

1 INTRODUÇÃO À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

1.1 Introdução e Status Constitucional

Para começar o estudo acerca de Legislação de Trânsito, é importante se fazer alguns apontamentos localizados na Constituição Federal de 1988. Primeiramente, o direito de locomoção é assegurado a todos, conforme o art. 5º, XV, inclusive sendo tal dispositivo remediado pelo *Habeas Corpus*.

Diante disso, cabe explicar acerca de uma das vertentes da liberdade, tal qual exercida nas vias, a chamada segurança viária. Repare que a liberdade de locomoção, segundo a melhor doutrina (nessa vertente, José Afonso da Silva), envolve tanto o direito de ir quanto o de vir e o de permanecer onde se está. No entanto, tal direito não deve ferir direito alheio, cerceando a locomoção de outrem.

Frente a isso, para assegurar a chamada segurança viária, sendo esta incluída pela EC nº 82/2014 e consubstanciada no direito de circular em locais públicos e determinados, envolvendo o convívio público e social, o art. 144, § 10 da CF elenca os chamados órgãos de trânsito, que serão regidos por Lei específica:

Art. 144, § 10. A SEGURANÇA VIÁRIA, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em Lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente;

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da Lei.

Perceba que a CF cita que a segurança viária será exercida para (1) a preservação da ordem pública, (2) da incolumidade das pessoas (é dizer, segurança das pessoas) e (3) do seu patrimônio, restringindo tal direito as vias públicas. Ora, o patrimônio particular é gerido pelo proprietário, e não cabe aos órgãos públicos o controle desses locais.

Os termos “segurança viária” são amplos e compreendem:

- 1. Educação:** trata-se do conhecimento dado à população sobre a utilização das vias;
- 2. Engenharia:** envolve a criação e manutenção das vias da melhor forma e permitindo o tráfego seguro e eficaz;
- 3. Fiscalização:** remete à ideia do controle sobre o uso das vias, evitando situações graves, que limitem o exercício do trânsito.

Quanto à mobilidade, é bem verdade que o texto constitucional se refere apenas à modalidade “urbana”, no entanto, tal previsão deve ser vista de maneira ampla, ou seja,

além das vias urbanas, também deve ser assegurado a mobilidade nas vias rurais (estradas e rodovias).

Por fim, cabe ressaltar que os pontos em que a CF cita “**nos termos da Lei**”, essa ponderação remete notadamente à Lei nº 9.503/1997, o chamado Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

1.2 Organização da segurança viária no Brasil

No que tange à organização e fiscalização das vias, é possível dividir **três** grandes vertentes de atuação dos órgãos de trânsito, a saber:

1. Nível Federal

O exercício das atividades de trânsito em âmbito nacional é realizado por meio do CONTRAN, um verdadeiro órgão regulamentador de trânsito federal, pelo SENATRAN (órgão executivo máximo de trânsito) e pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) - será melhor trabalhado dentro do CTB.

A execução da fiscalização e do patrulhamento ostensivo das rodovias federais foi atribuída à Polícia Rodoviária Federal, no § 2º do art. 144.

***Art. 144, § 2º** A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da Lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.*

Além disso, é intrínseca à PRF, além da abordagem preventiva, a atuação repressiva quanto ao cometimento de crimes, notadamente aqueles de âmbito federal. O Decreto nº 1.655/1997 atribui à PRF mais algumas atividades:

***Art. 1º** À Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, no âmbito das rodovias federais, compete:*

***I** - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, a incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;*

***II** - exercer os poderes de autoridade de polícia de trânsito, cumprindo e fazendo cumprir a legislação e demais normas pertinentes, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares;*

***III** - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito e os valores decorrentes da prestação de serviços de estadia e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas excepcionais;*

***IV** - executar serviços de prevenção, atendimento de sinistros e salvamento de vítimas nas rodovias federais;*

***V** - realizar perícias, levantamentos de locais boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em Leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos sinistros de trânsito;*

***VI** - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;*

VII - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, bem como zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções, obras e instalações não autorizadas;

VIII - executar medidas de segurança, planejamento e escoltas nos deslocamentos do Presidente da República, Ministros de Estado, Chefes de Estados e diplomatas estrangeiros e outras autoridades, quando necessário, e sob a coordenação do órgão competente;

IX - efetuar a fiscalização e o controle do tráfego de menores nas rodovias federais, adotando as providências cabíveis contidas na Lei n° 8.069 de 13 junho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente);

X - colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfego de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, o descaminho e os demais crimes previstos em Leis.

Ademais, outros pontos relativos à PRF serão trabalhados dentro do Código de Trânsito Brasileiro.



Não cabe à PRF o patrulhamento ostensivo das **FERROVIAS** federais! Tal atribuição será da Polícia Ferroviária Federal.

2. Nível Estadual e Distrital

No que diz respeito à atuação ao nível Distrital e Estadual, a CF atribui as atividades de segurança viária aos respectivos órgãos que integram esses entes, o que chamados hoje de CETRAN (Conselho Estadual de Trânsito), Contrandife (Conselho de Trânsito do DF), Detran (Departamento Estadual de Trânsito) e respectivos órgãos de infraestrutura (DER - Departamento de Estradas de Rodagem - ou análogo).

Quanto à atividade fiscalizatória, caberá aos Estados e ao DF exercê-la da melhor forma. A opção mais notada atualmente é um convênio feito entre os órgãos de trânsito e a Polícia Militar, a qual cria a chamada Polícia Militar Rodoviária ou Polícia Rodoviária Estadual (PRE). Repare que não existe tecnicamente uma Polícia Estadual e Distrital de trânsito. O que acontece é uma delegação de competência firmado em contrato que atribui às PMs o exercício de fiscalização.

3. Nível Municipal

Em se tratando dos Municípios, também a CF confere autonomia na criação dos órgãos de trânsito, os quais serão chamados genericamente nesta obra de DEMUTRANs (Departamentos Municipais de Trânsito), justamente pela heterogeneidade de nomenclatura das secretarias ou departamentos de trânsito em todo o território brasileiro.

1.3 Competência para legislar

Por fim, cabe ressaltar que apenas a união é quem pode legislar privativamente sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, CF). Lembrando que Lei Complementar pode delegar tal função aos Estados e DF (não englobando os municípios):

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

XI - trânsito e transporte;

Parágrafo único. *Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.*

No que diz respeito à criação dos órgãos de trânsito, a competência será de cada ente federativo, na expectativa de organizar os órgãos de trânsito mediante Lei. Nessa mesma vertente, seguem os tribunais superiores:

STF - ADI 4.945 - PROCESSO LEGISLATIVO. INICIATIVA. Ao Chefe do Executivo estadual compete a iniciativa de projetos de Lei concernentes à respectiva estrutura administrativa, a teor do disposto nos artigos 61, § 1º, inciso II, alínea “e”, e 84, inciso VI, alínea “a”, da Constituição Federal, aplicáveis aos Estados por força da simetria (julgado em 20/09/2019).

Ao longo de toda história, o Brasil teve três documentos sobre trânsito (atualmente em vigência, é o terceiro). O CTB está dividido em parte administrativa (arts. 1º ao 290 + 313 ao 341) e parte criminal (arts. 291 ao 312-B), sendo composto por 22 capítulos, um anexo e uma Resolução acerca da sinalização de trânsito (Resolução nº 973/2022 do CONTRAN). É claro que existe uma vasta complementação por meio de mais de 700 resoluções, mas o edital não prevê todos os dispositivos, por isso aqui é importante apenas se atentar ao texto do CTB.

QUESTÕES COMENTADAS

1. (CEBRASPE - 2018 - PC/SE - DELEGADO DE POLÍCIA) Conforme disposições constitucionais a respeito da organização da segurança pública, julgue o item a seguir.

O poder constituinte originário, ao tratar da segurança pública no ordenamento constitucional vigente, fez menção expressa à segurança viária, atividade exercida para a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e de seu patrimônio nas vias públicas.

Certo () Errado ()

A Emenda Constitucional nº 82/2014 foi o dispositivo que inseriu a segurança viária na Constituição Federal, não o legislador originário. Logo, a assertiva está equivocada.

GABARITO: ERRADO.

2. (CEBRASPE - 2019 - PRF - POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL) À luz da Constituição Federal de 1988, julgue o item que se segue, a respeito de direitos e garantias fundamentais e da defesa do Estado e das instituições democráticas.

A segurança viária compreende a educação, a engenharia e a fiscalização de trânsito, vetores que asseguram ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente.

Certo () Errado ()

De fato, está-se diante da disposição lista no § 10 do art. 144 da CF. Como se trata de um paráfraseando, a questão está correta.

GABARITO: CERTO.

3. (FGV - 2019 - PREFEITURA DE SALVADOR/BA - AGENTE DE TRÂNSITO E TRANSPORTE) Segundo o Art. 144, § 10, da Constituição da República Federativa do Brasil/88, a segurança viária, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, compete
- ao governo federal, pelo seu Departamento Nacional de Trânsito.
 - aos agentes de segurança privados contratados pelas concessionárias das vias públicas.
 - às guardas estadual e municipal, regulamentadas na forma da Lei.
 - à polícia estadual, municipal ou do Distrito Federal, conforme o caso.
 - aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito.

Em se tratando de segurança viária, a CF cuidou de atribuir essas funções a órgãos e entidades específicos de trânsito. Nesse caso, estamos diante do Sistema Nacional de Trânsito.

GABARITO: E.

4. (AOC - 2016 - PM/CE - SOLDADO) Em relação à Constituição Federal de 1988: Artigo 144 - Da Segurança Pública -, julgue, como Certo (C) ou Errado (E), o item a seguir.

A segurança viária compete, também, aos Municípios.

Certo () Errado ()

A organização do sistema de segurança viária atinge todo o Brasil, é dizer, existe no âmbito de toda a administração pública direta.

GABARITO: CERTO.

5. (IBEST - 2023 - PREFEITURA DE ALEXÂNIA/GO - AGENTE MUNICIPAL DE TRÂNSITO) No que tange às competências dos municípios no âmbito da segurança pública, julgue o item.

No âmbito dos municípios, a segurança viária compete aos seus respectivos órgãos ou entidades executivas e aos seus agentes de trânsito, na forma da Lei.

Certo () Errado ()

De fato, os municípios se organizam de forma específica com órgãos e entidades executivos de trânsito, que possuem os seus agentes. Além disso, há também o órgão executivo rodoviário.

GABARITO: CERTO.

2 INTRODUÇÃO AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - LEI Nº 9.503/1997

2.1 Estruturação do CTB

A Lei 9.503/1997, ou Código de Trânsito Brasileiro, é o terceiro documento formal que versa sobre o trânsito adotado pelo Brasil, sendo dividido em 341 artigos, localizados dentro de 22 capítulos (dois são atualizações) + 2 anexos, um que versa sobre conceitos e definições (anexo I) e outro que foi revogado pela Resolução nº 973/2022 do CONTRAN (sinalização de trânsito)

CTB

- Terceiro documento formal;
- Organizado em 341 artigos (em tese, já que houve muitas inserções);
- Possui 22 capítulos (2 são atualizações);
- Possui 2 anexos (sendo o anexo II revogado pela Resolução 973/2022);
- Organizado em:

1. Parte Administrativa – arts. 1º ao 290 + 313 ao 341;
2. Parte Criminal – arts. 291 ao 312-B.

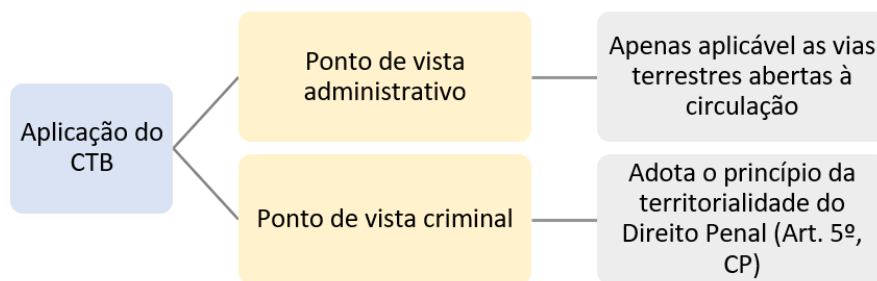
2.2 Aplicação do CTB

Art. 1º O TRÂNSITO DE QUALQUER NATUREZA NAS VIAS TERRESTRES DO TERRITÓRIO NACIONAL, ABERTAS À CIRCULAÇÃO, rege-se por este Código.

O art. 1º do CTB introduz o tema de trânsito afirmando que tal Lei será aplicada em todo o território nacional (princípio da territorialidade). No entanto, para entender melhor o tema, é preciso bifurcar o entendimento acerca da aplicação do CTB.

A Lei nº 9.503/1997 será aplicada em todo o território nacional, num viés administrativo, não comportando as vias particulares como regra (ou seja, será aplicada as vias terrestres abertas à circulação) nem as vias aéreas ou marítimas, as quais são regulamentadas por Lei específica.

Entretanto, é pertinente afirmar sobre a parte criminal, a qual tipifica condutas como crime. Neste caso, o CTB adota o princípio da territorialidade de Lei penal, é dizer, invoca-se o art. 5º do Código Penal para afirmar que crimes de trânsito, quando praticados, extrapolam o território aberto à circulação de pessoas, ou seja, ainda que seja praticado uma conduta criminosa dentro de patrimônio alheio, aplica-se o CTB.



Existe uma segunda classificação quanto à aplicação do CTB, além do critério territorial. No que diz respeito às pessoas e veículos, o CTB também será aplicado aos veículos nacionais (obviamente) e aos estrangeiros, juntamente às pessoas relacionadas com a condução do veículo, nos termos do art. 3º:

Art. 3º AS DISPOSIÇÕES DESTA CÓDIGO SÃO APLICÁVEIS A QUALQUER VEÍCULO, BEM COMO AOS PROPRIETÁRIOS, CONDUTORES DOS VEÍCULOS NACIONAIS OU ESTRANGEIROS e às pessoas nele expressamente mencionadas.

2.3 Conceito de trânsito e vias

Para a nossa sorte, o próprio CTB conceitua o que vem a ser trânsito:

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

Repare que, num primeiro aspecto, a Lei afirma que trânsito é a utilização das vias. Mas o que são as vias? O anexo I responde:

ANEXO I

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

Logo, conforme o Anexo I do CTB:

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

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.

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.

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

ILHA: *obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à **ORDENAÇÃO DOS FLUXOS** de trânsito em uma interseção.*

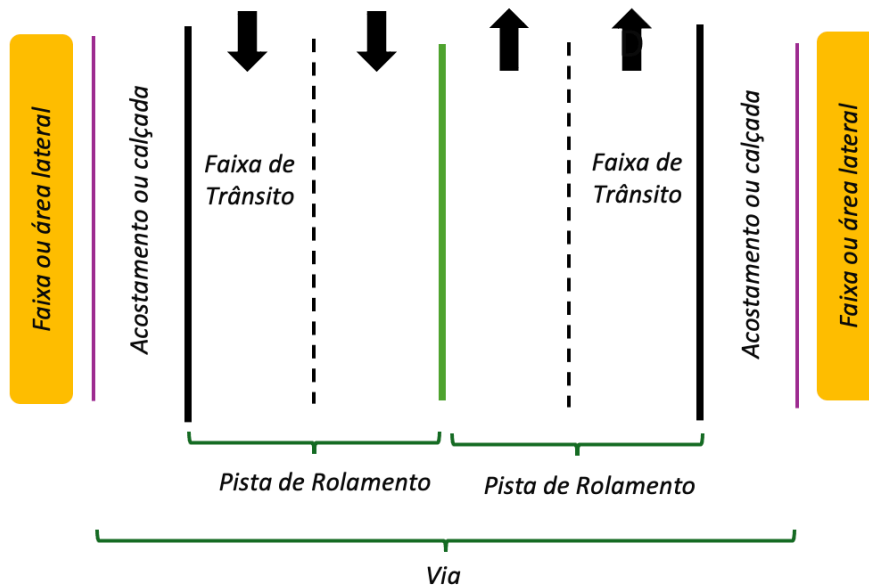
PISTA: *parte da via normalmente utilizada para a **CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS**, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.*

FAIXAS DE DOMÍNIO: *superfície lideira às vias rurais, delimitada por Lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.*



O conceito de **faixa de domínio** dado pela Engenharia de Tráfego é mais amplo. Define-se como “Faixa de Domínio” a base física sobre a qual se assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, com limites definidos conforme projeto executivo da rodovia, decretos de utilidade pública, ou em projetos de desapropriação.

Assim, as vias podem ser genericamente esquematizadas da seguinte forma:



Além da clássica definição de via abordada pelo CTB, agora é importante classificá-las. As vias podem ser entendidas, em prisma mais generalizado (e conforme o art. 2º), de duas formas:

VIAS URBANAS: *são constituídas pelas ruas, avenidas, caminbos (via pública descoberta normalmente alocada sobre logradouros), passagens (via pública coberta e fechada) e logradouros.*

Além dessa classificação, mais adiante veremos que o CTB classifica as vias rurais também segundo a destinação e velocidade permitida (arts. 60 e 61).



LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

VIAS RURAIS: são as estradas (isto é, vias rurais não pavimentadas) e as rodovias (vias rurais pavimentadas).

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.

O **parágrafo único do art. 2º** do CTB apresenta o que a doutrina chama de vias privadas publicizadas (ou VPP), que abrangem vias de particulares, mas de acesso público. É o que acontece com as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e estacionamento privado de uso coletivo.

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.

Além das vias citadas no parágrafo único do art. 2º do CTB, o art. 7º-A foi uma novidade trazida pela Lei nº 12.058/2009, a qual inseriu a área física dos portos como via de acesso aberto, mediante convênio com os órgãos de trânsito.

Art. 7º-A A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a intervenção dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a atuação por descumprimento da legislação de trânsito.

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas.

2.4 Usuários da via

Além do exposto, é importante ressaltar a segunda parte do § 1º do art. 1º CTB, o qual faz referência a quem pode ser considerado usuário da via. A Lei cita que veículos, pessoas e animais, quando estiverem utilizando as vias para circulação, parada, estacionamento e operações de carga e descarga, serão considerados em trânsito.

Vejamos mais algumas definições do Anexo I:

ANEXO I

TRÂNSITO: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

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.*

Assim, se depreende o que se caracteriza como trânsito no Brasil. Vale dizer também que o exercício de trânsito em condições seguras é **DIREITO** de todos e **DEVER** dos órgãos que integram do Sistema Nacional de trânsito, dando-se **PRIORIDADE** em suas ações à defesa da vida (nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente), nos termos dos §§ 2º e 5º do art. 1º do CTB:

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.*

§ 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.*

2.5 Responsabilidade civil dos órgãos de trânsito

No que tange à responsabilidade civil do Estado no tema de trânsito, é preciso compreender que esse assunto faz referência à responsabilidade por danos causados a terceiros, notadamente danos materiais. Nesse sistema, os agentes e os órgãos de trânsito respondem **OBJETIVAMENTE** (independentemente de dolo ou culpa) por danos causados em virtude de **AÇÃO, OMISSÃO OU ERRO** por parte dos entes e agentes de trânsito.

Isso significa que, caso se comprove a omissão do município em asfaltar as ruas, o usuário da via poderá entrar com a ação civil caso tenha danificado seu veículo em decorrência de um buraco.

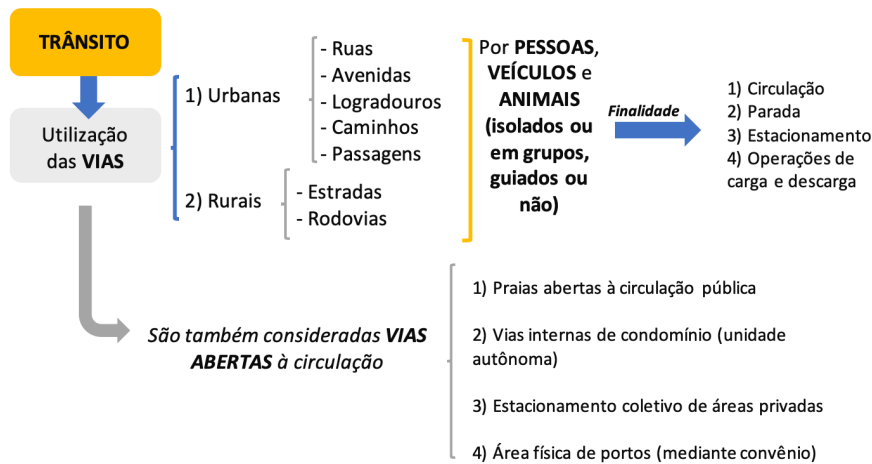
§ 3º *Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito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

Para a caracterização da responsabilidade civil do estado, obviamente há que se fazer a análise do fato ilícito civilmente, constatando-se três elementos:

- ▶ Ação, omissão ou erro por parte do estado;
- ▶ Nexo causal entre a ação, omissão ou erro e o resultado danoso;
- ▶ Dano material ou moral.

Provado em sede de processo os elementos citados acima (perante o contraditório e a ampla defesa), será imputado ao Estado o dever de indenizar. Vale lembrar que o dever de provar esses elementos recai sobre quem alega, isto é, sobre o agente que se apresenta como vítima da ação danosa.

RESUMINDO....



QUESTÕES COMENTADAS

1. (CEBRASPE - 2021 - POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL - POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL) 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.

Certo () Errado ()

O conceito dado pela questão diz respeito ao trânsito, não ao tráfego. O disposto se encontra previsto no art. 1º, § 1º do CTB.

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

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

GABARITO: ERRADO.

2. (CEBRASPE - 2021 - POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL - POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL) O canteiro central é a parte diferenciada da via destinada à parada ou estacionamento de veículos (em caso de emergência).

Certo () Errado ()

A assertiva buscou trazer à tona os elementos que integram a via, e com isso, tentou confundir o candidato com o canteiro central e acostamento. Logo, o conceito abordado não diz respeito ao canteiro central. De acordo com o Anexo I:

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

GABARITO: ERRADO.

3. (QUADRIX - 2022 - CRMV-SP - AUXILIAR ADMINISTRATIVO) 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 pela entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Certo () Errado ()

Questão perfeitamente de acordo com o conceito dado pelo art. 2º do CTB:

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.

GABARITO: CERTO.

4. (CEBRASPE - 2024 - PREFEITURA DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM/ES - GUARDA MUNICIPAL) Com base no Código de Trânsito Brasileiro e na jurisprudência dos tribunais superiores, julgue o seguinte item.

As normas estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro aplicam-se às vias terrestres públicas, urbanas e rurais, entretanto não alcançam as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Certo () Errado ()

Quanto ao âmbito de aplicação do CTB, é plenamente aplicável às vias abertas à circulação, as vias internas de condomínios constituídos por unidades autônomas, aos estacionamentos privados de uso coletivo, às praias abertas à circulação, e por fim, aos terminais alfandegários, quando conveniados.

GABARITO: ERRADO.

5. (CEBRASPE - 2019 - POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL - POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL) De acordo com o CTB, via é definida como a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central.

Certo () Errado ()

Questão abordada na prova da PRF em 2019, mas, dessa vez, abordando o conceito de via trazido pelo anexo I do CTB. Assim:

Anexo I

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

GABARITO: CERTO.