

## **Aula 00**

*Curso Completo de Legislação de  
Trânsito - CBT (Prof. Hugo Garotinho)*

Autor:  
**Hugo Garotinho**

19 de Março de 2024

## Sumário

Apresentação do Curso.....	2
Apresentação Pessoal.....	3
Cronograma de Aulas.....	4
Introdução ao Código de Trânsito Brasileiro.....	5
1 - Considerações Iniciais.....	5
2 - Classificação das Vias.....	15
3 - Limite de Velocidade nas Vias.....	24
Questões Comentadas.....	32
Lista de Questões.....	42
Gabarito.....	47
Resumo.....	48
REFERÊNCIAS.....	56



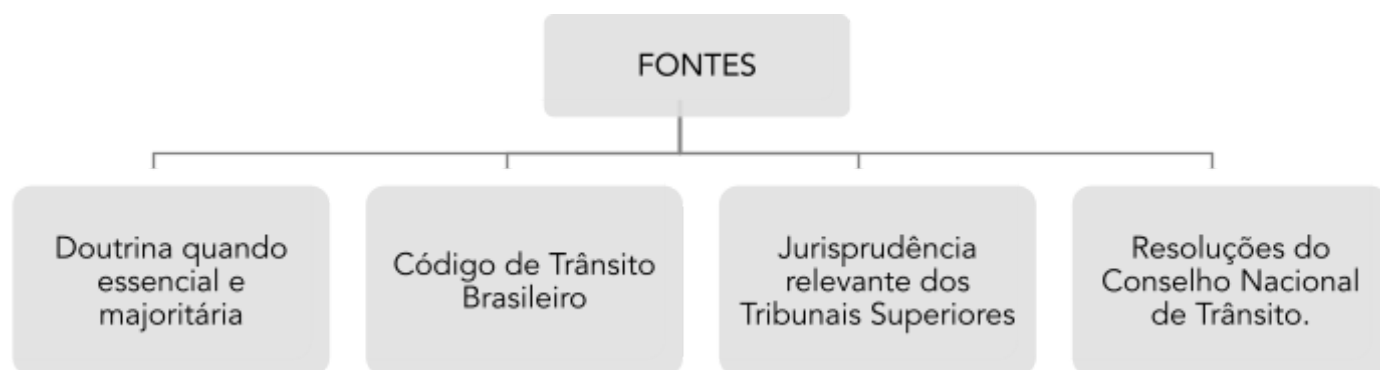
## APRESENTAÇÃO DO CURSO

Fala, Garotinho! Iniciaremos, neste momento, nosso **Curso de Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**, voltado aos mais diversos concursos em que esse tema seja objeto de cobrança. Neste material, você irá encontrar toda a **teoria** de que necessita e muitas **questões** de certames anteriores.

Este material traz questões das últimas provas da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e de tantos outros concursos em que o CTB possa ser explorado. Certamente, o conteúdo ministrado fará com que você, caro estudante, sinta-se seguro e confiante para gabaritar sua prova!

Trata-se do curso mais completo de CTB de que dispomos, sendo apresentado de maneira didática, direta e progressiva. Tivemos o cuidado de demonstrar com questões anteriores a importância de cada tema abordado, evitando, desse modo, os excessos desnecessários, poupando seu tempo para o que realmente interessa.

Podemos afirmar que as aulas levarão em consideração as seguintes "fontes".



Futuro Patrulheiro, as aulas em .pdf são extremamente importantes e, como dito anteriormente, trazem muitas questões com o objetivo de fixação do conteúdo e, também, para criar "aquela casca grossa" no aluno, evitando que ele seja surpreendido com itens recorrentes nas provas e, que em tese, não deveriam ser preocupação na hora da prova. Assim, não menospreze as questões, independentemente do nível e da banca, pois todas têm seu propósito neste curso.

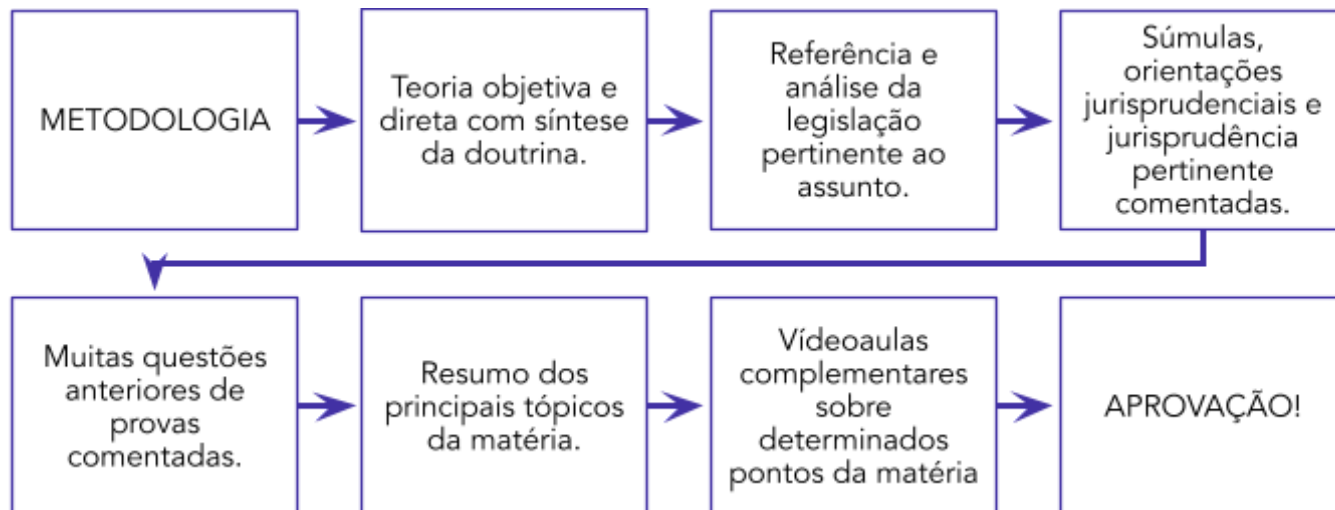
O material é estruturado com **gráficos, resumos, figuras**, tudo a fim de que o estudo seja o mais leve possível, sem ser, no entanto, superficial. As nossas amigas **corujinhas** sempre chamarão sua atenção para um item já cobrado em prova ou algum assunto que necessite do nosso devido aprofundamento.

As videoaulas disponíveis complementam nosso estudo e devem ser utilizadas para uma revisão ou quando o tédio ou cansaço da leitura surgirem, não tendo a pretensão de substituir os PDFs. Todavia, que tal assistir/ouvir uma aula em vídeo enquanto se desloca para o trabalho no carro ou no "busão"? Ou, ainda, o que acha de "ganhar tempo" ao escutar o áudio daquela aula enquanto toma banho ou faz atividade física?



Estamos disponíveis nos nossos canais oficiais, além do fórum de dúvidas, e-mail e, eventualmente, Redes Sociais. Não se prive de me consultar em caso de dúvidas, estarei lado a lado com você nesse combate. Sua vitória também será nossa vitória!

E então? Vamos Juntos?!



## APRESENTAÇÃO PESSOAL

Por fim, e com o intuito de motivá-lo nos estudos, um pouco de minha trajetória até aqui: sou o Professor Hugo Garotinho! Fui estudante de escola pública e, por vir de família humilde, dos 9 aos 18 anos de idade, para ajudar no sustento do lar, trabalhei nas ruas e praias de Fortaleza-CE, como meus pais, vendendo bolo, picolé, doces... Eles sempre motivaram a mim e aos meus outros dois irmãos a estudarem e seguirem nos estudos para que tivéssemos uma vida diferente da deles e assim fizemos! Sempre gostei de aprender e, de tanto ouvir os conselhos dos meus queridos "velhos", passei a acreditar que a educação, realmente, seria uma oportunidade para minha mudança de vida.

Após ser convocado para servir à Força Aérea Brasileira (FAB) através do alistamento militar obrigatório, como recruta, logo no primeiro ano após a incorporação, fui aprovado no concurso para o Curso de Especialização de Soldado Especialista - CESD. No ano seguinte, fui aprovado no concurso para Curso de Formação de Cabos - CFC/2006. Em 2008, fui aprovado no concurso para Escola de Especialistas de Aeronáutica - EEAR. Além dessas aprovações, obtive aprovação em outros certames, tais quais: Técnico-Administrativo da Defensoria Pública da União (Vigésimo colocado do Cadastro de Reservas), INSS, Técnico-Administrativo do Conselho Regional de Farmácia (Primeiro Colocado), Policial Penal do Estado do Rio Grande do Norte, Polícia Rodoviária Federal, entre outros.

Em 2011, tentei seguir pelo ramo da engenharia mecânica e prestei o vestibular para a Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Após aprovado e, ainda no primeiro semestre do curso, percebi que minha área não era a de exatas, mas humanas. Daí, fui estudar duas de minhas grandes paixões: idiomas e a mente humana. Hoje possuo graduação em Licenciatura em Língua Espanhola pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte



(IFRN), Pós-Graduação "Lato Sensu" em Psicanálise pelo Instituto Líbano e Pós-Graduação em Psicologia do Desenvolvimento e Aprendizagem pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

Por fim, há mais de 10 anos, descobri o amor pelas carreiras de docente e palestrante. Buscando levar o conhecimento ao maior número de pessoas possível, criei o canal Garotinho dos Concursos, no YouTube, para ensinar, motivar e inspirar aqueles que querem mudar de vida através da educação e do conhecimento.

Deixarei abaixo meus contatos para quaisquer dúvidas ou sugestões. Terei o prazer em orientá-lo da melhor forma possível nesta caminhada que estamos iniciando.

Instagram: <https://www.instagram.com/hugogarotinho>

Vejamos a distribuição das aulas:

## CRONOGRAMA DE AULAS

AULAS	TÓPICOS ABORDADOS
Aula 00	Introdução ao Código de Trânsito.
Aula 01	Sistema Nacional de Trânsito
Aula 02	Normas Gerais de Circulação e Conduta
Aula 03	Condução de Veículos por Motoristas Profissionais, Pedestres e Condutores de Veículos não Motorizados, Cidadão, Educação para o Trânsito, Sinalização de Trânsito e Engenharia de Tráfego, Operação, Fiscalização e Policiamento Ostensivo de Trânsito
Aula 04	Veículos e Veículos em Circulação Internacional
Aula 05	Registro de Veículos, Licenciamento, Condução de Escolares e Condução de Motofrete
Aula 06	Habilitação
Aula 07	Penalidades e Medidas Administrativas
Aula 08	Infrações de Trânsito
Aula 09	Crime de Trânsito
Aula 10	Disposições Finais e Transitórias

Essa é a distribuição dos assuntos ao longo do curso. Eventuais ajustes poderão ocorrer, especialmente por questões didáticas. De todo modo, sempre que houver alterações no cronograma acima, vocês serão previamente informados, com a justificativa para isso.



# INTRODUÇÃO AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

## 1 - Considerações Iniciais

Fala, Garotinho! Iniciaremos, neste momento, a jornada rumo à sua aprovação. Estarei com você nesta caminhada e, acredite, no dia da prova, você terá a impressão de que estarei na sua mente revelando as respostas para você. Mas, para que essa sinergia aconteça, eu preciso de sua total dedicação e atenção neste curso completo. Ok?!

Para iniciarmos nossa conversa, é preciso entender que a organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos. E que essas entidades dividem entre si a responsabilidade por legislar sobre diversos temas, tais como Direito Civil, nacionalidade, populações indígenas, trânsito e transporte, entre outros. Surge aqui, então, nosso primeiro questionamento: que entidade seria a responsável por legislar sobre o tema trânsito e transporte?

O art. 22 da nossa constituição cidadã enumera trânsito e transporte como algumas das atribuições **PRIVATIVAS** da UNIÃO. Ter competência PRIVATIVA significa que a União é a detentora da competência, porém não está impedida de delegar essa competência nos limites e forma permitidos na constituição.

Existe outro tipo de competência: a **EXCLUSIVA**. Ter competência EXCLUSIVA, por outro lado, implica dizer que esse ente, ao receber a competência, está impedido de delegá-la a outro.

Essa discussão recebe aprofundamento apropriado quando estudamos direito constitucional, porém é necessário citá-la nesse momento oportuno. Motivo? A banca adora fazer a troca dessas duas palavras. Ao invés de dizer: É COMPETÊNCIA **PRIVATIVA** legislar sobre trânsito e transporte, ela diz que é COMPETÊNCIA **EXCLUSIVA** legislar sobre trânsito e transporte. Isso torna a afirmativa **FALSA**.

Vejamos o dispositivo legal na Constituição Federal:

*Art. 22. Compete **PRIVATIVAMENTE** à União **LEGISLAR** sobre:*

*XI - trânsito e transporte;*

Reforçando o que foi dito anteriormente, esse artigo constitucional deixa claro que **NÃO** cabe aos Estados, Distrito Federal ou Municípios criarem normas sobre trânsito, cabendo-lhes apenas cumprir a Lei federal nº 9.503/97, nosso Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Essa lei federal tem abrangência nacional e, desse modo, aplica-se a todos os entes da federação, sem exceção.

Por outro lado:

*Art. 23. É competência **COMUM** da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:*

*XII - Estabelecer e implantar política de educação no trânsito.*



Fique esperto! Legislar sobre trânsito e transporte cabe **privativamente** à União, porém cabe a **TODOS** os entes da federação o **estabelecimento e implantação** de educação no trânsito!

Não confunda!!! Quando falamos em **política de educação no trânsito**, estamos fazendo menção às ações que orientam condutores, ciclistas e pedestres na adoção de atitudes que contribuam para um trânsito mais humano e seguro. Essas ações e políticas de implantação são competências **COMUNS** a todos os entes federados. Constatamos a implantação de políticas de educação no trânsito, por exemplo, nos *slogans* "Juntos salvamos vidas", em que se incentiva o uso do cinto de segurança, ou nas campanhas televisivas que usualmente ocorrem próximas aos feriados prolongados, abordando temas tais quais: condução de veículos automotores sem consumo de bebidas alcoólicas, riscos que o uso do celular causa à vida no trânsito, etc.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é a legislação específica que trata do TRÂNSITO nas nossas vias TERRESTRES. O destaque para Vias terrestres é importante!

Curiosamente, quando falamos de trânsito, vêm à mente nossas vias terrestres: estradas, rodovias, ruas, etc. Entretanto, existem outros tipos de trânsitos **não** contemplados no nosso CTB, a exemplo dos trânsitos marítimo e aéreo, os quais possuem legislação própria.

Entendeu, garotinho? As rotas aéreas e marinhas com suas especificidades **NÃO** estão abarcadas pelo CTB. Inclusive, esse detalhe já foi cobrado em provas anteriores.

Vejamos duas questões nesse momento. Uma trata justamente da aplicação do CTB exclusivamente em vias terrestres e a outra da atribuição conferida à União de legislar sobre trânsito e transporte.

(CESPE – DETRAN/DF – 2009) Acerca do que dispõe o CTB, julgue os itens subsequentes.

O referido código aplica-se aos transportes marítimo e aéreo.

Comentários:

**Gabarito:** ERRADO. Aqui a banca nos trouxe uma questão fácil, porém maliciosa ao afirmar que o CTB é aplicado, também, nas vias marítima e aérea. Porém, só cairá nessa pegadinha o aluno voador que não se atentou para o que diz o Art. 1º: O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. Os transportes aéreos e marítimos serão regidos por legislações específicas que não o CTB.

(CESPE – Técnico em Gestão Pública - 2007) Em relação às competências da União, dos Estados e dos Municípios, julgue o item subsequente.

Compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Comentário: CORRETA. É a literalidade da constituição em seu artigo 22, Inciso XI:

Compete privativamente à União legislar sobre:

XI - trânsito e transporte



Cuidado, pois a banca poderá trocar competência PRIVATIVA por competência EXCLUSIVA, o que tornaria a questão errada!

Outro equívoco comum é associarmos trânsito apenas a carros, ônibus e motocicletas. No entanto, o código deixa claro que o conceito de **trânsito** também se estende a **pessoas e animais**. Observe o que diz o CTB em seu artigo 1º:

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

*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.*

Caro aluno, as fontes utilizadas em nossa aula serão Constituição Federal/88, a Lei federal nº 9.503/97 - CTB e seu Anexo I.

Esse anexo I será de grande valia durante nosso curso, já que nele estão presentes as definições e conceitos de termos expressos no Código de trânsito. Aqui vale este alerta, pois será de extrema importância você tirar um momento para ler este glossário, afinal você precisará conhecer esses termos para ter um melhor entendimento dos conceitos aqui abordados. Tudo bem?!

Assim, nobre patrulheiro, vamos à definição dada pelo Anexo I do CTB a alguns termos citados no art. 1º:

**CIRCULAÇÃO**- movimentação de pessoas, animais e veículos em deslocamento, conduzidos ou não, em vias públicas ou privadas abertas ao público e de uso coletivo.

**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.

Bem, sigamos em frente...

*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.*





O trânsito **SEGURO** é um direito de todos que façam uso dele e cabe aos órgãos e entidades do SNT adotar medidas para que essa segurança seja assegurada. Como todos têm direito, consagra-se aqui o **PRINCÍPIO DA UNIVERSALIDADE DO DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO**.

Gostaria que você se atentasse para um ponto em que as bancas costumam aprontar pegadinhas com os candidatos. Ao ler atentamente o § 2º do art. 1º, perceberemos que o trânsito, em condições seguras, é um **DEVER** dos órgãos e entidades do SNT e **DIREITO** de todos. Cuidado, pois as bancas adoram trocar estas duas palavras de lugar, o que muda totalmente o sentido da frase.

A cada ano, o volume de veículos em circulação nas cidades e rodovias federais aumenta. Em decorrência desse aumento, eleva-se, também, o número de acidentes e mortes no trânsito.

Diante disso, as ações de educação para o trânsito constituem-se, hoje, uma grande necessidade para a sociedade. Os números trágicos de vítimas e de acidentes estão a exigir que sejam realizadas e intensificadas tais ações, alcançando um número maior de pessoas. Com isso, espera-se promover a conscientização acerca dos riscos no trânsito e provocar mudança de atitude no comportamento de condutores de veículos, passageiros, ciclistas e pedestres, com respeito e cumprimento efetivo das disposições legais, e, conseqüentemente, a construção de uma consciência cidadã e democrática, com vistas a criar uma nova cultura no trânsito.

**HORA DE PRATICAR!**



(FUNCERN - 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: Observe que, apesar de todas as alternativas trazerem conceitos que são aceitos no nosso senso comum, **DEVEMOS** nos ater ao que diz a letra da Lei, expressa na **alternativa D**. Veja abaixo a definição do nosso CTB:



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.

(IABES - 2020) O Código de Trânsito Brasileiro – CTB tem por finalidade administrar a circulação de veículos de qualquer natureza nas vias terrestres do país, conforme é expresso em seu Artigo 1º:

- a) o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
- b) a norma administrativa deve ser interpretada e aplicada da forma que melhor garanta a realização do fim público a que se dirige.
- c) é uma regra tornada obrigatória pela força coercitiva do poder legislativo ou de autoridade legítima, que constitui os direitos e deveres numa comunidade.
- d) concebida como uma legislação moderna e realista objetivou dar cumprimento e proteção integral aos direitos fundamentais da criança e do adolescente.
- e) serão punidos, na forma desta Lei, os crimes resultantes de discriminação ou preconceito de raça, cor, etnia, religião ou procedência nacional.

Comentários: Mais uma vez, a letra da lei! Simples e pura definição do artigo 1º do CTB:

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. Alternativa correta - **Letra A**.

Todas as demais alternativas trazem informações que não fazem parte do Art. 1º.

(CESPE - PRF/2021) Julgue o próximo item, relativos a definições aplicadas a acidentes de trânsito.

Tráfego é 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: Questão da prova da PRF 2021 e, por sinal, capciosa. O item está **ERRADO**.

**Errado????** Sim, garotinho! ERRADO. A definição apresentada corresponde a **TRÂNSITO**, porém a CESPE trocou por **TRÁFEGO** e, possivelmente, conseguiu confundir-lo. Não custa nada rever a definição de TRÂNSITO:

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.

(CESPE - PRF - 2021) Considerando a temática abordada no texto acima, julgue o próximo item.



Conforme disposto na legislação brasileira, o trânsito em condições seguras é dever de todos.

Comentário: Embora a banca tenha trazido um enunciado bonito, não se engane! Foi apenas uma estratégia para pegar os candidatos mais desatentos, o que espero não ter sido seu caso. A questão está **ERRADA**, pois é **dever dos órgãos do SNT** adotar as medidas destinadas a assegurar o direito ao trânsito, em condições seguras, a todos.

Bem, ao continuarmos, temos que o Sistema Nacional de Trânsito – SNT é composto por órgãos e entidades que atuam na regulação do trânsito brasileiro. São exemplos o DETRAN, o DNIT e a PRF. Mas não se preocupe, veremos esse tema com maior aprofundamento posteriormente.

Aluno, imagine a seguinte situação: O agente da PRF Guilherme Camelo, ao orientar um trânsito engarrafado e, visando "aliviar" o congestionamento, propõe um desvio de forma equivocada, expondo os veículos à contramão, causando colisões.

Veja bem, todos naquela região conhecem o exemplar e profissional Agente Guilherme e sabem que, apesar da sua desatenção, ele não teve "maldade" em sua orientação. Camelo não teve intenção (DOLO) de fazer com que os carros colidissem entre si. O PRF Guilherme Camelo também não teve CULPA, apenas buscou "desafogar" o trânsito ao solicitar o desvio para aquela via. Porém, tudo ocorreu justamente no momento em que Dona Elvira, condutora de um veículo parado na via, comprometia a atenção do agente ao chamar-lhe, de forma histérica, para uma conversa.

E então, meu caro aluno, teria o Estado responsabilidade?

Veja o que diz o dispositivo do CTB abaixo:

*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.*

Infelizmente ou felizmente, o Agente Guilherme representa uma entidade do Sistema Nacional de Trânsito e os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, **OBJETIVAMENTE**, por danos causados aos cidadãos.

Responder objetivamente implica dizer que o ESTADO responderá independentemente de CULPA ou DOLO. Poderá, a entidade, posteriormente, no entanto, "cobrar" do agente em caso de culpa e dolo.

Mais um exemplo:

Se um servidor público estiver dirigindo um veículo oficial e, por problemas mecânicos do freio, sem que haja culpa nenhuma do motorista, vier a atingir um motociclista, a Administração Pública



deverá arcar com os prejuízos, visto que a responsabilidade é OBJETIVA, independentemente de **CULPA** ou **DOLO**.

ESCLARECENDO!



Em uma explanação clara e concisa, o TJDFT conceitua que Responsabilidade do Estado é a obrigação dos órgãos públicos e demais entes estatais de reparar os danos que seus agentes causarem no exercício da função pública.

Observe o que diz a CF, art. 37, §6º:

*As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.*

A Constituição consagrou a **teoria da responsabilidade OBJETIVA**. A corrente mais aceita na jurisprudência e na doutrina é a do **risco administrativo**, que considera que o Estado assume os riscos de sua atividade, desde que constatado o nexo de causalidade entre a ação do Estado e o dano.

Na contramão, temos a Responsabilidade **SUBJETIVA**, em que, para que haja reparação de dano, é necessário que haja a comprovação de **CULPA** (por imprudência, imperícia, negligência) ou **DOLO** (intenção) do agente.

A responsabilidade do Estado pode ser afastada nos seguintes casos: caso fortuito ou força maior, estado de necessidade ou culpa exclusiva da vítima.

TOME NOTA!



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.

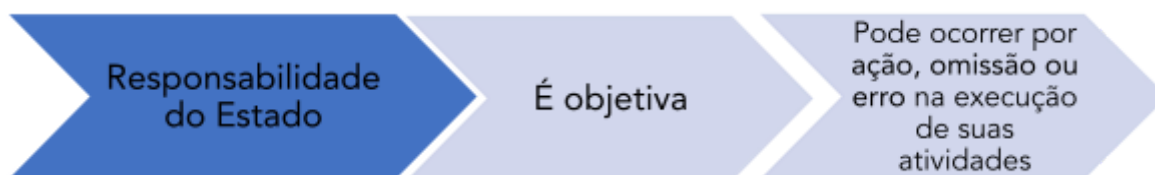
Perceba, ainda, que a responsabilidade OBJETIVA poderá ocorrer por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito ao trânsito seguro.

Imagine comigo três situações:

- 1) Um motoqueiro que, ao passar por uma lombada colocada indevidamente em um local de difícil visualização pelo órgão responsável, venha sofrer um acidente de trânsito.
- 2) Um carro que é conduzido em uma via pública e cai em um buraco que, por dias, vinha sendo negligenciado pela autoridade competente.
- 3) Um viaduto construído pelos órgãos responsáveis e que, posteriormente, devido a erros nos cálculos estruturais, venha a cair sobre a via, causando vários acidentes de trânsito.

Percebemos aqui, respectivamente, exemplos de ação, omissão e erro na execução, que causaram danos a terceiros. Logo, conforme esse artigo, os órgãos e entidades do SNT responderão objetivamente.

Resumindo:



Veja uma questão em que o CESPE cobra esse entendimento do candidato:

(CESPE - PRF - 2015) No que se refere a direito administrativo, ato administrativo e seus atributos e princípios, julgue o item que se segue.

Excetuadas as condutas culposas, as pessoas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviço público respondem somente pelos danos que seus agentes dolosamente causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável.

Comentário: Assertiva INCORRETA. Como visto anteriormente, as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviço público respondem objetivamente pelos danos causados. Ou seja, respondem independentemente de condutas culposas ou dolosas.

O último parágrafo do art. 1º afirma:



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**.

Esse parágrafo é autoexplicativo!! A defesa da vida sempre será prioridade, e nessa defesa a preservação da saúde e do meio ambiente estão incluídos.



Agora, vamos rever esses últimos tópicos através de algumas questões:

(UECE -DETRAN CE - 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:

A letra A está equivocada, pois o CTB e a CF/88 adotaram a teoria da responsabilidade OBJETIVA. Assim, **NÃO** é necessária a comprovação de dolo ou culpa.



A letra B diz que não é necessária a comprovação de culpa, o que está correto. No entanto, a responsabilidade referida é **OBJETIVA**, não **SUBJETIVA**.

A letra C está incorreta. **NÃO** é necessária a comprovação de culpa.

A **CORRETA** é a letra D. A responsabilidade dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito é mesmo **OBJETIVA**, **NÃO** necessitando de comprovação de **DOLO** ou **CULPA**.

(IADES - ARCON PA - 2018) 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:

Item A: Incorreto. Embora a alternativa apresente a responsabilidade objetiva, conforme o Art. 1º, § 3º, **NÃO HÁ** no texto legal essa condição de quitação de débitos no prontuário do condutor.

Itens B e C: O erro das alternativas está em afirmar que se trata de responsabilidade **SUBJETIVA**.

Item D: Errado por falar da falta de responsabilidade, **IRRESPONSABILIDADE**.

Item E: **Correto**. Agora ficou fácil! Conforme a literalidade do dispositivo: 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.

(VUNESP - DETRAN-SP -2013) Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, nos termos do art. 1.º, § 5.º do C.T.B., darão:

- 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: Decore essa joça!!! Questão literal em que a banca acrescenta alguns itens para pegar o candidato!

Veja novamente o 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**.

Portanto, a letra A é o gabarito da questão. Os demais itens estão errados por não serem fiéis ao que está previsto no Art. 1º, § 5º.

## 2 - Classificação das Vias

O CTB, em seu art. 2º, estabelece que:

*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.*

**ATENÇÃO, DECORE!**





## VIAS TERRESTRES URBANAS E

CTB Art. 2º

- AS RUAS
- AS AVENIDAS
- OS LOGRADOUROS
- OS CAMINHOS
- AS PASSAGENS
- AS ESTRADAS
- AS RODOVIAS
- AS PRAIAS ABERTAS À CIRCULAÇÃO PÚBLICA
- VIAS INTERNAS DE CONDOMÍNIOS CONSTITUÍDOS POR UNIDADES AUTÔNOMAS
- VIAS E ÁREAS DE ESTACIONAMENTO DE ESTABELECIMENTOS PRIVADOS DE USO COLETIVO PRIVADOS DE USO COLETIVO

Vias mantidas pelo poder público

RURAIS

Vias mantidas por Particulares

FIQUE ATENTO!



Todas as vias acima são vias terrestres. TODAS!! Destaquei em AZUL, entretanto, as VIAS TERRESTRES MANTIDAS PELO PODER PÚBLICO e, em VERMELHO, as VIAS TERRESTRES MANTIDAS POR PARTICULARES.

E qual seria a diferença? Bem, o nome é bem sugestivo! As vias terrestres mantidas pelo PODER PÚBLICO são as vias que foram construídas e também têm sua conservação sob responsabilidade do Poder PÚBLICO. É de se presumir que o recapeamento de asfalto de uma rodovia ou uma operação tapa buracos em uma avenida sejam geridos pelos órgãos públicos, não é mesmo?

Já as vias internas de um condomínio particular ou o estacionamento de um *shopping*, por exemplo, devem ser mantidas e administradas pelos particulares que estão à frente desses locais. Não cabe ao poder público, pois são vias terrestres mantidas por PARTICULARES.

Algumas questões sobre esse assunto são bem diretas. Na verdade, exigem que o candidato tenha feito bem essa distinção do que é área mantida pelo poder público e o que não é.

Veja, abaixo, uma questão da CETURB/ES. Leia e responda!!



Julgue o item a seguir.

As praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas são consideradas vias terrestres.

Comentário:

**Gabarito: CERTO.** Se você decorou bem, vai perceber que essa questão não é das mais difíceis. É justamente o que nos diz o parágrafo único do artigo 2º do Código de Trânsito Brasileiro.

Vamos lembrar que são os responsáveis por manterem estas vias terrestres:

Vias mantidas pelo **PODER PÚBLICO**: as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas, rodovias e as praias abertas à circulação pública.

Vias mantidas por **PARTICULARES**: vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.

**ESCLARECENDO!**



Caro Aluno, quanto ao que pode ser considerado via terrestre, é importante destacarmos que nem todas as praias se encaixam neste conceito. Perceba que somente as praias abertas à circulação serão consideradas vias terrestres e somente nessas poderão ser aplicadas as normas do CTB.

Outro ponto relevante é saber que a legislação de trânsito também poderá ser aplicada em vias mantidas por particulares. Como assim, Professor?

Veja: O CTB poderá ser aplicado nas vias internas de condomínios constituídos por unidades autônomas, como, por exemplo, o condomínio ALPHAVILLE. Mestre, quer dizer que se ocorrer uma colisão dentro de um ALPHAVILLE, serão aplicadas as normas de trânsito, mesmo sendo em um condomínio particular? Exatamente! E digo mais: todas as sinalizações internas nesse local devem estar de acordo com a Lei 9.503/97, CTB.

Esse mesmo raciocínio se estende às vias e áreas de estacionamentos de estabelecimentos de uso coletivo. Para ficar mais claro, tenha como exemplo um *Shopping Center*. Desse modo, as normas de trânsito também deverão ser aplicadas nesses estacionamentos privados. Porém, não se esqueça de que devem ser de uso coletivo.

O artigo 2º trouxe-nos mais alguns termos interessantes. Todos os termos utilizados são conceituados pelo anexo I do CTB:



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

Aqui, sua atenção é realmente importante! A classificação das vias é um assunto que despensa em prova!!

As vias dividem-se em vias **URBANAS** e vias **RURAIS**.

## 2.1 - Vias Urbanas

*VIA URBANA<sup>1</sup> - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.*



Via Urbana

Vejamos, no gráfico abaixo, os tipos de vias urbanas:



Muitos alunos utilizam as letras iniciais das vias urbanas para facilitar a memorização, criando assim o mnemônico TR - A - CO - LO.

Trânsito Rápido - **TR**

Arterial - **A**

Coletora - **CO**

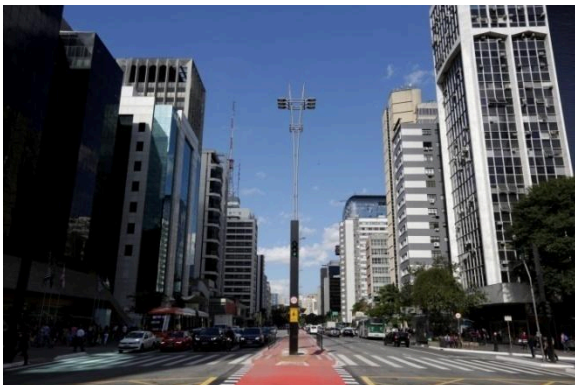
Local - **LO**

*VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO<sup>2</sup> - 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.*



Via de Trânsito Rápido - Marginal Tietê

**VIA ARTERIAL<sup>3</sup>** – 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.



Via Arterial - Avenida Paulista

**VIA COLETORA<sup>4</sup>** – 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.



Via Coletora - Ruas que começam ou terminam em uma avenida ou via de trânsito rápido.<sup>4</sup>

**VIA LOCAL<sup>5</sup>** – aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.



Via local - Ruas do seu bairro



	SEMÁFORO	CRUZAMENTO	COMPLEMENTO
VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO	NÃO	NÃO	
VIA ARTERIAL	SIM	SIM	LIGA BAIRROS
VIA COLETORA	SIM	SIM	DENTRO DE UM BAIRRO
VIA LOCAL	NÃO	SIM	

Nas VIAS ARTERIAIS e COLETORAS, estão presentes o **SEMÁFORO** e o **CRUZAMENTO** (interseção em nível), os quais têm a função de retardar o trânsito e organizá-lo, evitando acidentes e controlando-o em determinado sentido.

## 2.2 - Vias Rurais

Vimos, até agora, as vias consideradas urbanas. Vamos agora à definição de **Via Rural**:

*VIA RURAL – estradas e rodovias*

Tendo em mente que tanto estradas como rodovias são consideradas vias rurais, está cristalino que a diferença é a **PAVIMENTAÇÃO!!**

*ESTRADA<sup>6</sup> – via rural não pavimentada*



*RODOVIA<sup>7</sup> – Via rural pavimentada*





### RESUMINDO



Rodovia

• É PAVIMENTADA

Estrada

• Não é PAVIMENTADA

E aí, Garotinho? Tudo bem, até aqui? Mas não é só isso... Sigamos em frente! Novos termos surgiram e é necessário conceituá-los. Voltemos ao Anexo I:

**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.

**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).

Ufa!! São muitos conceitos! Mas não se preocupe, aluno, nós vamos ajudá-lo apresentando várias questões em que esses termos aparecem. Acompanhe as questões abaixo. Tente fazer e veja a resposta. Avalie se você está progredindo...



(IBFC – DETRAN/AM – 2022) 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 letra A está **INCORRETA** e é o gabarito da questão. Os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, **OBJETIVAMENTE**, por danos causados aos cidadãos. A letra B está correta, conforme consta no art. 2º. 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 letra C está correta, conforme consta no 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."

A letra D está correta, conforme consta no 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.

(CESPE – PRF/2021) Julgue o próximo item, relativos a definições aplicadas a acidentes de trânsito.

O canteiro central é a parte diferenciada da via destinada a parada ou estacionamento de veículos (em caso de emergência).



Comentários: **A assertiva está INCORRETA.** Conforme o ANEXO I do CTB, temos as seguintes definições:

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

ACOSTAMENTO é a parte diferenciada da via destinada à parada ou estacionamento de veículos (em caso de emergência).

Assim, a definição apresentada é de "acostamento", e não de "canteiro central".

(VUNESP – SAMU - 2021) De acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, assinale a alternativa que contempla uma via rural não pavimentada.

a) Vicinal.                      b) Estrada                      c) Rodovia                      d) Local                      e) Coletora

Comentários: A letra B é o nosso gabarito. Conforme o ANEXO I do CTB, temos as seguintes definições:

Rodovia – Via rural pavimentada

Estrada - Via rural não pavimentada

A letra A não apresenta definição no Anexo I do CTB.

A letra C – Rodovia – é conceituada como via rural pavimentada.

As letras D e E estão excluídas por tratar-se de vias urbanas.

(CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2019)

Julgue o próximo item

Entre os principais conceitos adotados para efeito da legislação e para a atividade de fiscalização e policiamento de trânsito, o termo via e pista se equivalem: representam a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, incluindo ilhas e canteiros centrais.

Comentários: Assertiva INCORRETA! Veja que, conforme o Anexo I do CTB, as definições são distintas para cada termo:

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

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.

E aí, o que achou? O progresso está claro, não é mesmo?





### 3 - Limite de Velocidade nas Vias

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

Quando observamos as placas de sinalização nas vias, estabelecendo a velocidade máxima, devemos ter em mente que o órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via é o responsável por estabelecer esse limite de velocidade nesses locais. Porém, em caso de ausência dessas placas, entra o CTB, definindo essas velocidades máximas. Para fins didáticos, vamos enumerar as velocidades máximas para VIAS URBANAS e RURAIS, separadamente.

#### 3.1 - Velocidade Máxima nas Vias Urbanas

*"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*

Veja que, nas vias urbanas, o que se leva em conta é o tipo de via. O **TIPO DE VEÍCULO NÃO é IMPORTANTE!** Não importa se é motocicleta, camioneta ou outro tipo de veículo.

#### RESUMINDO



#### 3.2 - Velocidade Máxima nas Vias Rurais

*II – NAS VIAS RURAIS:*

- a) nas rodovias de pista dupla:
  - 1) 110 km/h para automóveis, camionetas, caminhonetes e motocicletas
  - 2) 90 km/h, para os demais veículos



b) nas rodovias de pista simples:

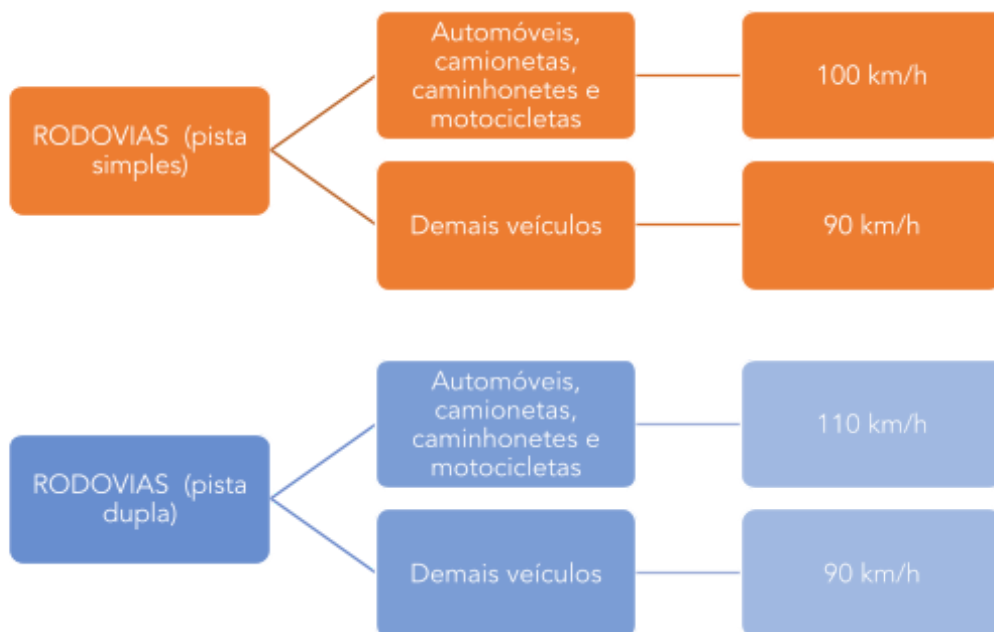
- 1) 100 km/h para automóveis, camionetas, caminhonetes e motocicletas
- 2) 90 km/h, para os demais veículos

c) nas estradas, 60 km/h para todos os veículos

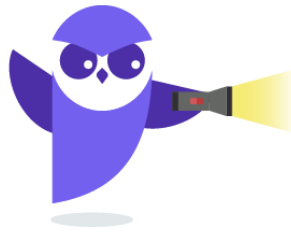
Vamos fazer alguns apontamentos para ajudá-lo a decorar as velocidades máximas nas vias:

- Para as **ESTRADAS**, sempre será 60 km/h, para **TODOS** os veículos. Aqui já facilitou bastante!!
- Para as **RODOVIAS** de PISTA DUPLA, a velocidade máxima para automóveis, camionetas, caminhonetes e motocicletas será **110 km/h**.
- Para as rodovias de PISTA SIMPLES, a velocidade máxima para automóveis, camionetas, caminhonetes e motocicletas será 100 km/h.
- Para todos os outros veículos (que não sejam automóveis, camionetas, caminhonetes e motocicletas), tanto faz se as rodovias são de pista dupla ou pista simples, a velocidade será a mesma: 90 km/h.

**PRESTE MAIS ATENÇÃO!**



ESCLARECENDO!



Apenas mais um esclarecimento: Suponha que você está em uma via de trânsito rápido (veloc. máxima conforme o CTB é 80 km/h) e avista uma placa de 60 km/h, indicando que a velocidade deve ser reduzida. Nesse caso, a velocidade máxima a ser obedecida nesse trecho é de 60 km/h, pois a responsabilidade na regulamentação da velocidade máxima para cada tipo de via é da autoridade de trânsito executiva ou rodoviária, com circunscrição sobre o local. Sendo omissa essa sinalização, o CTB passa a determinar a velocidade máxima da via, nesse caso, 80 km/h.

Surgiram alguns termos interessantes. Vamos para eles, acredito que você irá se surpreender com as diferenças.

*CAMIONETA<sup>8</sup>- veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.*

Exemplos: HILUX SW4, Ford EcoSport, Mitsubishi Pajero...



*CAMINHONETE<sup>9</sup>- veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas (3.500KG).*

Exemplos: Ford Ranger, Nissan Frontier, Toyota Hilux...





Por que é importante atentar-se para essa diferença?

O Art. 61, §1º, II, determina que as velocidades máximas em RODOVIAS DE PISTA DUPLA e RODOVIAS DE PISTA SIMPLES para CAMIONETAS e CAMINHONETAS são respectivamente de 110 km/h e 100 km/h. Cuidado!! Pois, para as CAMINHONETES, nem sempre foi assim. Para elas, a velocidade era como para os demais veículos, quando naquelas rodovias: 90 km/h. Essa alteração se deu com a Lei 14.440/2022. Por isso, a importância de estudar por um material atualizado com este aqui. Fique esperto!

Já que falamos do conceito de caminhonete, vamos aproveitar para extrair, ainda, a definição de PESO BRUTO TOTAL e as expressões que dele advierem:

**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.

Maravilha!!!! Será que esse assunto é mesmo importante?

**HORA DE PRATICAR!**



(IAUPE - 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: Caro aluno, você lembra-se de quanto é a velocidade máxima para estradas? Se não, vou ajudá-lo!! Sempre será 60 km/h, independentemente do tipo de veículo. Assim, já temos como nosso gabarito a ALTERNATIVA A.

As demais alternativas estão corretas e servem inclusive para sua DECOREBA. Veja que temos um decréscimo na velocidade: 80, 60, 40, 30, nas vias urbanas. Essa variação vai do "Trânsito Rápido" para um trânsito mais tranquilo, o "Local".

(Prefeitura do Rio de Janeiro - 2016) De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito, a velocidade máxima permitida para uma via será indicada por meio de sinalização, obedecidas as 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: um Mnemônico muito utilizado pelos concurseiros para guardar as velocidades nas vias urbanas é o TR – A – CO – LO.

TR – Trânsito Rápido                      A – arterial      CO – Coletoras      LO – locais

Esse Mnemônico reflete a variação de velocidade citada anteriormente. Assim, temos respectivamente TR – 80 km/h, A – 60 km/h, CO – 40 km/h e LO – 30 km/h.

A questão pede a velocidade máxima nas VIAS COLETORAS... Assim, CO – 40 km/h. Alternativa CORRETA: letra B.

(FCC – TRF 4 – 2010) 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: Novamente, a necessidade de se guardar os limites de velocidade, vamos lá:

Para as vias urbanas, decore o Mnemônico TR – A – CO – LO, ou lembre-se das velocidades decrescentes partindo das vias de Trânsito rápido até a mais tranquila, a local.

TR – 80 km/h, A – 60 km/h, CO – 40 km/h e LO – 30 km/h.

Para as estradas nas vias Rurais, temos como velocidade máxima sempre 60 km/h. Independentemente do veículo.

Analisemos as opções:

I – Correta. Para as estradas nas vias rurais, a velocidade é 60 km/h.

II – Errada – Para as vias de trânsito Rápido (TR) é que teremos 80 km/h. Para as arteriais (A), teremos 60 km/h.

III - Errada. Para as vias Locais (LO), o correto seria a velocidade máxima de 30 km/h.

Assim, temos como gabarito a alternativa B.

(FCC – TRT6 – 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: Questão simples para quem conseguiu decorar a sequência "80 – 60 – 40 – 30" para as velocidades nas vias urbanas onde não houver sinalização.

Trânsito Rápido – Arterial – Coletora – Local -> 80 – 60 – 40 – 30

Assim, em vias Arteriais, onde não houver sinalização, a velocidade máxima será de 60 km/h, conforme o parágrafo 1º do artigo 61 do CTB. **Gabarito: Alternativa C.**

Estamos quase encerrando esta aula, vamos para mais definições do Anexo I do CTB:



*MOTOCICLETA<sup>10</sup> - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "sidecar", dirigido por condutor em posição MONTADA.*



Motocicleta com Sidecar<sup>11</sup>

*MOTONETA<sup>12</sup> - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.*



Duas palavras que podem causar algum tipo de confusão são "montada" e "sentada".

Na posição montada (motocicleta), observamos um obstáculo que impede a junção dos joelhos. No caso, o próprio tanque da motocicleta. Podemos associar, também, com a montaria de um cavalo. Estando montados, não é possível juntar os joelhos, pois o próprio corpo do animal é um obstáculo.

Já em uma motoneta, estamos em uma posição sentada. Nessa posição, não há obstáculos que impeçam o condutor de juntar os joelhos. Dessa forma, diferenciamos a posição sentada da montada.

Vamos em frente!

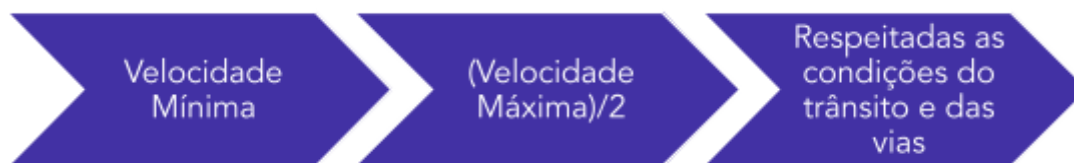
*CICLOMOTOR<sup>13</sup> - veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm<sup>3</sup> (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol. 3 (três polegadas cúbicas e cinco centésimos), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora).*



### 3.3 - Limites de Velocidade Mínima

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

Já estamos bizurados acerca das velocidades máximas. Para calcularmos a velocidade mínima, cabe apenas DIVIDIR POR 2 a velocidade máxima estabelecida para cada via, ou seja, é a metade.



Logicamente, futuro patrulheiro, se dirigimos em uma via cheia de buracos ou estamos em um engarrafamento, não há o que fazer: sua velocidade na via ficará abaixo da mínima e você não cometerá nenhuma transgressão. Pois o Art. 62 é claro quando diz: “RESPEITADAS AS CONDIÇÕES OPERACIONAIS DE TRÂNSITO E DA VIA”.

E aqui encerramos esta aula, espero que tenha gostado e sinta-se motivado a prosseguir!!

Segue uma bateria de questões para você fixar bem o que já vimos!

HORA DE PRATICAR!





## QUESTÕES COMENTADAS

1.(CESPE - 2022) Em relação às competências da União, dos Estados e dos Municípios, julgue o item subsequente.

Compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Comentário:

CORRETA. É a literalidade da constituição em seu artigo 22, Inciso XI:

Compete privativamente à União legislar sobre: XI - trânsito e transporte

Gabarito: Correta

2. (CESPE – DETRAN/DF) Acerca do que dispõe o CTB, julgue os itens subsequentes.

O referido código aplica-se aos transportes marítimo e aéreo.

Comentários:

Alternativa **INCORRETA**. Aqui a banca nos trouxe uma questão fácil, porém maliciosa ao afirmar que o CTB é aplicado, também, nas vias marítima e aérea. Porém, só cairá nessa pegadinha o aluno voador que não se atentou para o que diz o Art. 1º: O trânsito de qualquer natureza nas vias **TERRESTRES** do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. Os transportes aéreos e marítimos serão **regidos por legislações específicas**.

Gabarito: Incorreta

3. (FUNCERN - 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:

Observe que, apesar de todas as alternativas trazerem ideias que são aceitas no nosso senso comum, **DEVEMOS** nos ater ao que diz a letra da Lei, expressa na alternativa D. Veja abaixo a definição do nosso CTB:

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**.



Gabarito: D

4. (IABES –2020) O Código de Trânsito Brasileiro – CTB tem por finalidade administrar a circulação de veículos de qualquer natureza nas vias terrestres do país, conforme é expresso em seu Artigo 1º:

- a) o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
- b) a norma administrativa deve ser interpretada e aplicada da forma que melhor garanta a realização do fim público a que se dirige.
- c) é uma regra tornada obrigatória pela força coercitiva do poder legislativo ou de autoridade legítima, que constitui os direitos e deveres numa comunidade.
- d) concebida como uma legislação moderna e realista objetivou dar cumprimento e proteção integral aos direitos fundamentais da criança e do adolescente.
- e) serão punidos, na forma desta Lei, os crimes resultantes de discriminação ou preconceito de raça, cor, etnia, religião ou procedência nacional.

Comentários:

Mais uma vez, a letra da lei! Simples e pura definição do artigo 1º do CTB:

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por **este Código**. Alternativa correta - **Letra A**.

Todas as demais alternativas trazem informações que não fazem parte do Art. 1º.

Gabarito: A

5. (CESPE -PRF - 2021) Julgue o próximo item, relativos a definições aplicadas a acidentes de trânsito.

Tráfego é 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:

Questão da prova da PRF 2021 e, por sinal, capciosa. O item está **ERRADO**.

**Errado????** Sim, garotinho! **ERRADO**. A definição apresentada corresponde à **TRÂNSITO**, porém a CESPE trocou por **TRÁFEGO** e, possivelmente, conseguiu confundi-lo.

Não custa nada rever a definição de **TRÂNSITO**: 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.

Gabarito: Errado

6. A cada ano, o volume de veículos em circulação nas cidades e rodovias federais aumenta. Em decorrência desse aumento, eleva-se, também, o número de acidentes e mortes no trânsito.



Diante disso, as ações de educação para o trânsito constituem-se, hoje, uma grande necessidade para a sociedade. Os números trágicos de vítimas e de acidentes estão a exigir que sejam realizadas e intensificadas tais ações, alcançando um número maior de pessoas. Com isto, espera-se promover a conscientização acerca dos riscos no trânsito e provocar mudança de atitude no comportamento de condutores de veículos, passageiros, ciclistas e pedestres, com respeito e cumprimento efetivo das disposições legais, e, conseqüentemente, a construção de uma consciência cidadã e democrática, com vistas a criar uma nova cultura no trânsito.

(CESPE - Polícia Rodoviária Federal - Curso de Formação) Considerando a temática abordada no texto acima, julgue o próximo item.

Conforme disposto na legislação brasileira, o trânsito em condições seguras é dever de todos.

Comentário:

Embora a banca tenha trazido um enunciado bonito, não se engane! Foi apenas uma estratégia para pegar os candidatos mais desatentos, o que espero não ter sido seu caso. A questão está ERRADA, pois é **dever dos órgãos do SNT** adotar as medidas destinadas a assegurar o direito ao trânsito, em condições seguras, a todos.

Gabarito: Errada

7. (UECE - DETRAN CE - 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:

A letra A está equivocada, pois o CTB e a CF/88 adotaram a teoria da responsabilidade OBJETIVA. Assim, NÃO é necessária a comprovação de dolo ou culpa.

A letra B diz que não é necessária a comprovação de culpa, o que está correto. No entanto, a responsabilidade referida é OBJETIVA, não SUBJETIVA.

A letra C está incorreta. NÃO é necessária a comprovação de culpa.

A CORRETA é a letra D. A responsabilidade dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito é mesmo OBJETIVA, NÃO necessitando de comprovação de DOLO ou CULPA.

8. (IADES - ARCON PA - 2018) 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:

**Item A: Incorreto.** Embora a alternativa apresente a responsabilidade objetiva, conforme o Art. 1º, § 3º, **NÃO HÁ** no texto legal essa condição de quitação de débitos no prontuário do condutor.

**Itens B e C:** O erro das alternativas está em afirmar que se trata de responsabilidade **SUBJETIVA**.

**Item D: Errado** por falar da falta de responsabilidade, **IRRESPONSABILIDADE**.

**Item E: Correto.** Agora ficou fácil! Conforme a literalidade do dispositivo: 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

#### 9. (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. darão:

- 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:

Decore essa joça!!! Questão literal em que a banca acrescenta alguns itens para pegar o candidato!

Veja novamente o parágrafo 5º:

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.

Portanto, a **letra A** é o gabarito da questão. Os demais itens estão errados por não serem fiéis ao que está previsto no Art. 1º, § 5º.



Gabarito: A

10. (DETRAN/AM – 2022) 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 letra A está INCORRETA e é o gabarito da questão.** Os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, OBJETIVAMENTE, por danos causados aos cidadãos.

**A letra B está correta**, conforme consta no art. 2º. 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 letra C está correta**, conforme consta no 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.”

**A letra D está correta**, conforme consta no 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.

11. (CESPE – PRF -2021) Julgue o próximo item, relativos a definições aplicadas a acidentes de trânsito.

O canteiro central é a parte diferenciada da via destinada a parada ou estacionamento de veículos (em caso de emergência).

Comentários:



**A assertiva está INCORRETA.** Conforme o ANEXO I do CTB, temos as seguintes definições:

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

ACOSTAMENTO é a parte diferenciada da via destinada à parada ou estacionamento de veículos (em caso de emergência).

Assim, a definição apresentada é de “acostamento”, e não de “canteiro central”.

**Gabarito:** Incorreta

12. (VUNESP – SAMU/2021) De acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, assinale a alternativa que contempla uma via rural não pavimentada.

- a) Vicinal.
- b) Estrada
- c) Rodovia
- d) Local
- e) Coletora

**Comentários:**

**A letra B é o nosso gabarito.** Conforme o ANEXO I do CTB, temos as seguintes definições:

Rodovia – Via rural pavimentada

Estrada - Via rural não pavimentada

A letra A não apresenta definição no Anexo I do CTB.

A letra C – Rodovia – é conceituada como via rural pavimentada.

As letras D e E estão excluídas por tratar-se de vias urbanas.

**Gabarito:** B

13. (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:**

**Assertiva INCORRETA!** Veja que, conforme o Anexo I do CTB, as definições são distintas para cada termo:

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



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.

Gabarito: Incorreta

14. (IAUPE -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:

Caro aluno, você lembra-se de quanto é a velocidade máxima para estradas? Se não, vou ajudá-lo! Sempre será 60 km/h, independentemente do tipo de veículo. Assim, já temos como nosso gabarito a **ALTERNATIVA A**.

As demais alternativas estão corretas e servem inclusive para sua DECOREBA. Veja que temos um decréscimo na velocidade: 80, 60, 40, 30, nas vias urbanas. Essa variação vai do Trânsito Rápido para um trânsito mais tranquilo, o Local.

Gabarito: A

15. (Prefeitura do Rio de Janeiro - RJ - 2016) 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:

um Mnemônico muito utilizado pelos concurseiros para guardar as velocidades nas vias urbanas é o TR – A – CO – LO.

TR – Trânsito Rápido

A – arterial

CO – Coletoras

LO – locais



Esse Mnemônico reflete a variação de velocidade citada anteriormente. Assim, temos respectivamente TR – 80 km/h, A – 60 km/h, CO – 40 km/h e LO – 30 km/h.

A questão pede a velocidade máxima nas VIAS COLETORAS... Assim, CO – 40 km/h.

Gabarito: B

16. (FCC – TRF 4 – 2010) 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:

Novamente, a necessidade de se guardar os limites de velocidade, vamos lá:

Para as vias urbanas, decore o Mnemônico TR – A – CO – LO, ou lembre-se das velocidades decrescentes partindo das vias de Trânsito rápido até a mais tranquila, a local.

TR – 80 km/h, A – 60 km/h, CO – 40 km/h e LO – 30 km/h.

Para as estradas nas vias Rurais, temos como velocidade máxima sempre 60 km/h. Independentemente do veículo.

Analisemos as opções:

I – Correta. Para as estradas nas vias rurais, a velocidade é 60 km/h.

II – Errada – Para as vias de trânsito Rápido (TR) teremos 80 km/h. Para as arteriais (A), teremos 60 km/h.

III -Errada. Para as vias Locais (LO), o correto seria a velocidade máxima de 30 km/h.

Gabarito: B

17. (FCC – TRT6 – 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:**

Questão simples para quem conseguiu decorar a sequência 80 – 60 – 40 – 30 para vias urbanas.

Trânsito rápido – Arterial – Coletora – Local.

Assim, em vias Arteriais a velocidade máxima é de 60 km/h.

**Gabarito:** C

18. (CESPE- PRF/2019) Com relação à sinalização de trânsito, julgue o item subsequente.

Nas rodovias de pista duplas localizadas em vias rurais, a velocidade máxima permitida para automóveis, camionetas e motocicletas será a mesma.

**Comentários:**

EXATO!! Nesse caso, 110 km/h. Art. 61. § 1º:

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1) 110 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas
- 2) 90 km/h, para os demais veículos

**Gabarito:** Correta

19. (CESPE - STJ- 2015) 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 inexista sinalização regulamentando a velocidade máxima permitida, o condutor do veículo utilizado na viagem deverá observar os limites máximos de 90 km/h e mínimo de 45 km/h.

**Comentários:**

Nas rodovias, são levados em consideração dois fatores:

- 1) tipos de pista: Dupla ou simples
- 2) Tipo de veículo:



- a) Automóveis, camionetas e motocicletas
- b) Demais veículos

Analisando a questão, observamos que, pela quantidade de pessoas que serão transportadas, não pode ser um simples automóvel, camioneta e tampouco motocicleta. Talvez, uma van ou micro-ônibus. Assim, podemos classificar como "demais veículos".

Sendo classificado como "demais veículos", não importa mais o tipo de pista, pois sempre será 90 km/h.

Tanto para pista dupla como para pista simples, na classificação "demais veículos", a velocidade máxima é de 90 km/h e a mínima é sempre a metade da máxima, ou seja, 45 km/h.

**Gabarito:** Correta

## 20. (CESPE –PRF - 2004)

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:**

**Exatamente!** Lembre-se de que os órgãos de trânsito com circunscrição sobre a via determinam quais serão as velocidades adotadas por meio de sinalização. Essas velocidades poderão ser superiores, iguais ou inferiores às preconizadas no CTB. E, logicamente, na falta de sinalização adequada, devem ser seguidas as velocidades estabelecidas para cada tipo de via no CTB.

**Gabarito:** Correto



## LISTA DE QUESTÕES

1. (CESPE) Em relação às competências da União, dos Estados e dos Municípios, julgue o item subsequente.

Compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

2.(CESPE – DETRAN/DF) Acerca do que dispõe o CTB, julgue os itens subsequentes.

O referido código aplica-se aos transportes marítimo e aéreo.

3. (FUNCERN - 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.

4.(IABES –2020) O Código de Trânsito Brasileiro – CTB tem por finalidade administrar a circulação de veículos de qualquer natureza nas vias terrestres do país, conforme é expresso em seu Artigo 1º:

a) o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

b) a norma administrativa deve ser interpretada e aplicada da forma que melhor garanta a realização do fim público a que se dirige.

c) é uma regra tornada obrigatória pela força coercitiva do poder legislativo ou de autoridade legítima, que constitui os direitos e deveres numa comunidade.

d) concebida como uma legislação moderna e realista objetivou dar cumprimento e proteção integral aos direitos fundamentais da criança e do adolescente.

e) serão punidos, na forma desta Lei, os crimes resultantes de discriminação ou preconceito de raça, cor, etnia, religião ou procedência nacional.

5. (CESPE -PRF - 2021) Julgue o próximo item, relativos a definições aplicadas a acidentes de trânsito.



Tráfego é 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.

6. A cada ano, o volume de veículos em circulação nas cidades e rodovias federais aumenta. Em decorrência desse aumento, eleva-se, também, o número de acidentes e mortes no trânsito.

Diante disso, as ações de educação para o trânsito constituem-se, hoje, uma grande necessidade para a sociedade. Os números trágicos de vítimas e de acidentes estão a exigir que sejam realizadas e intensificadas tais ações, alcançando um número maior de pessoas. Com isto, espera-se promover a conscientização acerca dos riscos no trânsito e provocar mudança de atitude no comportamento de condutores de veículos, passageiros, ciclistas e pedestres, com respeito e cumprimento efetivo das disposições legais, e, conseqüentemente, a construção de uma consciência cidadã e democrática, com vistas a criar uma nova cultura no trânsito.

(CESPE - Polícia Rodoviária Federal - Curso de Formação) Considerando a temática abordada no texto acima, julgue o próximo item.

Conforme disposto na legislação brasileira, o trânsito em condições seguras é dever de todos.

7. (UECE -DETRAN CE - 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.

8. (IADES -ARCON PA - 2018) 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.



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

- 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.

10. (DETRAN/AM – 2022) 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

11. (CESPE – PRF - 2021) Julgue o próximo item, relativos a definições aplicadas a acidentes de trânsito.

O canteiro central é a parte diferenciada da via destinada a parada ou estacionamento de veículos (em caso de emergência).

12. (VUNESP – SAMU - 2021) De acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, assinale a alternativa que contempla uma via rural não pavimentada.

- a) Vicinal.
- b) Estrada
- c) Rodovia



- d) Local
- e) Coletora

### 13. (CESPE – DPRF –PRF)

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.

14. (IAUPE - 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

15. (Prefeitura de Rio de Janeiro - RJ - 2016) 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

16. (FCC – TRF 4) 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.

17. (FCC – TRT 6 – 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.

18. (CESPE - PRF -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.

19. (CESPE - STJ -2015) 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 máximos de 90 km/h e mínimo de 45 km/h.

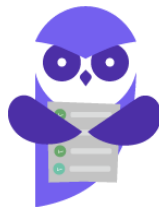
20. (CESPE - PRF - 2004)

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.



# GABARITO

## GABARITO



01	02	03	04	05	06	07
C	E	D	A	E	E	D
08	09	10	11	12	13	14
E	A	A	E	B	E	A
15	16	17	18	19	20	
B	B	C	C	C	C	





## RESUMO

### COMPETÊNCIA PARA LEGISLAR SOBRE TRÂNSITO

O art. 22 da nossa constituição cidadã enumera trânsito e transporte como algumas das atribuições **PRIVATIVAS** da UNIÃO.

Existe outro tipo de competência: a **EXCLUSIVA**. Ter competência EXCLUSIVA, por outro lado, implica dizer que esse ente, ao receber a competência, está impedido de delegá-la a outro.

*Art. 22. Compete **PRIVATIVAMENTE** à União **LEGISLAR** sobre:*

*XI - trânsito e transporte;*

Fique esperto! Legislar sobre trânsito e transporte cabe **privativamente** à União, porém cabe a **TODOS** os entes da federação o **estabelecimento e implantação** de educação no trânsito!

*Art. 23. É competência **COMUM** da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:*

*XII - Estabelecer e implantar política de educação no trânsito.*

Existem outros tipos de trânsitos **não** contemplados no nosso CTB, a exemplo dos trânsitos marítimo e aéreo, os quais possuem legislação própria.

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

*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.*

Vamos à definição dada pelo Anexo I do CTB a alguns termos citados no art. 1º:

**CIRCULAÇÃO** - movimentação de pessoas, animais e veículos em deslocamento, conduzidos ou não, em vias públicas ou privadas abertas ao público e de uso coletivo.

**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.



Bem, sigamos em frente...

*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.*

O trânsito SEGURO é um direito de todos que façam uso dele e cabe aos órgãos e entidades do SNT adotar medidas para que essa segurança seja assegurada. Como todos têm direito, consagra-se aqui o PRINCÍPIO DA UNIVERSALIDADE DO DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO.

O trânsito, em condições seguras, é um DEVER dos órgãos e entidades do SNT e DIREITO de todos.

## TEORIA DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA

Responder objetivamente implica dizer que o ESTADO responderá pelos danos causados aos cidadãos independentemente de CULPA ou DOLO.

TOME NOTA!



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 último parágrafo do art. 1º afirma:

*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.*

## VIAS TERRESTRES

O CTB, em seu art. 2º, estabelece que:

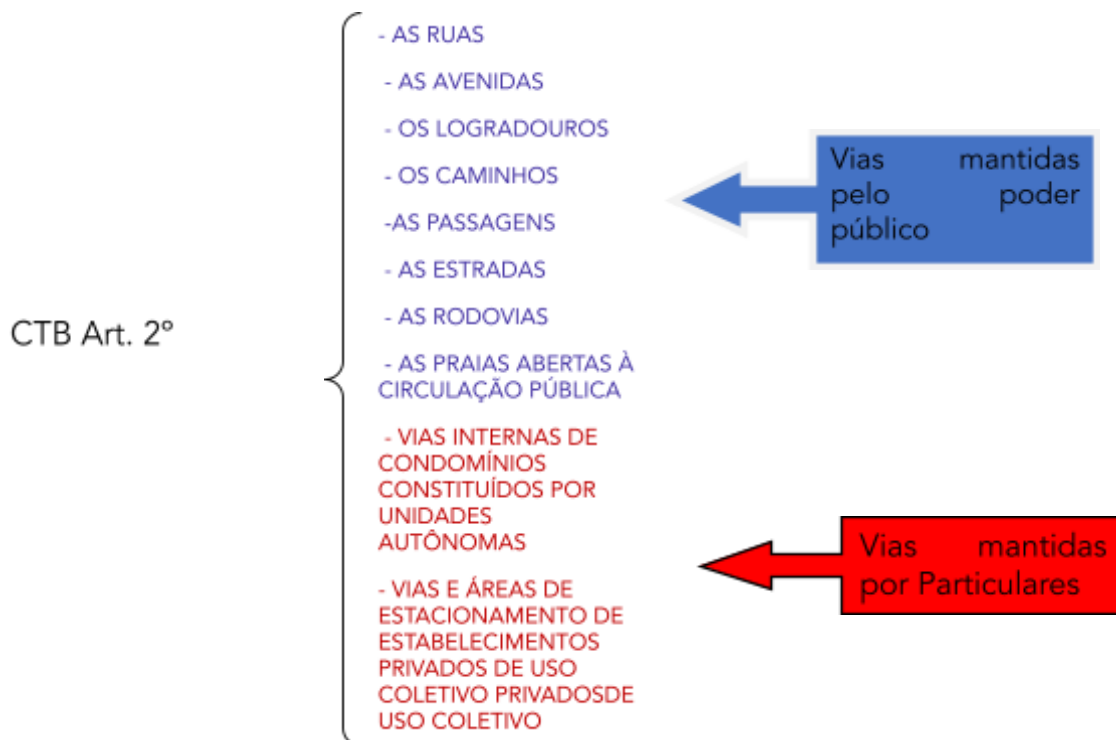
*Art. 2º São vias terrestres URBANAS E RURAIS as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão*



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.

## VIAS TERRESTRES URBANAS E RURAIS

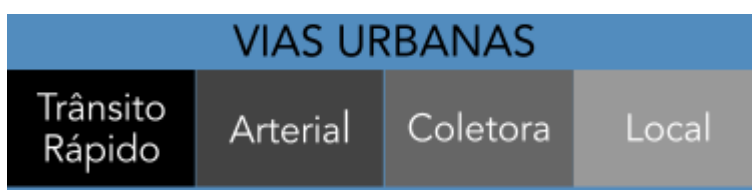


## ALGUMAS DEFINIÇÕES DO ANEXO I DO CTB

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

As vias dividem-se em vias **URBANAS** e vias **RURALS**.

**VIA URBANA** - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.



Muitos alunos utilizam as letras iniciais das vias urbanas para facilitar a memorização, criando assim o mnemônico TR - A - CO - LO.

Trânsito Rápido - TR	Arterial - A	Coletora - CO	Local - LO
----------------------	--------------	---------------	------------

**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. Exemplo: Marginal Pinheiros

**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.

Exemplo: Avenida Paulista

**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.

Exemplo: Ruas que começam ou terminam em uma avenida ou via de trânsito rápido.

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

Exemplo: As ruas dentro do seu bairro, a rua da sua casa.

**VIA RURAL** – estradas e rodovias

Tendo em mente que tanto estradas como rodovias são consideradas vias rurais, está cristalino que a diferença é a PAVIMENTAÇÃO!!

**ESTRADA** – via rural não pavimentada

**RODOVIA** – Via rural pavimentada

Guarde ainda:

**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.

**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.



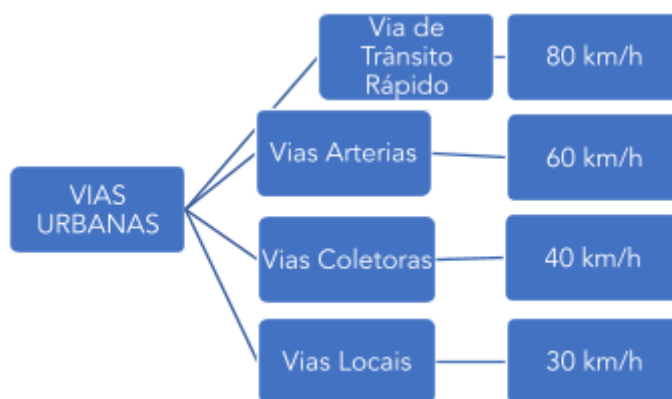
*CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).*

### LIMITE DE VELOCIDADE NAS VIAS

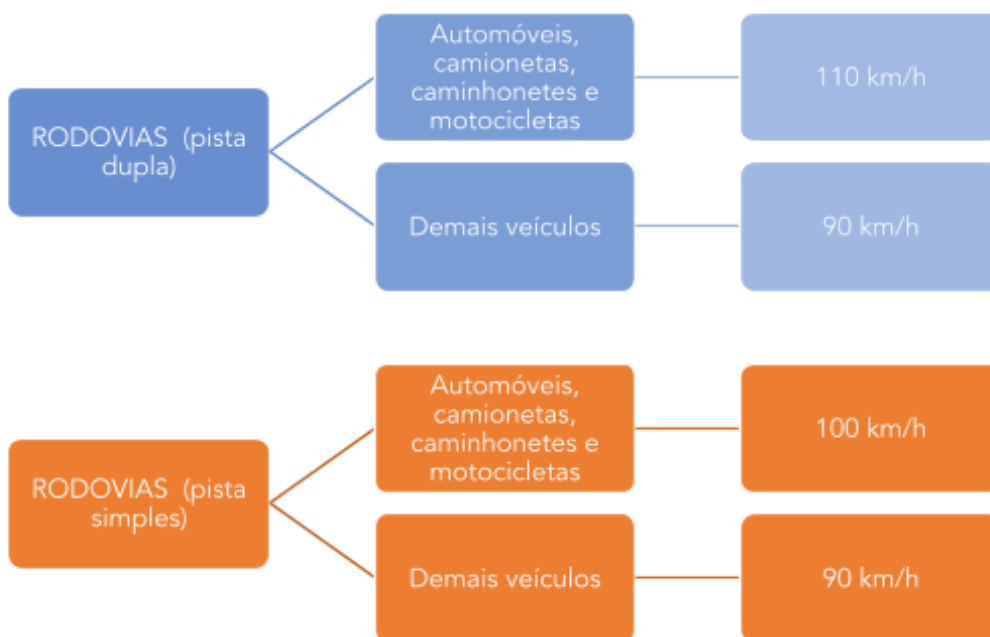
*“Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.”*

Quando observamos as placas de sinalização nas vias, estabelecendo a velocidade máxima, devemos ter em mente que o órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via é o responsável por estabelecer esse limite de velocidade nesses locais. Porém, em caso de ausência dessas placas, entra o CTB, definindo essas velocidades máximas.

### VELOCIDADE MÁXIMA NAS VIAS URBANAS



### VELOCIDADE MÁXIMA NAS VIAS RURAIS



Surgiram alguns termos interessantes. Vamos para eles, acredito que você irá se surpreender com as diferenças.

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

Exemplos: HILUX SW4, Ford EcoSport, Mitsubishi Pajero ...



**CAMINHONETE**- veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas (3.500KG).

Exemplos: Ford Ranger, Nissan Frontier, Toyota Hilux...



Por que essa diferença é tão importante?

O Art. 61, §1º, II, determina que as velocidades máximas em RODOVIAS DE PISTA DUPLA e RODOVIAS DE PISTA SIMPLES para **CAMIONETAS** e **CAMINHONETAS** são respectivamente de 110 km/h e 100 km/h. Cuidado!! Pois, para as **CAMINHONETES**, nem sempre foi assim. Para elas, a **velocidade era** como para os demais veículos, quando naquelas rodovias: 90 km/h. Essa alteração se deu com a Lei 14.440/2022. Por isso, a importância de estudar por um material atualizado com este aqui. Fique esperto!

**MOTOCICLETA** - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "sidecar", dirigido por condutor em posição MONTADA.



Motocicleta com Sidecar

**MOTONETA** – veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.



Vamos em frente!

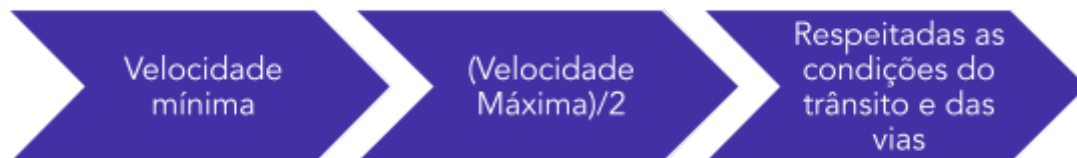
**CICLOMOTOR** - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.



LIMITE DE VELOCIDADE MÍNIMA



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



E aqui encerramos esta aula, espero que tenha gostado e sinta-se motivado a prosseguir!!





## REFERÊNCIAS

1. SITE NOSSASAOPAULO.ORG.BR. Via urbana.21/09/2016. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2016/09/21/organizacao-mundial-da-saude-sugere-limite-de-velocidade-de-50-km-h-em-vias-urbanas/>>. Acessado em 23/08/2022.
2. SITE JORNALPOLOPAULISTANO.COM.BR. Via de trânsito rápido. 24/02/2022. Disponível em: <<https://jornalpolopaulistano.com.br/rodizio-suspenso-e-operacao-estrada-para-o-feriado-de-carnaval-de-2022/>>. Acessado em 23/08/2022.
3. Cordeiro, J. SITE CIDADEDESAOPAULO.COM. Avenida Paulista. Disponível em: <<https://cidadedesaopaulo.com/atrativos/avenida-paulista/#>>. Acessado em 23/08/2022.
4. Ferreira, L. SITE CURITIBA.PR.ORG.BR. Vias Urbanas. 22/04/2021. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/conheca-os-tipos-diferentes-de-denominacao-das-vias-urbanas/58681>>. Acessado em 23/08/2022.
5. SITE RIBEIRAOTOPIA.BLOGSPOT.COM. Vias Locais. 23/08/2016. Disponível em: <<http://ribeiraotopia.blogspot.com/2016/08/vias-marginais-paralelas-via-norte.html>>. Acessado em 23/08/2022.
6. SITE G1.GLOBO.COM. Estradas. 10/05/2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2021/05/10/estradas-rurais-comecam-a-ser-revitalizadas-em-muriae.ghtml>>. Acessado em 23/08/2022.
7. Ferreira, J. V. SITE QUATRORODAS.ABRIL.COM.BR. Rodovias. 09/12/2021. Disponível em: <<https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/pesquisa-elege-as-dez-melhores-e-piores-rodovias-do-brasil/>>. Acessado em 23/08/2022.
8. SITE CAR.BLOG.BR. Hilluxsw4. 02/08/2018. Disponível em: <<https://www.car.blog.br/2018/04/toyota-hilux-sw4-srx-diamond-chega-por.html>>. Acessado em 23/08/2022.
9. SITE MOTOR1.UOL.COM.BR. Toyota Hilux. Disponível em: <<https://motor1.uol.com.br/toyota/hilux/>>. Acessado em 23/08/2022.
10. SITE RODA61DF.COM.BR.motocicleta. 21/01/2020. Disponível em: <<https://www.rota61df.com.br/noticias/atualidades/Njk=/qual-o-modelo-de-moto-mais-produzido-em-2019-por-marca>>. Acessado em 23/08/2022.
11. SITE SIDECLUB.COM.BR. sidecar. Disponível em: <<https://sideclub.com.br/home-3/>>. Acessado em 23/08/2022.
12. SITE AGAZETA.COM.BR. motoneta. 06/07/2021. Disponível em: <<https://www.agazeta.com.br/motor/motocicleta-scooter-ou-motoneta-saiba-como-escolher-a-melhor-opcao-0721>>. Acessado em 23/08/2022.
13. SITE AUTOPAPO.UOL.BR. ciclomotor. Disponível em: <<https://autopapo.uol.com.br/curta/projeto-habilitacao-para-ciclomotores-avanca>>. Acessado em 23/08/2022.



# 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.