

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA: ANÁLISE DE UMA FERRAMENTA DE EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS DIFUSOS DO TRÂNSITO

Célio Vieira de Alvarenga¹
Sidnei Schmidt²

RESUMO

O presente estudo tem por objetivo analisar a lavratura do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) pela Polícia Militar como ferramenta de efetivação dos direitos difusos do trânsito, revendo a literatura existente sobre o tema, descrevendo o TAC como instrumento legal nos casos de lesões à segurança viária e identificando alguns lavrados no Brasil. Na consecução desse mister, empregou-se o método dedutivo com abordagem qualitativa por meio de técnicas de pesquisa bibliográfica, procedendo-se à investigação da literatura atinente ao tema. Observou-se que cabe à Polícia Militar a preservação da ordem pública (tranquilidade, salubridade e segurança pública, tendo por objeto a concretização dos Direitos Humanos estabelecidos e assegurados pelo Estado) e a polícia ostensiva, exercendo como função exclusiva o policiamento ostensivo de trânsito e a fiscalização, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executiva de trânsito. O TAC poderá ser lavrado para afastar perigo próximo de acontecer a direitos transindividuais, bem como reparar tais direitos tutelados eventualmente lesionados, como, por exemplo, lesão à segurança viária, que é uma espécie de direito difuso. Conclui-se que a Polícia Militar do Estado de Santa Catarina (PMSC) é órgão legítimo para promover a lavratura do TAC, pois age em nome do Estado, autorizada pelo Decreto Estadual n. 5713, de 27 de setembro de 2002, que dispõe sobre as condições de celebração do TAC no âmbito da Administração Pública Estadual Direta.

1 Cadete do Curso de Formação de Oficiais da Polícia Militar de Santa Catarina, Bacharelando em Ciências Policiais pelo Centro de Ensino da Polícia Militar, Bacharel em Direito pela Universidade do Contestado (UNC - 2007), Especialista em Direito de Trânsito pela Faculdade Anita Garibaldi (2010).

2 Tenente-Coronel da Polícia Militar de Santa Catarina, Bacharel em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI - 1996), Especialista em Gestão Estratégica em Segurança Pública pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI - 2013).

Palavras-chave: Polícia Militar. Termo de Ajustamento de Conduta. Direitos Difusos do Trânsito.

1 INTRODUÇÃO

A Polícia Militar vem desempenhando, a partir da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/88), um papel essencial à existência do Estado Democrático de Direito, ampliando suas atividades em diferentes áreas e promovendo a preservação da ordem pública e a polícia ostensiva.

Nas vias públicas, a circulação de veículos, pessoas e animais é regida pelas regras estipuladas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Ocorrendo qualquer fato que interfira no estado de normalidade do funcionamento do trânsito (lesão à segurança viária), haverá a quebra da ordem pública, gerando a necessidade de intervenção da Polícia Militar para seu restabelecimento.

Na área do trânsito, a Polícia Militar executa como função exclusiva o policiamento ostensivo com repressão aos crimes de trânsito. Cabe-lhe também executar a fiscalização de trânsito com a lavratura dos autos de infrações, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executiva de trânsito.

Ocorre que existem muitas condutas humanas que ferem o direito difuso da segurança viária e que não são puníveis pelas esferas administrativas (penalidades e medidas administrativas) e penais (crimes e contravenções). Dessa forma, apresenta-se o seguinte problema de pesquisa: a Polícia Militar pode lavrar o TAC quando ocorrer lesões aos direitos difusos do trânsito?

Assim, constitui objetivo geral do presente trabalho analisar a lavratura do TAC pela Polícia Militar como ferramenta de efetivação dos direitos difusos do trânsito, e para a consecução dessa incumbência, estabeleceram-se como objetivos específicos: rever a literatura existente sobre o tema proposto; descrever o TAC como instrumento legal nos casos de lesões aos direitos difusos do trânsito; identificar alguns TACs já lavrados no Brasil, como forma de ilustrar o objeto de pesquisa.

Para tanto, empregou-se a metodologia de pesquisa aplicada e utilizou-se o método dedutivo. Quanto aos objetivos propostos, a pesquisa adotada foi a exploratória, buscando-se proporcionar maior familiaridade com o assunto, adotando-se a técnica bibliográfica com base em livros, artigos científicos e legislação referente ao tema, pautando-se numa abordagem qualitativa. Segundo Gil (2008, p. 50), “[...] a pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”.

O artigo se justifica pelo ineditismo da pesquisa, uma vez que as Polícias Militares no Brasil não utilizam o instituto jurídico do TAC nas atividades preventivas ou repressivas que desenvolvem na área do trânsito. A lavratura do TAC será de grande relevância para os assuntos estratégicos da PMSC, uma vez que permitirá trazer a legitimidade almejada na proteção dos direitos difusos, a efetividade no compromisso com a satisfação das pessoas e a prestação de um serviço de excelência como organismo protetor dos Direitos Humanos.

Este artigo versa sobre a função constitucional atribuída à Polícia Militar de preservação da ordem pública e de polícia ostensiva, explorando a diferença entre policiamento e fiscalização de trânsito, abordando a ordem pública no Estado Democrático de Direito. Em seguida, descreve-se o TAC, falando sobre conceitos, legitimidade e aspectos gerais desse instrumento jurídico. Na sequência, abordam-se os direitos difusos como objeto do TAC e como espécie da segurança viária. Por fim, identificam-se alguns TACs já lavrados no Brasil, demonstrando a viabilidade da lavratura dessa ferramenta de efetivação dos Direitos Humanos nos casos de lesões aos direitos difusos do trânsito.

2 DESENVOLVIMENTO

Este item tem por finalidade fornecer o embasamento teórico necessário à compreensão do tema aqui proposto, referente à análise do TAC como ferramenta de efetivação dos direitos difusos do trânsito.

2.1 A missão da Polícia Militar na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

Primeiramente, destaca-se que a palavra polícia significa a atividade administrativa tendente a assegurar a ordem, a paz interna, a harmonia e o órgão do Estado que zela pela segurança dos cidadãos. Polícia sem qualificativo designa, hoje em dia, somente o órgão a que se atribui exclusivamente a função negativa de evitar a alteração da ordem (SILVA, 2012).

Naturalmente com o passar dos anos ocorre a evolução e a modernização das sociedades; assim foi com o termo polícia, o qual se originou do latim *politia* e do grego *politea*, ligada, com o termo política, ao vocábulo *polis*. Na antiguidade, significava o ordenamento político do Estado ou cidade (MEDAUAR, 2009).

Atualmente, o termo polícia designa, além do conjunto de instituições e organizações policiais, também a função administrativa de polícia, em que o Estado aplica

restrições e condicionamentos, legalmente impostos, ao exercício das liberdades e direitos fundamentais, tendo em vista assegurar uma convivência social harmônica e produtiva (MOREIRA NETO, 2009).

A Polícia Militar, na CRFB/88, encontra previsão no artigo 144, que assim dispõe:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

I - polícia federal;

II - polícia rodoviária federal;

III - polícia ferroviária federal;

IV - polícias civis;

V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

[...] § 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

Segundo o texto constitucional, a atividade policial está voltada à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio. As instituições policiais receberam suas missões por meio de uma divisão muito mais ligada ao aspecto funcional do que territorial, não optando o constituinte pela repartição territorial (HIPÓLITO; TASCA, 2012).

Em relação ao texto da Constituição de 1967, percebe-se uma mudança singular, porém substancial, nas competências da Polícia Militar, que era a manutenção da ordem pública; já na nova Carta Magna, essa competência evoluiu para a preservação da ordem pública (MARCINEIRO; PACHECO, 2005).

Importante destacar que a preservação abrange tanto a prevenção quanto a restauração da ordem pública, pois seu objetivo é defendê-la, resguardá-la, conservá-la íntegra, intacta. Nota-se com clareza a amplitude maior de preservação comparada à manutenção (LAZZARINI, 1999).

Assim, o legislador constitucional atribuiu às Polícias Militares a competência para realizar a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública. Compete a elas tudo o que concerne à atividade policial e que não esteja previsto como atribuição constitucional dos demais órgãos listados no artigo 144 da CRFB/88 (LAZZARINI, 1999).

Enfim, a competência da Polícia Militar não se restringe somente a conter atos delituosos, mas todas as condutas antagônicas que vão de encontro à salubridade, à tranquilidade, à segurança pública, e à própria dignidade da pessoa humana.

2.1.1 A diferença entre policiamento ostensivo e fiscalização de trânsito

O policiamento ostensivo exerce uma função importantíssima, pois se caracteriza com a presença do policial militar nas ruas, na sua missão mais visível, que é a de aparecer e, com a presença, atuar preventivamente, proporcionando a percepção de segurança à população.

No plano infraconstitucional, o Decreto-Lei Federal n. 667, de 2 de julho de 1969, assegura o policiamento geral, de forma que mesmo com o advento da CRFB/88, continuou por todos esses anos a nortear as Polícias Militares, tendo em vista sua recepção pelo atual ordenamento constitucional. A competência está descrita como segue:

Art. 3º Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

a) executar com exclusividade, ressalvas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos; [...].

Dessa forma, o policiamento ostensivo está contido na fase de fiscalização de polícia e, por isso, a expressão polícia ostensiva, prevista na CRFB/88, amplia a atuação das Polícias Militares. Polícia e policiamento não se confundem, muito pelo contrário, têm conteúdo diverso e de fundamental importância na descrição das atribuições constitucionalmente atribuídas à Polícia Militar (TEZA, 2011).

Na sequência, o seu regulamento, que é o Decreto Federal n. 88777, de 30 de setembro de 1983, especificou os tipos de policiamento ostensivo existentes, entre eles o de trânsito:

Art. 2º Para efeito do Decreto-lei nº 667, de 02 de julho de 1969 modificado pelo Decreto-lei nº 1.406, de 24 de junho de 1975, e pelo Decreto-lei nº 2.010, de 12 de janeiro de 1983, e deste Regulamento, são estabelecidos os seguintes conceitos:

[...] 27) Policiamento Ostensivo - Ação policial, exclusiva das Polícias Militares em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública. São tipos desse policiamento, a cargo das Polícias Militares ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, os seguintes:

- ostensivo geral, urbano e rural;
- de trânsito;
- florestal e de mananciais;
- rodoviária e ferroviária, nas estradas estaduais; [...].

No policiamento ostensivo de trânsito, a Polícia Militar proporciona a livre circulação de pessoas e veículos, atuando em sua missão de fiscalizar, orientar e controlar. O policial militar atua de maneira preventiva e corretiva, a fim de evitar a ocorrência de acidentes de trânsito, assegurando o cumprimento das leis e regulamentos. Preventivamente, orienta os usuários para obediência às regras de circulação; corretivamente, promove a remoção de veículos parados ou estacionados em locais proibidos, veículos envolvidos em acidentes com prejuízo a fluidez do trânsito (SCHLICHTING, 1997).

Mais tarde, surgiu a Lei n. 9503, de 23 de setembro de 1997, que assim dispôs em seu anexo I:

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

À vista disso, o policiamento ostensivo de trânsito, ramo da polícia de preservação de ordem pública, seja nas rodovias estaduais ou municipais ou nas vias urbanas, cabe aos Estados-membros por meio de suas Polícias Militares, pois se destina a coibir a violação da ordem jurídica, a defender a incolumidade do Estado, das pessoas e do patrimônio e a restaurar a normalidade de situações e comportamentos que se opõem a esses valores (GASPARINI, 2000).

Dessa maneira, afirma-se que as atividades de polícia ostensiva, prevenção de acidentes e orientação de usuários das vias terrestres somente poderão ser exercidas por policiais militares (HONORATO, 2009).

Quanto à atribuição de fiscalização do trânsito, o CTB assim dispôs no artigo 23 e anexo I:

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

[...] FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do Poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

Importante salientar a validade do anexo I, integrante da própria lei de trânsito, onde vários conceitos e definições previstos são imprescindíveis para a aplicabilidade do código. Exemplo disso é a previsão de que a fiscalização de trânsito é exercida me-

diante o Poder de polícia administrativa de trânsito, conforme previsão nos artigos 22, inciso V, e 24, inciso VI, do CTB (ARAUJO, 2009).

A CRFB/88 estipulou às Polícias Militares a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; o CTB previu a execução da fiscalização de trânsito quando e conforme convênio firmado, como agente de trânsito. Existe uma grande diferença entre fiscalização de trânsito e policiamento ostensivo. Na fiscalização, a Polícia Militar só pode agir mediante convênio, enquanto o policiamento ostensivo é um dever constitucional. Restou evidenciada a distinção entre a fiscalização e o policiamento de trânsito, reflexão essencial para entender o papel da Polícia Militar no trânsito (SCHMIDT, 2013).

Conclui-se, a partir do CTB, que a fiscalização de trânsito refere-se ao controle das normas administrativas que regulamentam o trânsito, sendo que o policiamento ostensivo ultrapassa o âmbito administrativo, constituindo-se em atividade de garantia de obediência às normas de segurança no trânsito, como conceituou o anexo I do CTB (VIEIRA, 2008).

2.1.2 A ordem pública no Estado Democrático de Direito

A noção de ordem pública é mais fácil de ser sentida do que definida, pois resulta de um conjunto de princípios de ordem superior, políticos, econômicos e morais, aos quais uma sociedade vincula a existência e conservação do Estado (LAZZARINI, 1999).

À vista disso, a percepção de ordem pública é extremamente ampla e vaga, tratando-se de verdadeira proteção à ordem moral, constituída de condições fundamentais de vida social, como a segurança das pessoas e dos bens, da salubridade e tranquilidade públicas, além de aspectos econômicos e estéticos, como a proteção de lugares e monumentos (CRETELLA JÚNIOR, 1977).

Evidencia-se, numa situação social desejada, a normalidade esperada, em que o Estado, por intermédio de seus órgãos responsáveis pela promoção da segurança pública, consegue assegurar a convivência pacífica, e a sociedade, livre e conscientemente, obedece às autoridades e às normas estabelecidas naquele Estado.

Sem dúvida, a ordem pública possui um conceito demasiadamente amplo, que envolve tudo aquilo que assegura o bem comum e estabelece um clima de convivência harmoniosa, tendo como elementos figurativos principais a segurança, a salubridade e a tranquilidade públicas. Denota-se disso a tamanha responsabilidade atribuída pela Carta Magna às Polícias Militares (TEZA, 2011).

Por consequência, a ordem pública reflete a finalidade precípua da atividade de segurança pública, tornando-se conceito constitucional em razão de estar previs-

ta em diversos dispositivos da Carta Magna, e por isto ser objeto de realização de interesses coletivos e direitos individuais estabelecidos e assegurados pelo Estado (ORTHMANN, 2009).

Destarte, entende-se que para a preservação da ordem pública, as Polícias Militares atuam empregando os esforços necessários para assegurar os Direitos Humanos aos cidadãos. Enfim, qualquer ato de pessoa física ou jurídica que interfira no estado de normalidade do funcionamento do trânsito culminará com a quebra da ordem pública, gerando a necessidade de intervenção da Polícia Militar, que pode se utilizar de um instrumento de efetivação dos direitos difusos, o TAC, como será abordado adiante.

2.2 O Termo de Ajustamento de Conduta

Primeiramente, o TAC surgiu no direito brasileiro por intermédio da Lei n. 8069, de 13 de julho de 1990, que aprovou o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA). Em seguida, a Lei n. 8078, de 11 de setembro de 1990, que estabeleceu o Código de Defesa do Consumidor (CDC), em seu artigo 113, inseriu o TAC na Lei da Ação Civil Pública (LACP), n. 7347, de 24 de julho de 1985, disciplinando-o no parágrafo 6º do artigo 5º (FERRARESI, 2009).

O artigo 5º, parágrafo 6º, da LACP assim dispõe: “Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados compromisso de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terão eficácia de título executivo extrajudicial”.

Os compromissos de ajustamento de conduta são mecanismos extrajudiciais que possibilitam não só reparar o dano causado, mas também fazer com que a lei possa ser devidamente cumprida. É um instrumento de satisfação da tutela dos direitos difusos e coletivos.

Convém destacar a importância da conceituação do TAC, que para Carvalho Filho (2001, p. 202) é “o ato jurídico pelo qual a pessoa, reconhecendo implicitamente que sua conduta ofende interesse difuso ou coletivo, assume o compromisso de eliminar a ofensa através da adequação de seu comportamento às exigências legais”.

É relevante ressaltar que a doutrina brasileira apresenta várias concepções acerca da conceituação do TAC, podendo-se citar a de Zuffo (2005, p. 30), Promotor de Justiça do Estado de Santa Catarina:

Instrumento que os órgãos públicos legitimados para a propositura da ação civil pública dispõem para celebrar um acordo com o autor de um dano aos interesses tutelados por esta ação, visando à integral reparação do status quo ante o evento danoso, ou a prevenção da ocorrência deste, através da imposição de obrigações de fazer, não fazer ou de dar coisa certa, mediante aplicação

de preceitos cominatórios que garantam eficácia para essa modalidade de autocomposição de um litígio envolvendo direitos e interesses metaindividuais.

Também importante a definição de Mazzilli (2006, p. 12):

O compromisso de ajustamento de conduta é lavrado em termo, e nele se contém uma obrigação de fazer ou não fazer; é ele tomado por um dos órgãos públicos legitimados à propositura da ação civil pública ou coletiva, e mediante esse instrumento, o causador do dano a interesses transindividuais (meio ambiente, consumidor, patrimônio cultural, ordem urbanística, etc.) se obriga a adequar sua conduta às exigências da lei, sob pena de cominações já pactuadas no próprio instrumento, o qual terá força de título executivo extrajudicial.

Enfim, o TAC é um meio alternativo à solução de conflitos, um instrumento extrajudicial para solução de conflitos metaindividuais, pois se trata de uma tutela preventiva e reparadora dos danos causados aos direitos difusos.

2.2.1 As partes no Termo de Ajustamento de Conduta

Primeiramente, necessário se faz citar os legitimados trazidos pelo artigo 5º da LACP: “Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar: I - o Ministério Público; II - a Defensoria Pública; III - a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios; IV - a autarquia, empresa pública, fundação ou sociedade de economia mista; [...]”.

No concernente à União, aos Estados e aos Municípios, pode-se afirmar que é incontroversa a possibilidade de proporem o TAC, pois apenas os órgãos públicos legitimados à propositura de ações civis públicas estão também autorizados a lavrar o TAC (ANDRADE; MASSON; ANDRADE, 2014).

Na tentativa de facilitar essa interpretação, Mazzilli (2011) aponta três categorias de legitimados: a) legitimados que incontroversamente podem lavrar o TAC: Ministério Público, União, Estados, Municípios, Distrito Federal e Órgãos Públicos, ainda que sem personalidade jurídica, destinados à defesa de interesses difusos; b) legitimados que incontroversamente não podem lavrar o TAC: as associações civis, os sindicatos e as fundações privadas; c) legitimados em que cabe discussão se podem ou não lavrar o TAC, como as fundações públicas e as autarquias, ou até as empresas públicas e as sociedades de economia mista.

Entretanto, em casos de órgãos em que o Estado administra o interesse público, ainda que integrem a administração indireta, como, por exemplo, autarquias, fundações públicas ou empresas públicas, nada impede que celebrem o TAC quando ajam na qualidade de entes estatais (MAZZILLI, 2011).

Convém destacar que a legitimidade ativa é concorrente e disjuntiva. Isso significa dizer que a LACP conferiu a mais de um órgão a legitimidade ativa para propor a ação civil pública, bem como para celebrar o TAC (legitimidade concorrente), ao mesmo tempo em que possibilitou que apenas um único legitimado possa atuar individualmente, sem anuência dos demais (legitimidade disjuntiva) (CERQUEIRA; DONIZETTI, 2010).

Quanto à legitimidade passiva, podem figurar como compromissários do TAC as pessoas físicas capazes ou representantes legais, as pessoas jurídicas de direito privado, as pessoas jurídicas de direito público e, até mesmo, órgãos públicos e entes sem personalidade jurídica. Destaca-se que no caso da pessoa jurídica de direito público, o administrador só poderá contrair obrigações em nome da fazenda pública caso haja autorização legislativa (MAZZILI, 2011).

No mesmo sentido, Rodrigues (2011, p. 173) assevera que podem figurar como obrigados no TAC: “as pessoas naturais, as pessoas jurídicas de direito privado e as de direito público, bem como os órgãos públicos sem personalidade jurídica, e as pessoas morais, como o condomínio e a massa falida [...]”.

Dessa forma, conclui-se que o sujeito passivo do TAC é toda pessoa física, jurídica, administrador ou responsável legal que, de qualquer forma ou maneira, venha a praticar condutas que prejudiquem ou produzam dano ou ameaça a qualquer direito transindividual.

2.2.2 Aspectos gerais sobre o Termo de Ajustamento de Conduta

O TAC é um instrumento de defesa dos direitos transindividuais, que deve estipular obrigações a serem adimplidas pelo compromissário, com o fito de prevenir ou reparar a lesão produzida.

Dessa forma, deve ser redigido em vernáculo, sendo imprescindível que seja reduzido a termo para que se constitua como título executivo extrajudicial, conferindo liquidez e certeza às obrigações ajustadas. Deve ficar clara a qualificação das partes, constando o nome, a qualificação e o endereço tanto do compromitente como do compromissário (RODRIGUES, 2011).

Quanto à natureza jurídica, o TAC é um ato administrativo negocial por meio do qual só o causador do dano se compromete, gerando um título executivo extrajudicial (MAZZILI, 2011).

Como forma de padronização, existe uma classificação das partes que celebram o TAC, denominando-se compromitente o órgão público legitimado à celebração (legitimidade ativa) e compromissário o interessado em firmá-lo (legitimidade passiva) (NERY, 2010).

Em cumprimento ao princípio constitucional da motivação, devem-se fundamentar as razões que levaram à lavratura do TAC; ainda que concisas, devem ser compreendidas por todos, diante da natureza transindividual dos direitos tutelados, permitindo o entendimento das medidas estabelecidas para a reparação do dano (RODRIGUES, 2011).

Tendo por finalidade a prevenção e a reparação de danos a direitos difusos, entendem-se mais convenientes as formulações de obrigações de fazer e não fazer. A obrigação deve ensejar o enquadramento da conduta lesiva aos parâmetros legais, sendo que não deve existir margem de discricionariedade na fixação das obrigações, nem restar dúvidas ao compromissário quanto à obrigação assumida.

Quanto à possibilidade de fixação de multa, o cumprimento das obrigações contraídas pelo compromissário deve ser balizado por medidas coercitivas, face à sensibilidade dos direitos transindividuais, com o escopo de garantir o atendimento do ajuste. Disso resulta que a multa deve ter natureza cominatória. Não poderá ser excessiva, devendo ser fixada com base na disponibilidade econômica do compromissário, sem todavia transbordar da gravidade do resultado em decorrência do descumprimento do ajuste, motivo pelo qual a multa não poderá ser irrisória (RODRIGUES, 2011).

Assim, dependendo do caso, podem-se fixar multas diárias ou multas que incidam a cada vez que determinada conduta é praticada ou omitida. Podem-se cominar obrigações de fazer ou não fazer, devendo a opção escolhida ser suficiente e adequada a cada caso concreto, de modo a desestimular o compromissário a faltar com as obrigações assumidas (ANDRADE; MASSON; ANDRADE, 2014).

É extremamente importante que o conteúdo da obrigação contraída pelo compromissário seja precisamente fixado, qualquer que seja a sua natureza, de forma a revestir o TAC com seus pressupostos de certeza e liquidez, necessários à qualidade de título executivo extrajudicial. Portanto, Mazzilli (2011, p. 433) explana sobre as principais características do TAC:

São estas as principais características do compromisso de ajustamento de conduta: a) é tomado por termo por um dos órgãos públicos legitimados à ação civil pública; b) nele não há concessões de direito material por parte do órgão público legitimado, mas sim o causador do dano assume uma obrigação de fazer ou não fazer (ajustamento de conduta às obrigações legais); c) dispensam-se testemunhas instrumentárias; d) dispensa-se a participação de advogados; e) não é colhido nem homologado em juízo; f) o órgão público legitimado pode tomar o compromisso de qualquer causador do dano, mesmo que este seja outro ente público (só não pode tomar compromisso de si mesmo); g) é preciso prever no próprio título as cominações cabíveis, embora não necessariamente a imposição de multa; h) o título deve conter obrigação certa, quanto à sua

existência, e determinada, quanto ao seu objeto, e ainda deve conter obrigação exigível. O compromisso assim obtido constitui título executivo extrajudicial.

Importante destacar que a negociação deve ser conduzida de forma serena, com vista à resolução do conflito. Desnecessário é que o compromissário reconheça expressamente a culpa pelos atos praticados, o que pode constituir um óbice. É dispensável a presença de testemunhas no termo, sendo suficiente a assinatura do compromitente e do compromissário, mas nada impede que aqueles que presenciaram a celebração do TAC figurem como testemunhas (RODRIGUES, 2011).

Afinal, ao atribuir o caráter de título executivo extrajudicial ao TAC, o legislador simplificou a tutela dos direitos transindividuais, possibilitando aos órgãos públicos legitimados utilizarem tal instituto para cumprir suas funções; no caso, a Polícia Militar pode utilizar esse instrumento para cumprir sua missão constitucional de preservação da ordem pública e garantir o direito difuso da segurança viária, o que será abordado a seguir.

2.3 Os direitos difusos: objeto do Termo de Ajustamento de Conduta

Até a década de 70 do século passado, tanto os direitos subjetivos quanto as normas jurídicas que os asseguravam (direito objetivo) eram classificados como direito público ou privado. A nova realidade social de massa trouxe consigo a proteção jurídica de novas espécies de interesses (direito ambiental, consumidor, trânsito), que não se amoldam confortavelmente ao direito público nem ao privado.

Tais direitos, de dimensão coletiva, foram sendo consagrados, sobretudo, a partir da segunda e da terceira dimensão de Direitos Humanos e podem ser denominados como transindividuais, supraindividuais ou metaindividuais, por pertencerem a grupos, classes ou categorias mais ou menos extensas de pessoas, indetermináveis, e, em alguns casos, não serem passíveis de apropriação e disposição individualmente (ANDRADE; MASSON; ANDRADE, 2014).

Embora a CRFB/88 tenha empregado a expressão direitos difusos e coletivos (artigo 129, inciso III), não chegou a conceituá-los. Torna-se pertinente citar tal definição, prescrita no parágrafo único do artigo 81 do CDC:

Art. 81. A defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título coletivo.

Parágrafo Único. A defesa coletiva será exercida quando se tratar de:

I – interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato; [...].

A norma que conceitua direito difuso, embora esteja no CDC, possui caráter geral.

A primeira característica dos direitos difusos é a indivisibilidade de seu objeto, sendo que a ameaça ou lesão ao direito de um de seus titulares configura igual ofensa ao direito de todos os demais; o afastamento ou a reparação do dano beneficia igualmente a um só tempo todos os demais. A segunda é que seus titulares estão agregados em função de uma situação de fato em comum. A terceira é que seus titulares são indeterminados e indetermináveis (ANDRADE; MASSON; ANDRADE, 2014).

Assim posto, sob o aspecto subjetivo, os direitos transindividuais detêm indeterminação absoluta dos titulares, e a ligação entre os vários titulares difusos decorre da mera circunstância de fato, como, por exemplo, morar em uma mesma região. Sob o aspecto objetivo, são indivisíveis, pois não podem ser satisfeitos nem lesados senão em forma que afete a todos os possíveis titulares. Em decorrência de sua natureza, são insuscetíveis de apropriação individual, transmissão por ato inter vivos ou *mortis causa* e renúncia (ZAVASCKI, 2014).

Destaca-se que os direitos difusos são grupos menos determinados de pessoas – definição melhor do que pessoas indeterminadas, porque são antes pessoas indetermináveis –, entre as quais inexistente vínculo jurídico ou fático. São conjuntos de interesses individuais, de objeto indivisível, compartilhados por pessoas indetermináveis, que se encontram unidas por circunstâncias de fatos conexos (MAZZILLI, 2006).

Dessa forma, os direitos difusos pertencem, a um só tempo, a cada um e a todos que estão numa mesma situação de fato, sendo o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado o exemplo clássico. É um direito que assiste a cada brasileiro, que dele não pode dispor como bem entenda, como se fosse um direito subjetivo individual (ANDRADE; MASSON; ANDRADE, 2014).

Embora o CDC se refira a ser uma situação fática o elo comum entre os lesados que compartilhem o mesmo direito difuso, é evidente que ela se subordina a uma relação jurídica; entretanto, no caso dos direitos difusos, a lesão ao grupo não decorrerá diretamente da relação jurídica em si, mas sim da situação fática resultante (MAZZILLI, 2011).

Conclui-se que há direitos difusos que se estendem por um universo tão significativo da coletividade que beiram o consenso social, confundindo-se com o próprio interesse público primário (ANDRADE; MASSON; ANDRADE, 2014).

Nesse sentido, desdobramento lógico do direito individual à segurança, segundo previsão na CRFB/88, é a segurança viária, uma espécie de direito difuso que merece atenção especial do Estado, conforme será explanado a seguir.

2.3.1 A segurança viária como espécie de direito difuso do trânsito

Inicialmente cabe esclarecer que dentre os direitos fundamentais, como a própria vida, a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade e tantos outros proclamados no artigo 5º da CRFB/88, está o direito ao trânsito seguro, não apenas no que diz respeito à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio trafegar, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas (RIZZARDO, 2010).

No mesmo sentido, os direitos sociais a educação, saúde, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, assistência aos desamparados, encontram-se previstos no artigo 6º da CRFB/88. Nessa relação de direitos fundamentais destaca-se o direito à segurança, que em relação à utilização das vias terrestres do território nacional, converte-se em direito a um trânsito seguro, como dever do Estado, direito e responsabilidade de todos (HONORATO, 2011).

Por consequência, o CTB proclamou que o trânsito em condições seguras é um direito de todos, abarcando tanto o direito fundamental da segurança advindo dos direitos e garantias individuais (artigo 5º) como os dos direitos sociais (artigo 6º) esculpido na CRFB/88, e os conflitos do trânsito prejudiciais à segurança, à vida, ao meio ambiente, devem receber uma tutela mais efetiva, visando à concretização do direito fundamental de segurança no trânsito (SANTOS, 2009).

A segurança no trânsito exige que o Estado crie normas reguladoras do uso das vias terrestres, fiscalize e exija o fiel cumprimento das normas de circulação, pois se trata de direito fundamental de segunda dimensão. Dessa forma, o papel do Estado é de regulamentar o uso das vias, realizar diuturnamente o policiamento ostensivo e a fiscalização do cumprimento das normas e promover ações para proteção de todos os Direitos Humanos relacionados ao fenômeno trânsito (HONORATO, 2011).

No entanto, o trânsito em condições seguras deveria apresentar um índice de acidentes igual a zero, pessoas e veículos circulariam sem envolver-se em acidentes. A situação ideal nunca é verificada na prática, pois acidentes ocorrem. O desejável é que seja o menor número possível, ou seja, que exista uma pequena probabilidade de as pessoas se envolverem em acidentes (VASCONCELLOS, 1998).

Dessa maneira, a segurança viária instruiu o direito à segurança no trânsito com vários institutos, tais como o registro de veículos para garantir que os fabricantes atestem a segurança dos veículos; a engenharia do trânsito, que por meio de obras viárias faça-o seguro; a fiscalização e o policiamento ostensivo de trânsito, com atuação do Estado para fazê-lo igualmente seguro (MITIDIERO, 2005).

Assim, o fenômeno trânsito não pode ser encarado somente como exercício de liberdades individuais, como a liberdade de circulação, mas faz-se necessário que seja garantida a segurança viária (HONORATO, 2004).

Evidencia-se a importância do tema, pois em 17 de julho de 2014 foi publicada, no Diário Oficial da União (DOU), a emenda constitucional n. 82, a qual incluiu o parágrafo 10 no artigo 144 da CRFB/88, estabelecendo:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

[...] § 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

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

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

Além disso, nota-se a relevância dada pelo texto constitucional para a segurança viária como questão indissociável da Segurança Pública, dever da Administração Pública em todos os níveis federativos, direito e responsabilidade de todos. Tal destaque mostra-se de maior importância, pois é a década mundial de ações para a segurança no trânsito, proposta pela Organização das Nações Unidas (ONU) e ratificada pelo Brasil para o período de 2011 a 2020.

Afinal, o trânsito realizado por concidadãos em um Estado Democrático de Direito não pode ser interpretado como o uso individual do espaço coletivo, mas é o empregar com utilidade as vias terrestres de todo o território nacional, de modo a torná-las úteis e seguras a todos (HONORATO, 2011).

No Brasil, a segurança viária, espécie de direito difuso, é buscada por intermédio da atuação dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que possuem o Poder de polícia para aplicar sanções administrativas a todos que a violem ou ameacem violá-la. O TAC possibilita uma solução plausível e tempestiva para as possíveis irregularidades ou ilegalidades que estejam sendo cometidas.

2.3.2 Termos de Ajustamento de Condutas lavrados no Brasil em defesa dos direitos difusos do trânsito

Em pesquisa realizada nos sites da rede mundial de computadores, constataram-se vários TACs lavrados em prol da segurança viária, podendo-se citar alguns deles a seguir.

Observe-se o disposto no TAC realizado entre o Ministério Público do Estado do Paraná e o Prefeito do Município de Nova Esperança:

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

DATA: 26/08/2013.

COMPROMITENTE: Ministério Público do Estado do Paraná. Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente e Saúde Pública. Primeira Promotoria de Justiça do Foro Regional de Nova Esperança.

COMPROMISSÁRIO: MUNICÍPIO DE NOVA ESPERANÇA, na pessoa de seu ilustre prefeito Gerson Zanusso, RG n. 468.508-PR e CPF n. 023.898.359-53, podendo ser encontrado no prédio da Prefeitura Municipal de Nova Esperança.

[...] OBJETO: Inquérito Civil Público n. MPPR-0093.11.000064-8. Colocação de placas, objetos e/ou pintura de faixas nas vias públicas, por iniciativa de proprietários/responsáveis de empresas, delimitando espaços para utilização própria ou de funcionários da empresa. Ocupação irregular dos passeios públicos (calçadas) com mesas, cadeiras, produtos de vendas, estacionamento de bicicletas, etc. Necessidade de fiscalização de estacionamentos exclusivos para motos. Rebaixamento de guias e sarjetas, em especial nos postos de combustíveis, em desrespeito ao Código de Trânsito Brasileiro e Resolução do CONTRAN n. 038/1998, não delimitando as entradas e saídas dos postos e onde seria a calçada e o pátio dos postos. (PARANÁ, 2013)

Esse TAC foi lavrado porque a Polícia Militar oficiou, ao Promotor de Justiça, as reclamações de cidadãos, manifestando as insatisfações referentes às vagas de estacionamento que estavam sendo utilizadas, de forma incorreta, por estabelecimentos comerciais (supermercados, farmácias, hotéis, revendedora de motocicletas, etc), utilizando-se de pinturas e placas sobre a via, tornando-as estacionamentos privativos, o que não é permitido.

Destaca-se o disposto no TAC realizado entre o Ministério Público do Estado de São Paulo e a Associação da Parada do Orgulho GLBT de São Paulo:

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Considerando os fatos tratados nos autos do Inquérito Civil nº 283/03, que investiga a realização de eventos de grande porte nas vias públicas da Cidade de São Paulo, mais especificamente na avenida Paulista;

[...] Considerando o interesse da Associação da Parada do Orgulho GLBT de São Paulo em utilizar a av. Paulista para a comemoração do evento *Parada Gay*, em sua 10ª edição, no dia 18 de junho do ano em curso; e considerando a anuência da Prefeitura de São Paulo – PMSP;

Aos 12 dias do mês de maio de 2006, presentes o Dr. José Carlos de Freitas, 1º Promotor de Justiça de Habitação e Urbanismo e a ASSOCIAÇÃO DA PARADA DO ORGULHO GLBT DE SÃO PAULO, CNPJ nº 03308506/0001-50 doravante denominada ASSOCIAÇÃO, com endereço na rua Pedro Américo, 32, 13º andar, representada pelo Sr. Nelson Matias Pereira, brasileiro, solteiro,

portador do RG n. 17.710.050-3 e do CPF n.º 055.864.648-45, com endereço na Rua Pedro Américo n.º 32, 13º andar, Capital, firmaram o seguinte termo de ajustamento de conduta (TAC) com força de título executivo extrajudicial. Nesta mesma data firmou o presente TAC a PREFEITURA DE SÃO PAULO, neste ato representada pelo seu Secretário de Governo Municipal, Dr. Aluysio Nunes Ferreira Filho, RG n.º 2.981.586 e CPF n.º 013.293.358-64.

Comprometem-se a ASSOCIAÇÃO responsável pela realização do evento Parada Gay, segundo ora declara seu presidente Nelson Matias -- e a PMSP a obedecer as cláusulas seguintes:

1) LIMITES DE UTILIZAÇÃO DA AV. PAULISTA (LOCAIS DE INÍCIO E FIM DA OBSTRUÇÃO AO PÚBLICO). (SÃO PAULO, 2006)

Observa-se que o TAC foi lavrado para garantir o direito de locomoção, cidade ordenada, trafegabilidade, acessibilidade, conforto e sossego, com o menor impacto possível, no período de obstrução do sistema viário, da população afetada pelo evento. Foram fixados os limites de utilização da avenida Paulista, onde a concentração ocorreria, o percurso da passeata, duração do evento, comunicação ao público afetado dos desvios e horários de funcionamento do transporte público.

2.3.3 A lavratura do Termo de Ajustamento de Conduta pela Polícia Militar de Santa Catarina em caso de lesões aos direitos difusos do trânsito

O Oficial da PMSC, cargo privativo de Bacharel em Direito, exerce função essencial à justiça e à defesa da ordem jurídica e possui independência funcional pela livre convicção nos atos de polícia ostensiva e de preservação da ordem pública, conforme disposto no artigo 107 da Constituição do Estado de Santa Catarina.

No Estado de Santa Catarina, o Decreto n. 5713, de 27 de setembro de 2002, dispõe sobre as condições para celebração do TAC no âmbito da Administração Pública Estadual Direta:

Art. 1º Os Órgãos e Entidades da Administração Direta, Indireta, Autarquias e Fundações Públicas do Poder Executivo somente poderão firmar Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta quando expressamente autorizados pelo Governador do Estado, consultada previamente a Procuradoria Geral do Estado, que emitirá parecer em cada caso.

Parágrafo único. Quando o Órgão ou Entidade constarem do Termo de Compromisso em posição ativa, e desde que não estejam sujeitos à sanção pecuniária ou execução forçada, nem assumam obrigações onerosas ou exorbitantes de sua normal competência, ficam dispensadas a autorização governamental e a consulta à Procuradoria Geral do Estado.

Nota-se que, caso o órgão tomador do ajuste constar em posição ativa sem sujeição a sanção pecuniária ou execução forçada, nem assumir obrigação onerosa ou

exorbitante, ficará dispensada a autorização expressa do Governador e consulta à Procuradoria-Geral do Estado (PGE). Isso significa que, caso a PMSC lavre um TAC, deverá respeitar o disposto acima.

No trânsito, ocorrem diariamente condutas que lesam a segurança viária, mas que não são punidas administrativamente (penalidade administrativa de multa) ou criminalmente (crime ou contravenção). São pequenas condutas que o Ministério Público, órgão legitimado que mais utiliza o TAC, acaba não tomando conhecimento.

Policiais Militares que estão diuturnamente nas ruas acabam constatando fatos, como, por exemplo, um outdoor que atrapalha a visibilidade num cruzamento e é causa de vários acidentes, em que podem ser lavrados TACs para que o proprietário promova a retirada, contribuindo para a garantia da segurança viária naquele local.

Conforme citado no início deste artigo, cabe exclusivamente à Polícia Militar executar o policiamento ostensivo de trânsito, prevenindo e restaurando a ordem pública, que por vezes não é garantida pelos instrumentos legais (leis ou atos administrativos), momento em que surge a necessidade da recuperação emergencial da ordem ou prevenção à quebra de direitos.

Dessa forma, a celebração do TAC pela Polícia Militar, em casos como o citado acima, é corolário da atribuição constitucional plena de preservação da ordem pública, principalmente pela proteção aos direitos difusos, que devem ser garantidos.

3 CONCLUSÃO

A finalidade desta pesquisa foi analisar a lavratura do TAC como ferramenta de efetivação dos direitos difusos do trânsito.

Observou-se no estudo ora realizado que a Polícia Militar está incumbida em sua missão constitucional de preservação da ordem pública (tranquilidade, salubridade e segurança pública, tendo por objeto a concretização dos Direitos Humanos estabelecidos e assegurados pelo Estado) e de polícia ostensiva, exercendo como função exclusiva o policiamento ostensivo de trânsito e a fiscalização, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executiva de trânsito.

Torna-se oportuno frisar que, ocorrem muitas condutas humanas que ferem o direito difuso da segurança viária, as quais não são puníveis pelas esferas administrativas e penais, surgindo uma quebra da ordem pública que merece empenho dos esforços da Polícia Militar para restabelecê-la.

Dessa forma, o TAC poderá ser lavrado para afastar perigo próximo de acontecer a direitos transindividuais, bem como reparar tais direitos tutelados eventualmente lesionados, como, por exemplo, lesão à segurança viária, que é espécie de direito difuso.

No Brasil há vários exemplos de lavratura desse instrumento jurídico, sendo o Ministério Público (em relação à segurança viária, na maioria das vezes, por provocação da Polícia Militar) o órgão que mais o promove.

A pergunta de pesquisa foi respondida a partir da construção do conhecimento quanto aos aspectos conceituais que permeiam a lavratura do TAC, explicitados no desenvolvimento. Conclui-se que a PMSC, no cumprimento de sua missão constitucional, é promotora dos Direitos Humanos; dessa forma, é um órgão legítimo para promover a lavratura do TAC, pois age em nome do próprio Estado, autorizada pelo Decreto Estadual n. 5713, de 27 de setembro de 2002, que dispõe sobre as condições de celebração do TAC no âmbito da Administração Pública Estadual Direta.

Importante destacar que a ferramenta apresentada ainda não é aplicada no âmbito da PMSC, sendo que sua implementação pode representar um ganho nas atividades ordinárias desenvolvidas pelos Oficiais de Polícia. A pesquisa não esgotou o tema, de forma que é recomendável a realização de estudos para disciplinar essa matéria no âmbito da PMSC, com o objetivo de nortear as ações dos milicianos catarinenses.

É certo que o estudo esclareceu a problemática inicial, cumpriu os objetivos propostos, bem como representou contribuição à PMSC.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Adriano; MASSON, Cleber; ANDRADE, Landolfo. **Interesses difusos e coletivos esquematizado**. São Paulo: Método, 2014.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Trânsito, reflexões jurídicas**: comentários e aspectos polêmicos dos principais artigos do código de trânsito brasileiro. São Paulo: Editora Letras Jurídicas, 2009.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 17 mar. 2015.

_____. **Decreto-Lei n. 667, de 2 de julho de 1969**. Reorganiza as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0667.htm>. Acesso em: 10 abr. 2015.

_____. **Decreto n. 88777, de 30 de setembro de 1983**. Aprova o regulamento para as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares (R-200). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D88777.htm>. Acesso em: 10 abr. 2015.

_____. **Lei n. 7347, de 24 de julho de 1985**. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico,

estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7347orig.htm>. Acesso em: 25 mar. 2015.

_____. **Lei n. 8078, de 11 de setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm>. Acesso em: 25 mar. 2015.

_____. **Lei n. 9503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em: 25 mar. 2015.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Ação civil pública: comentários por artigo.** 3. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2001.

CERQUEIRA, Marcelo Malheiros; DONIZETTI, Elpidio. **Curso de processo coletivo.** São Paulo: Atlas, 2010.

CRETELLA JÚNIOR, José. **Curso de direito administrativo.** 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1977.

FERRARESI, Eurico. **Ação popular, ação civil pública e mandado de segurança coletivo: instrumentos processuais coletivos.** Rio de Janeiro: Forense, 2009.

GASPARINI, Diógenes. **Novo código de trânsito: os municípios e o policiamento.** Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/revistaspge/revista3/rev10.htm>>. Acesso em: 7 abr. 2015.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HIPÓLITO, Marcello Martinez; TASCA, Jorge Eduardo. **Superando o mito do espantinho: uma polícia orientada para a resolução dos problemas de segurança pública.** Florianópolis: Insular, 2012.

HONORATO, Cássio Mattos. **Sanções do código de trânsito brasileiro: análise das penalidades e das medidas administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97.** Campinas: Millennium Editora, 2004.

_____. **O trânsito em condições seguras.** Campinas: Millennium Editora, 2009.

_____. Trânsito seguro: Direito fundamental de segunda dimensão. **Revista dos Tribunais**, São Paulo. n. 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011.

LAZZARINI, Álvaro. **Estudos de direito administrativo.** 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

MARCINEIRO, Nazareno; PACHECO, Giovanni Cardoso. **Polícia comunitária: evoluindo para a polícia do século XXI.** Florianópolis: Insular, 2005.

MAZZILLI, Hugo Nigro. Compromisso de ajustamento de conduta: evolução e fragilidades - atuação do Ministério Público. **Revista Jurídica**, São Paulo. n. 342, 2006.

_____. **A defesa dos interesses difusos em juízo: meio ambiente, consumidor, patrimônio cultural, patrimônio público e outros interesses.** 24. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

- MEDAUAR, Odete. **Direito administrativo moderno**. 13. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.
- MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao código de trânsito: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005.
- MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. **Curso de direito administrativo: parte introdutória, parte geral e parte especial**. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2009.
- NERY, Ana Luiza de Andrade. **Compromisso de ajustamento de conduta: teoria e análise de casos práticos**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.
- ORTHMANN, Carlos Eduardo. **A Polícia Militar de Santa Catarina no exercício da polícia administrativa ostensiva**. 75 f. Monografia (Especialização em Gestão Estratégica em Segurança Pública) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.
- RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 8. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.
- RODRIGUES, Geisa de Assis. **Ação civil pública e termo de ajustamento de conduta: teoria e prática**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.
- PARANÁ. **Termo de Ajustamento de Conduta**: Ministério Público do Estado do Paraná. Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente e Saúde Pública. Primeira Promotoria de Justiça do Foro Regional de Nova Esperança. Disponível em: <http://www.mppr.mp.br/arquivos/File/imprensa/2013/NovaEsperanca_TAC_Saneamento_1608.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2015.
- SANTA CATARINA. **Decreto n. 5713, de 27 de setembro de 2002**. Disponível em: <<http://www.pge.sc.gov.br/index.php/legislacao-estadual-pge>>. Acesso em: 10 abr. 2015.
- SANTOS, Juliano Viali dos. **Trânsito em condições seguras: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do código de trânsito brasileiro**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009.
- SÃO PAULO. **Termo de Ajustamento de Conduta**: Ministério Público do Estado de São Paulo. Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_urbanismo_e_meio_ambiente/Imagens/08ab_06.doc>. Acesso em: 12 abr. 2015.
- SCHLICHTING, José Aroldo. **Policciamento de trânsito urbano com apoio de motocicletas**. 1997. 71 f. Monografia (Especialização em Segurança Pública) – Centro de Ensino da Polícia Militar, Florianópolis, 1997.
- SCHMIDT, Sidnei. **A gestão dos convênios de trânsito entre o Estado e os Municípios e o impacto gerado na Segurança Pública de Santa Catarina**: estudo de caso para os municípios de Florianópolis, Joinville, Blumenau, São José, Itajaí, Tubarão, Lages, Chapecó, Balneário Camboriú e Criciúma. 2013. 74 f. Monografia (Especialização em Gestão Estratégica em Segurança Pública) – Universidade do Vale do Itajaí, Florianópolis, 2013.
- SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 35. ed. São Paulo: Malheiros, 2012.

TEZA, Marlon Jorge. **Temas de Polícia Militar**: novas atitudes da polícia ostensiva na ordem pública. Florianópolis: Darwin, 2011.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **O que é trânsito**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

VIEIRA, Thiago Augusto. Competência policial militar para atuar no trânsito: do policiamento à fiscalização de trânsito. **Revista Ordem Pública**, Florianópolis. n.1, texto 2. 2008.

ZAVASCKI, Teori Albino. **Processo coletivo**: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos. 6. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

ZUFFO, Max. Propostas para incremento na eficácia dos termos de ajustamento de condutas. **Atuação - Revista Jurídica do Ministério Público Catarinense**, Florianópolis. v. 3, n. 7. set./dez. 2005.

TERM OF CONDUCT OF ADJUSTMENT: ANALYSIS OF AN EFFECTIVE TOOL OF DIFFUSE TRANSIT RIGHTS

ABSTRACT

This study aims to examine the drafting of the Conduct Adjustment Term (TAC) by Military Police as effective tool of diffuse traffic rights, by reviewing the existing literature on the subject, describing the TAC as a legal instrument in cases of injury to road safety and identifying some issues in Brazil. In the achievement of this task, it was used the deductive method with qualitative approach through literature search techniques, proceeding to the research literature pertaining to the subject. It was observed that it is up to the Military Police the preservation of public order (tranquility, health and public safety, which purpose is the implementation of human rights established and guaranteed by the state) and the ostensible police, acting as sole function the ostensible policing and traffic supervision as and when agreement signed, as an agent of the organ or executive transit entity. The TAC may be issued to ward off danger close to happen transindividual rights and repairing such protected rights eventually injured, such as damage to road safety which is a kind of diffuse right. It follows that the Military Police of the State of Santa Catarina (PMSC) is the legitimate institution to promote the drawing up of the TAC, because it acts on behalf of the state, authorized by State Decree number 5713, September 27, 2002, which provides for the TAC celebration conditions within the direct State Public Administration.

Keywords: Military Police. Conduct Adjustment Term. Diffuse Rights Transit.