

Jean dos Santos Diniz

Questões
Comentadas

Legislação de Trânsito

940 Questões Comentadas
do CESPE/CEBRASPE

3^a edição
revista
atualizada
ampliada

2020

 EDITORA
*Jus*PODIVM
www.editorajuspodivm.com.br

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

01. (CESPE/UNB/FORMAÇÃO-PRF/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.

CORRETO. Cabe à administração o dever de indenizar a vítima pelos danos sofridos por atos praticados seus seus agentes, independentemente da prova da culpa. Isso causa uma inversão do ônus da prova, com a transferência dessa responsabilidade processual para o Estado, sob pena de ter que indenizar a vítima pelos danos devidamente comprovados nos referidos autos.

Essa regra é bem conhecida pelos estudiosos do Direito Administrativo. Contudo, sabemos também que essa responsabilidade objetiva do Estado só alcança os eventos danosos causados por manifestações **comissivas** do agente público, por atos por eles praticados, ficando as condutas **omissivas** sujeitas às regras comuns do direito privado, sem inversão do ônus da prova como acontece nos casos de comportamentos positivos.

Esse tratamento não se aplica a todos os casos de responsabilidade civil do Estado por omissão. O STF vem dando tratamento específico aos casos em que haja o dever específico de segurança do Estado ou quando a negligência do Poder Público é determinante para o resultado danoso, como no julgado que segue:

*(...) A jurisprudência da Corte firmou-se no sentido de que as pessoas jurídicas de direito público respondem **objetivamente** pelos danos que causarem a terceiros, com fundamento no art. 37, § 6º, da Constituição Federal, tanto por atos comissivos quanto por **ATOS OMISSIVOS**, desde que demonstrado o nexo causal entre o dano e a omissão do Poder Público. (...)*

STF. 2ª Turma. ARE 897890 AgR, Rel. Min. Dias Toffoli, julgado em 22/09/2015.

Em matéria de trânsito, a responsabilidade civil do Estado é prevista no art. 1º, § 3º do CTB, que em apertada sintonia com a CF, prevê expressamente a responsabilidade **objetiva** nos casos de **omissão** do poder público.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas 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.

Portanto, aquilo que não é regra no sistema jurídico que disciplina a responsabilidade civil do Estado, o Código de Trânsito Brasileiro expressamente a previu, conferindo ao poder público a responsabilidade **OBJETIVA** aos casos de **OMISSÃO** de que tenha resultado dano a particular.

Julgando o caso, o supremo adotou esse entendimento para os casos de responsabilidade civil, conforme se pode verificar no julgado que segue:

1. O Tribunal Regional Federal da 4ª Região, em ação de indenização, concluiu pela responsabilidade do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem 'DNER, à reparação por danos causados em veículos de propriedade dos autores, ocasionados por queda de barreira decorrente de má conservação da rodovia federal, nos seguintes termos: 'ADMINISTRATIVO. INDENIZAÇÃO. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. ILEGITIMIDADE PASSIVA. DNER. UNIÃO. FORÇA MAIOR. DESLIZAMENTO DE BARREIRA. POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. LUCROS CESSANTES. PROVIMENTO PARCIAL DO RECURSO.

'Não pode a administração pública eximir-se pelo dano causado, sua responsabilidade existe, não por uma ação, mas por OMISSÃO DA ADMINISTRAÇÃO NA REALIZAÇÃO DE UM SERVIÇO. O DNER é responsável pela conservação das estradas federais, devendo zelar pelo bom funcionamento para o uso por parte da população. Compete ainda, na construção e na manutenção, levar em consideração as condições do terreno, as condições climáticas da região, possíveis chuvas, tormentas, etc. (...) Deste modo, a tese do DNER, motivo de força maior, não deve prevalecer, visto que as chuvas não podem ser controladas, nem sua intensidade, nem suas proporções, mas suas conseqüência devem ser previstas, fato este que não ocorreu na referida região, vindo à tona o deslizamento ocorrido.' Nesse sentido, o RE 272.839/MT, rel. Min. Gilmar Mendes, 2ª Turma, DJ 08.04.2005 e o RE 425.800/RJ, rel. Min. Cármen Lúcia, DJ 13.06.2008, dentre outros. 5. Ante o exposto, nego seguimento ao recurso extraordinário. Publique-se. Brasília, 12 de fevereiro de 2009. Ministra Ellen Gracie Relatora1 (CPC, art. 557, caput).

E quando o Estado transfere para iniciativa privada o dever de prestar o serviço público de manutenção e sinalização das vias, mediante contrato de concessão, a responsabilidade civil decorrente do risco da atividade alcança inclusive acidentes causados por animais na pista, que recai na conta da concessionária, conforme julgado do STJ que transcrevo a seguir:

CIVIL E PROCESSUAL. RECURSO ESPECIAL. ACIDENTE. RODOVIA. ANIMAIS NA PISTA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. SEGURANÇA. VEÍCULOS. DEVER DE CUIDAR E ZELAR. DENÚNCIAÇÃO À LIDE. INCABIMENTO. PRECEDENTES. RECURSO ESPECIAL NÃO CONHECIDO. I. Cabe às concessionárias de rodovia zelar pela segurança das pistas, respondendo civilmente, de consequência, por acidentes causados aos usuários em razão da presença de animais na pista. II. Denúnciação à lide corretamente negada, por importar em abertura de contencioso paralelo, estranho à relação jurídica entre o usuário e a concessionária. III. Recurso especial não conhecido. REsp 573260 RS 2003/0127231-3/DJe 09/11/2009/T4 - QUARTA TURMA/Ministro ALDIR PASSARINHO JUNIOR

02. (CESPE/UNB/DETRAN/2009) O referido código aplica-se aos transportes marítimo e aéreo.

ERRADO – O trânsito terrestre no território nacional é regido pelo CTB, ficando os transportes marítimo e aéreo sujeito à regulação especial. Essa regra é clara e prevista no art. 1º do CTB. Porém, isso não quer dizer que o referido código se limite a tratar única e exclusivamente apenas um único instituto jurídico – o trânsito. Este é apenas uma pequena “partícula” de todo um sistema jurídico-organizacional que envolve outras matérias a ele pertinentes, a exemplo das normas de educação para o trânsito, do poder de polícia administrativo, dentre outras que alcançam uma área de abrangência além das vias públicas, em seu sentido formal.

Isso pode ser claramente observado no art. 77-C do CTB, no qual se determina que as publicidades em outdoors instalados à margem de rodovia, dentro ou **FORA DA FAIXA DE DOMÍNIO**, ou seja, em áreas particulares, atendam às imposições legais de publicidade previstas na lei. Isso significa dizer que o CTB não se restringe apenas às áreas públicas.

Além disso, consta no art. 84 do CTB a previsão de que os órgãos com circunscrição sobre a via possam retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária, com ônus para quem o tenha colocado. Essa regra autoriza que qualquer propaganda ou mensagem que prejudique a visibilidade de condutores de veículos, estando dentro ou fora de áreas particulares, possa ser retirada pela autoridade de trânsito, no exercício do seu Poder de Polícia administrativo.

Art. 84. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

No que se limita, porém, estritamente ao instituto jurídico do “**TRÂNSITO**”, como definido anteriormente, ou seja, à movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres, devemos entender que **SEMPRE** (com a ressalva natural das Resoluções do CONTRAN e dos Tratados Internacionais) serão aplicadas as regras jurídicas previstas no **CTB**, com a condição de que as vias estejam **ABERTAS À CIRCULAÇÃO** pública.

Essa expressão (**abertas à circulação**) prevista no art. 1º do CTB **NÃO** induz à distinção entre via **pública** e via **particular**, uma vez que **TODA VIA TERRESTRE**, é de circulação pública por natureza, não existindo o termo “via particular” no CTB, como se pode observar no conceito previsto do ANEXO I do CTB:

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

Ela – a expressão: “**abertas à circulação**” – procura afastar do rol de aplicação do código todas as superfícies que, por alguma razão, não estejam disponíveis para circulação pública. Um exemplo disso ocorre no fechamento das vias para desfiles cívicos, como nos de sete de setembro, quando as vias não ficam abertas à circulação pública e, por essa razão, inaptas à incidência do CTB.

Mesmo assim, o termo jurídico **TRÂNSITO (movimentação de veículos e pedestres)** não ocorre apenas em **ÁREAS PÚBLICAS**, entendendo esta como pertencente ao poder público, pois o próprio código contempla como **VIAS TERRESTRES** não só as vias públicas por natureza, mas também as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas, assim como as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo, conforme se observa no art. 2º do CTB:

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

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

É um equívoco, portanto, denominá-las de “vias privadas” ou “vias particulares”, como se fossem classificadas em razão da propriedade, e não pela área de incidência do código.

Para se ter uma ideia, nem existe no código a expressão “**vias privadas**” ou “**vias particulares**”, e a razão é muito simples: esse tipo de denominação não existe. Toda vez que o código faz menção à **via pública**, ele não quer distingui-la dessas supostas “vias privadas”, mas sim fazer referência a toda e qualquer superfície que se sujeita à incidência do CTB, aí incluídas as áreas de condomínios constituídos por unidades autônomas e os estacionamentos coletivos em área particular.

Na verdade, a expressão “**VIAS PÚBLICAS**” não se restringe apenas às **vias sob domínio público**, sendo utilizada em várias passagens no código em substituição ao termo “**VIAS TERRESTRES**”, que abrange tanto as vias propriamente públicas como também aquelas existentes em áreas particulares de condomínios e estacionamentos coletivos. Num desses casos, a expressão “**via pública**” pode ser observada nas elementares de alguns tipos penais previsto no Capítulo dos Crimes de Trânsito, delimitando superficialmente a toda e qualquer área abrangida pelo conceito legal de vias terrestres.

Nesse capítulo, por sinal, o código pode ser aplicado indistintamente em qualquer área pública ou particular, limitando-se às vias públicas (terrestres) apenas quando houver expressa limitação na própria elementar do preceito primário tipo penal, como no crime de “*disputa não autorizada*” que, por conter em seu tipo penal a elementar “**via pública**”, delimita a essa superfície territorial onde o crime pode acontecer.

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada: (...)

A via pública, nesse caso, não se trata apenas de vias sob domínio público, mas toda e qualquer superfície considerada pela lei como via terrestre, inclusive aquelas localizadas em áreas particulares como condomínios e estacionamentos coletivos.

O ilustre doutrinador Damásio de Jesus também pensa assim. Veja na passagem do seu livro de Crimes de Trânsito:

Não se trata de via pública no sentido de que pertence ao Poder Público. Entende-se por via a superfície por onde transitam pessoas e animais (CTB, Anexo I, conceitos e definições). Propriedade da via pública pode ser do Poder Público ou de particular (JESUS, 2010, 9 165).

Portanto, quando houver a expressão via pública como elementar do tipo penal no código, o crime pode ocorrer em toda e qualquer superfície considerada via terrestre pelo CTB, aí incluídos os condomínios constituídos

por unidades autônomas e áreas de estacionamentos coletivos de natureza particular.

Caso contrário, ou seja, inexistindo a previsão dessa elementar (via pública), a exemplo do art. 302 do CTB, o crime de trânsito pode ocorrer em **qualquer lugar**, sujeitando-se apenas às limitações territoriais do Código Penal.

Para fechar, em 2009, foi promulgada a Lei 12.058/2009, autorizando a celebração de convênios entre a autoridade portuária e os órgãos de trânsito com o objetivo de facilitar a autuação por descumprimento à legislação de trânsito, valendo para toda a área física do porto, inclusive as denominadas “**vias de trânsito internas**”.

Art. 7º-A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos MUNICÍPIOS e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

Essa regra faz com que toda a área física dos portos submeta-se à fiscalização de trânsito pelos **GUARDAS PORTUÁRIOS** por meio de delegação formalizada em convênio celebrado entre a autoridade portuária e o Estado ou Município, a exemplo do que aconteceu em Santos-SP, com a transferência de poderes administrativos da CET-SANTOS à CODESP – COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, que passou a operar o trânsito de veículos e pedestres, instalar a sinalização de trânsito, assim como atuar a aplicar medidas administrativas dentro do porto de Santos.

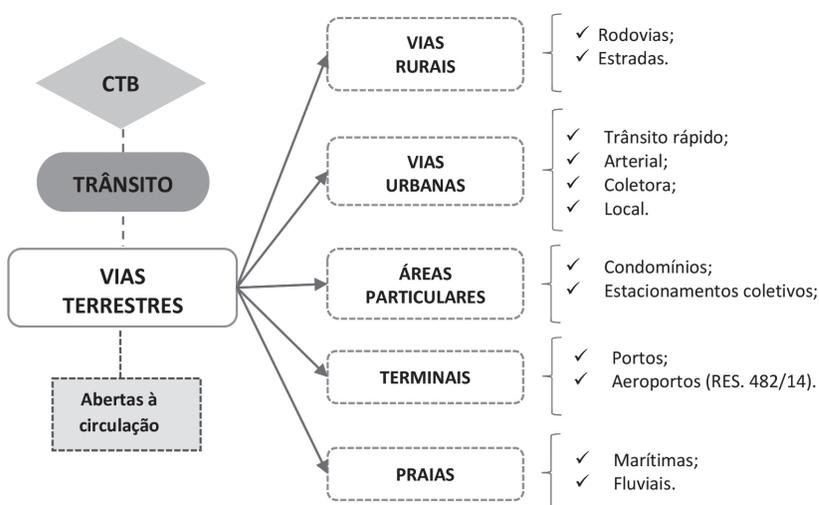
Com efeito, toda a área portuária submetida às regras convencionais passou, por essa via transversa, à categoria de via terrestre para fins de incidência do CTB.

Cumpra observar que o Município ou o Estado eventualmente conveniado com a entidade portuária não se tornam diretamente competentes pela operacionalização das vias e dos atos de fiscalização na área interna dos portos. Todas essas atividades são delegadas à administração dos portos, assim como aos Guardas Portuários, que atuarão dentro dos limites estabelecidos no convênio que regula o ato delegatório.

Regra semelhante foi autorizada diretamente por meio da Resolução do CONTRAN nº 482/2014, que permitiu a fiscalização por órgão executivo

MUNICIPAL de trânsito nas vias de acesso aos **AEROPORTOS**, abertas à circulação, integrantes das áreas que compõem os sítios aeroportuários, ou seja, toda a faixa de domínio, edificação e terreno, bem como áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas ao aeródromo passam ao controle viário do município, tornando-se, também pela via transversa, inclusive de duvidosa legalidade, à categoria de via terrestre.

A diferença do sistema portuário é que, lá, a operacionalização das vias e sua fiscalização ficam a cargo dos agentes portuários. No aeroporto, é o órgão **MUNICIPAL** quem exerce diretamente a fiscalização e a sinalização da via ou de qualquer área do sítio aeroportuário.



03. (CESPE/DETRAN-DF/ANALISTA/2009) Considere que um motorista conduza o seu veículo por uma rodovia federal e sofra grave acidente: o seu carro capote por três vezes após passar por um buraco na pista causado pela má conservação e falta de sinalização. Nessa situação, a responsabilidade das entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) será objetiva.

CORRETO – Em atenção à exata dicção do art. 1º, § 3º do CTB, a responsabilidade da administração 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 trânsito seguro é **OBJETIVA**. Isso significa dizer que a responsabilidade do Estado independe da prova da culpa, mas apenas do dano e do nexo de causalidade, em coerência com o art. 37, § 6º da CF. Em que pese o entendimento de que essa responsabilidade só aplique nos casos de ação da administração pública, ou seja, nos atos comissivos, a letra fria da lei prevê que, especificamente nos casos de acidentes de trânsito, a omissão também autorize a incidência dessa responsabilidade.

-
04. (CESPE/UNB/PRF/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.

CORRETO – Trata-se da responsabilidade objetiva já tratada na questão 1.

-
05. (CESPE/PRF/2004) Considere a seguinte situação. Um posto de combustíveis margeia uma rodovia federal em trecho desprovido de sinalização relativa a limite de velocidade e sua área privativa alcança a extensão de 950 m. A partir de determinado dia, o gerente do estabelecimento determinou aos seus empregados a implantação de decisão emanada dos proprietários do posto, no sentido de proibir, nos limites privativos do pátio do posto, a circulação de veículos automotores em velocidade superior a 10 km/h. Inconformado, um consumidor apresentou queixa contra tal medida à Polícia Rodoviária Federal. Nessa situação, a despeito da velocidade mínima legalmente prevista no Código de Trânsito Brasileiro, não compete à Polícia Rodoviária Federal a tomada de nenhuma medida, porquanto a área em apreço não é considerada via pública, embora margeie uma rodovia federal.

CORRETO – O gabarito definitivo, à época, considerou **correta** a assertiva, por ser o posto de combustível área de natureza particular. No entanto, como a Lei nº 13.146/2015 incluiu no rol de vias terrestres as áreas e vias de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo, a questão deve ser vista sob uma nova perspectiva, visto que atualmente é cabível sim a fiscalização em vias terrestres localizadas em áreas particulares como no caso em tela, mas para que isso ocorra, é necessário que a sinalização naquele local esteja sob a égide do controle viário do órgão com circunscrição sobre a via, em observância ao disposto no art. 51 do CTB:

Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, APÓS APROVAÇÃO DOS PROJETOS PELO ÓRGÃO OU ENTIDADE COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA.

Dessa forma, toda a sinalização localizada no espaço interno do estacionamento particular do posto de combustível deve ser implantada somente após a aprovação do projeto pelo órgão com circunscrição sobre a via. Isso não significa dizer que o estabelecimento privado esteja livre dos custos de instalação de toda a sinalização no local. Pelo contrário, toda a responsabilidade pela instalação da sinalização, seja vertical ou horizontal será do proprietário ou do condomínio, na forma do art. 80, § 3º do CTB:

Art. 80. (...)

§ 3º *A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)*

Essa sinalização, porém, só será válida se previamente aprovada pelo órgão competente para fiscalização naquele local, caso contrário, toda penalidade ou qualquer medida administrativa de trânsito aplicada por eventual inobservância dos motoristas dentro do estabelecimento estará eivada de vício insanável de nulidade absoluta ante a inexistência de legítimo ato administrativo que alicerce a atuação do agente de trânsito.

06. (CESPE/UNB/TJ/PA/2006) Quanto às normas de trânsito e suas respectivas regulamentações, julgue os itens seguintes. As vias de circulação públicas são classificadas em urbanas, terrestres e hidrovias.

ERRADO – As vias **PÚBLICAS** são classificadas como **urbanas** e **rurais**, na forma do art. 60 do CTB.

VIAS PÚBLICAS	URBANAS	TRÂNSITO RÁPIDO
		ARTERIAL
		COLETORA
		LOCAL
	RURAIS	RODOVIAS
		ESTRADAS

07. (CESPE/UNB/MOTORISTA/IPC/2007) O CONTRAN, na condição de órgão máximo do SNT, é responsável por estabelecer, em conjunto com as polícias militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito.

ERRADO – O órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito é o Ministério designado pelo Presidente da República, na forma do art. 9º do CTB, a quem se vincula o CONTRAN.

Além disso, a função de estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito é da competência do DETRAN, como dispõe o art. 22, IV do CTB.

08. (CESPE/UNB/FORMAÇÃO-PRF/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

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

67. (CESPE/PRF/2019) Nas rodovias de pista dupla localizadas em vias rurais, a velocidade máxima permitida para automóveis, camionetas e motocicletas será a mesma.

CERTO – Cuidado para não confundir a camioneta, que é um veículo misto, com a caminhonete, que é um veículo de carga. O primeiro pode rodar a 110km/h numa rodovia de pista dupla, assim como os automóveis e as motocicletas, em observância ao disposto no art. 61, § 1º, II, “a”, 1 do CTB:

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:

(...)

II – nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla: (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016)

A caminhonete, por sua vez, entra na regra geral dos 80km/h.

Texto

As ações de respeito para com os pedestres

- I. **Motorista, ao primeiro sinal do entardecer, acenda os faróis. Procure não usar a meia-luz.**
- II. **Não use faróis auxiliares na cidade.**
- III. **Nas rodovias, use sempre os faróis ligados. Isso evita 50% dos atropelamentos. Seu carro fica mais visível aos pedestres.**
- IV. **Sempre, sob chuva ou neblina, use os faróis acesos.**
- V. **Ao se aproximar de uma faixa de pedestres, reduza a velocidade e preste atenção. O pedestre tem a preferência na passagem.**
- VI. **Motorista, atrás de uma bola vem sempre uma criança.**
- VII. **Nas rodovias, não dê sinal de luz quando verificar um trabalho de radar da polícia. Você estará ajudando um motorista irresponsável, que trafega em alta velocidade, a não ser punido.**

VIII. Esse motorista, não sendo punido hoje, poderá causar uma tragédia no futuro.

IX. Não estacione nas faixas de pedestres.

À luz das informações contidas no texto e da legislação de trânsito, julgue os itens a seguir.

68. (CESPE/UNB/PRF/2002) A propósito do incremento da segurança do trânsito advindo do adequado uso dos faróis dos veículos, conforme referido no terceiro tópico, é correto afirmar que, exceto ao cruzar e seguir outros veículos, o uso de luz alta à noite é obrigatório nas vias não iluminadas, urbanas ou rurais.

CORRETO – O acionamento de luz alta é obrigatório em vias **não iluminadas**, devendo, porém, o condutor evitá-la, não só ao cruzar com outro veículo como também ao segui-lo, de modo a não prejudicar a visão de outros motoristas que transitam na mesma via pública, na forma do art. 40, II do CTB.

Mas apesar de ser norma de conduta obrigatória pelo motorista, **NÃO** é infração de trânsito **deixar de acionar a luz alta em VIAS NÃO ILUMINADAS**, por não existir, no capítulo próprio das infrações do CTB, qualquer dispositivo legal que tipifique administrativamente a conduta.

Essa conduta, porém, não pode ser confundida com a de acionar a luz alta em vias iluminadas, que é infração e se encontra prevista no art. 224 do CTB:

Art. 224. Fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública:

Infração – leve;

Penalidade – multa.

69. (CESPE/ANALISTA/STJ/2015) Tendo em vista que constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito do CTB, estando o infrator sujeito às penalidades e às medidas administrativas pertinentes, julgue o item que se segue, acerca das infrações e dos crimes previstos no CTB. Situação hipotética: Na situação mostrada na figura seguinte, o condutor do veículo 1 sinalizou com o braço a intenção de ultrapassar o veículo 2, em um trecho em curva, de duplo sentido de circulação (mão e contramão) e sem visibilidade suficiente. Assertiva: Nessa situação, tão logo realize a ultrapassagem, o condutor do veículo 1 cometerá infrações de trânsito referentes à manobra de ultrapassagem e, ainda, por dirigir com o braço para fora do veículo.



ERRADO – Antes de realizar a operação de ultrapassagem, o condutor deve indicar tal propósito de duas formas: acionando a luz indicadora de direção **OU** fazendo o gesto convencional de braço como indicado na figura acima. Assim, quanto a essa conduta prévia, não houve qualquer irregularidade. Por outro lado, ao realizar a operação de ultrapassagem em curva sem visibilidade suficiente, incorre o motorista na infração prevista no art. 203, I do CTB, que prevê multa de natureza gravíssima com fator multiplicador de 5 vezes e em dobro em caso de reincidência da mesma infração no período de 12 meses.

Com relação à afirmativa da questão, não haverá dupla infração do condutor em conduzir o veículo com braço do lado de fora, tendo em vista a excludente de ilicitude contida no inc. “V” do próprio dispositivo que tipifica a infração administrativa:

Art. 252. Dirigir o veículo:

I – com o braço do lado de fora;

II – transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III – com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV – usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V – com apenas uma das mãos, EXCETO QUANDO DEVA FAZER SINAIS REGULAMENTARES DE BRAÇO, MUDAR A MARCHA DO VEÍCULO, OU ACIONAR EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS DO VEÍCULO;

VI – utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração – média;

Penalidade – multa.

VII – realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento: (Incluído pela Lei 13.154, de 2015)

RESOLUÇÃO DO CONTRAN Nº 780/2019

936. (CESPE/UNB/PRF/2008) Após o registro no órgão de trânsito, cada veículo será identificado por placas dianteira e traseira, afixadas em primeiro plano e integrantes do mesmo, contendo 7 caracteres alfanuméricos individualizados em 2 grupos, sendo o primeiro composto por 3, resultante do arranjo, com repetição de 26 LETRAS, tomadas três a três, e o segundo composto por 4, resultante do arranjo, com repetição, de 10 algarismos, tomados quatro a quatro.

ERRADO – Com a Resolução do CONTRAN nº 780/2019, o modelo de placa de identificação do veículo passou a ser formado por 7 (sete) caracteres alfanuméricos, em alto relevo, na sequência LLLNLNN, com espaçamento equidistante e combinação aleatória, sendo o caractere "L" uma letra, e o caractere "N", um numeral.

Os veículos continuam com duas placas, salvo aqueles relacionados na tabela a seguir.

SÓ TEM PLACAS TRASEIRAS	DUAS PLACAS
Reboques, semirreboques.	Demais veículos
Motocicletas, triciclos, motonetas, ciclo elétricos, quadriciclos, ciclomotores	
Tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção, de pavimentação ou guindastes	

A nova resolução, também, alterou as cores das placas dos veículos que passará a ser fabricada nas seguintes cores de acordo com sua categoria.

USO DO VEÍCULO	COR DOS CARACTERES
Particular	Preta
Comercial (Aluguel e Aprendizagem)	Vermelha (Pantone Fórmula Sólido Brilhante 186C)
Oficial e Representação	Azul (Pantone Fórmula Sólido Brilhante 286C)
Diplomático/Consular (Missão Diplomática, Corpo Consular, Corpo Diplomático, Organismo Consular e/ou Internacional e Acordo Cooperação Internacional)	Dourada (Pantone Fórmula Sólido Brilhante 130C)
Especiais (Experiência / Fabricantes de veículos, peças e implementos)	Verde (Pantone Fórmula Sólido Brilhante 341C)
Coleção	Cinza Prata (Swop Pantone Grey)