



## Sabrina Sacco: Estado não pode exigir uso de equipamento antifurto

A segurança pública nacional é um problema antigo e grave. É de conhecimento público os altos índices de criminalidade no Brasil, dos mais diversos tipos e graus e, por isso, este tema nunca deixa de ser um vasto campo eleitoral para promessas de candidatos de quatro em quatro anos.

Especialmente em relação a roubo e furto de veículos e cargas, parece que uma solução unânime está longe de ser alcançada.

Em 2006, a preocupação específica com o tema levou a edição da Lei Complementar 121/2006, sob a justificativa de que “criar um sistema integrado que reúna várias formas de prevenção e defesa, é a alternativa mais inteligente para solucionar esse problema, porque permite que cada parte desse sistema se articule devidamente com as demais para o que for necessário”.

Esta lei, então, tem servido de base para algumas edições de resoluções e portarias, que pelo seu conteúdo e contexto, de certa forma, são preocupantes e polêmicas.

A última delas é a Resolução 412, de 9 de agosto de 2012 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), recém-publicada e que merece uma análise de suas imposições e conseqüências para a sociedade.

Cria, referida resolução, o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos (Siniav) e elege a rádio frequência como tecnologia compatível e obrigatória para identificação dos veículos.

Trata-se da mesma rádio frequência eleita na Resolução 245/2007 do Contran, que estabeleceu a obrigatoriedade de todos os veículos novos saírem de fábrica com dispositivos antifurto e rastreadores.

O primeiro impacto desta resolução, sob a ótica do consumidor de veículos é o acréscimo à cadeia produtiva de automóveis de mais um custo, desnecessário e ilegal.

Não é de agora, que o proprietário de veículo é alvo de encargos que encarece a sua aquisição e manutenção. De todo lado que se olha, há um novo equipamento ou um novo serviço que, de forma direta ou indireta, onera ou irá onerá-lo, sem que lhe seja dado o poder de escolha.

O pretexto é sempre o mesmo: dar efetividade à Política Nacional de Segurança Pública. Mas, à custa do consumidor?

Ora, ora. Será que chegaremos ao ponto de impor que os veículos também sejam blindados? Sob qual justificativa?

Imagine, de outra sorte, tamanha manobra se estender para os proprietários de imóveis! Será que chegaremos ao absurdo de coagir os proprietários de imóveis a instalar sistemas de proteção contra roubo, invasão, arrastão e tantas outras modalidades criminosas que atingem a residência do cidadão?



Chegaremos a exigir que a população fique trancada em suas casas “superprotegidas”, deixando os criminosos transitando pelas ruas?

Há uma perigosa inversão daquilo que poderia ser uma verdadeira Política de Segurança Pública, custeada pelo Estado, para aquilo que vem se transformando em imposições contínuas e sem precedentes à sociedade para que assuma compulsoriamente o encargo da segurança de seu patrimônio, mesmo pagando inúmeros impostos para tanto.

Equipar o patrimônio com dispositivos de segurança contra criminosos tem que ser uma opção do consumidor que deve ter, do Estado, a contrapartida de lhe dar condições para usufruir o seu patrimônio em segurança.

Além do encarecimento injustificável do bem, incontestável em um futuro muito próximo, a resolução publicada traz consigo algumas violações legais que não podem passar despercebidas tanto pelos consumidores de veículos, como pela sociedade em geral.

A Resolução 412/2012 determina que nenhum veículo poderá ser licenciado e transitar sem estar equipado com a placa eletrônica tratada na resolução, sob pena de multa e retenção do veículo<sup>[1]</sup> (artigo 2º).

Pois bem. Do artigo 2º de referida resolução é possível extrair a violação de dois princípios constitucionais primordiais: do livre locomoção e da legalidade.

Ao estabelecer, por meio de resolução, que nenhum veículo poderá transitar sem estar equipado com a placa eletrônica, o Contran acaba por violar o inciso XV, do artigo 5º, da Constituição Federal, que estabelece: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”.

Obrigar o proprietário de veículo, por sua vez, a instalar e custear equipamento com finalidade de aparelhar o Estado na fiscalização destes bens, bem como de atingir os propósitos do Sistema Nacional de Repressão ao Roubo e Furto de Veículos, transgride a nossa Magna Carta que garante, expressamente, que “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” (artigo 5º, inciso II).

Desta forma, a instalação da placa e a cobrança de eventuais serviços em relação ao seu monitoramento, deveriam ser sim objeto de lei, convocando-se o devido processo legislativo, com a participação e aprovação da sociedade e seus representantes, considerando-se que: i) estamos falando de uma conduta compulsória; o sujeito passivo (proprietários dos veículos) não tem interesse direto nesses equipamentos; os serviços de instalação e monitoramento somente representarão um meio de viabilizar o exercício do poder de polícia detido pelo Contran e demais órgãos de trânsito<sup>[2]</sup>.



E mais. A provável existência de encargos ininterruptos para o proprietário de veículos, resultantes dessa nova “obrigação”, inflamam a necessidade de legislação sobre o tema, sob pena de estar o órgão máximo de trânsito praticando temerário desrespeito aos dispositivos constitucionais que regulam a matéria<sup>[3]</sup>.

Por outro lado, citada resolução incorre nos mesmos erros jurídicos e constitucionais já levantados sobre outras resoluções e portarias, também polêmicas, editadas pelos órgãos de trânsito federais, especialmente, as 245/2007 do Contran e Portarias 47/2007 e 102/2008 do Denatran.

Polêmicas, porque já foram alvo de Ação Civil Pública (0007033-40.2009.403.6100, da 7ª Vara Federal de São Paulo), onde foi alcançada a proibição de impor aos fabricantes e fornecedores de veículos ou respectivos consumidores a instalação obrigatória de equipamento que incluía a função de rastreamento/localização.

Os argumentos preponderantes contra tais atos e, reconhecidos judicialmente, foram, i) lesão a privacidade do cidadão com a imposição de equipamento rastreador; ii) lesão ao direito de propriedade; iii) prática de venda casada, vedada pelo Código de Direito do Consumidor; iv) manutenção de banco de dados de informações confidenciais sobre a localização dos proprietários de veículos.

A meu ver, os argumentos jurídicos utilizados para embasar a Ação Civil Pública acima mencionada, podem ser invocados para questionar a validade da resolução, em comento.

Ao determinar que nenhum veículo poderá transitar sem a “placa eletrônica” de radio frequência, o Estado pratica a mesma infração de entrar na esfera da privacidade do cidadão, controlando os trajetos realizados e arquivando a rota do veículo, mesmo já havendo posicionamento judicial vedando essa conduta.

Se considerarmos que o Estado já possui tecnologia para identificar os veículos através dos radares eletrônicos, pode-se concluir que essa imposição teria o único efeito de encarecer os veículos no Brasil e onerar o consumidor com mais uma taxa, de natureza contínua (para funcionalidade do equipamento). Mais nada!

E por fim, sob a escusa equivocada de política de repressão ao roubo e furto de veículos, tira do consumidor a opção de escolher a melhor forma de proteção de seu patrimônio, quando a principal função do Estado é harmonizar “os interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica, sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores” (inciso III, artigo 4º, do Código de Defesa do Consumidor);

Não menos importante, tem-se, ainda, flagrante violação do princípio da igualdade (artigo 5º, caput da Constituição Federal), já que o Estado permitirá a criação de um banco de dados de informações confidenciais de um grupo de cidadãos — proprietários de veículos — não existente em relação a outro grupo — não proprietários de veículos.



Assim, quem tem veículo automotor, estará submetido ao controle estatal, enquanto quem não tem, sairá ileso, gerando uma desigualdade absolutamente ilegal.

É preciso destacar que, a Resolução 412/2012 não foi a primeira e, infelizmente, não será a última a regulamentar a conduta do cidadão sem observar seus direitos fundamentais.

De fato, a lei base para esta Resolução (Lei Complementar 121/2006) determinou a competência do Contran em estabelecer os dispositivos antifurto obrigatórios nos veículos novos, bem como os sinais obrigatórios de identificação (incisos I e II, respectivamente, do artigo 7º).

Mas a escolha adotada pelo órgão de trânsito — diga-se sem a participação da sociedade — traz acoplada ao equipamento uma obrigação contínua e infundável do proprietário do veículo em manter a sua funcionalidade. Para tanto, então, ter-se-á a necessidade de contratação de serviços, de empresas especializadas nessas tecnologias, pelo proprietário do veículo em profundo desrespeito às obrigações já impostas ao consumidor, seja por questão tributária, seja pela falência do Estado em garantir a sua segurança, tais como: IPVA, seguro de automóvel, etc.

E mais. Elege-se a rádio frequência, tanto com característica antifurto (Resoluções 245/2007), como de identificação (Resolução 412/2012).

Saindo da esfera jurídica e entrando na esfera exclusivamente operacional, poderia se perguntar: seria essa a tecnologia adequada para coibir o furto, roubo e a receptação de peças roubadas ou furtadas? Seria esta a única existente e eficaz? Não caberia estabelecer os critérios de elegibilidade de tecnologias equivalentes e capazes de auxiliar na redução de roubo/furto e receptação de veículos, desde que aliadas à verdadeiras Políticas Públicas, deixando a escolha do cidadão aquela que melhor lhe convém?

Até os mais ingênuos sabem que a rádio frequência ou sinais via satélite são facilmente bloqueados por equipamentos à disposição de qualquer pessoa. Tanto é que, o próprio Estado utiliza-se desta tecnologia para bloquear sinal de celular em presídios. Sabendo-se disso, não seria inócua a instituição desta tecnologia frente ao poderio da criminalidade?

Afinal, essa tecnologia efetivamente inibiria o criminoso na sua empreitada ou a tornaria mais agressiva, forçando-a a migrar para crimes mais violentos contra o cidadão, a fim de garantir o atingimento de seu propósito?

Em conjunto com as questões jurídicas, que não podem ser desprezadas, estas são reflexões que merecem a devida atenção, aliada à uma democrática e exaustiva discussão, por parte da sociedade e dos órgãos competentes, para que o privilégio de poucos não seja obtido com a usurpação dos direitos fundamentais de toda coletividade e o fracasso de uma política equivocada.

[1] A resolução traz em seu artigo 8º que a falta da placa eletrônica implicará na penalidade estabelecida pelo artigo 237 do CTB.

[2] Interessante decisão do STJ traz a ilegalidade de cobrança de encargos ao contribuinte sem a edição



de lei. Resp n.º 228.533.

[3] Arts. 145, II e 150, I, da Constituição Federal

**Date Created**  
25/08/2012