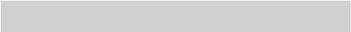


Código de Trânsito Brasileiro

CTB

Legislação de Trânsito para Concursos



SUMÁRIO

CAPÍTULOS I E II.....	7
CAPÍTULOS III E III-A.....	36
CAPÍTULO IV	70
CAPÍTULOS X, XI, XII, XIII, XIII-A E XIV	103
CAPÍTULO XV	132
CAPÍTULOS XVI, XVII E XVIII	180
CAPÍTULO XIX.....	211
CAPÍTULO XX E ANEXO I.....	233

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

CAPÍTULOS I E II

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

O Capítulo I, do CTB, compreende os arts. 1º ao 4º e trata de disposições preliminares, trazendo algumas definições importantes para a compreensão e aplicação do CTB.

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

Vejam os que o CTB abrange apenas vias terrestres do Brasil, ao passo que as vias aéreas e marítimas não são regidas por ele. Quanto às vias abertas à circulação, o CTB rege também, excepcionalmente, as vias privadas.

Mais recentemente, com a publicação da Lei nº 13.146, de 2015, foram colocadas disposições aplicáveis às vias públicas nos estabelecimentos privados de uso coletivo (vias particulares), podendo ocorrer uma fiscalização de trânsito nos estacionamentos destes estabelecimentos (estacionamentos de shoppings, farmácias, hipermercados), provocando um fenômeno da publicização das vias particulares. Portanto, é possível a lavratura de auto de infração de trânsito em estacionamento de um shopping.

Mas, afinal, o que é uma via? O conceito de via está no Anexo I, do CTB:

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

[...]

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

O § 1º, do art. 1º, traz a definição de trânsito:

Art. 1º *[...]*

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

Convém ressaltar que os conceitos de estacionamento, parada, circulação e operação de carga e descarga estão no Anexo I, do CTB.

A principal diferença está nos conceitos de estacionamento e parada. Observe-se que a parada é um tempo restrito ao embarque e desembarque de passageiros. Se, por acaso, o condutor estiver dentro do carro, aguardando uma pessoa fazer compras em frente a um estabelecimento comercial, por exemplo, e houver uma sinalização de proibição de estacionamento, o condutor poderá ser autuado por estacionar em local proibido.

Vejam os conceitos de estacionamento, parada e operação de carga e descarga previstos no Anexo I, do CTB:

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

[...]

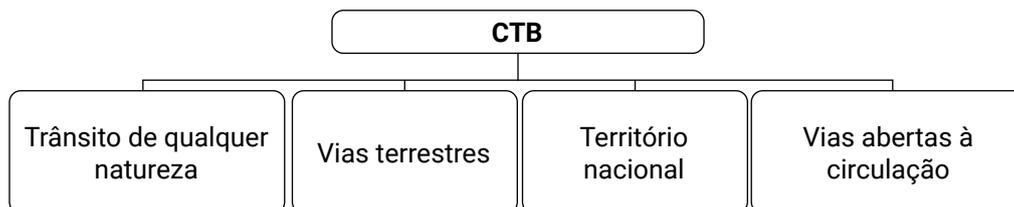
ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

[...]

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.

[...]

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



Desta forma, enquanto o caput, art. 1º, determina que o trânsito nas vias terrestres abertas é regido pelo CTB, o § 1º traz o conceito do que é trânsito. Vale mencionar que o Anexo I, do CTB, também apresenta um conceito de trânsito nos seguintes termos: “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”.

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.

Muito cuidado com este dispositivo. Se lhe fosse perguntado se o trânsito em condições seguras é dever de todos, o que responderia? Pois bem, o CTB afirma que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos de trânsito.

O § 2º traz ainda o que podemos chamar de “princípio da universalidade do direito ao trânsito seguro”, uma vez que cria um direito aplicável a todos, indistintamente, o que não significa, entretanto, que, por ser direito, não represente igualmente uma obrigação.

A segurança do trânsito depende, logicamente, de uma participação de toda a sociedade, não sendo possível esperar que apenas os órgãos e entidades de trânsito se responsabilizem pela garantia a esse direito. Salienta-se que o trânsito, em condições seguras, é um **direito** de todos e não **dever** de todos.

Art. 1º [...]

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

A fim de garantir a segurança do trânsito, foi criado o Sistema Nacional de Trânsito, que está disciplinado entre os arts. 5º ao 25-A, do CTB.

No entanto, antes mesmo de apresentar as regras que disciplinam o SNT, a lei aponta no art. 3º a responsabilidade objetiva dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito quando estes, por ação, omissão ou erro, causem danos ou prejuízos ao cidadão. Responsabilidade objetiva é aquela em que os agentes públicos têm o dever de indenizar, mesmo que não tenham culpa (basta demonstrar o dano e o nexo causal, ou seja, a relação de causa e efeito entre a conduta do ente e o prejuízo causado).

O legislador cita que os órgãos de trânsito responderão objetivamente por danos aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução de serviços.

O que significa responsabilidade objetiva? A responsabilidade objetiva não depende da comprovação do dolo ou da culpa do agente causador do dano, apenas do nexo de causalidade entre a sua conduta e o dano causado à vítima, isto é, mesmo que o agente causador não tenha agido com dolo ou culpa, deverá o Estado indenizar a vítima. É a teoria do risco administrativo.

Posteriormente, é possível que o Estado cobre os valores do servidor em ação regressiva, se houver negligência, imprudência ou imperícia por parte deste.

Cabe destacar que o Estado está isento de danos causados por atos de terceiros, força maior, culpa exclusiva da vítima ou caso fortuito, sendo este o entendimento predominante nos Tribunais. Em 2019, por exemplo, o Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) manteve a condenação da União a pagar indenização por danos materiais, morais e estéticos a uma professora, residente de Santa Terezinha de Itaipu (PR), que se envolveu em um sinistro de trânsito com um veículo que estava sendo perseguido por uma viatura da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Vejamus um dispositivo, em específico o art. 37, da CF, de 1988, que menciona a responsabilidade objetiva:

Art. 37 [...]

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

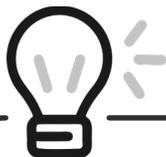
Art. 1º [...]

§ 4º (VETADO)

§ 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.

Prioridade representa a condição de algo que necessita ocorrer de maneira imediata, preferencial ou emergencial.

Assim, a preservação da saúde e do meio ambiente estão entre as prioridades dos órgãos e entidades que integram o SNT.



Dica

É importante a memorização da prioridade dos órgãos de trânsito. Isso se dá pelo mnemônico "VI-ME-SA": vida, meio ambiente e saúde.

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

O que são as vias rurais e urbanas? Vamos ao Anexo I:

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

[...]

VIA RURAL - estradas e rodovias.

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

As vias urbanas, posteriormente, vão se classificar em vias de trânsito rápido, arterial, coletora e local, conforme Anexo I, do CTB. Observemos o quadro a seguir para melhor fixação:

VIAS RURAIS	VIAS URBANAS
<ul style="list-style-type: none"> ● Estradas ● Rodovias 	<ul style="list-style-type: none"> ● Vias de trânsito rápido ● Vias arteriais ● Vias colaterais ● Vias locais

O art. 2º define o que são vias terrestres (urbanas e rurais), que são os locais onde o CTB tem aplicação. Nesse sentido, vale chamar a atenção ao fato de que as regras de trânsito devem ser cumpridas não só nas vias indicadas no caput do artigo (ruas, avenidas, logradouros, caminhos, passagens, estradas e rodovias) como, também, em praias que sejam abertas à circulação pública, vias de condomínios e estacionamentos de estabelecimentos tais como shopping centers, hipermercados e postos de combustíveis.

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.

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 são vias terrestres. Alguns exemplos de vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo são os estacionamentos de supermercados, shoppings.

Isto se deve, principalmente, aos problemas causados por pessoas que estacionam em locais destinados a pessoas com deficiência física e idosos, não portando autorização. Antigamente, não se autuava estes infratores em tais locais; portanto, a lei foi modificada para punir quem insiste em infringir esta regra. Inclusive, a infração foi alterada pela Lei nº 13.281, de 2016; sendo assim, o estacionamento em vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial em shoppings e mercados, a partir de 01/11/2016, passou a ser infração de natureza gravíssima com a criação do inciso XX, art. 181, do CTB.

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.*

De acordo com o que afirma o art. 3º, o CTB aplica-se:

- a todos os veículos automotores (conforme definido no Anexo I);
- aos proprietários de tais veículos;
- aos seus condutores (nacionais ou estrangeiros);
- a qualquer outra pessoa expressamente mencionada na lei.