



Aula 00 — Disposições Preliminares. Vias e Velocidades.

Legislação de Trânsito para a PRF

Prof. Julio Ponte

Sumário

SUMÁRIO	2
APRESENTAÇÃO DO CURSO	2
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	6
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS	11
VIAS RURAIS	11
VIAS URBANAS	11
LIMITES DE VELOCIDADE NAS VIAS TERRESTRES	15
VELOCIDADE MÁXIMA NAS VIAS URBANAS:	15
VELOCIDADE MÁXIMA NAS VIAS RURAIS	16
VELOCIDADE MÍNIMA NAS VIAS	20
QUESTÕES COMENTADAS PELO PROFESSOR	22
LISTA DE QUESTÕES COMENTADAS	51
GABARITO	64
RESUMO DIRECIONADO	65

Apresentação do Curso



Olá, pessoal, tudo bem? Aqui é o professor Julio Ponte. Nesta aula vamos iniciar nosso [Curso de Legislação de Trânsito para a Polícia Rodoviária Federal](#).

Antes, porém, uma breve apresentação. Fui Oficial de carreira da Marinha do Brasil. Sou professor de cursos preparatórios desde 2008, ano em que passei em dois concursos em que a matéria Legislação de Trânsito era a mais importante: DETRAN/RJ e **Polícia Rodoviária Federal**. Isso mesmo, já estive exatamente no seu lugar! Na época, o concurso foi regionalizado, para apenas dois estados: Pará e Mato Grosso. Tive a felicidade de ser o primeiro colocado do concurso nas provas objetivas – e isso muito se deu pelo aproveitamento em Legislação de Trânsito. Porém, enquanto ainda estava no curso de formação da PRF, fui chamado para o curso de formação de outro concurso que eu havia passado: Policial do Senado Federal, cargo que ocupo atualmente. Assim, nem cheguei efetivamente a tomar posse na PRF, o que deve ocorrer com você em 2019.

Saiba que esse é um curso completo sobre Legislação de Trânsito, que abrange **aulas em PDF e também em vídeos**.

Ainda que neste anos de 2019 tenhamos um concurso em andamento para o cargo, há declarações, tanto do Diretor passado quanto do atual da PRF, de que o órgão quer um novo concurso em breve. Por isso devemos nos preparar desde já.

Seguiremos basicamente o edital de 2018, que previu:

LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO: 1 Lei nº 9.503/1997 e suas alterações (institui o Código de Trânsito Brasileiro — CTB). 2 Decreto nº 4.711/2003 (dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito — SNT). 3 Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e suas alterações: 04/1998; 14/1998; 24/1998; 26/1998; 32/1998; 36/1998; 92/1999; 110/2000; 160/2004; 197/2006; 205/2006; 210/2006; 211/2006; 216/2006; 227/2007 (exceto os seus anexos); 231/2007; 242/2007; 253/2007; 254/2007; 258/2007; 268/2008; 273/2008; 277/2008; 289/2008; 290/2008; 292/2008; 349/2010; 356/2010; 360/2010; 371/2010 (exceto as fichas); 396/2011; 432/2013; 441/2013; 453/2013; 471/2013; 508/2014; 520/2015; 525/2015; 552/2015; 561/2015 (exceto as fichas); 573/2015; 598/2016; 619/2016; 624/2016; 643/2016; 720/2017; 723/2018; 735/2018.

Eu disse basicamente porque o Decreto nº 4711/2003 foi revogado. E vamos nos ater às resoluções pedidas neste último edital.

E o que você tem que estudar mais? O CTB? Ou as resoluções?

Como você precisa de um curso extremamente direcionado para a prova que você vai fazer, é nossa função pesquisar sobre concursos anteriores para termos foco. Assim, apresento-lhes um resumo das últimas provas da PRF elaboradas pelo CESPE (que possivelmente também será a banca do próximo concurso):

- 2004: 60 questões estilo certo/errado; 35 resoluções no edital (a maioria era bem pequena); caíram 50 questões do CTB e 10 de resoluções;

- 2008: 30 questões de múltipla escolha; 35 resoluções no edital; 15 questões do CTB e 15 questões de resoluções;

- 2013: não havia resoluções no edital; de um total de 120 itens certo/errado, apenas dois foram sobre legislação de trânsito; e

- 2019: 40 questões estilo certo/errado; 48 resoluções no edital; 20 questões do CTB e 20 questões de resoluções (**exatamente o que havíamos previsto no nosso curso de Direção Final para esse concurso**).

O que houve em 2013?

Pessoal, ouvi de um amigo PRF que trabalhou no RH da PRF: o CESPE estava, na época, sem pessoal qualificado para elaborar questões sobre Legislação de Trânsito. Por isso nem constavam resoluções no edital. O que **acredito** que deve ocorrer no próximo concurso: **a divisão das questões deve ser semelhante ao que aconteceu em 2008 e 2019: metade para o CTB, metade para resoluções**.

Dessa forma, nosso curso contará com aulas sobre o CTB e, após, sobre resoluções. Isso tem uma razão lógica: se você tivesse que estudar as Resoluções do Contran sem passar pelo CTB antes, teria uma dificuldade muito maior de aprender, pois várias das resoluções regulamentam dispositivos da lei. Ou seja, primeiro precisamos conhecer os dispositivos básicos, para depois conhecermos sua regulamentação por normas específicas.

Seguiremos o seguinte cronograma:

Aula	Conteúdo	Data de disponibilização
00	Disposições Preliminares. Vias e Velocidades.	10/04/2019
01	Análise do Anexo I.	20/04/2019
02	Normas Gerais de Circulação e Conduta.	30/04/2019
03	Sistema Nacional de Trânsito. Condução de Veículos por Motoristas Profissionais. Pedestres e Condutores de Veículo não Motorizados. Cidadão. Educação para o Trânsito.	10/05/2019
04	Sinalização de Trânsito (Anexo II).	20/05/2019
05	Engenharia de Tráfego, Operação, Fiscalização e Policiamento Ostensivo de Trânsito. Veículos. Veículos em Circulação Internacional.	30/05/2019
06	Registro de Veículos. Licenciamento. Condução de Escolares. Condução de Moto-frete. Habilitação.	10/06/2019
07	Penalidades. Medidas Administrativas. Processo Administrativo.	20/06/2019
08	Infrações.	30/06/2019
09	Crimes de Trânsito. Disposições Finais e Transitórias.	10/07/2019
10	Resoluções do Contran (parte 1 de 3).	20/07/2019
11	Resoluções do Contran (parte 2 de 3).	30/07/2019
12	Resoluções do Contran (parte 3 de 3).	10/08/2019
13	Simulado.	20/08/2019

Saiba que a **cada duas aulas** teremos nosso “**Teste a sua direção**”, que é uma bateria de exercícios sobre os assuntos vistos de modo a você verificar se domina o assunto estudado.

Vamos fazer questões de bancas variadas, priorizando a banca mais provável de ser escolhida para a sua prova: o CESPE/CEBRASPE.

Vale lembrar que, como em todos os nossos cursos no **DIREÇÃO CONCURSOS**, você poderá baixar todas as aulas em vídeo e todas as aulas em PDF para o seu computador, tablet, celular etc. Desta forma você pode estudar onde, quando e como quiser!

Tenha certeza que você terá um material totalmente direcionado para o seu concurso. Não hesitem em utilizar nosso fórum de dúvidas para que não fique nenhuma pendência no caminho!

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

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

É muito importante que você leia e releia tanto nosso material quanto a lei. Como as **questões** de legislação de trânsito **costumam ser muito literais**, a leitura dos dispositivos da lei é indispensável para um bom aproveitamento.

A remuneração inicial do cargo é de mais de R\$ 10.000,00 (só o subsídio é de R\$ 9.899,88, mas ainda há o auxílio alimentação). Porém, existe um outro ponto que agrada bastante os servidores do órgão: é muito comum o trabalho em regime de escalas. No caso, a escala é de "24 por 72": o policial trabalha 24 h e tem 72 h de descanso. Ou seja, trabalha um dia e folga 3! Tudo bem que o seu dia de trabalho pode ser bastante puxado, mas é bem interessante ter 3 dias de folga!

Isso fora a variada gama de atividades realizadas, que não se resumem de forma alguma a ficar fiscalizando trânsito na mardem da rodovia: existem diversas áreas especializadas, como atividades de escolta, batedor, e motopolicamento; operações de controle de distúrbios; Grupo de Resposta Rápida (GRR) para operações de pronto emprego; policiamento com cães; operações aéreas; atendimento pré-hospitalar; perícia etc.

Estude para em breve estar nessa foto:



Boa aula a todos e mãos à obra!

Disposições Preliminares

Vamos começar do início: de onde vem a previsão da Legislação de Trânsito?

Como não poderia deixar de ser, da nossa Constituição Federal:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

XI - trânsito e transporte;

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

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

Temos a resposta no art. 1º da lei:

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

Percebeu o destaque em "vias terrestres"? Assim, não há nada regulamentado sobre o trânsito que venha ocorrer no ar ou na água.

E com menos de uma página de aula já dá pra fazer uma questão. Quer ver?

(CESPE – DETRAN/DF – Auxiliar de Trânsito – 2009) O Código de Trânsito Brasileiro aplica-se aos transportes marítimo e aéreo.

RESOLUÇÃO

Acabamos de ver que o *caput* do art. 1º restringe a incidência da norma apenas às vias terrestres.

Resposta: errado.

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

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

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

Já para "vias abertas à circulação", cabem algumas informações. Perceba que o CTB não se aplica a todas as vias terrestres nacionais, mas apenas àquelas "abertas à circulação". Em outras palavras: a regra (pois existem exceções, que já conheceremos) é que o CTB não é aplicado em propriedades particulares, pois esta área pode ser

“fechada” por seu proprietário. Não é, desta forma, uma área “aberta à circulação”. Uma fazenda, por exemplo. O proprietário pode restringir a entrada do público, se assim entender.

E o que seria esse “trânsito de qualquer natureza”? Está na norma:

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

Assim, trânsito não significa apenas automóveis transitando nas vias, ok? Vamos a mais uma questão:

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

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.

Prosseguindo.

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

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

Vamos ver que as questões de trânsito em concurso costumam ser bastante literais.

Exemplo:

(FADESP – CREA/PA – Auxiliar Administrativo / Motorista – 2014) O _____, em condições seguras, é um _____ de todos e _____ dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Sendo a Semob o órgão executivo de trânsito no município de Belém, é ela quem responde, no âmbito da respectiva competência, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos ou serviços que garantam o exercício do _____ de trânsito seguro.

Os termos que completam as lacunas do enunciado são, respectivamente,

- a) trânsito – direito – dever – direito.
- b) trânsito – dever – direito – direito.
- c) automóvel – direito – dever – dever.
- d) ambiente – dever – direito – direito.

RESOLUÇÃO

A questão fala sobre o direito de todos de um trânsito em condições seguras.

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. (grifo nosso)

Resposta: A.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As questões que envolvem este dispositivo, mais uma vez, costumam ser literais, como o exemplo a seguir:

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

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

RESOLUÇÃO

Como podemos observar, a questão é do tipo “copiou e colou” o que está expresso no CTB.

Resposta: A.

O CTB estabelece, em seu art. 2º, que são vias terrestres, urbanas e rurais:

- as ruas
- as avenidas
- os logradouros
- os caminhos
- as passagens
- as estradas
- as rodovias
- as praias abertas à circulação pública
- as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas
- as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo (exemplo: estacionamento de um *shopping center* ou de um supermercado)

Em todos os casos, estas vias terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

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

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

Ou seja, as normas valem, inclusive, para os estrangeiros que estejam transitando no território nacional. Vamos ver uma questão que pode ser elaborada sobre isso:

(CESPE – DETRAN/DF – Agente de Trânsito – 2003) Se um agente de trânsito identificar que um automóvel de representação diplomática trafega à noite com os faróis apagados, ele poderá autuar o condutor, independentemente da nacionalidade deste.

RESOLUÇÃO

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

Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:

I - deixar de manter acesa a luz baixa:

a) durante a noite;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Com esta informação, o agente pode ou não fazer a autuação de trânsito? Claro que sim, com base no art. 3º, que acabamos de conhecer. Mesmo que o condutor fosse um diplomata, ele poderia ser autuado.

Resposta: certo.

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

Classificação das Vias

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

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

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

Vias Rurais

São somente duas:

RODOVIAS – são vias rurais pavimentadas (asfaltadas)

ESTRADAS – são vias rurais não pavimentadas (não asfaltadas)

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

Vias Urbanas

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

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

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

Essas expressões aparecem nas definições das **vias urbanas**, que são **quatro**:

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

São vias sem cruzamento e sem semáforo, comumente chamada de "**vias expressas**" pela população. No Rio de Janeiro, temos como exemplo a Avenida Brasil, a Linha Vermelha ou Linha Amarela. Em Brasília, poderíamos citar o Eixão, que cruza todo o plano piloto sem nenhum cruzamento ou sinal de trânsito.

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

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

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

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

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

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

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

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

Vejamos uma "questão-resumo":

(VUNESP – DETRAN/SP – Agente de Trânsito – 2013) As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

- a) urbanas (trânsito rápido, coletora, servidão e local) e rurais (rodovias, estradas e arterial).
- b) urbanas (trânsito rápido, rodovias, estradas e passagens) e rurais (local, coletora e arterial).
- c) urbanas (trânsito rápido, arterial, coletora e local) e rurais (rodovias e estradas).
- d) urbanas (trânsito rápido, arterial, rodovias e coletora) e rurais (estradas, passagens e local).
- e) urbanas (trânsito rápido, arterial, passagens e coletora) e rurais (rodovias, estradas e locais).

RESOLUÇÃO

Resumo sobre classificação de vias.

Art. 6º. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;*
- b) via arterial;*

c) via coletora;

d) via local;

II - vias rurais:

a) rodovias;

b) estradas.

Resposta: C.

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

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

Ainda que, a princípio, sejam áreas privadas (e não abertas à circulação), o CTB é sim aplicado nessas localidades pois o código expressamente previu.

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

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

Além disso, ainda podemos acrescentar mais uma área onde o CTB é aplicado que foge à regra geral: os **portos organizados**.

Determina o código que a autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado pode celebrar convênios com os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a atuação por descumprimento da legislação de trânsito.

O convênio vale 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.

Limites de Velocidade nas Vias Terrestres

Este é outro assunto que tem que estar no sangue do candidato. Toda prova aborda o tópico. Então vamos em frente.

Qual é a velocidade máxima permitida em uma via terrestre?

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

Ou seja, é **a velocidade que está na sinalização (na placa)**.

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

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

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

Aí o próprio CTB estabeleceu limites:

Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

Velocidade Máxima nas Vias Urbanas:

80 km/h, nas vias de trânsito rápido

60 km/h, nas vias arteriais

40 km/h, nas vias coletoras

30 km/h, nas vias locais

Perceba que, nas vias urbanas, a velocidade máxima permitida varia de acordo com o tipo da via.

Velocidade Máxima 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;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas;
2. 90 km/h para os demais veículos;

c) nas estradas: 60 km/h.

Vamos a algumas observações (você deve **decorar** os valores acima, o assunto é muito importante!):

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

Quer um exemplo do que seria “pista dupla” e “pista simples”?



E vamos aos termos novos que apareceram:

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

Como exemplos, temos a GM Blazer e o VW SpaceFox, abaixo ilustrados:



Cuidado para não confundir CAMIONETA com outra palavra parecida:

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

Aqui temos como exemplo a Ford Ranger e a Nissan Frontier:



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

Bem, para as camionetas, está expresso: 110 km/h. E as caminhonetes são enquadradas em "**demais veículos**", ou seja, têm sua velocidade limitada a 90 km/h, ok?

E ainda tivemos as seguintes expressões novas:

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



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



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

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

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

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

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

Resumindo: a velocidade máxima permitida para a via é a que está na placa. Se não há placa, valem esses valores estabelecidos pelo CTB.

Para não perder o costume, vamos a uma questão.

(FCC – TRF 4 – Técnico Segurança e Transporte – 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.

RESOLUÇÃO

Para as vias urbanas, temos:

- a) 80 km/h, nas vias de trânsito rápido
- b) 60 km/h, nas vias arteriais (item II – errado)
- c) 40 km/h, nas vias coletoras
- d) 30 km/h, nas vias locais (item III – errado)

E para as vias rurais:

- a) nas rodovias de pista dupla:
 - 1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
 - 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;
- b) nas rodovias de pista simples:
 - 1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
 - 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;
- c) nas estradas, 60 km/h (item I – correto)

Resposta: B.

Vamos estudar mais uma regra teórica.

Velocidade Mínima nas Vias

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

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

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

Porém, existem duas exceções:

- condições operacionais de trânsito
- condições operacionais da via

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

(FCC – MPE/BA – Técnico Ministerial - Diligências e Apoio Administrativo – 2015) Respeitando-se as condições operacionais de trânsito e da via, a velocidade mínima em uma rodovia cuja velocidade máxima permitida é de 120 km/h NÃO poderá ser inferior a

- a) 60 km/h.
- b) 55 km/h.
- c) 50 km/h.
- d) 45 km/h.
- e) 30 km/h.

RESOLUÇÃO

Sabemos que a velocidade mínima não pode ser inferior à metade da velocidade máxima, respeitadas as condições de trânsito e da via. Se a velocidade máxima é de 120 km/h, a resposta é 60 km/h.

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

Resposta: A.

Pessoal, encerramos nossa parte teórica desta aula inaugural por aqui. Utilizem o fórum para tirarem as dúvidas. Espero que tenham gostado desse primeiro encontro!

Abraços,

Julio Ponte



Questões comentadas pelo professor

1. FCC – DETRAN/MA – Assistente de Trânsito – 2018

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional é regido pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Nesse sentido, considere:

- I. Ruas e avenidas sem pavimentação.
- II. Caminhos e passagens.
- III. Estradas e rodovias com sinalização horizontal.
- IV. Praias abertas à circulação pública.
- V. Vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.
- VI. Vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

São classificadas como vias terrestres as que constam em

- a) I, II e VI, apenas.
- b) I, III, IV e V, apenas.
- c) II, III e IV, apenas.
- d) V e VI, apenas.
- e) I, II, III, IV, V e VI.

RESOLUÇÃO

A definição é a mais completa possível. Vimos isso:

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.

Tanto faz se as ruas e avenidas têm ou não pavimentação. Ou se as estradas e rodovias possuem ou não sinalização horizontal. Todas são exemplos de vias terrestres.

Resposta: E.

2. VUNESP – DETRAN/SP – Oficial de Trânsito – 2013

O Código de Trânsito Brasileiro (C.T.B.) rege o trânsito de

- a) pessoas e veículos nas vias terrestres do território nacional, abertas ou não à circulação.
- b) qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas ou não à circulação.
- c) qualquer natureza, inclusive de pessoas e veículos, nas vias do território nacional, abertas ou não à circulação.
- d) qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação.
- e) pessoas e veículos nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação.

RESOLUÇÃO

A questão é sobre o *caput* do art. 1º do CTB:

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

Sabemos que a lei rege o trânsito nas vias **abertas** à circulação, o que nos limita às alternativas “d” e “e”. Além disso, a norma fala em trânsito “de qualquer natureza”, o que inclui até animais. Não é restrito apenas a “pessoas e veículos”. A melhor opção é a mais completa.

Resposta: D.

3. CONSESP – Prefeitura de Monte Mor/SP – Agente de trânsito – 2012

Considera-se trânsito a utilização da via por

- a) pessoas e veículos, apenas.
- b) veículos, apenas.
- c) pessoas, veículos e animais, desde que em grupos, apenas para fins de circulação.
- d) pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga

RESOLUÇÃO

De novo aquela regrinha de sempre: “definição mais completa possível”.

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.

Resposta: D.

4. VUNESP – DETRAN/SP – Oficial de Trânsito – 2013

De acordo com o art. 1.º do C.T.B., considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas,

- a) isoladas ou em grupos, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- b) veículos, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- c) veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- d) veículos, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- e) veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e operação de carga ou descarga.

RESOLUÇÃO

Vamos começar a perceber que as questões são muito repetitivas. Além disso, a lógica das questões dessa parte inicial é quase sempre a mesma: o erro dos itens incorretos é restringir a norma. A opção mais completa (e correta) é a "C". A fundamentação é a mesma da questão anterior:

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.

Resposta: C.

5. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2008

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

RESOLUÇÃO

O disposto é pura cópia do § 3º do art. 1º do CTB. Não mudou nem uma vírgula. Por isso falamos no início dessa aula que muitas questões de trânsito são literais. É CTRL + C e CTRL + V! Mas, para enfatizar o que há de mais relevante, note que a **responsabilidade civil da Administração Pública, no trânsito, é objetiva**, seja em caso de ação, omissão, ou erro na execução de projetos.

Resposta: certo.

6. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação – 2004

Considere a seguinte situação hipotética.

Em duas vias que, em determinado ponto, formam um cruzamento, a sinalização encontrava-se totalmente encoberta por vegetação densa e alta às suas margens. Por isso, dois condutores tiveram seus veículos envolvidos em acidente de trânsito no referido cruzamento, do qual restou comprovada, por um lado, a inexistência de culpa subjetiva dos condutores e, por outro lado, a impossibilidade de esses visualizarem a sinalização de preferencial de uma via sobre a outra.

Nessa situação, a administração pública, em decorrência de preceito constitucional que adotou a responsabilidade objetiva do Estado, responderá pela obrigação de restituir os eventuais danos sofridos pelos condutores.

RESOLUÇÃO

Veremos, em aula futura, que a responsabilidade de sinalizar uma via cabe ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a mesma. Se este órgão, por meio de uma ação, omissão ou erro de execução, causa um dano a um usuário, poderá ser responsabilizado. Vimos, inclusive, que responderá objetivamente.

Resposta: certo.

7. FGV – DETRAN/RN – Assessor Técnico / Administração de Rede – 2010

De acordo com a Lei nº. 9503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), "os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas respectivas competências, 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". Esta responsabilidade é:

- a) Objetiva.
- b) Subjetiva.
- c) Objetiva-subjetiva.
- d) Complementar.
- e) Suplementar.

RESOLUÇÃO

A responsabilidade da administração pública no âmbito do trânsito é objetiva.

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.

Resposta: A.

8. UFMT – DETRAN/MT – Auxiliar do Serviço de Trânsito – 2015

De acordo com a Lei N.º 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), NÃO são vias terrestres:

- a) Praias privadas.
- b) Vias internas pertencentes aos condomínios.
- c) Ruas.
- d) Estradas.

RESOLUÇÃO

O CTB classifica como via terrestre as praias “abertas à circulação pública”, não as “praias privadas”.

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.

Resposta: A.

9. FUNRIO – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2009

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se pelo Código de Trânsito Brasileiro instituído pela lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. Assim, é correto afirmar que:

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

RESOLUÇÃO

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

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

Art. 1º, § 2º 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.

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

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.

Item C: incorreto. O erro ficou por conta do “não incluindo neste caso”. O correto seria “nela incluída”.

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.

Item D: correto. É o gabarito. Não mudou nada.

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.

Item E: incorreto. Os “veículos estrangeiros e as pessoas nele expressamente mencionadas” não estão ressaltados da aplicação das disposições do CTB. Estão incluídos. Esta exceção não existe.

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

Resposta: D.

10. CONSULPAM – SURG – Agente de Trânsito – 2014

Julgue as assertivas abaixo segundo as disposições da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para, ao final, escolher a sequência CORRETA:

I – 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.

II – Consideram-se 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.

III – Para os efeitos do Código de Trânsito Brasileiro, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, excluídas as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

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

a) V, V, F, V

b) F, F, F, F

c) V, F, V, F

d) F, F, V, F

RESOLUÇÃO

O único item falso é o III, tendo em vista que as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas também são vias terrestres.

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.

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.

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

Resposta: A.

11.Makiyama – DETRAN/RJ – Assistente Técnico de Trânsito – 2013

De acordo com o CTB, as vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em: vias urbanas e vias rurais. São classificadas como vias urbanas:

a) Rodovias, estradas e via local.

b) Via de trânsito rápido, estradas e via coletora.

c) Rodovias, via arterial e via local.

d) Estradas, via coletora e via local.

e) Via Arterial, via coletora, via local e via de trânsito rápido.

RESOLUÇÃO

A questão apenas cobra a classificação das vias urbanas:

Art. 6º. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) via de trânsito rápido;

b) via arterial;

c) via coletora;

d) via local;

Resposta: E.

12. FGV – DETRAN/MA – Analista de Trânsito – 2013

As alternativas a seguir apresentam tipos de vias urbanas, de acordo com sua utilização, à exceção de uma. Assinale-a.

a) Via de trânsito rápido.

b) Via arterial.

c) Via adjacente.

d) Via coletora.

e) Via local.

RESOLUÇÃO

Via "adjacente"? Invenção da banca!

Art. 6º. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) via de trânsito rápido;

b) via arterial;

c) via coletora;

d) via local;

Resposta: C.

13. FCC – TRT 6ª Região – Técnico Judiciário – Segurança e Transporte – 2012

Via caracterizado por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível é caracterizada como:

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

RESOLUÇÃO

Vamos recorrer ao Anexo I?

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

As expressões que mais devem chamar sua atenção são “trânsito livre”, “sem cruzamento”, “sem pedestres atravessando” e “sem acesso direto aos lotes lindeiros”. Todas são características das vias de trânsito rápido.

Resposta: B.

14. FCC – MPE/AM – Agente de Apoio / Motorista Segurança – 2013

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a via urbana aberta à circulação caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível é classificada em

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

RESOLUÇÃO

Parece até a mesma questão! Viu como os itens se repetem? É a definição de via de trânsito rápido, que acabamos de ver.

Resposta: C.

15. FUNDATEC – Prefeitura de Cachoeirinha/RS – Guarda Municipal – 2012

Segundo os conceitos e definições arrolados no Anexo I do referido Código, a via urbana 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, se denomina via

- a) restrita.
- b) de trânsito rápido.
- c) coletora.
- d) central.
- e) arterial.

RESOLUÇÃO

Possui cruzamentos, semáforo e liga as regiões da cidade: via arterial.

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.

Resposta: E.

16. CESPE – Corpo de Bombeiros da Polícia Militar/DF – 2005^a

As rodovias que cruzam o perímetro urbano do Distrito Federal são consideradas vias urbanas, para fins de aplicação da legislação de trânsito.

RESOLUÇÃO

Rodovia é via rural pavimentada. Esta é a definição constante do Anexo I do CTB, não importando se a mesma cruza ou não perímetro urbano. Item incorreto.

Resposta: errado.

17. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2002

O operador de um trator de esteiras utilizado exclusivamente na derrubada de árvores de grande porte em uma mata densa localizada em terras particulares não necessita estar habilitado junto ao órgão executivo de trânsito competente, em uma das diferentes categorias de condutores de veículos automotores, para efeito de realizar esse trabalho.

RESOLUÇÃO

Para resolver a questão, precisamos conhecer a “área de aplicação” do CTB. Vamos relembrar?

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

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.

Ou seja, o CTB basicamente é aplicado nas vias públicas e nas áreas particulares expressamente mencionadas no parágrafo único do art. 2º. Assim, ainda que não tenhamos chegado no assunto HABILITAÇÃO no nosso curso, sabemos que para conduzir veículos automotores em vias públicas precisamos de habilitação específica. Mas a questão fala em “terras particulares”. Dessa forma, acabamos de ver que o CTB não é aplicado neste caso. Ou seja, realmente não é necessária habilitação junto ao DETRAN.

Resposta: certo.

18. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação – 2004

Considere a seguinte situação hipotética.

À margem de uma rodovia federal, no pátio do estacionamento de área privada de uso comum de um posto de combustíveis e de um centro comercial, ocorreu um acidente que envolveu veículos automotores, exatamente no instante em que por ali passava uma viatura com uma equipe de PRFs.

Nessa situação, apesar de os PRFs serem investidos do poder de polícia, a eles não competirá confeccionar o boletim de ocorrência do acidente em face da natureza da área.

RESOLUÇÃO

Até o início de 2016, as únicas áreas particulares onde o CTB vigorava eram as vias internas de condomínios constituídos por unidades autônomas. Assim, na época, a questão estava correta. Porém, com a inclusão no parágrafo único do art. 2º das “vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo”, que é exatamente o caso da questão, o item passou a ser errado.

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.

Resposta: errado.

19. CESPE – Sargentos Combatentes da Polícia Militar/DF – 2003

O tráfego de veículos em uma via interna de um condomínio constituído por unidades autônomas é regulamentado pelas normas regimentais do próprio condomínio, por tratar-se de propriedade privada.

RESOLUÇÃO

Vimos que estas vias são mantidas por particulares, mas que estão sujeitas às normas do CTB. Assim, o tráfego de veículos (ou trânsito de veículos) nestes locais é sim regido pela Lei nº 9.503/97, e não pelas normas do condomínio, como mencionado.

Resposta: errado.

20. CONSULPAM – SURG – Agente de Trânsito – 2014

Complete as lacunas abaixo, para, ao final escolher a alternativa correta, utilizando aos parâmetros relativos à velocidade máxima permitida para as vias urbanas, em locais onde não exista sinalização regulamentadora:

I - _____ quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido.

II - _____ quilômetros por hora, nas vias arteriais.

III - _____ quilômetros por hora, nas vias coletoras.

IV - _____ quilômetros por hora, nas vias locais.

a) oitenta, cinquenta, quarenta, trinta.

b) sessenta, cinquenta, quarenta, trinta.

c) oitenta, sessenta, quarenta, trinta.

d) sessenta, cinquenta, trinta, vinte.

RESOLUÇÃO

Questão direta.

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

I - nas vias urbanas:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;

d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

Resposta: C.

21. CONSULPAM – SURG – Motorista de Caminhão – 2014

Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias urbanas será de, EXCETO:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido.
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais.
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras.
- d) vinte quilômetros por hora, nas vias locais.

RESOLUÇÃO

A questão pede o item errado. Para as vias locais, o valor certo é de 30 km/h.

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

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;*
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;*
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;*
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;*

Resposta: D.

22. IDECAN – DETRAN/RO – Motorista – 2014 – Adaptada

O condutor de um automóvel, em circulação por uma rodovia de pista dupla, que não há sinalização acerca da velocidade máxima permitida para automóveis, deverá obedecer como velocidade máxima permitida o valor de

- a) 80 km/h.
- b) 90 km/h.
- c) 100 km/h.
- d) 110 km/h.
- e) 120 km/h.

RESOLUÇÃO

Automóvel em rodovia de pista dupla: 110 km/h.

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

II - nas vias rurais:

- a) nas rodovias de pista dupla:*

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

Resposta: D.

23. FGV – SUSAM – Motorista – 2014

A velocidade máxima permitida em uma via é indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

Na ausência de sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias urbanas locais é de

- a) 30km/h.
- b) 40km/h.
- c) 60km/h.
- d) 80km/h.
- e) 110km/h.

RESOLUÇÃO

Vias locais: 30 km/h.

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

d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

Resposta: A.

24. FCC – TRF 4ª Região – 2004

Na ausência de sinalização regulamentadora, a velocidade máxima em uma via arterial é de

- a) 40 km/h.
- b) 50 km/h.
- c) 60 km/h.
- d) 70 km/h.
- e) 80 km/h.

RESOLUÇÃO

Via arterial: 60 km/h.

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

d) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

Resposta: C.

25. FCC – TRF 5 – Técnico Segurança e Transporte – 2008 – Adaptada

Na tabela abaixo, à esquerda está indicado o tipo de via. À direita está indicada a velocidade máxima nela permitida para caminhões, nos casos de não existir a sinalização regulamentadora de velocidade máxima.

Tipo de via	Velocidade máxima permitida para caminhões
I. Rodovia	1. 40 km/h
II. Via coletora	2. 60 km/h
III. Estrada	3. 90 km/h

A correlação correta é

(A) I - 1, II - 2, III - 3

(B) I - 1, II - 3, III - 2

(C) I - 2, II - 1, III - 3

(D) I - 3, II - 1, III - 2

(E) I - 3, II - 2, III - 1

RESOLUÇÃO

Relembrando:

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

I - nas vias urbanas:

c) 40 km/h, nas vias coletoras

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;
- b) nas estradas, 60 km/h

Lembre que "caminhão" em "rodovias" entra no grupo "demais veículos", tendo em vista que caminhão não é automóvel, camioneta ou motocicleta.

Resposta: D.

26. CESPE – MPU – Técnico do MPU - Segurança Institucional e Transporte – 2015 – Adaptada

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n.º 9.503/1997, e as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), julgue o item a seguir

Considerando a classificação dada pelo CTB às vias abertas à circulação e aos respectivos limites de velocidade, a velocidade máxima em estradas desprovidas de sinalização regulamentadora é de 110 km/h para automóveis e 90 km/h para caminhões.

RESOLUÇÃO

Estas regras valem para as rodovias de pista dupla, não para as estradas.

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

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

Resposta: errado.

27. FUNCAB – SEDS/TO – Assistente Socioeducativo - Motorista – 2014

Rui estava conduzindo sua camioneta por uma estrada. Naturalmente, ele sabe que NÃO poderá ultrapassar a velocidade máxima de:

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

RESOLUÇÃO

Para as vias rurais não pavimentadas (estradas), a velocidade máxima é de 60 km/h para todos os veículos, desde que não especificado de forma diversa.

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

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

Resposta: A.

28. IDECAN – DETRAN/RO – Motorista – 2014

Nas rodovias onde não houver sinalização regulamentadora, a velocidade máxima permitida para ônibus e micro-ônibus será de

- a) 70 km/h.
- b) 80 km/h.
- c) 90 km/h.
- d) 100 km/h.
- e) 110 km/h.

RESOLUÇÃO

Ônibus e micro-ônibus em rodovia, seja ela de pista dupla ou simples: 90 km/h.

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

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;*
- 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;*

b) nas rodovias de pista simples:

- 1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;*
- 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;*

Resposta: C.

29. FCC – TRF 2 – Técnico Segurança e Transporte – 2002

Onde NÃO existir sinalização regulamentadora, as velocidades máximas permitidas para automóveis nas vias rurais são:

- (A) nas rodovias de 100 km/h e nas estradas de 60 km/h.
- (B) nas rodovias de 110 km/h e nas estradas de 60 km/h.
- (C) nas rodovias de 110 km/h e nas estradas de 80 km/h.
- (D) nas rodovias de 120 km/h e nas estradas de 80 km/h.
- (E) nas rodovias de 120 km/h e nas estradas de 90 km/h.

RESOLUÇÃO

A velocidade máxima em uma rodovia ocorre quando a via possui pista dupla, sendo de 110 km/h. Nas estradas, 60 km/h.

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

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;*
- 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;*

b) nas rodovias de pista simples:

- 1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;*
- 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;*

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

Resposta: B.

30. FCC – TRT 6 – Técnico Segurança e Transporte – 2012

Em uma via urbana não sinalizada com placas de velocidade máxima permitida e caracterizada como via arterial, o motorista não poderá trafegar com velocidade superior à

- (A) 20 km/h.
- (B) 30 km/h.
- (C) 60 km/h.
- (D) 50 km/h.
- (E) 40 km/h.

RESOLUÇÃO

Questão muito direta também:

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

I - nas vias urbanas:

b) 60 km/h, nas vias arteriais

Resposta: C.

31. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 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.

RESOLUÇÃO

Sabemos que cada via sinalização regulamentadora possui sua velocidade máxima estabelecida pelo CTB. Porém, havendo sinalização, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via pode estabelecer limites superiores ou inferiores aos valores do Código. Pode estabelecer, por exemplo, a velocidade de 110 km/h para uma via de trânsito rápido. Basta que sinalize.

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

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: (...)

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Resposta: certo.

32. CESPE – Corpo de Bombeiros da Polícia Militar/DF – 2005a

A velocidade máxima nas estradas do Distrito Federal é de 60 km/h, para quaisquer veículos, salvo se houver sinalização específica que indique velocidade máxima adversa.

RESOLUÇÃO

Acabamos de tratar especificamente deste assunto na questão anterior.

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

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Resposta: certo.

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

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

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

33. (CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2002)

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

RESOLUÇÃO

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

Resposta: certo.

34. (CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2002)

As situações correspondentes aos dois maiores percentuais de excesso de velocidade são as de números I e VI.

RESOLUÇÃO

A questão envolve mais matemática do que legislação de trânsito. Vamos a um quadro com as velocidades permitidas, velocidades informadas dos veículos, excesso e percentual de excesso em relação à velocidade permitida:

Situação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Veloc. permitida	30	60	80	90	60	60	60	40
Veloc. veículo	50	80	108	108	80	95	100	60
Excesso	20	20	28	18	20	35	40	20
% de excesso	67%	33%	35%	20%	33%	58%	67%	50%

Assim, temos que os maiores percentuais de excesso estão nas situações I e VII. E não nas situações I e VI, como disse a questão.

Resposta: errado.

35. CESPE – TRE/RS – Técnico Judiciário – Transporte – 2003 – Adaptada

Com referência aos limites de velocidade estabelecidos pelo CTB, julgue o item seguinte.

Nas rodovias de pista dupla onde não houver sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: 110 km/h para automóveis e camionetas e 90 km/h para os demais veículos.

RESOLUÇÃO

Para as rodovias de pista dupla, faltou incluir as motocicletas. E isto fez com que a questão ficasse incorreta, pois do jeito que está escrito a velocidade máxima para as motocicletas estaria estabelecida em "90 km/h para os demais veículos". Perceba que o item não cita as motocicletas na velocidade 110 km/h, ou seja, estão no último grupo. Mas sabemos que a velocidade de 110 km/h vale para automóveis, camionetas e motocicletas.

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

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

Resposta: errado.

36. CESPE – STJ – Analista Judiciário – Administrativa Segurança – 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 máximo de 90 km/h e mínimo de 45 km/h.

RESOLUÇÃO

Primeiramente, devemos identificar qual veículo está sendo utilizado na questão. Perceba que o veículo é para o transporte de 10 passageiros. Vamos às definições apresentadas no CTB:

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor (*até 8 passageiros – não é o da questão*).

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor (*mais de 20 passageiros – até pode ser o veículo da questão*).

MICRO-ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros (*até 20 passageiros – também pode ser o veículo utilizado na questão*).

Como trata-se de uma rodovia, temos as seguintes velocidades máximas:

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

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;*
- 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;*

b) nas rodovias de pista simples:

- 1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;*
- 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;*

Ou seja, a velocidade máxima para o veículo, seja ele ônibus ou micro-ônibus, é de 90 km/h. Por conseguinte, a velocidade mínima será de 45 km/h.

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

Resposta: certo.

37. CESPE – Câmara dos Deputados – Analista Legislativo – 2014

Conforme a terminologia adotada pelo CTB, em seu Anexo I (Dos conceitos e definições), micro-ônibus é o veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros; ao passo que ônibus é o veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações destinadas à maior comodidade destes, transporte número menor. Para ambos, de acordo com o CTB, a velocidade máxima, nas rodovias, onde não houver sinalização regulamentadora, será de 90 km por hora.

RESOLUÇÃO

A questão apresenta corretamente as definições de ônibus e micro-ônibus, além da velocidade para estes veículos nas rodovias sem sinalização. Lembrando que tanto faz se a rodovia é de pista dupla ou simples.

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor (mais de 20 passageiros – não é o da questão).

MICRO-ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros (até 20 passageiros – é o veículo utilizado na questão.)

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

a) nas rodovias de pista dupla:

- 1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;*
- 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;*

b) nas rodovias de pista simples:

- 1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;*
- 2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;*

Resposta: certo.

38. FGV – Prefeitura de Osasco – Guarda Civil Municipal/SP – 2014 – Adaptada

Dirigindo uma viatura automóvel por uma rodovia de pista dupla, em condições normais de trânsito, o guarda civil municipal percebe que não há sinalização de velocidade máxima. Nesse caso, deverá manter a velocidade entre:

- a) 30 km/h (trinta quilômetros por hora) e 60 km/h (sessenta quilômetros por hora);
- b) 40 km/h (quarenta quilômetros por hora) e 80 km/h (oitenta quilômetros por hora);
- c) 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora) e 100 km/h (cem quilômetros por hora);
- d) 60 km/h (sessenta quilômetros por hora) e 120 km/h (cento e vinte quilômetros por hora);
- e) 55 km/h (cinquenta e cinco quilômetros por hora) e 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora).

RESOLUÇÃO

Basicamente, a questão pede as velocidades máxima e mínima para um automóvel em uma rodovia de pista dupla. Já conhecemos:

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

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

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

Resposta: E.

39. CESPE – DETRAN/PA – Procurador Autárquico – 2006 – Adaptada

Respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, em uma rodovia de pista dupla onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade mínima para motocicletas é de 55 quilômetros por hora.

RESOLUÇÃO

Ao analisarmos os dispositivos do CTB que regulamentam o assunto, percebemos que a velocidade máxima permitida para uma motocicleta em uma rodovia de pista dupla não sinalizada é de 110 km/h. Assim sendo, sua velocidade mínima não poderá ser inferior a 55 km/h, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via. Exatamente como exposto na questão.

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

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

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

Resposta: certo.

40. CESPE – TRE/RS – Técnico Judiciário – Transporte – 2003

Com o objetivo de não prejudicar o fluxo de trânsito, em nenhuma situação será permitido que se trafegue com velocidade mínima inferior à metade da velocidade máxima.

RESOLUÇÃO

O erro da questão é possível de ser constatado com base no art. 62, que já vimos. Tal dispositivo prevê que esta norma de circulação pode ser desobedecida devido "às condições operacionais de trânsito" ou "da via". Assim, a expressão "em nenhuma situação" prevista no enunciado da questão a tornou incorreta.

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

Resposta: errado.

41. FCC – TRT 2 – Técnico Segurança – 2008

Considere:

- I. A velocidade mínima nas vias arteriais não poderá ser inferior a 40 km/h, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.
- II. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para automóveis nas estradas será de 80 km/h.
- III. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias de trânsito rápido será de 80 km/h.

É correto o que consta em

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

RESOLUÇÃO

Vamos aos itens:

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

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

Item III: exatamente, para qualquer veículo. Correto.

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

I - nas vias urbanas:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido:

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

II - nas vias rurais:

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

Resposta: D.

42. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2004 – Adaptada

Considere a seguinte situação hipotética.

Joana conduzia sua camioneta em uma rodovia de pista dupla com condições normais de circulação, em um trecho que não apresentava regulamentação de velocidade. Cuidadosa com a carga frágil que transportava — louças de porcelana —, desenvolvia uma velocidade de 50 km/h.

Nessa situação, Joana transgrediu o estabelecido no CTB.

RESOLUÇÃO

Trata-se de uma camioneta em uma rodovia de pista dupla sem sinalização de velocidade. A velocidade máxima permitida é de 110 km/h. Assim, a velocidade mínima, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, é de 55 km/h. A questão informou que Joana trafegava a 50 km/h. Mas ela estaria coberta por algum excludente, seja por causa do trânsito ou da via? Não. A questão enfatizou que a rodovia possuía “condições normais de circulação”. Ainda mencionou que a velocidade foi imposta devido à “carga frágil que transportava”. Ora, isso não é excludente previsto no CTB. Isso é problema do condutor. Deste modo, efetivamente Joana transgrediu o estabelecido no CTB.

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

a) nas rodovias:

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;

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

Resposta: certo.

43. CESPE – DETRAN/PA – Motorista – 2006 – Adaptada

Em uma rodovia de pista dupla onde não existir sinalização regulamentadora de velocidade máxima permitida,

a) a velocidade mínima permitida para automóveis será de 60 km/h.

b) a velocidade máxima para camionetas será de 110 km/h.

c) a velocidade máxima para ônibus e micro-ônibus será de 80 km/h.

d) a velocidade máxima para caminhões será de 80 km/h.

RESOLUÇÃO

Vamos por item:

Item A: incorreto. O certo seria 55 km/h, tendo em vista que a velocidade máxima seria de 110 km/h.

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

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

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

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

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

Resposta: B.

44. CESPE – DETRAN/PA – Motorista – 2006 – Adaptada

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, assinale a opção correta

- a) A velocidade máxima permitida nas rodovias é limitada em 80 km/h.
- b) Nas vias urbanas consideradas arteriais, será permitida a velocidade máxima de 40 km/h.
- c) As velocidades estabelecidas para as rodovias poderão ser alteradas quando existir sinalização no local.
- d) A velocidade mínima nas rodovias não poderá ser inferior a 30% da velocidade máxima permitida.

RESOLUÇÃO

Comentários:

Item A: incorreto. Dependendo da espécie do veículo, a velocidade máxima pode ser de até 110 km/h, se a via não estiver sinalizada. E ainda poderia haver sinalização que permitisse velocidade superior.

Item B: incorreto. A velocidade correta seria de 60 km/h.

Item C: correto. Sempre que a sinalização permitir, as velocidades poderão ser superiores ou inferiores às estabelecidas para as vias não sinalizadas.

Item D: incorreto. O valor correto seria de 50%.

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

I - nas vias urbanas:

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

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

Resposta: C.

45. FCC – TRF 2ª Região – Técnico Judiciário / Segurança e Transporte – 2007

Considere as seguintes afirmativas:

- I. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para ônibus nas rodovias será de 90 km/h.
- II. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade mínima nas vias urbanas de trânsito rápido não poderá ser inferior a 40 km/h, respeitando as condições operacionais de trânsito e da via.
- III. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para automóveis nas estradas será de 70 km/h.

É correto o que consta em:

- a) I, apenas.
- b) I e II, apenas.
- c) I e III, apenas.
- d) II e III, apenas.
- e) I, II e III.

RESOLUÇÃO

Mais uma questão direta.

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

I - nas vias urbanas:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido:

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

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

Resposta: B.

46. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação – 2004

Considere a seguinte situação hipotética. Em duas vias que, em determinado ponto, formam um cruzamento, a sinalização encontrava-se totalmente encoberta por vegetação densa e alta às suas margens. Por isso, dois condutores tiveram seus veículos envolvidos em acidente de trânsito no referido cruzamento, do qual restou comprovada, por um lado, a inexistência de culpa subjetiva dos condutores e, por outro lado, a impossibilidade de esses visualizarem a sinalização de preferencial de uma via sobre a outra.

Nessa situação, a administração pública, em decorrência de preceito constitucional que adotou a responsabilidade objetiva do Estado, responderá pela obrigação de restituir os eventuais danos sofridos pelos condutores.

RESOLUÇÃO:

Veremos, na próxima aula, que a responsabilidade de sinalizar uma via cabe ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a mesma. Se este órgão, por meio de uma ação, omissão ou erro de execução, causa um dano a um usuário, poderá ser responsabilizado. Vimos, inclusive, que responderá objetivamente.

Resposta: Certo.

Lista de questões comentadas

1. FCC – DETRAN/MA – Assistente de Trânsito – 2018

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional é regido pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Nesse sentido, considere:

- I. Ruas e avenidas sem pavimentação.
- II. Caminhos e passagens.
- III. Estradas e rodovias com sinalização horizontal.
- IV. Praias abertas à circulação pública.
- V. Vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.
- VI. Vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

São classificadas como vias terrestres as que constam em

- a) I, II e VI, apenas.
- b) I, III, IV e V, apenas.
- c) II, III e IV, apenas.
- d) V e VI, apenas.
- e) I, II, III, IV, V e VI.

2. VUNESP – DETRAN/SP – Oficial de Trânsito – 2013

O Código de Trânsito Brasileiro (C.T.B.) rege o trânsito de

- a) pessoas e veículos nas vias terrestres do território nacional, abertas ou não à circulação.
- b) qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas ou não à circulação.
- c) qualquer natureza, inclusive de pessoas e veículos, nas vias do território nacional, abertas ou não à circulação.
- d) qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação.
- e) pessoas e veículos nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação.

3. CONSESP – Prefeitura de Monte Mor/SP – Agente de trânsito – 2012

Considera-se trânsito a utilização da via por

- a) pessoas e veículos, apenas.
- b) veículos, apenas.

- c) pessoas, veículos e animais, desde que em grupos, apenas para fins de circulação.
- d) pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga

4. VUNESP – DETRAN/SP – Oficial de Trânsito – 2013

De acordo com o art. 1.º do C.T.B., considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas,

- a) isoladas ou em grupos, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- b) veículos, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- c) veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- d) veículos, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
- e) veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e operação de carga ou descarga.

5. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2008

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

6. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação – 2004

Considere a seguinte situação hipotética.

Em duas vias que, em determinado ponto, formam um cruzamento, a sinalização encontrava-se totalmente encoberta por vegetação densa e alta às suas margens. Por isso, dois condutores tiveram seus veículos envolvidos em acidente de trânsito no referido cruzamento, do qual restou comprovada, por um lado, a inexistência de culpa subjetiva dos condutores e, por outro lado, a impossibilidade de esses visualizarem a sinalização de preferencial de uma via sobre a outra.

Nessa situação, a administração pública, em decorrência de preceito constitucional que adotou a responsabilidade objetiva do Estado, responderá pela obrigação de restituir os eventuais danos sofridos pelos condutores.

7. FGV – DETRAN/RN – Assessor Técnico / Administração de Rede – 2010

De acordo com a Lei nº. 9503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), "os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas respectivas competências, 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". Esta responsabilidade é:

- a) Objetiva.
- b) Subjetiva.
- c) Objetiva-subjetiva.
- d) Complementar.
- e) Suplementar.

8. UFMT – DETRAN/MT – Auxiliar do Serviço de Trânsito – 2015

De acordo com a Lei N.º 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), NÃO são vias terrestres:

- a) Praias privadas.
- b) Vias internas pertencentes aos condomínios.
- c) Ruas.
- d) Estradas.

9. FUNRIO – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2009

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

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

10. CONSULPAM – SURG – Agente de Trânsito – 2014

Julgue as assertivas abaixo segundo as disposições da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para, ao final, escolher a sequência CORRETA:

I – 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.

II – Consideram-se 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.

III – Para os efeitos do Código de Trânsito Brasileiro, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, excluídas as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

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

- a) V, V, F, V
- b) F, F, F, F
- c) V, F, V, F
- d) F, F, V, F

11. Makiyama – DETRAN/RJ – Assistente Técnico de Trânsito – 2013

De acordo com o CTB, as vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em: vias urbanas e vias rurais. São classificadas como vias urbanas:

- a) Rodovias, estradas e via local.
- b) Via de trânsito rápido, estradas e via coletora.
- c) Rodovias, via arterial e via local.
- d) Estradas, via coletora e via local.
- e) Via Arterial, via coletora, via local e via de trânsito rápido.

12. FGV – DETRAN/MA – Analista de Trânsito – 2013

As alternativas a seguir apresentam tipos de vias urbanas, de acordo com sua utilização, à exceção de uma. Assinale-a.

- a) Via de trânsito rápido.
- b) Via arterial.
- c) Via adjacente.
- d) Via coletora.

e) Via local.

13. FCC – TRT 6ª Região – Técnico Judiciário – Segurança e Transporte – 2012

Via caracterizado por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível é caracterizada como:

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

14. FCC – MPE/AM – Agente de Apoio / Motorista Segurança – 2013

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a via urbana aberta à circulação caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível é classificada em

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

15. FUNDATEC – Prefeitura de Cachoeirinha/RS – Guarda Municipal – 2012

Segundo os conceitos e definições arrolados no Anexo I do referido Código, a via urbana 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, se denomina via

- a) restrita.
- b) de trânsito rápido.
- c) coletora.
- d) central.
- e) arterial.

16. CESPE – Corpo de Bombeiros da Polícia Militar/DF – 2005^a

As rodovias que cruzam o perímetro urbano do Distrito Federal são consideradas vias urbanas, para fins de aplicação da legislação de trânsito.

17. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2002

O operador de um trator de esteiras utilizado exclusivamente na derrubada de árvores de grande porte em uma mata densa localizada em terras particulares não necessita estar habilitado junto ao órgão executivo de trânsito competente, em uma das diferentes categorias de condutores de veículos automotores, para efeito de realizar esse trabalho.

18. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação – 2004

Considere a seguinte situação hipotética.

À margem de uma rodovia federal, no pátio do estacionamento de área privada de uso comum de um posto de combustíveis e de um centro comercial, ocorreu um acidente que envolveu veículos automotores, exatamente no instante em que por ali passava uma viatura com uma equipe de PRFs.

Nessa situação, apesar de os PRFs serem investidos do poder de polícia, a eles não competirá confeccionar o boletim de ocorrência do acidente em face da natureza da área.

19. CESPE – Sargentos Combatentes da Polícia Militar/DF – 2003

O tráfego de veículos em uma via interna de um condomínio constituído por unidades autônomas é regulamentado pelas normas regimentais do próprio condomínio, por tratar-se de propriedade privada.

20. CONSULPAM – SURG – Agente de Trânsito – 2014

Complete as lacunas abaixo, para, ao final escolher a alternativa correta, utilizando aos parâmetros relativos à velocidade máxima permitida para as vias urbanas, em locais onde não exista sinalização regulamentadora:

I - _____ quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido.

II - _____ quilômetros por hora, nas vias arteriais.

III - _____ quilômetros por hora, nas vias coletoras.

IV - _____ quilômetros por hora, nas vias locais.

a) oitenta, cinquenta, quarenta, trinta.

b) sessenta, cinquenta, quarenta, trinta.

c) oitenta, sessenta, quarenta, trinta.

d) sessenta, cinquenta, trinta, vinte.

21. CONSULPAM – SURG – Motorista de Caminhão – 2014

Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias urbanas será de, EXCETO:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido.
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais.
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras.
- d) vinte quilômetros por hora, nas vias locais.

22. IDECAN – DETRAN/RO – Motorista – 2014 – Adaptada

O condutor de um automóvel, em circulação por uma rodovia de pista dupla, que não há sinalização acerca da velocidade máxima permitida para automóveis, deverá obedecer como velocidade máxima permitida o valor de

- a) 80 km/h.
- b) 90 km/h.
- c) 100 km/h.
- d) 110 km/h.
- e) 120 km/h.

23. FGV – SUSAM – Motorista – 2014

A velocidade máxima permitida em uma via é indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

Na ausência de sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias urbanas locais é de

- a) 30km/h.
- b) 40km/h.
- c) 60km/h.
- d) 80km/h.
- e) 110km/h.

24. FCC – TRF 4ª Região – 2004

Na ausência de sinalização regulamentadora, a velocidade máxima em uma via arterial é de

- a) 40 km/h.

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

25. FCC – TRF 5 – Técnico Segurança e Transporte – 2008 – Adaptada

Na tabela abaixo, à esquerda está indicado o tipo de via. À direita está indicada a velocidade máxima nela permitida para caminhões, nos casos de não existir a sinalização regulamentadora de velocidade máxima.

Tipo de via	Velocidade máxima permitida para caminhões
I. Rodovia	1. 40 km/h
II. Via coletora	2. 60 km/h
III. Estrada	3. 90 km/h

A correlação correta é

- (A) I - 1, II - 2, III - 3
- (B) I - 1, II - 3, III - 2
- (C) I - 2, II - 1, III - 3
- (D) I - 3, II - 1, III - 2
- (E) I - 3, II - 2, III - 1

26. CESPE – MPU – Técnico do MPU - Segurança Institucional e Transporte – 2015 – Adaptada

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n.º 9.503/1997, e as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), julgue o item a seguir

Considerando a classificação dada pelo CTB às vias abertas à circulação e aos respectivos limites de velocidade, a velocidade máxima em estradas desprovidas de sinalização regulamentadora é de 110 km/h para automóveis e 90 km/h para caminhões.

27. FUNCAB – SEDS/TO – Assistente Socioeducativo - Motorista – 2014

Rui estava conduzindo sua camioneta por uma estrada. Naturalmente, ele sabe que NÃO poderá ultrapassar a velocidade máxima de:

- a) 60 km/h.

- b) 80 km/h.
- c) 90 km/h.
- d) 110 km/h.

28. IDECAN – DETRAN/RO – Motorista – 2014

Nas rodovias onde não houver sinalização regulamentadora, a velocidade máxima permitida para ônibus e micro-ônibus será de

- a) 70 km/h.
- b) 80 km/h.
- c) 90 km/h.
- d) 100 km/h.
- e) 110 km/h.

29. FCC – TRF 2 – Técnico Segurança e Transporte – 2002

Onde NÃO existir sinalização regulamentadora, as velocidades máximas permitidas para automóveis nas vias rurais são:

- (A) nas rodovias de 100 km/h e nas estradas de 60 km/h.
- (B) nas rodovias de 110 km/h e nas estradas de 60 km/h.
- (C) nas rodovias de 110 km/h e nas estradas de 80 km/h.
- (D) nas rodovias de 120 km/h e nas estradas de 80 km/h.
- (E) nas rodovias de 120 km/h e nas estradas de 90 km/h.

30. FCC – TRT 6 – Técnico Segurança e Transporte – 2012

Em uma via urbana não sinalizada com placas de velocidade máxima permitida e caracterizada como via arterial, o motorista não poderá trafegar com velocidade superior à

- (A) 20 km/h.
- (B) 30 km/h.
- (C) 60 km/h.
- (D) 50 km/h.
- (E) 40 km/h.

31. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 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.

32. CESPE – Corpo de Bombeiros da Polícia Militar/DF – 2005a

A velocidade máxima nas estradas do Distrito Federal é de 60 km/h, para quaisquer veículos, salvo se houver sinalização específica que indique velocidade máxima adversa.

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

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

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

33. (CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2002)

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

34. (CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2002)

As situações correspondentes aos dois maiores percentuais de excesso de velocidade são as de números I e VI.

35. CESPE – TRE/RS – Técnico Judiciário – Transporte – 2003 – Adaptada

Com referência aos limites de velocidade estabelecidos pelo CTB, julgue o item seguinte.

Nas rodovias de pista dupla onde não houver sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: 110 km/h para automóveis e camionetas e 90 km/h para os demais veículos.

36. CESPE – STJ – Analista Judiciário – Administrativa Segurança – 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 máximo de 90 km/h e mínimo de 45 km/h.

37. CESPE – Câmara dos Deputados – Analista Legislativo – 2014

Conforme a terminologia adotada pelo CTB, em seu Anexo I (Dos conceitos e definições), micro-ônibus é o veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros; ao passo que ônibus é o veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações destinadas à maior comodidade destes, transporte número menor. Para ambos, de acordo com o CTB, a velocidade máxima, nas rodovias, onde não houver sinalização regulamentadora, será de 90 km por hora.

38. FGV – Prefeitura de Osasco – Guarda Civil Municipal/SP – 2014 – Adaptada

Dirigindo uma viatura automóvel por uma rodovia de pista dupla, em condições normais de trânsito, o guarda civil municipal percebe que não há sinalização de velocidade máxima. Nesse caso, deverá manter a velocidade entre:

- a) 30 km/h (trinta quilômetros por hora) e 60 km/h (sessenta quilômetros por hora);
- b) 40 km/h (quarenta quilômetros por hora) e 80 km/h (oitenta quilômetros por hora);
- c) 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora) e 100 km/h (cem quilômetros por hora);
- d) 60 km/h (sessenta quilômetros por hora) e 120 km/h (cento e vinte quilômetros por hora);
- e) 55 km/h (cinquenta e cinco quilômetros por hora) e 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora).

39. CESPE – DETRAN/PA – Procurador Autárquico – 2006 – Adaptada

Respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, em uma rodovia de pista dupla onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade mínima para motocicletas é de 55 quilômetros por hora.

40. CESPE – TRE/RS – Técnico Judiciário – Transporte – 2003

Com o objetivo de não prejudicar o fluxo de trânsito, em nenhuma situação será permitido que se trafegue com velocidade mínima inferior à metade da velocidade máxima.

41. FCC – TRT 2 – Técnico Segurança – 2008

Considere:

- I. A velocidade mínima nas vias arteriais não poderá ser inferior a 40 km/h, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.
- II. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para automóveis nas estradas será de 80 km/h.
- III. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias de trânsito rápido será de 80 km/h.

É correto o que consta em

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

42. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – 2004 – Adaptada

Considere a seguinte situação hipotética.

Joana conduzia sua camioneta em uma rodovia de pista dupla com condições normais de circulação, em um trecho que não apresentava regulamentação de velocidade. Cuidadosa com a carga frágil que transportava — louças de porcelana —, desenvolvia uma velocidade de 50 km/h.

Nessa situação, Joana transgrediu o estabelecido no CTB.

43. CESPE – DETRAN/PA – Motorista – 2006 – Adaptada

Em uma rodovia de pista dupla onde não existir sinalização regulamentadora de velocidade máxima permitida,

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

44. CESPE – DETRAN/PA – Motorista – 2006 – Adaptada

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, assinale a opção correta

- a) A velocidade máxima permitida nas rodovias é limitada em 80 km/h.

- b) Nas vias urbanas consideradas arteriais, será permitida a velocidade máxima de 40 km/h.
- c) As velocidades estabelecidas para as rodovias poderão ser alteradas quando existir sinalização no local.
- d) A velocidade mínima nas rodovias não poderá ser inferior a 30% da velocidade máxima permitida.

45. FCC – TRF 2ª Região – Técnico Judiciário / Segurança e Transporte – 2007

Considere as seguintes afirmativas:

- I. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para ônibus nas rodovias será de 90 km/h.
- II. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade mínima nas vias urbanas de trânsito rápido não poderá ser inferior a 40 km/h, respeitando as condições operacionais de trânsito e da via.
- III. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para automóveis nas estradas será de 70 km/h.

É correto o que consta em:

- a) I, apenas.
- b) I e II, apenas.
- c) I e III, apenas.
- d) II e III, apenas.
- e) I, II e III.

46. CESPE – DPRF – Policial Rodoviário Federal – Curso de Formação – 2004

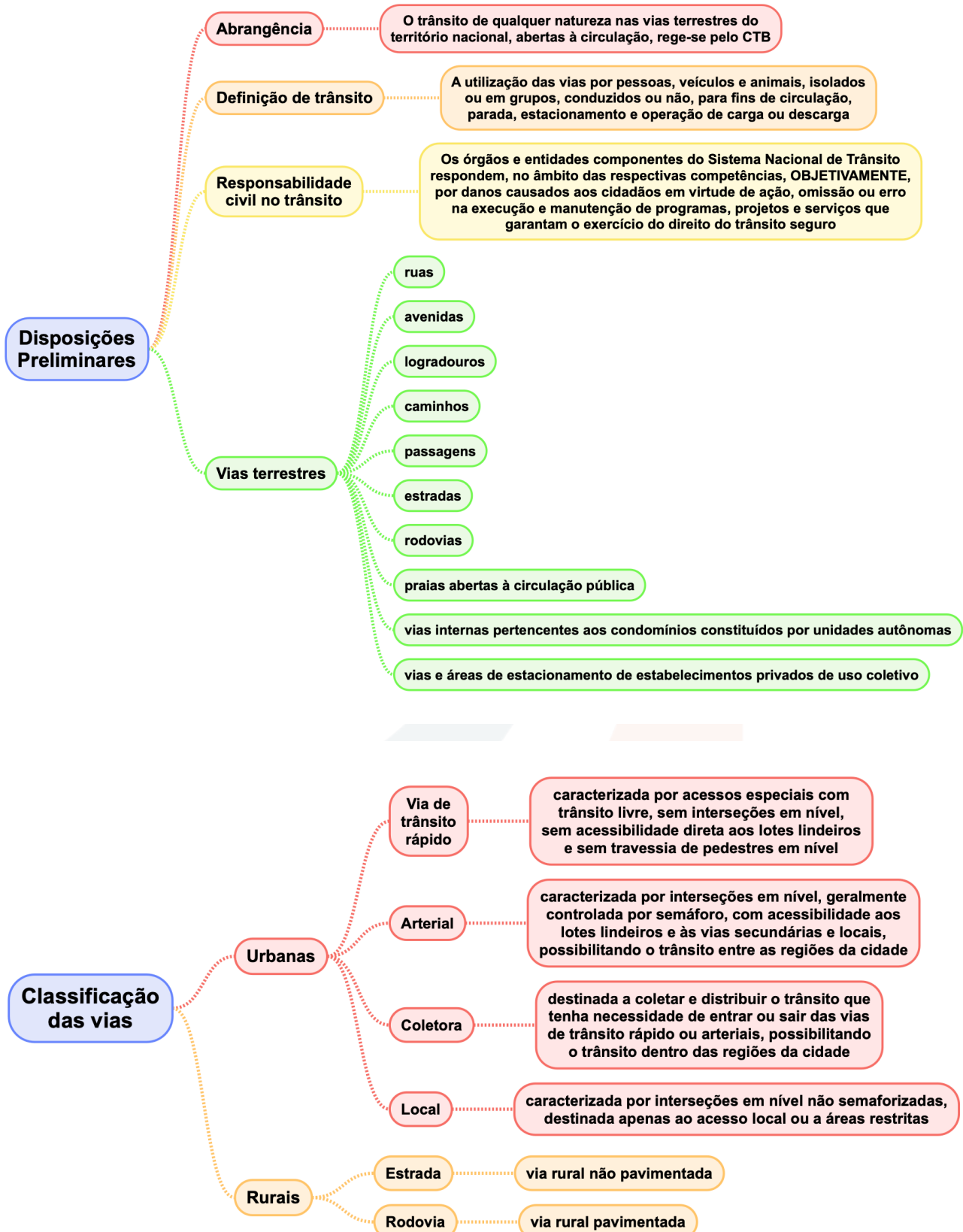
Considere a seguinte situação hipotética. Em duas vias que, em determinado ponto, formam um cruzamento, a sinalização encontrava-se totalmente encoberta por vegetação densa e alta às suas margens. Por isso, dois condutores tiveram seus veículos envolvidos em acidente de trânsito no referido cruzamento, do qual restou comprovada, por um lado, a inexistência de culpa subjetiva dos condutores e, por outro lado, a impossibilidade de esses visualizarem a sinalização de preferencial de uma via sobre a outra.

Nessa situação, a administração pública, em decorrência de preceito constitucional que adotou a responsabilidade objetiva do Estado, responderá pela obrigação de restituir os eventuais danos sofridos pelos condutores.

Gabarito

1. E	17. C	33. C
2. D	18. E	34. E
3. D	19. E	35. E
4. C	20. C	36. C
5. C	21. D	37. C
6. C	22. D	38. E
7. A	23. A	39. C
8. A	24. C	40. E
9. D	25. D	41. D
10. A	26. E	42. C
11. E	27. A	43. B
12. C	28. C	44. C
13. B	29. B	45. B
14. C	30. C	46. C
15. E	31. C	
16. E	32. C	

Resumo direcionado



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

