

RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA DO AGENTE DE SEGURANÇA PÚBLICA ENVOLVIDO EM ACIDENTE DE TRÂNSITO COM VEÍCULO OFICIAL: LIMITES AO PODER SANCIONADOR DISCIPLINAR

ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY OF THE PUBLIC SECURITY AGENT INVOLVED IN OFFICIAL VEHICLE TRAFFIC ACCIDENT: LIMITS TO DISCIPLINARY SANCTIONING POWER

João Guilherme Casqueiro Martinez,
Daniel Jonas Rocha

RESUMO

Este estudo se pautou na análise dos limites ao poder disciplinar sancionador quando agentes de segurança pública se envolvem em acidentes de trânsito com viaturas oficiais. Para tanto, no primeiro tópico, contextualizou-se o conceito de processo administrativo disciplinar com os deveres de zelo com as atribuições do cargo e conservação do patrimônio público, elencados na Lei 8.112/90. Depois apresentou o dever legal de agir e o estrito cumprimento do dever legal imposto ao agente de segurança pública, suscitando para a administração a teoria da Tipicidade Conglobante. Por fim, demonstrou que a responsabilização disciplinar deve se restringir aos casos de culpa grave ou dolo, apresentando o que seria cada um na prática. Conclui, então, que os servidores de segurança pública estão vinculados ao dever de agir e, pelas peculiaridades de seu trabalho, estão mais expostos aos riscos, em especial, ao envolvimento em acidentes de trânsito, o que justifica maior cautela na apuração e responsabilização disciplinar, inclusive como meio de não inibir a atuação do agente de segurança pública.

Palavras chave: Processo Administrativo Disciplinar. Acidente de trânsito. Agente de segurança pública. Limites ao poder disciplinar.

ABSTRACT

This study shows the analysis of the limits of disciplinary power when public safety officers involve traffic accidents with official vehicles. To this end, in the first topic, the concept of disciplinary administrative process with duties of zeal with attributions of charge and conservation of public property was contextualized, according to Law 8.112 / 90. After showing the legal duty to act and the length of legal duty imposed on the public security agent, prompting the administration of the Conglobant Typicity theory. Finally, demonstrate that disciplinary responsibility should be limited to cases of gross guilt or willful misconduct, or seriously presenting each one in practice. Concluded, then, public safety officials are bound by the duty to act and, due to the peculiarities of their work, are more exposed to risks, especially traffic accidents, or that justify greater caution in determining and disciplinary liability, including as means of not inhibiting the performance of the public security agent.

Keywords: *Disciplinary Administrative Process. Traffic accident. Public security officer. Limits on disciplinary power.*

CONSIDERAÇÕES INICIAIS – O PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR E O DEVER DE ZELO COM AS ATRIBUIÇÕES DO CARGO E CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO PÚBLICO

O processo administrativo disciplinar tem como principais objetivos, dentre outros, “promover o deslinde de anormalidade prejudicial ao bom desempenho dos serviços públicos” e “funcionar como mecanismo que viabiliza o controle da atividade da Administração pública” (MARINELA, 2015, p. 1069). A administração pública usa do seu poder disciplinar para apurar condutas e aplicar sanções a seus servidores caso tenham praticado atos comprovadamente prejudiciais ao serviço público.

Este poder disciplinar, por sua vez, é conceituado por Meirelles (2014, p. 124) como sendo

a faculdade de punir internamente as infrações funcionais dos servidores e demais pessoas sujeitas à disciplina dos órgãos e serviços da Administração. É uma supremacia especial que o Estado exerce sobre todos aqueles que se vinculam à Administração por relações de qualquer natureza, subordinando-se às normas de funcionamento do serviço ou do estabelecimento que passam a integrar definitiva ou transitoriamente.

O processo administrativo disciplinar, em outras palavras, visa moldar o modo de ação de seus servidores, para que ajam dentro do que se espera da prestação do serviço público adequado, forçando-os a agir dentro da legalidade e punindo-os quando se desviam dos fins propostos por sua instituição.

Assim, o direito administrativo disciplinar visa punir e reprimir, evitando-se desvios funcionais. Para tanto, a Lei 8.112 (BRASIL, 1990) elenca inúmeros deveres (art. 116), proibições (art. 117) e situações passíveis de demissão (art. 132). Ocorre que, ao se ler referido diploma legal, é possível observar que os termos são abrangentes, possibilitando enquadramentos das mais variáveis condutas aos tipos punitivos administrativos.

O presente estudo visa debater uma conduta em especial: o envolvimento em acidentes de trânsito com viaturas oficiais, conduzidas por agentes de segurança pública. A referida conduta se enquadra no dever de ser zeloso com as atribuições do cargo ou com a conservação do patrimônio público, conforme incisos I e VII, do art. 116, da Lei 8.112 (BRASIL, 1990)?

O tema proposto merece maior atenção, tendo em vista que o agente de segurança pública possui peculiaridades inerentes ao seu cargo, que o diferencia dos demais. A sua rotina diária envolve a condução de viaturas em patrulhamentos, atendimento de urgências/emergências, e demais diligências que os tornam mais suscetíveis de se envolver em sinistros de trânsito do que os particulares ou até outros servidores públicos estranhos à área de segurança pública.

Portanto, visando responder ao problema proposto, se a conduta do agente de segurança pública de se envolver em acidente de trânsito na condução de veículo oficial é infração passível de punição disciplinar, abordaremos no próximo tópico a questão do seu dever legal de agir e do estrito cumprimento do dever legal.

O DEVER LEGAL DE AGIR E O ESTRITO COMPRIMENTO DO DEVER LEGAL IMPOSTO AO AGENTE DE SEGURANÇA PÚBLICA

A Constituição da República (BRASIL, 1988) trata da Segurança Pública no seu Capítulo III, afirmando que esta é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, e é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio. Por determinação constitucional, verifica-se que os agentes do Estado, da área de segurança pública, possuem o dever legal de agir na garantia desses direitos, dentro dos seus respectivos raios de atuação.

Este dever de agir é reforçado pelo Código Penal Brasileiro (BRASIL, 1940) àqueles que tem por lei a obrigação de cuidado, proteção ou vigilância. É o que se observa da alínea “a” do §2º do art. 13:

Art. 13 – [...]

§ 2º - A omissão é penalmente relevante quando o omitente devia e podia agir para evitar o resultado. O dever de agir incumbe a quem:

a) tenha por lei obrigação de cuidado, proteção ou vigilância;

A norma confere a possibilidade de punição àquele que deixa de fazer alguma coisa a que estava obrigado e tinha condições de agir (devia e podia). O agente responde pela omissão intencional.

Além disso, o Código de Processo Penal (BRASIL, 1941) em seu artigo 301 determina a atuação das autoridades policiais e de seus agentes quando vislumbrarem uma situação de flagrante:

Art. 301. Qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito.

Verifica-se que ao contrário do particular, o agente de segurança pública não pode se furtar de agir para garantir a ordem pública e a incolumidade das pessoas e do patrimônio. Diante de uma demanda que necessite de sua intervenção, os agentes de segurança pública possuem a obrigação legal de agir. Estes servidores, quando no exercício das suas atribuições, assumem a posição de garantidores de direitos, tendo o dever de atuar, dentro dos seus limites e possibilidades, tentando evitar qualquer resultado lesivo à sociedade.

Sobre isso, Rogério Greco (2012, p. 171) afirma que “o policial, como regra, encontra-se na situação de garantidor em virtude de uma imposição legal”. “O que a lei deseja, nessas situações por ele elencadas é que o agente atue visando, pelo menos, tentar impedir o resultado. É como se ela lhe dissesse: ‘Faça alguma coisa, porque você está obrigado a isto; caso contrário, o resultado lesivo será a você atribuído’” (GRECO, 2012, p.169).

No exercício do seu mister, os agentes de segurança pública devem operar estritamente em cumprimento à lei, com atuação vinculada ao que a legislação determina, cabendo a ação por critérios de oportunidade e conveniência apenas em situações específicas. Assim sendo, caso se deparem com uma situação que necessite a sua atuação, eles devem utilizar de todos os meios disponíveis para garantir que seja realizada da maneira mais eficaz possível. A intervenção deles é imprescindível – vinculada a uma disposição legal.

O Código de Processo Penal (BRASIL, 1941) também determina a atuação dos agentes caso encontrem uma situação de flagrante delito. Estabelece a possibilidade de perseguição do infrator.

Art. 302. Considera-se em flagrante delito quem:

III - é perseguido, logo após, pela autoridade, pelo ofendido ou por qualquer pessoa, em situação que faça presumir ser autor da infração;

Diante disso, o acompanhamento veicular é uma espécie de perseguição em que o agente de segurança pública não o faz por critérios pessoais, mas sim no estrito cumprimento do seu dever legal. E, conforme pondera Bandeira de Mello (2011, p. 866), na esfera disciplinar o agir no estrito cumprimento do dever legal é excludente da sanção administrativa. A punição disciplinar não deve ser aplicada quando verificado que o servidor se encontrava no estrito cumprimento do seu dever legal.

O Direito é uno. Se a lei estabelece e determina as condições que o servidor tem para exercer suas atribuições, não é cabível punição em qualquer que seja a esfera justamente pela atuação conforme a lei determinou. Portanto, “quem está no estrito cumprimento de dever legal não comete infração punível. Direito e infração são noções antitéticas. Onde há direito, não há infração; onde se vê esta, não há aquele” (OLIVEIRA, 2012, p. 89).

Cumpra ainda destacar que além das situações em que há a fundada suspeita ou o flagrante delito, o dever de agir também se encontra presente nos demais atendimentos de urgência ou emergência, como acidentes de trânsito, incêndios ou demais situações que ensejem intervenção urgente dos agentes de segurança pública.

O dever de agir também se encontra presente em atividades que não demandam intervenção urgente desses servidores, mas são inerentes às suas funções e a eles legalmente imputadas, não podendo se furtar de cumpri-las, a exemplo das atividades de patrulhamento, ronda e escolta.

Por óbvio, como estas situações em regra não demandam atuação urgente, exige-se um maior grau de atenção, zelo e cuidado por parte dos servidores. Exige-se também a observância às regras de trânsito, e os critérios para a ocorrência do excesso culposos serão, por óbvio, diferenciados das situações em que há urgência na prestação do serviço público.

Dessa forma, diante do exposto, o agente da área de segurança pública, atuando na condução de viatura oficial, caso esteja atuando conforme determina a lei, e porventura venha a cometer algum tipo de infração disciplinar, em regra, não poderá ser punido. Tais fundamentos encontram apoio na Teoria da Tipicidade Conglobante, orquestrada pelo doutrinador argentino Eugenio Raúl Zaffaroni (2015).

A Teoria da Tipicidade Conglobante (ZAFFARONI & PIERANGELI, 2015), em apertada síntese, sustenta que quando o ordenamento jurídico tolera ou fomenta uma conduta, não pode o mesmo ordenamento punir um indivíduo que pratique tal conduta.

Tipicidade implica antinormatividade (contrariedade à norma) e não podemos admitir que na ordem normativa uma norma ordene o que outra proíbe. Uma ordem normativa, na qual uma

norma possa ordenar o que a outra pode proibir, deixa de ser ordem e de ser normativa e torna-se uma “desordem” arbitrária. As normas jurídicas não “vivem” isoladas, mas num entrelaçamento em que umas limitam as outras, e não podem ignorar-se mutuamente. Uma ordem normativa não é um caos de normas proibitivas amontoadas em grandes quantidades, não é um depósito de proibições arbitrárias, mas uma ordem de proibições, uma ordem de normas, um conjunto de normas que guardam entre si uma certa ordem, que lhes vem dada por seu sentido geral: seu objetivo final, que é evitar a guerra civil (a guerra de todos contra todos, *bellum omnium contra omnes*) (WELZEL)

Esta ordem mínima, que as normas devem guardar entre si, impede que uma norma proíba o que a outra ordena, como também impede que uma norma proíba o que a outra fomenta. A lógica mais elementar nos diz que o tipo não pode proibir o que o direito ordena e nem o que ele fomenta. Pode ocorrer que o tipo legal pareça incluir estes casos na tipicidade, como sucede com o do oficial de justiça, e no entanto, quando penetramos um pouco mais no alcance da norma que está anteposta ao tipo, nos apercebemos que, interpretada como parte da ordem normativa, a conduta que se adequa ao tipo legal não pode estar proibida, porque a própria ordem normativa a ordena e a incentiva.

Em outra linha de intelecção, mas chegando à conclusão semelhante, OLIVEIRA (2012, p.31/32) assim assevera:

Sendo o direito uma instância da realidade, não há como negar as causas legais de exclusão de antijuridicidade previstas no art. 23 do CP. Em estado de necessidade, o pai que, com a habilitação vencida, socorre o filho atingido por uma bala perdida pode ter a penalidade de multa anulada, de vez que repugnaria ao direito a manutenção da sanção aplicada àquele que agiu como um bom pai de família. Igualmente, o policial que persegue o sequestrador não sofrerá sanção administrativa se exceder o limite legal de velocidade. O Estado não pode agir em desacordo com a realidade das circunstâncias do fato concreto, aceitando sopesas os valores envolvidos na transgressão. Exclui-se a própria infração, se presente uma causa de exclusão de ilicitude.

Compactuando com os ensinamentos postos, entende-se que, *mutatis mutandis*, há total possibilidade de aplicação desta teoria na esfera administrativa, quando da análise nas apurações dos processos disciplinares, em especial nos casos que envolvam acidentes com viaturas oficiais.

Verifica-se ainda um quarto dispositivo normativo dentro do ordenamento jurídico brasileiro (BRASIL, 1997) que fomenta o agir dos servidores de segurança, estabelecendo que os veículos inerentes à área de segurança pública possuem prioridade de trânsito e gozam de livre circulação e parada quando nas atividades de urgência, e devidamente identificados.

Todas as citadas normas não só toleram, como autorizam e obrigam o servidor a atuar, se mostrando como verdadeiras normas cogentes, inclusive responsabilizando-os caso não cumpram as determinações legais. Em suas atuações, na indiscutível maioria das vezes, esses agentes utilizam as viaturas oficiais como instrumento de suas ações.

Consubstanciado nessas normas, não há como conferir outro entendimento senão o de que os agentes de segurança pública, quando estão no exercício de suas atribuições, atuando na condução de viaturas oficiais, estão amparados pelo estrito cumprimento do que determina a lei, em especial nas situações de emergência, como nos casos de acompanhamentos de veículos em fuga.

Assim, não pode a administração, a preceito de utilizar-se do poder disciplinar, entender por punir o servidor, sob a alegação de que este descumpriu normas internas ou estatutos disciplinares ao ter por exemplo, avançado o limite de velocidade, ou causado algum dano ao patrimônio público ou particular, ou até mesmo ao patrimônio do infrator. Não se trata de uma autorização para atuação irresponsável na condução de viaturas quando no exercício do estrito cumprimento do dever legal, mas tão somente a exposição para uma reflexão das autoridades julgadores em processos disciplinares, para que tenham mínimos parâmetros para balizar suas sugestões ou decisões.

Portanto, no próximo tópico, apresentar-se-á os limites à responsabilização disciplinar do servidor de segurança pública, quando envolvido em acidente de trânsito. Será demonstrado que o poder punitivo nesses casos está restrito aos casos de culpa grave ou dolo e, apresentar o que, na prática, isso significa.

RESTRIÇÃO À RESPONSABILIZAÇÃO PARA CASOS DE CULPA GRAVE OU DOLO

Acidentes de trânsito precisam ser analisados com a devida prudência, tendo em vista que infortúnios dessa natureza se encontram dentro do risco da atividade policial. Assim, os processos apenas precisam ser remetidos à área correcional quando verificados indícios de infração disciplinar, bem como apenas poderá haver penalidades de cunho disciplinar quando comprovado que o servidor agiu com excesso culposos ou dolosos no exercício da atividade funcional.

Conforme disposto por Martins (2013), ao comentar o Acórdão proferido pela 12ª Câmara Cível do estado do Rio Grande do Sul, na Apelação nº 70053962528,

o Estado não pode repassar os riscos da sua atividade a servidor que age no estrito cumprimento do dever. Assim, se o policial colide a viatura no curso de uma diligência, sem provas de que estivesse dirigindo de forma irresponsável, não tem de indenizar o Estado em ação de direito de regresso

Nessa mesma linha de raciocínio, construímos nosso entender com relação à responsabilização do servidor no âmbito disciplinar. Não havendo provas de que tenha agido de forma irresponsável, com excesso culposos ou dolosos, a hipótese retrata caso típico de responsabilidade civil objetiva do Estado, nos termos do art. 37, da Constituição Federal (BRASIL, 1988). Não cabe transferir o risco da atividade, própria do Estado, para o agente público, que, nas circunstâncias do caso concreto, agiu no estrito cumprimento do dever legal.

Destaca-se que o trabalho dos agentes de segurança pública está constantemente exposto aos riscos do trânsito brasileiro, onde a condução de viaturas ocupa o maior tempo de sua atividade, principalmente em condições adversas, tais como chuva intensa em atendimento de acidentes e acompanhamentos táticos para coibir a criminalidade.

Nesse sentido, a responsabilização disciplinar deve ser a exceção, que se restringe aos atos dolosos nas condutas ensejadoras dos sinistros ou atos com culpa grave, pois verificado que o servidor agiu de forma intencional ou que estava atuando de maneira completamente irresponsável, poderá ali, tão-somente, responder disciplinarmente.

Resta, portanto, delimitar o que seriam essas exceções que possibilitariam a responsabilização - dolo e culpa grave - e como seriam analisadas nos procedimentos disciplinares.

O dolo pode ser definido como a intenção ou vontade consciente de cometer ato ilícito ou de violar a lei. Por mais que o dolo possa ser conceituado com algumas peculiaridades a depender da esfera jurídica que esteja em estudo, há sempre o ponto em comum de que para se caracterizar uma conduta dolosa, deve haver a vontade do agente em praticar aquela conduta ou, no mínimo, não se importar que o resultado danoso ocorra – dolo eventual.

Em seu estudo sobre o dolo no direito administrativo, assim assevera CHOINSKI (s.d., p.3):

Há, portanto, uma raiz comum ao conceito de dolo, baseado na ideia de ‘representação e vontade’ e que, independentemente da forma de aplicação, estes elementos deverão ser levados em conta não somente como forma de apontar o dolo, mas como, incidentalmente, encontrar causas de justificação do ilícito para excluir a incidência dele.

Ou seja, para caracterizar o dolo, deve ser observado que “o agente quer realizar determinada conduta objetivamente proibida pela ordem jurídica. Eis o dolo. Trata-se de analisar a intenção do agente especialmente diante dos elementos fáticos – mas também normativos – regulados pelas leis incidentes à espécie” (OSÓRIO, 1998, p.135).

Diante desses conceitos, a conduta dolosa, por óbvio, enseja a responsabilização do servidor. Assim, por mais que o agente de segurança pública esteja na condução de viatura oficial, atuando no estrito cumprimento do seu dever legal, caso ocorra um acidente e seja comprovado de que houve a intenção do servidor em danificar o patrimônio público ou de terceiros, há que se aplicar a sanção disciplinar.

Imperioso destacar que a vontade tem que ser clara e comprovada. A intenção do agente tem que ser analisada, ou seja, o agente deve ter buscado o resultado e agido com inequívoca vontade de falta de zelo com o patrimônio ou de transgressão às normas legais e regulamentares.

Compreende-se não ser punível, por exemplo, a conduta do agente que ao seguir no encaço de veículo que desobedeceu à ordem de parada, acaba por ultrapassar o limite de velocidade, “furar” sinais vermelhos, ou colidir com a viatura

durante o acompanhamento veicular. Isso porque como já afirmado, nesses casos, o agente não faz isso por vontade própria, mas sim por imposição legal.

No exemplo citado acima, o próprio estrito cumprimento do dever imposto por lei é autorizador dos eventuais excessos citados, e o risco da atividade de segurança pública pertence ao Estado, que não pode transferi-lo ao servidor, sob pena de se ver um completo engessamento desta atividade e o culto à cultura do “não agir” ou “agir de maneira ineficiente” por parte dos servidores desta área, caso percebam que sua ação pode se converter em punição.

A culpa, por sua vez, pode ser definida no direito administrativo como a “ausência do dever de cuidado, mediante o cometimento do ato com negligência, imperícia ou imprudência ou deixar de prever os resultados que adviriam de sua conduta” (CHOINSKI, s.d.).

Ocorre que para responsabilização disciplinar do servidor público condutor de viatura oficial que se envolveu em acidente, não basta a simples ocorrência de culpa, justamente porque, como dito, o estrito cumprimento do seu dever na forma em que preconiza a lei, autoriza alguns excessos, tendo em vista as peculiaridades da atividade de segurança pública.

Neste diapasão, para ensejar a responsabilização disciplinar, no nosso entendimento é necessário a conduta tenha um grau de culpa acima do regular, ou seja, que seja um ato comprovadamente irresponsável, com um grau de reprovabilidade maior, que seja de fato, uma culpa grave.

Na melhor definição doutrinária, a culpa grave “é a falta imprópria ao comum dos homens, é a modalidade que mais se avizinha do dolo” (MONTEIRO, 1995, p. 393).

O Judiciário também já se manifestou, exemplificando o que seria a chamada culpa grave, vejamos:

APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. TRANSPORTE DE CORTESIA (CARONA). VÍTIMA FATAL. INCIDÊNCIA DA REGRA ESCULPIDA NA SÚMULA 145 DO STJ: "NO TRANSPORTE DESINTERESSADO, DE SIMPLES CORTESIA, O TRANSPORTADOR SÓ SERÁ CIVILMENTE RESPONSÁVEL POR DANOS CAUSADOS AO TRANSPORTADO QUANDO INCORRER EM DOLO OU CULPA GRAVE". IMPACTO DE VEÍCULO CONTRA ÁRVORE NO LADO FRONTAL DO CARONEIRO. INGESTÃO DE BEBIDA ALCOÓLICA E BRINCADEIRAS AO VOLANTE. CULPA GRAVE CARACTERIZADA. DEVER DE INDENIZAR. Age com culpa grave o motorista que conduz o veículo automotor de forma imprudente, sob efeito de álcool, "brincando na direção", ao acender e apagar os faróis a ponto de prejudicar os demais motoristas que se encontravam na via, não observando as cautelas impostas, para não causar perigo a quem o acompanhava. DPVAT. Abatimento sobre o valor total da condenação, desde que, comprovado o recebimento de tal quantia pelos pais da vítima, o que incoorreu no caso dos autos. MORTE DO FILHO DOS AUTORES. "QUANTUM"

INDENIZATÓRIO FIXADO CONSOANTE OS PARÂMETROS DA CÂMARA. VERBA MANTIDA "QUANTUM". R\$ 93.000,00 PARA CADA AUTOR. UNÂNIME. DESPROVERAM O RECURSO. (Apelação Cível No 70054680152, Décima Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Katia Elenise Oliveira da Silva, Julgado em 12/06/2013) (TJ-RS - Apelação Cível AC 70054680152 RS (TJ-RS) Data de publicação: 19/06/2013)

Trazendo para a realidade objeto do presente estudo, percebe-se, portanto, que na condução de viatura oficial, para ultrapassar os limites do estrito cumprimento do dever legal gerando para a administração pública a possibilidade de punição, é necessário que o servidor atue com um excesso culposos que caracterize uma conduta realmente reprovável.

De forma a exemplificar tais condutas, teríamos a situação em que um agente de segurança pública ingere bebida alcoólica antes de assumir a condução da viatura.

Cumpra esclarecer que nas atividades que não são de urgência ou emergência, mas são inerentes às funções destes agentes, como rondas e escoltas, os critérios para ocorrência do excesso culposos serão diferenciados. Nesses casos, em princípio, nas condições normais, não há motivo nem prerrogativa para o desrespeito às leis de trânsito, nem tampouco para falta de zelo com o patrimônio público.

O Tribunal de Justiça de Santa Catarina já analisou caso em que houve comprovação da culpa grave de Policial Militar que, em condições normais, encontrava-se em alta velocidade e acabou por ocasionar acidente, vejamos:

APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO REPARATÓRIA CONTRA O PREPOSTO DA ADMINISTRAÇÃO - RESPONSABILIDADE SUBJETIVA - ACIDENTE DE TRÂNSITO - EXCESSO DE VELOCIDADE - PERDA DO CONTROLE DO AUTOMÓVEL EM CURVA - INVASÃO DE PISTA CONTRÁRIA - COLISÃO FRONTAL COM VEÍCULO QUE TRAFEGAVA EM SENTIDO OPOSTO - CULPA GRAVE CARACTERIZADA - MAL SÚBITO - FALTA DE PROVA - DANOS MATERIAIS - DEVER DE INDENIZAR. 1. Age com culpa grave o motorista de viatura da Polícia Militar que dirige em alta velocidade, numa subida de curva, perde o controle do veículo, invade pista contrária e colide com automóvel que trafegava em sentido oposto. Outrossim, as condições normais de tráfego, bem como o tempo e a perfeita visibilidade, evidenciam ainda mais a imprudência e a negligência do policial no evento. 2. Além de não ter sido comprovado o mal súbito alegado pelo servidor réu, posto que lhe competia (art. 333, II, CPC), as provas coligidas durante a instrução do feito demonstram que o servidor agiu com culpa grave ao dirigir acima da velocidade permitida, ou seja, atuou irregularmente no exercício de suas atribuições, causando prejuízo ao erário no exercício da sua função de policial militar. (TJ-SC - Apelacao Civel AC 217390 SC 2004.021739-0 (TJ-SC) Data de publicação: 12/12/2005)

No caso posto, o judiciário entendeu que houve atuação irregular e contrária às determinações legais. O agente de segurança pública dirigia em alta velocidade, sem que houvesse justificativa para o desenvolvimento de velocidade excessiva. Portanto, a culpa grave deve ser ponderada entre a conduta e a atividade a que o agente de segurança pública exercia no momento do infortúnio. No caso, a culpa deveria ter sido afastada se o agente tivesse demonstrado que a excesso de velocidade empregado se deu em uma situação atípica de perseguição ou, então, de socorro.

Mesmo nos casos de deslocamentos comuns em que não há urgência na prestação do serviço, deve haver uma tolerância pouco acima do normal com mínimos descuidos, desde que dentro do razoável, a serem analisados caso a caso. Isso porque, esses servidores não realizam tais ações por vontade própria, mas por obrigação legal e institucional e, nessas situações, a atenção não é só voltada para a condução do veículo em si, mas também para tudo que se encontra ao redor, o que configura um verdadeiro estado ininterrupto de vigilância, na busca por ameaças ou situações que necessitem intervenção do Estado.

Assim, se tornam mais suscetíveis de se envolver em sinistros de trânsito do que os particulares ou até outros servidores públicos estranhos à área de segurança pública, o que justifica a necessidade de uma tolerância diferenciada nas apurações disciplinares.

Dessa feita, no próximo tópico se apresentará a conclusão do trabalho, demonstrando como se deu o desenrolar do trabalho e como se chegou aos limites de responsabilização disciplinar do agente de segurança pública envolvidos em acidentes de trânsito, apresentando-os de forma sucinta.

CONCLUSÃO

Conforme exposto, este estudo se pautou na análise dos limites ao poder disciplinar sancionador quando agentes de segurança pública se envolvem em acidentes de trânsito com viaturas oficiais. Visou responder em quais casos se enquadrariam na falta disciplinar de não observar o dever de ser zeloso com as atribuições do cargo ou com a conservação do patrimônio público, conforme incisos I e VII, do art. 116, da Lei 8.112 (BRASIL, 1990). Partiu-se da hipótese de que o agente de segurança pública possui peculiaridades inerentes ao seu cargo, que o diferencia dos demais. A sua rotina diária envolve a condução de viaturas em patrulhamentos, atendimento de urgências/emergências, e demais diligências que os tornam mais suscetíveis de se envolver em sinistros de trânsito do que os particulares ou até outros servidores públicos estranhos à área de segurança pública.

No primeiro tópico, contextualizou-se o conceito de processo administrativo disciplinar com os deveres de zelo com as atribuições do cargo e conservação do patrimônio público, elencados na Lei 8.112/90. Depois apresentou o dever legal de agir e o estrito cumprimento do dever legal imposto ao agente de segurança pública, suscitando para a administração a teoria da Tipicidade Conglobante. Não se pode exigir do servidor que aja e, ao mesmo tempo, puni-lo disciplinarmente porque agiu, ainda que isso cause um dano à administração. Trata-se de risco objetivo inerente à administração, que não deve e não pode ser transferido ao agente de segurança pública.

Por fim, demonstrou que a responsabilização disciplinar deve se restringir aos casos de culpa grave ou dolo, apresentando o que seria cada um na prática. Sendo assim, somente deve ser responsabilizado quando o agente quis realizar determinada conduta objetivamente proibida pela ordem jurídica ou quando seu agir foi comprovadamente irresponsável, com um grau de reprovabilidade maior.

Os servidores de segurança pública estão vinculados ao dever de agir e, pelas peculiaridades de seu trabalho, estão mais expostos aos riscos, em especial, ao envolvimento em acidentes de trânsito, o que justifica maior cautela na apuração e responsabilização disciplinar, inclusive como meio de não inibir a atuação do agente de segurança pública. Cabe ao Estado o ônus de arcar com os riscos inerentes aos danos ocasionado pela persecução da esperada segurança pública, não sendo plausível a transferência aos seus agentes. Claro, sempre sendo necessário impelir os fatos dolos e de culpa grave.

REFERÊNCIAS

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo. 29. ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

BRASIL, Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Publicação no Diário Oficial da União em 31 de dezembro de 1940.

BRASIL, Decreto-lei nº 3.689, de 03 de outubro de 1941. Publicada no Diário Oficial da União em 13 de outubro de 1941 e retificado em 24 de outubro de 1941.

BRASIL, Lei 8.112, de 11 de dezembro de 1990. Publicação no Diário Oficial da União em 19 de abril de 1991.

BRASIL, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Publicada no Diário Oficial da União em 24 de setembro de 1997 e retificado em 25 de setembro de 1997.

CHOINSKI, Carlos Alberto Hohmann. Estudo sobre o dolo no direito administrativo. Disponível em <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/19868-19869-1-PB.pdf> Acesso em: 19/07/2017.

GRECO, Rogério. Atividade Policial. Aspectos penais, processuais penais, administrativos e constitucionais. 4.ed. Niterói, RJ, Impetus, 2012.

MARINELA, Fernanda. Direito Administrativo. 9. Ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

MARTINS, Jomar. Revista Consultor Jurídico, 06 de agosto de 2013. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2013-ago-06/colisao-viatura-nao-direito-estado-pedir-ressarcimento-policial>> Acesso em 06 de set. de 2019.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito administrativo brasileiro. 40. ed. São Paulo: Malheiros, 2014.

MONTEIRO, Washington de Barros. Curso de Direito Civil, 28. ed. São Paulo: Saraiva, 1995.

OLIVEIRA, Regis Fernandes de. *Infrações e Sanções administrativas*. 3. Ed. Revista dos Tribunais, 2012.

OSÓRIO, Fábio Medina. *Improbidade Administrativa*. Porto Alegre: Síntese, 1998.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl; **PIERANGELI**, José Henrique. *Manual de direito penal brasileiro: parte geral*. 11. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.