de consumo (cliente *Silver*, *Gold*, *Diamond* e *Platinum* de companhia aérea), que permite benefícios extras, ou pelo tipo de compra efetuada (pacote simples e completo). Mas não é possível desigualar a contratação em razão de raça, por exemplo.

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem

Essas informações, inclusive, devem ser acessíveis à pessoa com deficiência, observadas as normas regulamentares, prevê o parágrafo único.

É por causa desse dispositivo que a Lei 12.741/2012 exige que os tributos incidentes sejam inseridos na nota fiscal de um produto. Igualmente, a Lei 13.455/2017, ao inserir o art. 5º-A na Lei 10.962/2004, permite que o fornecedor ofereça diferenciação de preços em razão da forma de pagamento (dinheiro, débito, crédito etc.), desde que essa informação fique em local e formato visíveis ao consumidor.



É por causa desse dispositivo que a Lei 11.105/2005 exige que os alimentos e ingredientes alimentares destinados ao consumo humano ou animal que contenham ou sejam produzidos a partir de OGM – organismos geneticamente modificados, ou transgênicos – ou derivados devem conter informação nesse sentido em seus rótulos. Também a Lei 13.425/2017, ao exigir que seja divulgada na entrada dos estabelecimentos de comércio ou de serviço a capacidade máxima de pessoas.

O próprio CDC traz, no art. 54, §3º, que **os contratos de adesão escritos trazam caracteres ostensivos e legíveis**, cujo tamanho da fonte não pode ser inferior ao



corpo 12, de modo a facilitar sua compreensão pelo consumidor. ² **A informação clara, completa e adequada, portanto, é elemento central nas relações de consumo.**

Também fundamentado nesse direito, o STJ decidiu que o fornecedor de alimentos deve complementar a informação-conteúdo *contém glúten* com a informação-advertência de que o glúten é prejudicial à saúde dos consumidores com doença celíaca. (REsp 1515895-MS)

Há ainda inúmeros exemplos, mas, sempre, o objetivo é o mesmo, evitar *pegadinhas* ou *letras miúdas* e cláusulas *escondidas* no contrato. As relações consumeristas precisam ser pautadas por *fair play*, pelo jogo limpo, pela boa-fé.

IV - a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços

As práticas comerciais abusivas estão previstas no art. 39 do CDC, em linhas gerais. **A publicidade enganosa é delito**, previsto no art. 67 do Código, inclusive. Há muitos exemplos na jurisprudência.

O STJ (REsp 1.057.828) entende que se há menção ao pagamento de frete pelo consumidor no rodapé do anúncio, essa não é propaganda abusiva. Do mesmo modo, a ausência de informação relativa ao preço, por si só, não caracteriza publicidade enganosa (REsp 1705278-MA). Para a caracterização da ilegalidade omissiva, a ocultação deve ser de qualidade essencial do produto, do serviço ou de suas reais condições de contratação, considerando, na análise do caso concreto, o público alvo do anúncio publicitário.

Também não é enganosa a propaganda de cigarros com alta glamorização, que era muito comum até 1990, já que a informação sobre os malefícios do cigarro é notória (REsp 1.113.804).



Ao contrário há propaganda abusiva por omissão quando se consome um medicamento de venda livre, mas que causa dependência não indicada na bula (REsp 971.845). É igualmente abusiva a propaganda do *Cogumelo do Sol*, que prometia, depois da utilização durante seis meses, a cura de um câncer devido às suas propriedades terapêuticas e medicinais, que agiriam na parte imunológica do organismo, diminuindo as células cancerígenas (REsp 1.329.556).

Há propaganda enganosa quando montadora de veículos entrega à imprensa especializada informações erradas sobre veículo prestes a ser lançado no mercado, indicando que itens de luxo seriam disponibilizados de série, na versão básica, para estimular a compra antecipada (REsp 1.546.170 – *Caso Hyundai i30*). Publicidade enganosa por omissão caso haja desacordo com a velocidade mínima garantida pelo serviço de internet e aquela efetivamente entregue, em situações normais (REsp 1.540.566 – *Caso NET*).

Como você pode ver, são muitas as decisões do STJ a respeito do tema. Isso porque, como diz o ditado popular, *a propaganda é a alma do negócio*. Vender virtudes irreais é algo bastante comum no mercado

² Cuidado porque o contrato em si precisa ter fonte 12, não o anúncio ou peça publicitária, conforme entendimento do STJ (REsp 1.602.678).



publicitário. Aqui no Estratégia a gente vê isso com frequência, quando nos deparamos com concorrentes vendendo *milagres* e soluções mágicas para o concursado inocente.

V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas

Este dispositivo traz uma distinção importante entre o Código Civil e o CDC.

O art. 478 do Código Civil assenta a Teoria da imprevisão por onerosidade excessiva. Essa regra traz uma “prestação de uma das partes se tornar excessivamente onerosa, com extrema vantagem para a outra, em virtude de acontecimentos extraordinários e imprevisíveis”.

Consegue ver a diferença para o CDC? O Código Civil exige, além da excessiva onerosidade trazida pelo fato superveniente (previsão do art. 6º, inc. V, do CDC), outros dois elementos.



Primeiro, a prestação deve trazer “extrema vantagem para a outra” parte. Segundo, isso deve ocorrer em “virtude de acontecimentos extraordinários e imprevisíveis”. Ou seja, **o CDC exige dois requisitos – (i) excessiva onerosidade trazida e (ii) fato superveniente –**, ao passo que o Código Civil exige quatro requisitos – os dois anteriores, mais (iii) extrema vantagem para a outra parte e (iv) um acontecimento extraordinário e imprevisível.

Assim, é bem mais difícil que um contrato seja revisto pelo art. 478 do Código Civil. Por isso, o art. 6º, inc V, do CDC assenta a Teoria da onerosidade excessiva, sem a *imprevisão* do Código Civil.

Além disso, o art. 479 do Código Civil permite a revisão do contrato apenas de maneira excepcional, sendo que a regra é a resolução (extinção). O CDC, ao contrário, mais adequado à noção contemporânea de contrato, traz como regra a revisão contratual, sequer prevendo a resolução (extinção).

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos

Essa norma pretende **ampliar ao máximo a reparação de danos**, incluindo todo tipo de reparação possível ao consumidor, sempre reputado vulnerável.

Vale lembrar que até a primeira metade dos anos 1990 ainda havia uma parte substancial da doutrina e da jurisprudência que torcia o nariz para a indenização por dano moral. Dizia-se que *a dor não se compensa*.

Além disso, o dano coletivo ainda estava engatinhando no Brasil e o CDC foi pioneiro em expressar a possibilidade de indenizar o dano não individual. Não à toa, até hoje, quando se fala em dano moral coletivo, apela-se para o CDC.

Não tardou para que a jurisprudência desse um giro e permitisse, já em 1992, a possibilidade não apenas de indenizar alguém por dano moral, mas também de **cumular o dano material com o dano moral** (Súmula 37 do STJ).

Anos depois, em 2009, o STJ passou a reconhecer uma espécie distinta de dano, o dano estético (Súmula 387). Assim, tecnicamente falando, há danos patrimoniais (ou materiais) e danos extrapatrimoniais. Os



danos extrapatrimoniais podem ser **morais ou estéticos**. Todos eles podem ser cumulados, a depender do caso, claro.

Além disso, a Súmula 402 do STJ esclarece que no contrato de seguro por danos pessoais deve estar compreendida também cobertura por danos morais, exceto se houver cláusula expressa de exclusão. O objetivo, claro, sempre trazer efetiva proteção e reparação ao consumidor.

VII - o acesso aos órgãos judiciais e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção jurídica, administrativa e técnica aos necessitados

A criação dos PROCONs e dos Juizados Especiais Cíveis, bem como o fortalecimento do Ministério Público e da Defensoria Pública foram, em larga medida, executados com vistas à promoção dos direitos do consumidor.

VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências

Aqui se visualiza a hipossuficiência do consumidor como medida necessária para a inversão do ônus da prova.

ESCLARECENDO!



A hipossuficiência é relativa e se liga ao direito processual. Não a confunda com a vulnerabilidade, que é absoluta e se liga ao direito material. **Vulneráveis todos os consumidores são** e, mesmo quem não se enquadra na noção de destinatário final de produto ou serviço, pode ser considerado consumidor, segundo a Teoria finalista mitigada.

A hipossuficiência não se liga a critérios técnicos, econômicos, informacionais ou jurídicos. Especialista ou amador, rico ou pobre, sabedor ou desconhecedor, jurista ou leigo, é possível reconhecer que uma parte é hipossuficiente. Do contrário, pelo fato de alguém ser muito rico impediria o reconhecimento de sua hipossuficiência, automaticamente.

Não é o que acontece. Pode o juiz, no caso, inverter o ônus da prova³ – ou seja, determinar que quem prova é o fornecedor e não o consumidor – mesmo que a pessoa tenha alto poder aquisitivo.

³ Ônus da prova é, de maneira simples, *quem o Direito manda provar o que se diz em Juízo*. Assim, quando, numa ação, você diz que eu devo e eu digo que já efetuei o pagamento, quem deve provar? Se digo que você é meu genitor e você diz que não é, quem deve provar? Aí entra o ônus da prova.

Muita gente acha que *tem de provar quem diz*, mas isso não resolve muita coisa. Tome o primeiro exemplo que eu dei. Você disse que eu devo, então você tem de provar que eu devo? Mas eu também disse, disse que paguei, então eu tenho de provar que efetuei o pagamento? Veja que a conta não fecha...

Aí se cria o ônus da prova, cuja regra geral está fixada no art. 373, incs. I e II do Código de Processo Civil. De maneira simples, o ônus da prova incumbe ao autor, quanto ao fato constitutivo de seu direito; e ao réu, quanto à existência de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor.

Assim, no exemplo que eu dei, você tem de provar que há uma dívida, já que isso é um fato constitutivo (ou seja, que constitui o seu direito). Ao inverso, eu tenho de provar o pagamento, já que isso é um fato impeditivo (ou seja, que impede o seu



Assim, se o consumidor alega que o produto não funciona por um defeito de fabricação, a regra do art. 373, inc. I, do Código de Processo Civil determina que ele deveria provar que o defeito é de fabricação, e não de (mau) uso. O que o CDC faz é inverter essa regra, ou seja, eu alego que o defeito é de fabricação e o fornecedor é quem tem de provar que o defeito é de uso, caso seja verificado, pelo juiz, a verossimilhança das alegações ou a hipossuficiência.

X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral

A aplicação das regras do CDC aos serviços públicos, essenciais ou não, é evidente. O Estado não pode prestar serviços sem qualidade, sob a desculpa de que *não é fornecedor*.

Mesmo quando o serviço público é prestado por particulares, se aplica o CDC. Por exemplo, eventual espera excessiva em fila de banco permite que se veja dano moral?

Sim, pois há casos de evidente abuso, como nos caso em que não há demonstração de nenhuma situação atípica, ou que o consumidor simplesmente não poderia buscar alternativas para a solução do problema, tal como caixas eletrônicos e serviços de *internet banking*. Porém, o simples descumprimento do prazo estabelecido em legislação específica para a prestação de serviços bancários não gera por si só dano moral presumido, *in re ipsa* (REsp 1.962.275).

Do contrário, também não pode o consumidor tentar se esconder no caso de inadimplemento dos serviços públicos. **Mesmo nos casos de serviços públicos essenciais, permite-se o corte em caso de não pagamento**, entende o STJ (REsp 1.270.339).



Ah, e não, eu não esqueci do inc. IX do art. 6º. O inc. IX foi simplesmente vetado, pelo que você não precisa se preocupar com ele.

XI - a garantia de práticas de crédito responsável, de educação financeira e de prevenção e tratamento de situações de superendividamento, preservado o mínimo existencial, nos termos da regulamentação, por meio da revisão e da repactuação da dívida, entre outras medidas

A regra, inserida pela Lei 14.181/2021, a Lei do Superendividamento, tem duplo aspecto. Um, de aplicação imediata, e outro, que depende de regulamentação.

Quanto ao primeiro, unem-se aqui os princípios da conscientização financeira e da prevenção e tratamento, trazidos pelo art. 4º, incs. IX e X, respectivamente. Importante salientar a **expressa previsão de preservação do mínimo existencial dos consumidores**, que deriva diretamente do art. 1º, inc. III, da Constituição Federal.

A norma constitucional estabelece como princípio da República a **dignidade da pessoa humana**. Trata-se do princípio fundante da ordem jurídica contemporânea e base de sustentação do Estado Democrático de Direito. Numa analogia mitológica, é o Zeus dos princípios constitucionais.

A própria Constituição Federal prevê, de maneira indireta, mas textual, o mínimo existencial. O art. 7º, inc. IV, prevê o salário-mínimo para todo trabalhador, mesmo que sujeito a regime de remuneração

direito). Se você prova a dívida, com um contrato, por exemplo, e eu não provo que paguei, me lasco, daí a importância de guardar o recibo, sacou?



variável (inc. VII). Esse mínimo deve atender às necessidades vitais básicas da pessoa e sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social. É a expressão legal básica do mínimo existencial.

Outros tantos dispositivos da Constituição tratam desse mínimo existencial. O art. 201, §2º, fixa que nenhum benefício que substitua o salário de contribuição ou o rendimento do trabalho do segurado terá valor mensal inferior ao salário-mínimo. O §12, por sua vez, determina a instituição de um sistema especial de inclusão previdenciária, para atender aos trabalhadores de baixa renda, mesmo que informais ou domésticos, assegurada aposentadoria no valor de um salário-mínimo. O art. 203, inc. V, garante um salário-mínimo de benefício às pessoas com deficiência e às idosas.

Assim, **no caso de revisão e da repactuação de dívidas do consumidor superendividado, a prevenção e o tratamento devem preservar o mínimo existencial.** As soluções ao consumidor superendividado devem ir ao encontro do estatuto jurídico do patrimônio mínimo, que impede que uma pessoa, mesmo por liberalidade, se desfaça de todo o seu patrimônio, sem manter parte ou renda suficiente para sua própria subsistência (art. 548 do Código Civil). Nesse sentido, especial atenção aos bens impenhoráveis, conforme prevê a Lei 8.009/1990 (lei do bem de família) e o art. 833 do Código de Processo Civil (rol dos bens impenhoráveis em execução ou cumprimento de sentença).

XII - a preservação do mínimo existencial, nos termos da regulamentação, na repactuação de dívidas e na concessão de crédito

Este inciso é conexo com o antecedente. Acrescenta-se, apenas, que a preservação do mínimo existencial deve ocorrer, também na própria concessão de crédito. Isso pode ser visto já na Lei 10.820/2003, que dispõe sobre a autorização para desconto de prestações em folha de pagamento.

Alterada diversas vezes, a norma mantém o espírito de restringir o percentual de descontos de empréstimos na folha de pagamento dos trabalhadores em geral. O objetivo é o mesmo que o da Lei 14.181/2021: preservar um mínimo existencial do consumidor.

XIII - a informação acerca dos preços dos produtos por unidade de medida, tal como por quilo, por litro, por metro ou por outra unidade, conforme o caso

Essa é uma das tantas regras que *não pegou* anteriormente e, agora, o legislador *quer fazer pegar*. Quem nunca ficou parado no setor de produtos de limpeza comparando se o pacote com 12, 16, 20, 24 ou 36 rolos de papel higiênico era mais vantajoso? Se a embalagem *econômica* do sabão em pó tamanho família realmente compensava? Uma regra de três resolve o dia, mas exige algum esforço.

A Lei 10.962/2004, que dispõe sobre a oferta e as formas de afixação de preços de produtos e serviços para o consumidor, foi alterada pela Lei 13.175/2015. Esta lei incluiu o art. 2º-A que exige que na venda a varejo de produtos fracionados em pequenas quantidades, o comerciante deve informar, na etiqueta contendo o preço ou junto aos itens expostos, além do preço do produto à vista, o preço correspondente a uma das seguintes unidades fundamentais de medida: capacidade, massa, volume, comprimento ou área, de acordo com a forma habitual de comercialização de cada tipo de produto.

Quem já reparou nas etiquetas de preços em supermercados, sabe do que eu falo; é uma bagunça. Produto cuja unidade de medida é o quilo, outro 100g, outro o grama; litro, mililitro; por garrafa, por pacote, enfim, não funcionou bem. Agora, o inc. XIII do art. 6º do CDC pretende padronizar as unidades de medida, para facilitar a comparação de preços. Algo extremamente útil para o consumidor.



2 - Responsabilidade

Prevê o art. 7º, parágrafo único, que no caso de a violação de direito do consumidor ter mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo. O que isso significa?

Em resumo, que o consumidor vai mirar em todos os ofensores e qualquer um deles pode ser chamado a indenizar. Isso serve para **evitar um expediente muito comum em caso de pluralidade de pessoas que atuam numa mesma situação**. E os exemplos são muitos.

Imagine que você compra um iogurte, come e passa mal, muito mal. Hospitalizado, o médico atesta que o que causou seu problema foi o iogurte. Você processa todo mundo.

O mercado diz que não tem culpa, porque acondiciona os iogurtes em local adequado. A transportadora diz que não tem culpa, porque transporta para diversos estabelecimentos e nunca teve reclamações e que segue as normas. O fabricante de iogurte diz não tem culpa, que tem ISO9001 e prêmio da Noruega e que fabrica milhares de maravilhosos iogurtes.

Aí, o que aconteceria numa ação tradicional? Teríamos de apurar exatamente **de quem foi a culpa**, já que o art. 927 do Código Civil determina que só responde quem tem culpa. Já imaginou que inferno pra você e o seu singelo *iorguti* de ameixa (sinceramente, quem gosta disso)?

O CDC acaba com isso, ao dizer: **todos vocês são responsáveis**. Não importa ao consumidor quem é o culpado, eles que se entendam.

A letra da Lei

Agora, trago a você os dispositivos de lei referentes à nossa aula. Lembro que, ao longo do texto, eu não trato de todos os dispositivos legais aqui citados, propositadamente. Isso porque meu objetivo não é tornar o material um *comentário à lei*, mas, sim, fazer você compreender os institutos jurídicos que são importantes à prova.

Agora, ao contrário, o objetivo é trazer todos os dispositivos legais, para que você possa ao menos passar os olhos. Não se preocupe em compreender em detalhe cada um deles; eu objetivo apenas trazer o texto legal para que você não precise procurá-los fora do material. Trata-se da *letra* da lei com grifos nos principais pontos da norma, para ajudar na fixação dos conteúdos.

Vamos lá!

CAPÍTULO III - DOS DIREITOS BÁSICOS DO CONSUMIDOR

Art. 6º São **direitos básicos do consumidor**:

I - a **proteção da vida, saúde e segurança** contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;



II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações;

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem;

IV - a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços;

V - a **modificação** das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas;

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção Jurídica, administrativa e técnica aos necessitados;

VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive **com** a **inversão do ônus da prova**, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências;

X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.

XI - a garantia de práticas de crédito responsável, de educação financeira e de prevenção e tratamento de situações de superendividamento, preservado o mínimo existencial, nos termos da regulamentação, por meio da revisão e da repactuação da dívida, entre outras medidas;

XII - a preservação do mínimo existencial, nos termos da regulamentação, na repactuação de dívidas e na concessão de crédito

XIII - a informação acerca dos preços dos produtos por unidade de medida, tal como por quilo, por litro, por metro ou por outra unidade, conforme o caso.

Parágrafo único. A informação de que trata o inciso III do caput deste artigo deve ser acessível à pessoa com deficiência, observado o disposto em regulamento.

Art. 7º Os direitos previstos **neste código não excluem outros** decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade.

Parágrafo único. Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo.

Lei 10.962/2004



Art. 5º-A. O **fornecedor deve informar**, em local e formato visíveis ao consumidor, **eventuais descontos oferecidos** em função do prazo ou do instrumento de pagamento utilizado.

Súmulas do STJ

37: “**São cumuláveis as indenizações** por **dano material e dano moral** oriundos do mesmo fato”.

387: “É **lícita** a **cumulação das indenizações de dano estético e dano moral**”.

402: “ O **contrato de seguro** por danos pessoais **compreende os danos morais**, salvo cláusula expressa de exclusão”.



Direitos básicos do consumidor (arts. 6º a 7º)

FCC

1. (FCC - PROCON-MA - 2017) Considera-se direito básico do consumidor:

- (A) a facilitação da defesa do consumidor em juízo, garantindo, a qualquer público, gratuidade da Justiça.
- (B) a célere prestação dos serviços públicos em geral.
- (C) a prevenção contra danos difusos, sempre que for possível alguma lesão a consumidor específico.
- (D) a divulgação no produto sobre sua periculosidade em, no mínimo, duas línguas, sendo uma necessariamente a do país onde se coloca à venda o produto.
- (E) a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas.

Comentários

A **alternativa A** está incorreta. Veja o que prevê o art. 5º do CDC: " Para a execução da Política Nacional das Relações de Consumo, contará o poder público com os seguintes instrumentos, entre outros: I - manutenção de assistência jurídica, integral e gratuita para o consumidor carente". Ou seja, a alternativa trata de um instrumento da Política Nacional das Relações de Consumo e não de um direito básico do consumidor.

Com esse dispositivo nota-se que foi aumentado sensivelmente o espectro de cabimento da assistência judicial gratuita, de modo a permitir que o consumidor litigue sem tanta preocupação econômica. Esse inciso vai de encontro com o princípio do acesso à justiça, para aquele consumidor que não tem condições de assumir os custos referente ao processo ainda possa ter seus direitos como consumidor tutelados, podendo contar com os advogados públicos em Defensorias Públicas.

O consumidor é o elo mais fraco da cadeia de consumo, o mais vulnerável, inclusive economicamente, portanto, se não pudesse ingressar com uma ação em busca dos seus direitos por fatores econômicos, estaria em sentido oposto de tudo aquilo que o CDC visa proteger. Ainda existem os Juizados Especiais que é gratuito para atender a causas de menor valor econômico.

A **alternativa B** está incorreta. Veja o que prevê o art. 6º do CDC: "São direitos básicos do consumidor: X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral". Assim, a prestação dos serviços públicos se pauta pela adequação e eficácia, não celeridade.

A aplicação das regras do CDC aos serviços públicos, essenciais ou não, é evidente. O Estado não pode prestar serviços sem qualidade, sob a desculpa de que não é fornecedor.

Do contrário, também não pode o consumidor tentar se esconder no caso de inadimplemento dos serviços públicos. Mesmo nos casos de serviços públicos essenciais, permite-se o corte em caso de não pagamento, entende o STJ (REsp 1.270.339).

A **alternativa C** está incorreta. Veja o que prevê o art. 6º do CDC: "São direitos básicos do consumidor: VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos". A prevenção se dá independentemente de lesão a um consumidor específico. Além disso, difusos são interesses transindividuais, como se vê pelo art. 81: "A defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título coletivo. Parágrafo único. A defesa coletiva será



exercida quando se tratar de: I - interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato".

O inciso VI do art. 6º pretende ampliar ao máximo a reparação de danos, incluindo todo tipo de reparação possível ao consumidor, sempre reputado vulnerável. O CDC foi pioneiro em expressar a possibilidade de indenizar o dano não individual. Até hoje, quando se fala em dano moral coletivo, apela-se para o CDC. A jurisprudência passou a permitir a possibilidade não apenas de indenizar alguém por dano moral, mas também de cumular o dano material com o dano moral (Súmula 37 do STJ).

Anos depois, o STJ passou a reconhecer uma espécie distinta de dano, o dano estético (Súmula 387). Assim, tecnicamente falando, há danos patrimoniais (ou materiais) e danos extrapatrimoniais. Os danos extrapatrimoniais podem ser morais ou estéticos. Todos eles podem ser cumulados, a depender do caso.

Além disso, a Súmula 402 do STJ esclarece que no contrato de seguro por danos pessoais deve estar compreendida também cobertura por danos morais, exceto se houver cláusula expressa de exclusão. O objetivo, claro, sempre trazer efetiva proteção e reparação ao consumidor.

A **alternativa D** está incorreta. Veja o que prevê o art. 31 do CDC: "A oferta e apresentação de produtos ou serviços devem assegurar informações corretas, claras, precisas, ostensivas e em língua portuguesa sobre suas características, qualidades, quantidade, composição, preço, garantia, prazos de validade e origem, entre outros dados, bem como sobre os riscos que apresentam à saúde e segurança dos consumidores". Não há previsão bilíngue em momento algum.

O dispositivo demonstra novamente a necessidade de transparência e informação dos produtos e serviços disponíveis no mercado de consumo, de forma que os consumidores possam ter uma compreensão clara e precisa inclusive acerca dos riscos que apresentem para que não tenha sua liberdade de escolha viciada, conhecendo todas as informações das características do objeto de consumo.

A **alternativa E** está correta e é o gabarito da questão. Veja o que prevê o art. 6º do CDC: "São direitos básicos do consumidor: V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas".

O art. 478 do Código Civil assenta a Teoria da imprevisão por onerosidade excessiva. Essa regra traz uma "prestação de uma das partes se tornar excessivamente onerosa, com extrema vantagem para a outra, em virtude de acontecimentos extraordinários e imprevisíveis". O art. 6º, inc V, do CDC assenta a Teoria da onerosidade excessiva, sem a imprevisão do Código Civil.

Ou seja, o CDC exige dois requisitos – (i) excessiva onerosidade trazida e (ii) fato superveniente –, ao passo que o Código Civil exige quatro requisitos – os dois anteriores, mais (iii) extrema vantagem para a outra parte e (iv) um acontecimento extraordinário e imprevisível.

Além disso, o art. 479 do Código Civil permite a revisão do contrato apenas de maneira excepcional, sendo que a regra é a resolução (extinção). O CDC, ao contrário, mais adequado à noção contemporânea de contrato, traz como regra a revisão contratual, sequer prevendo a resolução (extinção).



LISTA DE QUESTÕES

Direitos básicos do consumidor (arts. 6º a 7º)

FCC

1. (FCC - PROCON-MA - 2017) Considera-se direito básico do consumidor:

- (A) a facilitação da defesa do consumidor em juízo, garantindo, a qualquer público, gratuidade da Justiça.
- (B) a célere prestação dos serviços públicos em geral.
- (C) a prevenção contra danos difusos, sempre que for possível alguma lesão a consumidor específico.
- (D) a divulgação no produto sobre sua periculosidade em, no mínimo, duas línguas, sendo uma necessariamente a do país onde se coloca à venda o produto.
- (E) a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas.

GABARITO

1. E



ESSA LEI TODO MUNDO CONHECE: PIRATARIA É CRIME.

Mas é sempre bom revisar o porquê e como você pode ser prejudicado com essa prática.



1 Professor investe seu tempo para elaborar os cursos e o site os coloca à venda.



2 Pirata divulga ilicitamente (grupos de rateio), utilizando-se do anonimato, nomes falsos ou laranjas (geralmente o pirata se anuncia como formador de "grupos solidários" de rateio que não visam lucro).



3 Pirata cria alunos fake praticando falsidade ideológica, comprando cursos do site em nome de pessoas aleatórias (usando nome, CPF, endereço e telefone de terceiros sem autorização).



4 Pirata compra, muitas vezes, clonando cartões de crédito (por vezes o sistema anti-fraude não consegue identificar o golpe a tempo).



5 Pirata fere os Termos de Uso, adultera as aulas e retira a identificação dos arquivos PDF (justamente porque a atividade é ilegal e ele não quer que seus fakes sejam identificados).



6 Pirata revende as aulas protegidas por direitos autorais, praticando concorrência desleal e em flagrante desrespeito à Lei de Direitos Autorais (Lei 9.610/98).



7 Concurseiro(a) desinformado participa de rateio, achando que nada disso está acontecendo e esperando se tornar servidor público para exigir o cumprimento das leis.



8 O professor que elaborou o curso não ganha nada, o site não recebe nada, e a pessoa que praticou todos os ilícitos anteriores (pirata) fica com o lucro.



Deixando de lado esse mar de sujeira, aproveitamos para agradecer a todos que adquirem os cursos honestamente e permitem que o site continue existindo.