



PODER JUDICIÁRIO

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO

APELAÇÃO CÍVEL Nº 0007033-40.2009.4.03.6100/SP

2009.61.00.007033-0/SP

D.E.

Publicado em 25/11/2013

RELATORA : Desembargadora Federal CECILIA MARCONDES
APELANTE : Ministerio Publico Federal
PROCURADOR : MARCIO SCHUSTERSCHITZ DA SILVA ARAUJO e
outro
APELADO : Uniao Federal
ADVOGADO : TERCIO ISSAMI TOKANO e outro
No. ORIG. : 00070334020094036100 7 Vr SAO PAULO/SP

EMENTA

"PROCESSO CIVIL - AÇÃO CIVIL PÚBLICA - INSTALAÇÃO OBRIGATÓRIA DE EQUIPAMENTOS DE RASTREAMENTO, LOCALIZAÇÃO E ANTIFURTO EM VEÍCULOS NOVOS - INOVAÇÃO À LIDE - INEXISTÊNCIA - SISTEMA ANTIFURTO QUE FAZIA PARTE DO ATO NORMATIVO SECUNDÁRIO PRIMARIAMENTE EXPEDIDO - PORTARIA CONTRAN Nº 245/07 - PORTARIAS DENATRAN NS. 47/07, 102/08 E 253/09 - INVASÃO DE PRIVACIDADE - DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA - DISPONIBILIDADE DO BEM PATRIMONIAL E INDEVIDA INGERÊNCIA DO ESTADO SOBRE SUES CIDADÃOS.

I - Não restou demonstrada inovação à lide por parte do apelante (MPF), pois desde o início seu pedido buscava a declaração da nulidade da Resolução 245, de 27 de julho de 2007 do CONTRAN e das Portarias 47, de 20 de agosto de 2007, e 102, de 30 de outubro de 2008, do DENATRAN, que impunham a obrigatoriedade da instalação do sistema antifurtos nos veículos novos.

II - O Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, instituído pela Lei Complementar nº 121/06, assentou competir ao CONTRAN estabelecer os dispositivos antifurtos obrigatórios nos veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no país ou no exterior. Este, cumprindo seu *mister*, editou a Resolução nº 245, de 27 de julho de 2007, estabelecendo que os veículos novos deveriam sair de fábrica equipados com sistema antifurto, o qual deveria ser "*dotado de sistema que possibilite o bloqueio e rastreamento do veículo*".

III - O DENATRAN editou a Portaria nº 47/07 e, posteriormente, a Portaria nº 102/08, veiculando as especificações, características e condições de funcionamento e operação do sistema de antifurto e de rastreamento. Segundo estes atos normativos secundários, o sistema antifurto é aquele que apresenta as funções de rastreamento e bloqueio de veículos; o sistema de rastreamento é aquele que realiza a leitura de sua localização através constelação de satélites e detém canal comunicação para envio das informações de posicionamento a uma central de serviço de monitoramento. Todas essas funções, de acordo com a Portaria nº 102/08, deveriam estar sempre ativas mesmo que o serviço de

rastreamento não tenha sido habilitado pelo usuário.

IV - Em face à avalanche de críticas, de manifestações contrárias ao procedimento e de decisões proferidas pelo Poder Judiciário, o Governo agiu e o DENATRAN editou a Portaria nº 253/09, que substituiu o anexo da Portaria nº 47/07, trazendo como inovação a retirada do sistema de rastreamento e a inclusão de um sistema de localização, conceituado como aquele que "disponibiliza informações de posicionamento geográfico", a ser ativado mediante conhecimento e anuência por escrito do proprietário do veículo.

V - De acordo com o dicionário Aurélio, rastrear tem origem no vocábulo rastejar, que por sua vez indica o ato de "seguir o rastro ou a pista de", "investigar, inquirir, indagar, rastrear". Por sua vez, localizar importa determinar o local, "inteirar-se do paradeiro de". Essencialmente, portanto, rastrear e localizar indicam a mesma coisa, pois ambos referem-se à possibilidade de encontrar o veículo - e por conseguinte seu condutor - aonde quer que esteja. O desiderato das normas administrativas é atender ao comando da LC nº 121/06, que por sua vez destina-se a prevenir e reprimir o furto e roubo de veículos e cargas.

VI - O Estado, reconhecendo a sua ineficiência no combate ao crime, quer instituir um mecanismo de controle da liberdade individual de seus cidadãos. Sob o manto da proteção patrimonial, subjugam direitos mais relevantes e mais caros à sociedade, como os direitos à privacidade e à intimidade.

VII - Está a ferir, com essa conduta, o princípio da dignidade da pessoa humana, um dos pilares do Estado Democrático de Direito (artigo 1º, III, CF). Adotando-se a dignidade da pessoa humana como fundamento da República, colocou-se "*a pessoa humana como fim último de nossa sociedade e não como simples meio para alcançar certos objetivos, como, por exemplo, o econômico*" (Celso Ribeiro Bastos, Curso de Direito Constitucional, Celso Bastos Editora, 2002, pág. 249).

VIII - O direito à privacidade, conquanto não seja indisponível, constitui direito fundamental de todos, só podendo ser renunciados temporariamente e, ainda assim, pelo seu próprio titular e desde que não afete a dignidade humana. Deste modo, cabe ao proprietário do veículo decidir se quer ou não instalar mecanismo de proteção patrimonial em seu bem, ciente das vantagens e desvantagens de sua decisão. Descabe ao Estado intrometer-se na esfera particular do indivíduo e decidir por ele como proteger seu bem.

IX - A autodeterminação individual decorre do Estado Democrático de Direito e por ela garante-se ao indivíduo o direito de perseguir os fins e objetivos que entende melhores para sua vida, inclusive renunciando àqueles que entendem convenientes e que impedem ou embaraçam o seu projeto. A proteção patrimonial deve ficar a cargo do dono, competindo a ele, unicamente, decidir como, quando e quais bens quer proteger.

X - Não cabe à Administração Pública impor a um bem disponível a forma como será efetuada a sua proteção pelo particular. Também é descabido transformar o bem privado em instrumento de segurança pública, uma vez que é obrigação da entidade estatal garantir a segurança de seu povo.

XI - O fato de o localizador somente ser habilitado por expressa vontade do consumidor não retira o caráter de impositividade e de ingerência indevida sobre a vida privada. O Estado pode exigir equipamentos ou acessórios obrigatórios quando estes se referirem à saúde e à segurança corporal dos usuários do bem; mas, tratando-se de bens consumíveis disponíveis, não se pode impor aparelhamento cuja funcionalidade seja exatamente impedir a sua disposição.

XII - A adoção da medida excepcional de monitoramento indiscriminado de todos os cidadãos proprietários de veículos automotores configura-se medida exacerbada, viola o direito fundamental de privacidade e intimidade, além de afrontar sobremaneira o princípio da razoabilidade ao transpassar para o particular o ônus de zelar pela segurança pública.

XIII - Apelação provida."

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, decide a Egrégia Terceira Turma do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, por unanimidade, dar provimento à apelação, nos termos do relatório e voto que ficam fazendo parte integrante do presente julgado.

São Paulo, 14 de novembro de 2013.

CECÍLIA MARCONDES
Desembargadora Federal Relatora

Documento eletrônico assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001 de 24/08/2001, que instituiu a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil, por:

Signatário (a): CECILIA MARIA PIEDRA MARCONDES:10034

Nº de Série do Certificado: 161A1B5390313346

Data e Hora: 18/11/2013 16:00:34

APELAÇÃO CÍVEL Nº 0007033-40.2009.4.03.6100/SP

2009.61.00.007033-0/SP

RELATORA : Desembargadora Federal CECILIA MARCONDES
APELANTE : Ministério Público Federal
PROCURADOR : MARCIO SCHUSTERSCHITZ DA SILVA ARAUJO e
outro
APELADO : Uniao Federal
ADVOGADO : TERCIO ISSAMI TOKANO e outro
No. ORIG. : 00070334020094036100 7 Vr SAO PAULO/SP

VOTO

Cuida-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal contra a União com o objetivo de compeli-la a não exigir dos fabricantes de veículos automotores, ou de qualquer fornecedor ou consumidor deste bem, a instalação obrigatória de equipamento com a função de rastreamento/localização.

Em suas contrarrazões de recurso a União alegou que o pedido deduzido no apelo não guardava relação com o pedido apresentado na exordial, já que em nenhum momento o Representante do *Parquet* falara em obstar a instalação de equipamento antifurto nos veículos particulares.

Compulsando a petição inicial verifica-se que no item "d" do pedido (fls. 23) foi requerido "*a declaração de nulidade da Resolução 245, de 27 de julho de 2007 do CONTRAN e das Portarias 47, de 20 de agosto de 2007, e 102, de 30 de outubro de 2008, do DENATRAN*".

O artigo 1º da aludida resolução trata justamente da obrigatoriedade do sistema antifurto. É seu inteiro teor:

*"Art. 1º - Todos os veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no País ou importados a partir de 24 (vinte e quatro) meses da data da publicação desta Resolução **somente poderão ser comercializados quando equipados com dispositivo antifurto.**"*

§ 1º - *O equipamento antifurto deverá ser dotado de sistema que possibilite o bloqueio e rastreamento do veículo.*

§ 2º - *Serão vedados o registro e o licenciamento dos veículos dispostos no "caput" deste artigo, que não observarem o disposto nesta Resolução.*

§ 3º - *Os veículos de uso bélico não estarão sujeitos a obrigatoriedade disposta no "caput" deste artigo." - grifo e destaque inexistentes no original.*

Ao pleitear a nulidade da Resolução fica claro que o autor está a confrontar a instalação do sistema antifurto, mostrando-se inteiramente descabida e sem fundamentação a preliminar de inovação.

Ultrapassada a preliminar, avanço o mérito.

A Lei Complementar nº 121/2006, que criou um Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, estabeleceu no artigo 7º competir ao CONTRAN estabelecer os dispositivos antifurtos obrigatórios nos veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no País ou no exterior.

Cumprindo o *mister*, o CONTRAN editou a Resolução nº 245, de 27 de julho de 2007, estabelecendo:

"Art. 1º Todos os veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no País ou importados a partir de 24 (vinte e quatro) meses da data da publicação desta Resolução somente poderão ser comercializados quando equipamentos com dispositivo antifurto.

§ 1º - ***O equipamento antifurto deverá ser dotado de sistema que possibilite o bloqueio e rastreamento do veículo.***

(...)" - destaque meu

Em seguida, ainda sobre o tema, o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN editou a Portaria nº 47, de 20.08.2007, versando sobre as especificações, características e condições de funcionamento e operação do dispositivo antifurto e do sistema de rastreamento referidos na resolução acima mencionada (245/07). Em ato posterior, o DENATRAN editou a Portaria nº 102/2008 com o intuito de *"Harmonizar o entendimento dos requisitos fixados na Portaria 47/2007, na forma do Anexo desta Portaria"* (artigo 1º).

A primeira trouxe as seguintes definições e características:

"ANEXO

EQUIPAMENTO ANTIFURTO - SISTEMA DE RASTREAMENTO

1 - DEFINIÇÕES

1.1 - Equipamento antifurto

Denomina-se equipamento antifurto aquele que apresenta as funções de rastreamento e bloqueio de veículos.

1.2 - Sistema de rastreamento

Denomina-se sistema de rastreamento aquele que realiza a leitura de sua localização através constelação de satélites e detém canal comunicação para envio das informações de posicionamento a uma central de serviço de monitoramento.

1.3 - Bloqueio

Entende-se por bloqueio a característica de impedir o funcionamento do veículo.

2 - DO EQUIPAMENTO:

2.1 - Função:

O equipamento antifurto deverá obrigatoriamente executar as funções de bloqueio, calculo e armazenamento de posicionamento geográfico, com base em informações precisas recebidas de uma constelação de satélites. Deverá também ter integrado, módulo de comunicação que permita ao equipamento antifurto, quando o serviço de rastreamento estiver ativado, enviar informações a uma central de serviço de monitoramento e receber comandos da mesma."

A segunda, Portaria nº 102/2008, traz as seguintes características técnicas complementares:

"EQUIPAMENTO ANTIFURTO - SISTEMA DE RASTREAMENTO

1 - CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS COMPLEMENTARES À PORTARIA Nº 47/2007

1.1 - Equipamento antifurto

O equipamento antifurto deverá ter todas as suas funções testadas e funcionais independente da ativação de serviços de monitoramento / rastreamento. A não ativação deste serviço, não implica na desativação da funcionalidade e sim na colocação do módulo de comunicação em estado de espera pela eventual ativação do mesmo.

Os fabricantes de equipamento antifurto oferecerão opções possíveis para atender os requisitos de rastreamento e bloqueio de veículos, na hipótese de ocorrência de Evento, com objetivo de atender ao disposto na Lei Complementar nº 121 de 09 de fevereiro de 2006.

1.2 - Sistema de rastreamento

O sistema de rastreamento deverá obter as coordenadas de posição de veículos equipados com dispositivo antifurto através de sistemas de posicionamento por satélite.

O canal de comunicação para envio de informações de posicionamento poderá utilizar qualquer tecnologia de comunicação disponível no mercado desde que apresentem cobertura nacional e seja aprovada pela ANATEL.

1.3 - Bloqueio

A função bloqueio tem como principal característica impedir o funcionamento do veículo nos casos em que o dispositivo antifurto, interligado ao veículo através de sensores, ou outros meios, perceba alguma atividade não programada na estratégia de proteção ao bem.

A função bloqueio pode ser ativada/desativada localmente ou remotamente através de tele-comandos."

E também veicula o seguinte:

"2 - FUNÇÕES DO EQUIPAMENTO COMPLEMENTARES À PORTARIA Nº 47 DE 2007

2.1 - Função

Todas as funções do equipamento antifurto deverão estar sempre ativas mesmo que o serviço de rastreamento não tenha sido habilitado pelo usuário. Neste caso, o módulo de comunicação deverá estar em modo de espera (consumo de energia reduzido).

A inicialização do receptor de sinais de posicionamento assim como a manutenção da obtenção continua destes sinais, deve ser mantida e ter sempre armazenado no mínimo as últimas 200 posições.

Todos os eventos que componham a estratégia de segurança do equipamento antifurto também deverão se processadas e armazenadas.

No caso de ativação do serviço de monitoramento/rastreamento, todas as informações de posicionamento e eventos armazenados deverão ser transmitidas à central de serviços contratada com a seguinte frequência:

** Operação Normal - no mínimo uma vez a cada 24 horas e, se a ignição do veículo estiver desligada, por um período de pelo menos 7 dias;*

** Evento - no mínimo a cada 5 minutos.*

Será considerada como evento a violação da estratégia de proteção do veículo, definida pelo fabricante ou importador, com a utilização do equipamento antifurto, conforme apresentado no processo de homologação."

Aludidos atos normativos secundários impunham efetiva invasão ao direito à privacidade e à intimidade do cidadão proprietário de veículo automotor, porquanto permitiriam, a contragosto destes, que fossem rastreados e localizados aonde quer que estivessem, desde que em seus automóveis. E tudo isso a pretexto de proteger um bem disponível e menor, que é o direito patrimonial.

Pois bem, devido à avalanche de críticas, de manifestações contrárias ao procedimento e de decisões proferidas pelo Poder Judiciário, o Governo agiu e, por meio de seus órgãos administrativos descentralizados, editou a Portaria nº 253/09 DENATRAN, substituindo o anexo da Portaria nº

47/07 e fazendo as seguintes inovações:

"ANEXO

EQUIPAMENTO ANTIFURTO

1 - DEFINIÇÕES

1.1 - Equipamento Antifurto

1.1.1 Denomina-se equipamento antifurto aquele que apresenta as funções de bloqueio autônomo e bloqueio remoto de veículos.

Para veículos ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos e quadriciclos, o bloqueio pode ser opcionalmente substituído por dispositivo de alerta sonoro e visual autônomo e alerta sonoro e visual remoto (Alarme sonoro e Luzes de emergência).

1.1.2 A função de localização é opcional, podendo ser adquirida pelo proprietário do veículo.

1.2 - Sistema de localização

Denomina-se sistema de localização aquele que disponibiliza informações de posicionamento geográfico.

1.3 - Bloqueio

Entende-se por bloqueio a característica de impedir o funcionamento do veículo.

2 - DO EQUIPAMENTO

2.1 - Função

O equipamento antifurto deverá obrigatoriamente executar as funções de bloqueio autônomo (local), bloqueio remoto e deverá também ter integrado módulo de comunicação, que permita, posteriormente a contratação do serviço, ao equipamento antifurto receber comandos de bloqueio remoto ou alarmes sonoro e visual remoto (somente para ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos e quadriciclos). A tecnologia adotada pelo módulo de comunicação deve permitir o recebimento dos comandos em toda área de cobertura de telecomunicações nacional."

Sobre as funções de bloqueio, de alarme sonoro e de localização, assim constou:

"3 - DA FUNÇÃO DE BLOQUEIO, ALARME SONORO E VISUAL E LOCALIZAÇÃO

3.1 - Função de Bloqueio (autônomo e remoto)

A função de bloqueio deverá obrigatoriamente sair de fábrica funcional e sempre que acionada, proporcionar segurança adequada ao veículo.

O bloqueio deve ser autônomo, ativado localmente pelo usuário ou pelo próprio veículo através de dispositivos de sensoramento, e remoto que será ativado através do recebimento de comando de bloqueio por autorização expressa do proprietário do veículo.

A concretização do bloqueio do veículo só poderá ocorrer nas condições em que o mesmo não se encontre em movimento, eliminando desta forma a possibilidade de acidentes.

3.2 - Função Alarme Sonoro e Visual (autônomo e remoto)

A função alerta sonoro e visual deverá, obrigatoriamente, sair de fábrica funcional e, sempre que acionada, proporcionar segurança adequada ao veículo.

Para ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos e quadriciclos, essa função visa ativar o dispositivo de alerta sonoro e visual em caso de acesso indevido ao veículo.

A função alerta sonoro e visual pode ser ativada localmente através de sensores, ou por controle remoto, chave do veículo, dispositivos magnéticos, etc. A ativação local aciona o alerta autônomo.

Nos casos de telecomandos, visando à ativação do dispositivo de alerta sonoro e visual para ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos e quadriciclos, essa funcionalidade pode ocorrer com o veículo em movimento, independentemente do estado de ignição.

3.3 - Função de Localização (quando opcionalmente adquirida pelo proprietário do veículo)

Não será permitida a ativação da função de localização, por parte de provedores de serviços de monitoramento e localização, sem o prévio conhecimento e anuência por escrito do proprietário

do veículo.

O equipamento antifurto, uma vez habilitada a função de localização, deverá enviar informações precisas sobre seu posicionamento e sobre eventos relacionados à segurança do veículo à central de serviços."

Percebe-se que a grande inovação foi a retirada da função de **rastreamento** e a inserção do sistema de **localização**, este a ser ativado mediante conhecimento e anuência por escrito do proprietário do veículo.

Todavia, em sua essência *rastrear* e *localizar* indicam a mesma coisa, pois ambos referem-se à possibilidade de encontrar o veículo - e por corolário seu condutor - aonde quer que esteja. De acordo com o dicionário Aurélio, rastrear tem origem no vocábulo rastejar, que por sua vez indica o ato de "seguir o rastro ou a pista de", "investigar, inquirir, indagar, rastrear". Por sua vez, localizar importa determinar o local, "inteirar-se do paradeiro de".

Não restam dúvidas. Seja rastreando, seja localizando, o desiderato da norma é a localização do veículo automotor. E isso tudo para o fim de atender ao comando legal da LC nº 121/06 de prevenir e reprimir o furto e roubo de veículos e de cargas.

Em outras palavras, o Estado, reconhecendo a sua ineficiência no combate ao crime, quer instituir um mecanismo de controle da liberdade individual de seus cidadãos! Sob o manto da proteção patrimonial, subjugam-se direitos mais relevantes e mais caros à sociedade, como os direitos à privacidade e à intimidade.

Fere de morte, ao meu aviso, um dos pilares do Estado Democrático de Direito, a **dignidade da pessoa humana** (artigo 1º, III, CF). Sobre este assunto, oportuno transcrever a preciosa lição do jovem professor **Alexandre de Moraes**:

"A dignidade da pessoa humana é um valor espiritual e moral inerente a pessoa, que se manifesta singularmente na autodeterminação consciente e responsável da própria vida e que traz consigo a pretensão ao respeito por parte das demais pessoas, constituindo-se em um mínimo invulnerável que todo estatuto jurídico deve assegurar, de modo que apenas excepcionalmente possam ser feitas limitações ao exercício dos direitos fundamentais, mas sempre sem menosprezar a necessária estima que merecem todas as pessoas enquanto seres humanos.

O direito à vida privada, à intimidade, à honra, à imagem, entre outros, aparece como consequência imediata da consagração da dignidade da pessoa humana como fundamento da República Federativa do Brasil.

Esse fundamento afasta a idéia de predomínio das concepções transpessoalistas de Estado e Nação, em detrimento da liberdade individual." (Constituição do Brasil Interpretada, 2ª edição, Atlas, págs. 128/129).

Adotando-se a dignidade da pessoa humana como fundamento da República, colocou-se *"a pessoa humana como fim último de nossa sociedade e não como simples meio para alcançar certos objetivos, como, por exemplo, o econômico"* (Celso Ribeiro Bastos, Curso de Direito Constitucional, Celso Bastos Editora, 2002, pág. 249).

A lição supra coaduna-se perfeitamente com o caso aqui tratado, onde o direito econômico relacionado ao patrimônio está sendo colocado num patamar acima daquele inerente à privacidade do cidadão.

Não se quer aqui, que fique bem claro, afirmar que o direito à privacidade se reveste de caráter absoluto e não cede sob nenhuma perspectiva. Pelo contrário, uma vez que apesar de se tratar de um direito fundamental, a privacidade não goza do atributo da indisponibilidade. Mas, sabem-se, os direitos fundamentais só podem ser renunciados temporariamente e, ainda assim, desde que não afete a dignidade humana.

Ora, já vimos que a imposição de instalação de sistema de localização, rastreamento ou similar importa violação ao direito à privacidade, este como corolário da dignidade da pessoa humana. Com

isso, tem-se que eventual renúncia do direito à privacidade deveria partir de seu titular, no caso o proprietário do veículo automotor, e não por parte do Estado que não titulariza aludido direito.

Ou seja, cabe ao proprietário do veículo decidir se quer ou não instalar mecanismo de proteção patrimonial, ciente das vantagens e desvantagens de sua decisão. Não pode o Estado intrometer-se na esfera particular e decidir pelo proprietário.

A autodeterminação individual decorre do Estado Democrático de Direito. Por ela, garante-se ao indivíduo o direito de perseguir os fins e objetivos que entende melhores para sua vida, inclusive renunciando àqueles que entendem convenientes e que impedem ou embaraçam o seu projeto.

A proteção patrimonial deve ficar a cargo do dono. Compete a ele, e tão somente a ele, decidir como, quando e quais bens quer proteger. Descabe a pretensão estatal de impor a um bem disponível a forma como será efetuada a sua proteção pelo particular, tampouco arvorar o bem privado em instrumento de segurança pública.

Por fim, anoto que o fato de o localizador somente ser habilitado por expressa vontade do consumidor não retira o caráter de impositividade e de ingerência indevida do Estado sobre a vida do cidadão. Afinal, como bem pontuou o I. Representante do *Parquet*, o Estado pode exigir equipamentos ou acessórios obrigatórios em um veículo quando estes se referirem à saúde e à segurança corporal dos usuários do bem, mas, por ser um bem consumível disponível, não se pode impor aparelhamento cuja funcionalidade seja exatamente impedir a sua disposição.

Sob todos os aspectos acima mencionados, entendo que a adoção da medida excepcional de monitoramento indiscriminado de todos os cidadãos proprietários de veículos automotores configura-se medida exacerbada, viola o direito fundamental de privacidade e intimidade, além de afrontar sobremaneira o princípio da razoabilidade ao transpassar para o particular o ônus de zelar pela segurança pública.

Ante o exposto, **DOU PROVIMENTO** à apelação.

É como voto.

CECÍLIA MARCONDES
Desembargadora Federal Relatora

Documento eletrônico assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001 de 24/08/2001, que instituiu a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil, por:

Signatário (a): CECILIA MARIA PIEDRA MARCONDES:10034

Nº de Série do Certificado: 161A1B5390313346

Data e Hora: 18/11/2013 16:00:38

APELAÇÃO CÍVEL Nº 0007033-40.2009.4.03.6100/SP

2009.61.00.007033-0/SP

RELATORA : Desembargadora Federal CECILIA MARCONDES
APELANTE : Ministério Público Federal
PROCURADOR : MARCIO SCHUSTERSCHITZ DA SILVA ARAUJO e
outro
APELADO : União Federal
ADVOGADO : TERCIO ISSAMI TOKANO e outro
No. ORIG. : 00070334020094036100 7 Vr SAO PAULO/SP

RELATÓRIO

Trata-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal contra a União com o objetivo de compeli-la a não exigir dos fabricantes de veículos automotores, ou de qualquer fornecedor ou consumidor deste bem, a instalação obrigatória de equipamento com a função de rastreamento/localização.

Manifestação da União, com fulcro na Lei nº 8.429/92, a fls. 674/698.

Antecipação da tutela deferida a fls. 863/871v para determinar que não seja imposto aos fabricantes e fornecedores de veículos, ou consumidores desse bem, a instalação obrigatória de equipamento que inclua a função de rastreamento e/ou localização, ativo ou inativo, declarando incidentalmente a nulidade do artigo 1º, § 1º, última parte, da Resolução nº 245 do CONTRAN, e dos itens 1.1 e 2.1 do Anexo a Portaria nº 102/08.

Contra esta decisão foi interposto agravo de instrumento pela União (fls. 888/909).

Contestação da União a fls. 926/949.

Audiência pública realizada em 13.01.2010, conforme termo de fls. 1270/1274.

Alegações finais da União a fls. 1407/1412.

O MM. Juiz *a quo* julgou procedente o pedido, com supedâneo no artigo 269, II, do CPC, uma vez que a ré lançara mão de novos atos normativos para corrigir a concepção original do dispositivo, eliminando-se o rastreador e mantendo-se o localizador, o qual será habilitado mediante expressa vontade do consumidor (fls. 1414/1431v).

Embargos de declaração opostos a fls. 1446/1448 e acolhidos a fls. 1456/1458 para consignar que o pedido era procedente em parte.

Apelação do Ministério Público Federal a fls. 1461/1475 alegando, em síntese, que a União, no intuito de implementar o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão a Furto e Roubo de Veículos e Cargas, através do CONTRAN, editou a Portaria nº 245/07, que estabelece a obrigatoriedade no sentido de que todos os veículos novos comercializados no país devem, necessariamente, estar equipados com um dispositivo antifurto que permita o bloqueio e o rastreamento do veículo. Por meio das Portarias DENATRAN ns. 47/07 e 102/08 estabeleceu-se que o equipamento antifurto deveria ter todas as suas funções testadas e funcionais independente da ativação dos serviços de monitoramento/rastreamento. Sem prejuízo, por meio da Deliberação nº 82 o CONTRAN alterou a Resolução nº 245 para que fique a cargo do proprietário do veículo "*decidir sobre a aquisição de localização do veículo e posterior habilitação do equipamento junto aos prestadores de serviço e localização, definindo o tipo e abrangência do mesmo*". Conclui que o dispositivo antifurto, mesmo depois da alteração da Resolução nº 245, continua constituído de uma peça única formada pelo rastreador e pelo bloqueador. Argumenta que a disponibilização de equipamentos técnicos que capacitam novas ações do poder público colocam o problema do controle tecnológico do poder público sobre os cidadãos, uma vez que a privacidade do indivíduo diz respeito à habilidade de se recolher do conhecimento ou da interferência dos demais. Afirma que o veículo pessoal é um espaço privado e que o aparato que se pretende instalar vem a tutelar um bem disponível, o patrimônio, de forma que não há espaço para a sua obrigatoriedade. Também afirma que ainda que desligado, o aparato é uma imposição com uma funcionalidade não consentida associada a uma capacidade de informação não querida, configurando intromissão e perturbação no direito de o indivíduo estar só. Sustenta que a norma cria a condição de o poder público coletar informações particulares sem a existência de autorização constitucional para tanto, atribuindo ao consumidor, ainda, o ônus de zelar e de custear o aparato, já que, cuidando-se de aparato tecnológico, estará sujeito à falibilidade. Defende que o modelo proposto pelo CONTRAN e pelo DENATRAN acaba por estatizar e obrigar uma compra privada e privatiza ou transfere para o particular o serviço público estatal de segurança pública, criando, ainda, uma venda casada de produtos e um mercado cativo para um determinado setor econômico. Desvia a competência dos órgãos de trânsito, que seriam

convertidos em agências reguladoras de sistemas de localização por meio de telecomunicação e, também, em órgãos de segurança. Pleiteia a reforma da sentença para que seja determinada a "não obrigatoriedade da instalação do equipamento antifurto em veículos particulares".

Contrarrazões da União a fls. 1485/1492.

Processado o recurso, subiram os autos a esta E. Corte, sendo a mim distribuídos em maio de 2011.

Parecer do Ministério Público Federal a fls. 1510/1513 opinando pelo provimento do recurso.

A fls. 1515/1549 a Associação Brasileira de Defesa do Consumidor - PRO TESTE, pleiteia a sua inclusão na lide, nos moldes do artigo 50 do CPC, como terceira interessada, reiterando os pedidos formulados pelo Ministério Público Federal.

A fls. 1551 o autor requereu prioridade no julgamento do feito.

Dispensada a revisão nos termos regimentais.

É o relatório.

CECÍLIA MARCONDES
Desembargadora Federal Relatora

Documento eletrônico assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001 de 24/08/2001, que instituiu a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil, por:

Signatário (a): CECILIA MARIA PIEDRA MARCONDES:10034

Nº de Série do Certificado: 161A1B5390313346

Data e Hora: 18/11/2013 16:00:30
