



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

7ª Vara Cível Federal de São Paulo

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

Autos nº 0007033-40.2009.403.6100 (nº antiga: 2009.61.00.007033-0);

Autor: Ministério Público Federal

Ré: União Federal

## SENTENÇA

Trata-se de **ação civil pública cominatória**, com pedido de antecipação de tutela, ajuizada pelo Ministério Público Federal, contra a União Federal *onde se postula a **obrigação de não fazer da ré**, qual seja, em não determinar ou por qualquer forma impor 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, sob pena de execução específica ou de cominação de multa diária, nos termos do artigo 11 da LACP e do art. 84 do CDC. Pretende, por consequência, reconhecimento incidental 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.*

Autos nº 0007033-40.2009.403.6100



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

Em prol de seu direito, alega em síntese, que o Administrador Público na mira de concretizar as diretrizes da Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006 - que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão a Furto e Roubo de Veículos e Cargas – através do CONTRAN, lastreado nas supra normas administrativas, determinou a implantação compulsória de mecanismo de rastreamento na frota de veículos nacional e importada, acoplada a um dispositivo antifurto. Esclarece que as Portarias 47/07 e 102/08 determinam que *“o equipamento antifurto deverá ter todas as suas funções testadas e funcionais independente da ativação dos 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”*.

Interpreta, assim, o Ministério Público que a implantação compulsória e genérica do rastreador do veículo em todos os veículos da frota nacional, independentemente da vontade do consumidor, viola preceitos constitucionais. Pois implica efetiva lesão à privacidade do cidadão e ao seu direito de propriedade, bem como institucionaliza a venda casada de dois dispositivos de segurança (o mecanismo antifurto e o rastreador) num só produto, de sorte que a conduta da ré é antijurídica e lesiva. Explicita que a ofensa ao direito constitucional de privacidade está na possibilidade do rastreador revelar, via satélite, independente de autorização do proprietário, a rota realizada pelo veículo; ou no mínimo manter no banco de dados do sistema o posicionamento do veículo das últimas 200 localizações, ainda que o proprietário não habilite o equipamento junto aos prestadores de serviço de rastreamento.



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

Quanto à obrigatoriedade da instalação do equipamento, aduz que a Resolução em pauta retira do consumidor o seu poder de compra e escolha do equipamento, pois a venda é casada do dispositivo antifurto e do rastreador, apesar de sugerir o desligamento do último, isso não ocorre, pois a base de dados tem alimentação contínua. Por isso, advoga que o direito de propriedade é lesado na medida em que a instalação do equipamento representa acréscimo no custo dos veículos, em prejuízo ao patrimônio do consumidor.

Postula a antecipação de tutela preventiva consistente em antecipar a obrigação de não fazer da ré, *consistente em não determinar ou por qualquer forma exigir dos fabricantes de veículos ou de qualquer fornecedor ou consumidor desse bem a instalação obrigatória de equipamento que inclua a função de rastreamento e/ou localização, ativo ou inativo, sob pena de multa diária, nos termos da legislação processual.* Juntou documentos.

Este juízo determinou a intimação do representante judicial da ré para manifestação no prazo de 72 horas, postergando a apreciação do pedido de tutela antecipada.(fls 234)

O Ministério Público Federal juntou novos documentos a fls. 239/668.

Em manifestação de fls 674 e seguintes a ré alega preliminarmente que o Ministério Público Federal está se valendo da via processual inadequada, uma vez que o objetivo da presente demanda é a declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos que tornam obrigatória a instalação do equipamento citado. Argumenta ainda, a impossibilidade de concessão de antecipação de tutela contra



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

o Poder Público, nos termos do preceito de reexame necessário; releva sua interdição, por se cuidar de medida de caráter satisfativo, vedada pela Lei 9.494/97. No mérito, pugnou pelo indeferimento da tutela antecipada postulada, bem como pela improcedência da presente demanda. Sustenta que a tecnologia em apreço é consequência direta da Lei Complementar nº 121, de sorte que cabe ao CONTRAN estipular tecnicamente o que é equipamento obrigatório aos veículos como o fez na forma da Resolução 245/07.

Por sua vez, argumenta que por medidas de ordem técnica a Portaria nº 102/08 exige que o dispositivo antifurto seja “*equipamento único dotado das funcionalidade de bloqueio e rastreamento*” (item 2.2) para evitar o seu rompimento, na opinião das operadoras de telecomunicações – abonado pelas autoridades para evitar concorrência desleal. Delineia argumentos de que o dispositivo não é ultra-invasivo, pois o rastreador só funciona quando ligado por expressa vontade do consumidor às empresas de telecomunicações, pois só a partir daí há a troca de senhas para habilitar o rastreamento, concedida pelo DENATRAN.

Pondera, ainda, que só através da implantação do rastreador em toda a frota de veículos, atender-se-á a política nacional de segurança pública, de sorte que o direito individual deve ceder nessa dinâmica de relação. Advoga, assim, que a tecnologia em comento é condizente e razoável ao direito de privacidade dos consumidores.

A concessão da antecipação de tutela foi deferida às fls. 863/871.

O *Parquet* instaurou Peças Administrativas justamente para observar o cumprimento da decisão liminar – frise-se,



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

confirmada pelo E. TRF da 3ª Região (fls. 924), diante do indeferimento de efeito suspensivo do Agravo interposto pela ré. Entretanto, argumenta o MPF que não houve cumprimento da decisão liminar, pois a ré editou através do DENATRAN nova Portaria nº 253/2009 e Deliberação nº 82/09 CONTRAN, para o fim de alterar o termo rastreador para localizador, e determinar às montadoras de veículo a instalação de um único aparelho que acopla duas funções, o equipamento antifurto e o rastreador. Inconformado com a situação o Ministério Público Federal requereu o reconhecimento de nova apreciação de nulidade da Portaria nº 253/2009 do DENATRAN e da Deliberação nº 82/09 do CONTRAN. Juntou as Peças Informativas em questão, documentos a fls. 961 e seguintes.

Manifestou-se ainda, quanto à contestação da ré.

Esse Juízo atendeu aos pleitos do MPF e determinou a instalação separada do dispositivo antifurto e do localizador (fls. 1.101/1.108). Determinou-se, ainda, que a instalação do localizador só poderá ocorrer mediante requerimento expresso do consumidor. Esse Juízo expediu ofício às montadoras para ciência da decisão.

A União Federal recorreu dessa decisão através Agravo de Instrumento, contudo o juízo *ad quem* indeferiu efeito ativo ao recurso (fls. 1.257/1.267).

Em sede de instrução probatória foi designada audiência pública para os esclarecimentos técnicos sobre o assunto, a teor do art. 9º, § 1º, da Lei 9.868/99 aplicada por analogia por se cuidar de ação coletiva, na tentativa de futura composição da lide.



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

A Audiência Pública realizou-se aos 13.01.2010 e houve a participação das partes e de representantes do DENATRAN, ANATEL, o SERPRO (Serviço de Processamento de Dados), ANFAVEA, ABRACICLO, IPT, SINDIPEÇAS e de diversas montadoras. Houve apresentação de projeções explicativas sobre o Sistema Integrado de Monitoramento e Registro Automático de Veículos pelo representante do DENATRAN, oportunidade em que esclareceu que a Portaria n. 253 do DENATRAN busca dar cumprimento à antecipação de tutela e equacionar as demais normas administrativas sobre o assunto. Argumentou que houve participação da indústria para tal cumprimento.

Sucessivamente o representante do IPT usou da palavra e efetuara algumas considerações sobre a tecnologia do dispositivo antifurto e do localizador, bem como esclareceu que só atuara no feito após a concessão da antecipação de tutela dessa ação. Posteriormente o representante da ANATEL efetuara suas considerações. O representante da ANFAVEA foi instado a prestar alguns esclarecimentos, bem como da Volkswagen e da ABRACICLO e do SERPRO.

As montadoras de motocicletas (Honda e Yamaha) também prestaram esclarecimentos.

Não houve acordo entre as partes, de forma que o Ministério Público postulou o prosseguimento do feito a fls. 1.504.

Por sua vez, a União Federal ofereceu memoriais finais a fls. 1.407/1.412. Argumenta que a Resolução n. 329 e a Portaria n. 253 cumpriram a antecipação de tutela para o fim de



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

impedir o rastreamento do veículo. Requereu, assim, o reconhecimento da perda superveniente de interesse da demanda.

**É em síntese o relatório.**

As preliminares argüidas pelas partes não prosperam.

Da leitura da inicial nota-se que o pleito em análise refere-se a ação civil pública cominatória consistente em obrigação de não fazer, qual seja, *em não determinar ou por qualquer forma exigir dos fabricantes de veículos ou de qualquer fornecedor ou consumidor desse bem a instalação obrigatória de equipamento que inclua a função de rastreamento e/ou localização, ativo ou inativo, sob pena de multa diária, nos termos da legislação processual.*

Deriva daí, apenas por conseqüência, o pedido de reconhecimento 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, e na parte que contrarie o pedido cominatório supra.

Consigne-se *ab initio* que é o secular o brocardo romano *narra mihi factum, narrabo tibi ius*; e no vernáculo: conta-me o fato, contar-te-ei o direito. Deriva daí, que cabe ao juiz interpretar o pedido em sintonia com a respectiva causa de pedir fática e jurídica. E, da extração da inicial, conclui-se evidentemente tratar-se de uma ação civil pública cominatória, tal como relatada.

Logo, não faz às vezes da ação direta de inconstitucionalidade. Registre-se, por oportuno, que o reconhecimento incidental de inconstitucionalidade de ato normativo sempre fora cabível em sede de ação coletiva, situação expressamente



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

elencada no Projeto de Lei n. 5.139/09 (art. 2º, § 2º) que trata do futuro do Código de Processo Civil Coletivo.

Essa interpretação sistemática é ainda condizente aos princípios constitucionais, em especial do direito de ação, tido como fundamental, expresso no art. 5º, XXXV, da Constituição da República, em sintonia com a atribuição institucional do Ministério Público de defesa da ordem jurídica e dos interesses sociais e individuais indisponíveis – ora amparados pela inicial.

E nesse sentido, o STF tem reconhecido a legitimidade de utilização da ação civil pública como instrumento de fiscalização de constitucionalidade pela via difusa de quaisquer leis ou atos de constitucionalidade do Poder Público. Para tanto, entendeu a Corte que nestes casos a controvérsia constitucional não pode ser objeto único da demanda, sendo apenas questão prejudicial indispensável a resolução do litígio principal. (vide Reclamações nº 600 e 1733).

Assim, segue a interpretação da inicial, cujo pleito de inconstitucionalidade das normas impugnadas é apenas objeto de prejudicialidade do pedido, tanto porque se revogadas por normativa diversa, o pedido principal cominatório permanece.

Afasto, pois, as preliminares.

Passo ao **exame de mérito**.

#### **DO RASTREADOR**

Inicialmente a ré determinara, por intermédio da Resolução 245/CONTRAN e das Portarias 47 e 102 do DENATRAN, a instalação compulsória em toda nova frota nacional de veículos novos de dispositivo antifurto e do rastreador.





PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

A base legal citada pela ré para albergar os dispositivos normativos supra foi a Lei Complementar n. 121/06:

**Art. 7º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN estabelecerá:**

**I - os dispositivos antifurto obrigatórios nos veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no País ou no exterior;**

Contudo, a ré não determinou apenas a criação de um dispositivo antifurto, mas também um rastreador, apto a armazenar ao menos as 200 (duzentas) últimas posições do veículo, independentemente do consentimento do proprietário do veículo. Vale, assim, destacar o Anexo da Portaria n. 47/07 do DENATRAN, então vigente:

**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, cálculo 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.

(...)



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

### **3 – DA FUNÇÃO DE BLOQUEIO E RASTREAMENTO**

#### **3.1 – Função de bloquio**

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

O bloqueio pode ser autônomo, ativado localmente pelo usuário ou pelo próprio veículo através de dispositivos de sensoriamento ou remoto, através de comandos recebidos de uma central de serviços de monitoramento, nos casos em que a função de rastreamento tenha sido ativada pelo proprietário do veículo.

O 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 do Rastreamento**

**A função de rastreamento deverá sair obrigatoriamente de fábrica integrada ao equipamento antifurto.**

(...)

Por sua vez, **o Anexo a Portaria nº 102/08**

**estabelecia:**

#### **1.1 – Equipamento antifurto**

***O equipamento antifurto deverá ter todas as suas funções testadas e funcionais independentemente da ativação 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.***

#### **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 contínuas 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 ser processadas e armazenadas."***



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

Justamente em razão de tais normas administrativas, decidi em sede de antecipação de tutela que houve conspurcação ao direito de privacidade dos consumidores, *in verbis*:

**Para averiguar se o pedido de antecipação de tutela em apreço comporta deferimento, é imperativo averiguar se o dispositivo tecnológico (que concretiza num só aparelho um mecanismo antifurto/bloqueador e um rastreador) que trata a Resolução nº 245 do CONTRAN<sup>1</sup>, ainda que não habilitado o rastreador pelo proprietário do**

---

<sup>1</sup> 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.

Art. 2º - O órgão máximo executivo de trânsito da União definirá, no prazo de noventa dias, as especificações do dispositivo antifurto e do sistema de rastreamento de que trata o artigo 1º desta Resolução.

Art. 3º - O equipamento antifurto e o sistema de rastreamento deverão ser, previamente, homologados pela ANATEL, órgão responsável pela regulamentação do espectro de transmissão de dados, e pelo DENATRAN.

Art. 4º - Caberá ao proprietário do veículo decidir sobre a habilitação do equipamento junto aos prestadores de serviço de rastreamento e localização, definindo o tipo e a abrangência do mesmo.

Art. 5º - As informações sigilosas obtidas através do rastreamento do veículo deverão ser preservadas nos termos da Constituição Federal e das leis que regulamentam a matéria e serão disponibilizadas para o órgão gestor do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, criado pela Lei Complementar nº 121 de 09 de fevereiro de 2006.

Art. 6º O descumprimento do disposto nesta Resolução sujeitará o infrator à aplicação das sanções previstas nos Arts. 230, inciso IX e 237 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 7º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação

Autos nº 0007033-40.2009.403.6100



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

**veículo, é suscetível de armazenar dados de localização do veículo, ou de suas últimas localizações ?**

*Diante das provas coligidas aos autos, sobretudo na documentação de fls. 71/175 constata-se que sim, que o mecanismo tecnológico em apreço é dotado de tecnologia que permite sua funcionalidade ainda que não habilitado pelo consumidor/proprietários do veículo.*

*Nesse sentido, são as respostas das montadoras à indagação do Ministério Público Federal, consoante se infere da conclusão das companhias montadoras de veículos, FORD, VOLKSWAGEN, PEUGEOT CITROEN DO BRASIL, RENAULT, GENERAL MOTORS, bem como da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, quanto ao possível rastreamento do veículo, ainda que não habilitado o rastreador a pedido do consumidor/proprietário.*

***Em voz uníssona, as montadoras respondem que a teor dos item 1.1 e 2.1 do Anexo a Portaria nº 102/08 o rastreamento é possível, ainda que não habitado pelo usuário. Eis a redação de tais itens:***

***“1.1 – Equipamento antifurto***

*O equipamento antifurto deverá ter todas as suas funções testadas e funcionais independentemente da ativação 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.*

***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).*



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*A inicialização do receptor de sinais de posicionamento assim como a manutenção da obtenção contínuas 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 ser processadas e armazenadas."*

Daí a resposta das montadoras, onde destaco o trecho final de resposta `a indagação do Ministério Público da montadora Volkswagen, de notório conhecimento e tradição no ramo de veículos nacionais: ***Assim, tendo em vista o disposto na Resolução e Portarias acima citadas, a partir da instalação do equipamento rastreador, os veículos serão, teoricamente, passíveis de localização, ainda que o consumidor não contrate o serviço junto aos prestadores de serviços de rastreamento.*** (fls. 71/73)

Por sua vez, a própria contestação da ré aponta que o mecanismo tecnológico em tela alberga as últimas 200 localizações do veículo ainda que desligado o rastreador. Contudo, pondera a ré que o DENATRAN não tem condições de acessar tais dados, pois requer interligação com os demais sujeitos integrantes do sistema, qual seja, as empresas de telecomunicações. Entretanto, tal conclusão não encontra eco nas provas até então coligidas, de sorte que a ré não comprova fato impeditivo do direito do autor, ex vi o disposto no art. 333, II, do Código de Processo Civil.

***A rigor, o sistema tecnológico em apreço de fato alberga as últimas 200 localizações do veículo, ainda que desligado o rastreador, até mesmo se tais informações estejam criptografadas ou sujeitas a senha para futura localização, o banco de dados existe de fato (embora***



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

latente), não obstante vontade contrária do consumidor/proprietário. Tal situação conspurca contra o direito fundamental da intimidade e da privacidade, contemplado no art. 5º, X, da Constituição da República: **são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;**

*Deveras, a conspurcação da privacidade é notória se o consumidor/proprietário do veículo não aquiescer na habilitação do veículo, e, ainda assim, a sistemática tecnológica tem condições de captar um banco de dados das suas últimas localizações. Tal atitude deturpa o senso de liberdade e induz um sentimento de caputis diminutio à dignidade da pessoa humana, porquanto devastada o sentimento de intimidade. Enfim, firma uma inferioridade do cidadão, perante a máquina estatal que num clique tecnológico passa a supervisionar o cidadão comum, tal como na ficção científica delineada por George Orwell no livro 1984, que sintetiza a idéia de Big Brother<sup>2</sup> do aparato*

---

<sup>2</sup>Termo original usado pelo autor para descrever que as autoridades estão observando os cidadãos. O livro é inspirado na opressão dos regimes totalitários das décadas de 30 e 40, o livro não se resume a apenas criticar o stalinismo e o nazismo, mas toda a nivelação da sociedade, a redução do indivíduo em peça para servir ao estado ou ao mercado através do controle total, incluindo o pensamento e a redução do idioma. Winstom Smith representa o cidadão-comum vigiado pelas teletelas e pelas diretrizes do Partido. Orwell escolhera este nome na soma da 'homenagem' ao primeiro-ministro Winston Churchill com o uso do sobrenome mais comum na Inglaterra. A obra-prima foi escrita no ano de 1948 e seu título invertido para 1984 por pressão dos editores. A intenção de Orwell era descrever um futuro baseado nos absurdos do presente – consoante retrata o sítio na rede mundial de computadores, [www.duplinepensar.net](http://www.duplinepensar.net)



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

estatal para controlar o indivíduo, através da implacável tecnologia de vigilância.

Nesse contexto de imperatividade do rastreador como equipamento obrigatório, baseado nas normas administrativas apontadas e do desiderato tecnológico em foco, tenho visível o prejuízo ao direito da privacidade. Sobre o tema esse julgador escreveu artigo intitulado *Direito à Privacidade e a Comunicação Eletrônica*, publicado na Revista da Associação dos Juizes Federais nº 75, janeiro de 2004, onde aponto suas linhas básicas:

*A noção do direito à intimidade é inata ao homem, tida pela maioria dos juristas como um direito natural, o qual advém da própria natureza do homem, independentemente de declaração positiva de tal direito em norma escrita. Deveras, todo indivíduo prima desde os tempos mais remotos pela paz de espírito, pelo direito ao recanto, pelo direito de ser deixado em paz, diante as ingerências alheias de terceiros ou do próprio Estado. Tais prerrogativas são inerentes e essenciais ao ser humano, pois representam ao indivíduo os limites e o equilíbrio da vida em sociedade, cuja dinâmica requer um mínimo de respeito e tolerância ao ser, sob pena de se aniquilar à parte (indivíduo) pelo todo (a sociedade) e comprometer a própria legitimidade dessa, pois como é sabido, não só o indivíduo tem obrigações perante a sociedade, mas esta também possui obrigações perante o cidadão, entre elas, o respeito dos limites de seu agir (...)*

*A informática revolucionou, pois, os meios de comunicação, através da transmissão por frequência eletromagnética, via satélite. Suas repercussões são intensas em todos os campos do ser, inclusive no direito e na economia. Trouxe novos paradigmas aos meios de produção, redimensionou as técnicas de marketing e o próprio agir governamental, conquanto a informação é tida como sinônimo de poder. Os consectários legais dessa massificação são fenômenos preocupantes ao direito, especialmente quanto à banalização da coleta e do tratamento dispensado aos dados pessoais, seara que maltrata o direito à privacidade.*



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*O desafio que se põe é regularizar toda sorte de comunicação ilegítima de dados pessoais, tanto em nível particular como governamental, em prol do respeito à vida privada. É comum o intercâmbio de informações pessoais entre comerciantes, a venda de banco de dados de toda ordem, pois como é sabido, do nascimento à morte, os dados das pessoas são inseridos em arquivos informatizados de registro civil, médico, governamental e comercial, e, através de acurados programas de software, logra-se fazer triagem de tais dados, agrupando-os, classificando-os e analisando-os, deles inferindo todo tipo de conclusões possíveis a nortear decisões e escolhas nem sempre transparentes ou moralmente dignas, conforme preleciona Luis Martins Castro em simpósio no STJ sobre o tema.*

*Assim, é crescente a preocupação nos Estados de tradição democrática acerca da conscientização quanto à necessidade de se fixarem regras lúcidas para limitar o potencial nefasto dessa sorte de invasão e controle da vida dos cidadãos, em homenagem ao próprio direito à privacidade. De lege ferenda e da decantação jurisprudencial dos contornos essenciais do direito à privacidade oxalá tais limites serão delineados.*

## **2. As características do direito à privacidade.**

*Para grande parcela da doutrina, há sinonímia entre o direito à intimidade e o direito à privacidade, pois ambos exprimem o mesmo significado, qual seja, representa a prerrogativa que o indivíduo tem perante todos os demais, inclusive o Estado, de ser mantido em paz no seu recanto. **Representa, pois, o mecanismo de defesa da personalidade humana contra ingerências ou injunções alheias ilegítimas.***

*Justamente quanto aos limites de relativização do direito à privacidade, o Douto Procurador da República Márcio Schusterschitza Araújo destaca sua preocupação ao aparato tecnológico em apreço na inicial, o qual peço venia para trascrevê-lo (grifei):*





PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*O art. 5º da Constituição Federal, inciso X, determina a inviolabilidade da intimidade e da vida privada da pessoa. Esse direito constitucional dá a seu titular a garantia de uma esfera de isolamento<sup>3</sup>, uma esfera de controle das informações disponíveis sobre a própria pessoa e, ainda, uma esfera autônoma de tomada de decisões particulares ou especialmente privadas.*

*Temos, através desta inicial, que a exigência de equipamento obrigatório de monitoramento fere a privacidade da pessoa em três esferas que a Constituição protege.*

*A primeira delas, o espaço de isolamento, deve ser assim percebida. Normalmente se tem que são a casa e os papéis particulares o espaço privado por excelência da pessoa humana ou de separação da atenção pública. Nessa linha, a rigor, os espaços públicos, como as ruas, permitiriam a observação, fotografia e a gravação com relação a todos aqueles que nele se encontram.*

*Não obstante, ainda no espaço público, a pessoa tem uma expectativa de privacidade que é determinada pela intensidade da observação ou atenção. Na hipótese desses autos, ainda que o veículo se valha naturalmente das vias públicas, essa utilização vem necessariamente associada a idéia de trânsito, ou seja, de contato transitório e pontual.*

*Em contradição a essa idéia, o sistema de monitoramento imposto pelas autoridades de trânsito importa, potencialmente, na constante atenção sobre os caminhos, traçados e posição dos veículos. Essa constância importa e intrusão e na quebra das expectativas de privacidade do motorista e do proprietário do veículo.*

*Um segundo aspecto da privacidade é o de restrição informacional, ou seja, a capacidade de controle da pessoa sobre a informação acerca dela própria (“the ability of people to control information about themselves”). Ou seja, tem-se aqui, “certa esfera de atividade cujo acesso ele (indivíduo) tem a liberdade de recusar aos outros”.*

---

<sup>3</sup> Ou seja, um espaço da tranquilidade, uma zona de confidencialidade particularmente protegida.



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*Esse aspecto é diretamente infringido pelos atos administrativos aos quais aqui se opõe. O sistema de rastreamento e monitoramento é um sistema precisamente de colheita de informações sobre a pessoa, de identificação de sua localização geográfica e de captação potencial de seu âmbito de locomoção e destino.*

*O terceiro elemento da privacidade é a capacidade da pessoa tomar as decisões sobre as circunstâncias que afetam precisamente a ela. Tem-se aqui o direito de não interferência em questões privadas.*

*Quanto a esse elemento, os atos das autoridades de trânsito têm precisamente a aptidão de desconsiderar o proprietário como pessoa capaz de tomar decisões.*

*De fato, se as tecnologias de monitoramento existem e se são elas disponíveis e adequadas para a prevenção de crimes, recuperação de objetos furtados ou roubados e identificação dos criminosos, o uso dessas tecnologias, inclusive na medida em que afetam a capacidade de isolamento da pessoa, não deveria caber a outra instância senão ao próprio proprietário do veículo.*

*Tem-se aqui nesse terceiro elemento, inclusive, a atenção a um aspecto que diz respeito a todos os três pontos do direito à privacidade, qual seja, a decisão de monitoramento é possível, mas cabe estritamente a pessoa, como decisão individual e não como submissão a uma determinação autoritária de inclusão em todos os veículos saídos de fábrica.*

*Pode-se assim concluir que a resolução e as portarias têm o preciso condão de criar o governo intrusivo, em desrespeito direto à proteção constitucional da vida e da autonomia privada.*

*Esse desrespeito tem uma série de outras lesões, ademais da privacidade considerada como importante em si. De início, a intrusão cria a tendência de resfriamento dos comportamentos lícitos (“chilling innocent behavior”). Ou seja, a pessoa se inibe de ir a tal ou qual lugar pelo receio da identificação de sua localização geográfica.*



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*Há ainda o abafamento da dignidade da pessoa que é considerada como item de observação e acompanhamento e não como ser humano. A autonomia se faz substituir pelo automatismo. Há a frustração da capacidade do sujeito tomar decisões, na medida em que surge a imposição de como e em quais condições ele deve proteger seu próprio patrimônio e como e em quais condições deve se fazer visível.*

*Por fim, um ponto adicional deve ser incluído na discussão. A tecnologia posta como obrigatória, embora dirigida a uma funcionalidade de segurança pública, traz um potencial de uso secundário<sup>4</sup>, não hoje previsto, mas que deve ser temido.*

*A resolução e as portarias trazem em si potencialmente a capacidade de se saber sobre a localização e o destino de todos os veículos produzidos a partir de agora, com forte indução para o mau uso, quer pelas próprias autoridades governamentais, quer pelos atores privados que prestam serviço ou que tenham a capacidade de invadi-lo. Esse potencial de usos secundários importa em mais um motivo para que a decisão sobre o uso de sistemas de monitoramento não escape da própria pessoa proprietária do veículo.*

(...)

#### **XI – Conclusão e Alerta**

*A obrigatoriedade do rastreador importa em um mercado cativo em favor de um setor econômico, através de uma venda casada, consistente em um veículo, que o consumidor quer, e um equipamento, que pode não querer, mas que é invasivo e ofensivo a sua privacidade e cuja finalidade seja mapeá-lo no uso de seu veículo. Esse equipamento é posto dentro de um sistema que dá ao poder público uma prerrogativa que não tem que é a de desenvolver bancos de dados sobre usuários de veículos e seus deslocamentos, tornando assim o rastreamento da população função governamental delegável. Esse sistema é desproporcional por*

---

<sup>4</sup> Uso secundário deve ser entendido como uso diverso daquela para o qual a informação foi colhida.



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*incluir todo o universo de veículos, sem distinção. É imoral por dar ao poder público uma faculdade que distorce a relação entre Estado e sociedade, dando à Administração instrumentos impróprios em um Estado democrático (perda do controle dos meios). É, ainda, um desvio de finalidade, impondo ao particular ônus de segurança pública e distorcendo os temas da presença do estado em face da criminalidade – inclusive sem medir ou ter medida de como a criminalidade reagirá a tanto.*

*Ademais disso importa ter o objeto da presente ação em perspectiva e num contexto mais amplo. E assim se pode fazer pela seguinte pergunta: o que virá em seguida? A resposta a esta pergunta, por certo, depende do juízo do Poder Judiciário nesses autos. Ao menos, assim o temos. Mas pode se ver que o rastreamento como precedente abrirá a porta para se rastrear mais coisas e com mais propósitos. No contexto de trânsito, ou não. Abrirá também precedente para a Administração reguladora usar (e impor) mais e mais o subsídio cruzado. Tudo que se quer útil será obrigatório, restando, talvez, a faculdade de usar ou não usar. Por fim, restaria aberto o precedente para o poder público desistir de suas instituições de segurança pública e transformar o particular em seu maior instrumento de combate à criminalidade.*

*Posto isto, uma premissa lógica-jurídica já define a querela sob o ponto de vista pragmático para reformulação tecnológica do aparelho em sintonia com os direitos constitucionais. Ora, se a própria Resolução nº 245<sup>5</sup> do requer o prévio consentimento do proprietário/consumidor do veículo para habilitar o rastreador, resta ilógica a necessidade de se acoplar num só mecanismo o dispositivo antifurto/bloqueador e o rastreador, além de antieconômico – tanto porque é dogma da*

---

<sup>5</sup>Art. 4º - Caberá ao proprietário do veículo decidir sobre a habilitação do equipamento junto aos prestadores de serviço de rastreamento e localização, definindo o tipo e a abrangência do mesmo.



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*economia a livre oferta para melhores preços, ao contrário do que sustenta a ré.*

***Assim, a fixação do rastreador deverá ser separada do dispositivo antifurto, tal como assevera o representante do Ministério Público, justamente para preservar a lógica do sistema que ampara a vontade do consumidor/proprietário do veículo para decidir sobre sua aquisição, bem como os valores constitucionais da privacidade e do livre arbítrio, dogmas da liberdade e do próprio Estado de Direito erigido pela Constituição da República de 1988 - situação que já fixa o periculum in mora.***

Ante o exposto, **antecipo os efeitos da tutela**, forte no art. 273 c.c. 461 do CPC, para determinar ***obrigação de não fazer à ré***, qual seja, em não determinar ou por qualquer forma impor 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, e, por conseqüência, antecipo o reconhecimento incidental de nulidade do art. 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 do DENATRAN, contrárias a presente decisão.

***Nesse contexto, a implantação do aparato antifurto - o bloqueador - deverá ser realizada separadamente do rastreador, através dos necessários ajustes técnicos.*** Ressalvo, pois, a teor do decisum a utilização facultativa do rastreador, através de requerimento expresso do consumidor/usuário do veículo a quem de direito.



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

A antecipação de tutela supra fora mantida pelo TRF da 3ª Região ao indeferir, em análise monocrática, o efeito suspensivo do agravo interposto pela ré.

Assim, a ré editou, através do CONTRAN, a Resolução n. 330/09 que revogou a Resolução n. 245/07, bem como editou a Portaria n. 253/09 que alterou a Portaria n. 102/08 – de forma que inovou o sistema. Vejamos.

**Do Dispositivo Antifurto em face da nova Portaria nº 253:**

Como se sabe, a atribuição da ré é de caráter normativo e regulamentar, pois não especifica de forma obrigatória a tecnologia a ser usada pelos fabricantes de veículo, seu desenvolvimento tecnológico ou sua concepção, prerrogativas próprias das montadoras e fabricantes de veículo. Apenas define as características mínimas obrigatórias para garantir a interoperabilidade dos equipamentos dos diversos fabricantes, dentro do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Cargas.

Diante da instrução probatória delineada através de audiência pública, não obstante a manifestação do Ministério Público de fls. 955/960 e a decisão de fls.1.101/1.108, não me convenço de que o dispositivo antifurto, tal atualmente delineado em sede normativa pela ré pelas novas normas administrativas aos fabricantes e montadoras de veículo, conspurca o direito de privacidade do cidadão.

Em face de sua nova configuração, não vislumbro inconstitucionalidade nas aludidas normas administrativas, eis que em sintonia com os atributos de segurança, eficiência e razoabilidade,



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

próprios de um Sistema Nacional de Repressão ao Furto e Roubo de Veículos.

Explico. O teor da Portaria n. 253/09 do DENATRAN revogou e ao mesmo tempo inovou as determinações administrativas anteriores **para o fim de impossibilitar qualquer espécie de armazenamento de informações, o que por sua vez, denota na impossibilidade de se firmar o rastreamento ao veículo.**

O representante do DENATRAN Sr. Antonio Calmon explicita essa modificação de modo inteligível na audiência pública, de forma que penso vênia para transcrevê-la (fls. 1.319/1.348):

" (...) A portaria 253, esse é um esclarecimento que nós gostaríamos de fazer à Justiça Federal, é... na realidade, o objetivo nosso, na Portaria 253, foi adequar a Resolução 245 e Portaria 47 e 102, de forma a atender a uma determinação da Justiça Federal. **As principais alterações determinadas foram: a eliminação da obrigatoriedade da funcionalidade do rastreamento; a eliminação do armazenamento das últimas duzentas posições percorridas pelo veículo; e, eliminar a possibilidade de localização do veículo, caso não exista a formal contratação deste serviço por parte do proprietário do veículo. (Pode passar). As alterações foram feitas pelo Denatran, não só feita pelo Denatran, mas feita por muitos técnicos da indústria, que participaram da elaboração dessa portaria, para que o pleno atendimento das solicitações da Justiça pudessem ser atendidas, e como vocês podem ver a funcionalidade do rastreamento não é mais obrigatória no equipamento antifurto. O item 1.1, que descreve o equipamento,**



PODER JUDICIÁRIO

**JUSTIÇA FEDERAL**

*descreve o que denomina-se equipamento antifurto aquele que apresenta as funções de bloqueio autônomo e bloqueio remoto nos veículos. No 1.1.2, a função de localização é opcional, podendo ser adquirida pelo proprietário do veículo. Podendo ser adquirida pelo proprietário do veículo. (Pode passar). A substituição do termo rastreamento pelo termo localização, eu entendo que criou até um desconforto para algumas pessoas, a troca do termo, mas a troca do termo, ela tecnicamente está correta, e ela foi elaborada exatamente por essa mudança técnica. O rastreamento, na verdade, para que todo mundo entenda, é quando você coleta uma série de posições de um veículo e consegue depois pegar essas posições e colocar em cima de um mapa ou de uma ferramenta de geoposicionamento, de georeferenciamento, e aí sim traçar o caminho que foi percorrido pelo veículo, isso é um rastreamento. No momento que nós tiramos as duzentas posições, seria o histórico percorrido pelo veículo, essa capacidade deixou de existir, eu não tenho mais condição hoje... pelo menos o Estado não obriga que nenhuma montadora mais tenha, hoje, nenhum registro histórico do veículo armazenado com ela. Quer dizer, a possibilidade do rastreamento, ela deixou de existir.(grifei)*

Anota o engenheiro que a localização do dispositivo é efetivada por um sistema de *software*, cuja implementação só efetivada após a contratação do serviço por consentimento expresso do consumidor, de forma que não vislumbro por essa ótica venda casada.

Quanto à opção do localizador por expresso consentimento do consumidor, observa o representante do DENATRAN





PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

que a tecnologia assegura segurança de chaves criptografadas, criadas após a concessão da antecipação de tutela justamente em face da Comissão (Operação Assistida) que reestudou o projeto do localizador:

*"(...)O Denatran através dessa Portaria retirou a obrigatoriedade de utilização de dispositivo que possibilite a localização do veículo. Esse dispositivo não é mais obrigatório, "tá"? O dispositivo que permite a localização do veículo. Então, seguem itens dessa Portaria que evidenciam esse fato, "tá"? Aqui eu vou ter a 1.1, o antifurto é somente bloqueio autônomo e bloqueio remoto. A função de localização é opcional. O sistema de localização, denomina-se sistema de localização aquele que disponibiliza informações de posicionamento geográfico. (Pode passar.) Aqui vem exatamente como o módulo geral ele é: módulo de recepção de satélite, módulo de comunicação bidirecional, um módulo de bateria auxiliar e um módulo de gerenciamento e bloqueio. Vale lembrar que esse módulo, o Denatran, o Estado não têm condição de dizer se aquilo é físico, se aquilo é lógico, se aquilo "tá" dentro de um componente, se aquilo está dentro de "n" componentes. Cada montadora tem a prerrogativa de fazer o seu projeto e se eu pedir a cinco engenheiros pra fazer um projeto com essa especificação, vão ser cinco projetos diferentes, cada um utilizando sua tecnologia, suas parcerias de tecnologia... Então isso não cabe ao Denatran definir. Esses módulos são módulos funcionais. **O único módulo mecânico que existe aqui, é o módulo de bateria auxiliar porque a bateria é uma tecnologia que ela é obrigada a ser física, ela não pode ser apresentada por um software, por um aplicativo, por uma lógica.** (Pode*



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

passar.) Então, o modo de recepção satélite, que hoje... a conotação dele é o componente tem uma função de receber sinais de quatro ou mais satélites de uma constelação e permitem três velocidades de deslocamento de veículos para garantir a segurança em caso de recebimento de comando de bloqueio remoto. Tanto no bloqueio remoto, quanto no bloqueio autônomo, você bloquear um veículo em ação de movimento é algo que trás um risco enorme e trás uma responsabilidade enorme para os fabricantes e isso foi colocado exatamente pra garantir que em caso de ignição ligada ou ignição desligada, eu consiga ter a velocidade do veículo medida. (...) **Função de localização sempre opcional, não é possível acesso às informações do veículo sem a comprovada autorização do proprietário do veículo. Eu vou mostrar a vocês como. Quando autorizado pelo proprietário, o acesso às informações será protegido por chaves criptográficas de acesso. Tudo é feito com chave criptográfica, para que você consiga ter acesso ao equipamento,** eu vou mostrar a vocês como é que isso ocorre. Isso só poderá ser feito por um prestador de serviço, aqui nós chamamos de TIV, quer dizer, uma empresa de Tecnologia de Informação Veicular, isso é uma empresa TIV. E homologada pelo Denatran e selecionada pelo proprietário. O SIMRAV foi concebido para operar nas redes de celulares autorizadas pela Anatel, porém, ele utiliza uma identificação única de dispositivos definidos pelo Denatran. (Pode passar.) Aqui, vale uma explicação do que que é o SIMRAV, do que que é um sistema celular. Quais as diferenças dos dois? No SIMRAV, nós fizemos isso com autorização da Anatel. Nós ganhamos um código de operadora, o Denatran ganhou um



PODER JUDICIÁRIO

**JUSTIÇA FEDERAL**

*código de operadora, em que todos os códigos embarcados nos veículos de identificação, são códigos exclusivos feitos pelo Denatran. O que que isso quer dizer? Isso quer dizer que nos bancos de dados das operadoras de telefonia celular, não existe nenhum vestígio de quem é o proprietário desse veículo, de quem é o dono desse componente de telefonia celular que está embarcado dentro de um veículo. Não existe o menor resquício de informação sobre esse proprietário. Como é que sistema funciona? Diferentemente do celular? No celular, ele está constantemente, todos os nossos celulares aqui estão constantemente buscando uma rede. Quando eles encontram a sua rede, eles simplesmente vão até a infraestrutura dessa operadora e essa operadora recebe esse código, por exemplo, o usuário xx, e ela consegue identificar quem identificar quem é o usuário xx no seu banco de dados. Por isso ocorre, muitas vezes, nós vemos nos jornais, ocorre a identificação ou a localização indevida de uma pessoa através do uso do telefone celular. Evidentemente, que isso passa por uma fraude administrativa. Isso não é um problema técnico. Isso é uma fraude administrativa. Quer dizer, alguém que faz parte do sistema, que tem acesso a esse banco de dados, passa essa informação para um terceiro. Nossa preocupação foi que essa informação não existisse aqui, "tá"? Então, o que acontece, diferentemente de todo o tempo, esse... esse usuário "tá" chamando a central, no caso do veículo, o veículo chama... no melhor dos casos, quatro vezes por dia, a cada seis horas o veículo acorda, manda a identificação Denatran, quando ele chega aqui, essa operadora reconhece essa identificação como uma operadora, como uma operadora chamada Denatran, que*

Autos nº 0007033-40.2009.403.6100



PODER JUDICIÁRIO

**JUSTIÇA FEDERAL**

*nós recebemos um código, o 88, que foi o código recebido da Anatel para que nos pudéssemos operar isso. Quando ela recebe esse código 88, ela simplesmente descobre que nos temos um contrato de quê? Descobre que nos temos um contrato de roaming, um contrato de... de utilização das redes e ela transfere essa informação para cá. Aonde está a identificação desse usuário, somente nos bancos de dados do Denatran, que, na realidade, estão no SERPRO. O SERPRO é nosso parceiro de tecnologia, que "tá" aqui presente hoje com a gente. O SERPRO é nosso parceiro de tecnologia. Todo esse desenvolvimento de banco de dados foi feito dentro do SERPRO, com toda a segurança que o SERPRO tem para "n" outras funções. Então, essa é a diferença dos dois sistemas. Eu não consigo triangular esse veículo aqui, utilizando infraestruturas, simplesmente não existe uma emissão de sinal que possa ser triangulado ou rastreado. Eu simplesmente não emito esse sinal, "tá"? Conforme se utiliza hoje. (Pode passar.) No caso da privacidade, todo o procedimento de ativação do dispositivo é feito de forma remota, que quer dizer isso? Ninguém coloca a mão no carro. O carro não tem dispositivo que eu conecte alguma coisa nele e extraia a informação dele. Todo o controle do veículo é feito de forma, isto chama-se over the air. Via ar, sem acesso físico do dispositivo, e coordenado pelo Denatran. Quem dá esse acesso físico é só o Denatran através de chaves encriptadas ou de encriptação. O equipamento somente poderá ser habilitado para comunicação pelo Denatran, através de infraestrutura própria e com uso de chaves criptográficas de segurança. Isso quer dizer o seguinte, qualquer provedor de serviço que quiser prestar um*

Autos nº 0007033-40.2009.403.6100



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*serviço a vocês, ele tem que vir ao Denatran, ele tem que passar por uma série de atores do sistema. Ninguém consegue ativar um veículo sozinho. Nem o Denatran, o Denatran não consegue ativar um veículo. Somente esta cadeia de atores consegue ativar isso. E o ultimo ator da cadeia são as empresas de serviço e elas vêm ao Denatran, comprovam que tem um contrato com esse usuário, nós vamos no RENAVAL confirmarmos se esse veículo pertence a esse usuário, se este casamento existe. No caso de existir, nos entregamos chave a ele para ele poder habilitar esse serviço. Então, existem chaves para que você consiga ter acesso a esse equipamento. O equipamento antifurto não possui operadora celular préselecionada, isso é único no mundo. Isto é um desenvolvimento feito pelas operadoras de telefonia celular, com suporte da Anatel, com suporte de vários grupos, inclusive com fabricantes de SIM Card. Nós desenvolvemos um SIM Card, que não tem uma operadora celular atrelada a ele."*

A explanação dos operadores do sistema fora ilustrada da forma supradesignada no início da audiência, a teor dos cronogramas delineados a fls. 1.276/1.317.

Por sua vez, na mesma audiência, a representante do IPT Ely Bernarde esclarece a realização de testes no dispositivo antifurto após as inovações administrativas positivadas pela Portaria n. 253 do DENATRAN. Observa a engenheira a impossibilidade de localização do veículo sem a ativação do sistema através de chaves encriptadas pelo DENATRAN, *in verbis* (fls. 1.49/1.356):

*"O IPT foi procurado pelo Denatran no meio do ano para que acompanhasse o processo da operação assistida*



PODER JUDICIÁRIO

**JUSTIÇA FEDERAL**

que envolve a Portaria 253. Nós iniciamos, portanto, nosso trabalho em agosto e basicamente o objetivo do trabalho do IPT foi acompanhar os testes que seriam realizados tanto em bancada, quanto em veículos no campo, envolvendo tanto o equipamento em si, antifurto, quanto o serviço das empresas de monitoramento. Para os testes em bancada, o IPT montou um laboratório de testes, os fabricantes de equipamento antifurto forneceram todos os projetos, 21 projetos que hoje estão, são 21 modelos diferentes de equipamento antifurto, que estão hoje sendo testados, e algumas peças desses modelos. Então a gente tinha disponibilizados no IPT 64 peças, envolvendo 21 modelos diferentes. Essas peças foram disponibilizadas porque as empresas de monitoramento pudessem testá-las. Todas as empresas que tinham se inscrito junto ao Denatran para participar da operação assistida. Trinta empresas compareceram ao IPT para realizar os testes e esses testes estão sendo realizados em várias fases. Eles ainda estão em andamento. Numa primeira fase, foram realizados testes de bloqueio e desbloqueio, basicamente. Todas as empresas conseguiram realizar os testes com pelo menos dois modelos, algumas já realizaram com mais alguns, mas o critério adotado dentro da operação assistida é que pelo menos todo mundo conseguisse realizar com dois modelos diferentes. Após os testes de bloqueio e desbloqueio, foram realizados testes que envolviam a ativação do equipamento. A mensagem de ativação do equipamento, acho que o Calmon já informou que o equipamento vem de fábrica sem nenhum serviço ativado. E quando uma empresa de monitoramento é contratada, ela faz um processo que ela ativa alguns



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

*serviços dentro do equipamento. Então os testes seguintes previram também esse processo de ativação, assim como um processo de troca de IP e PORTA que significa o seguinte, a possibilidade de troca de empresas de monitoramento, além do bloqueio e desbloqueio. E atualmente a gente está realizando, já realizou, nos vinte e um projetos, mas em vinte já foi bem sucedido, os testes com as duas chaves... com as chaves diferentes de ativação, a chave que ativa só bloqueio e a chave que ativa bloqueio e localização. Ao todo já foram quase duzentos scripts de testes realizados no IPT. Com relação às duas chaves, que acho que é uma das coisas que me parece que seja de bastante interesse aí, para a discussão de hoje, o que a gente tem a relatar, quanto aos testes de bancada, depois eu falarei dos testes em veículo. Quanto aos testes de bancada, é que dos vinte e um modelos já testados com as duas chaves, a gente já comprovou em vinte deles, um dos modelos deu um problema técnico, ele está sendo resolvido esses dias, então ainda não tem a finalização dos testes. Em vinte deles, com a chave de ativação somente de bloqueio foi impossível conseguir qualquer sinal de localização e também impossível alterar, através de qualquer comando do protocolo, para que o módulo começasse a enviar sinais de localização.*

**Magistrado:** *Esses testes foram realizados quando? Depois, sob a égide já da nova Portaria 253? Quando?*

**IPT (Senhora Ely Bernardi):** *Sim, dentro da operação assistida.*

**Magistrado:** *Após a liminar?*



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

**IPT (Senhora Ely Bernardi):** : A liminar, não sei a data da liminar. Após a data da liminar.

**Magistrado:** Não houve possibilidade de localização do veículo?

**IPT (Senhora Ely Bernardi):** Quando o serviço ativado somente com a chave de bloqueio, não.

**Magistrado:** E a chave via satélite, que é a preocupação. E o acionamento do bloqueio autônomo via satélite?

**IPT (Senhora Ely Bernardi):** a chave que permite ...

**Denatran (Senhor Antonio Calmon):** Bloqueio remoto. Bloqueio via satélite é bloqueio remoto.

**IPT (Senhora Ely Bernardi):** O bloqueio é remoto, esse teste é de bloqueio remoto, não é de bloqueio autônomo.

**Magistrado:** Certo. O bloqueio remoto

**IPT (Senhora Ely Bernardi):** O teste é todo de bloqueio remoto.

**Magistrado:** E não houve a possibilidade?

**IPT (Senhora Ely Bernardi):** De localização, não.

(..)

**Magistrado:** Bem, e nesse teste a senhora conseguiu averiguar se a funcionalidade de rastreamento, ela continua imanente no sistema, pode ser mediante o uso tecnológico apropriado ser efetivado o rastreamento desse veículo? Ela continua imanente apesar de não ativa?





PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

**IPT (Senhora Ely Bernardi):** Olha, o IPT entende o seguinte: sem que seja enviada a chave que ativa o sistema de localização, a localização é impossível de ser feita, portanto, o rastreamento eu entendo que também, "né"? O rastreamento que seria uma sequência de medida de posição de localização."

Em sintonia com o posicionamento do IPT é o teor da Nota Técnica nº 51 do DENATRAN, lançada para responder aos questionamentos providos do Ministério das Cidades após a elaboração da Portaria nº 253/DENATRAN:

**a) Se a funcionalidade "bloqueio" do equipamento antifurto permite ou não a localização, por meio remoto, do posicionamento do veículo, independente da vontade do seu proprietário ?**

*A funcionalidade de Bloqueio tem como objetivo único e exclusivo o impedimento do funcionamento do veículo. A configuração dessa funcionalidade não permite ativação de nenhum dispositivo de localização e tampouco emite sinais que possam identificar e localizar o veículo ou o proprietário do mesmo. Afirmamos que a função bloqueio não permite a localização de veículos, a localização propriamente dita só é possível com a prévia contratação de serviço específico para essa finalidade.*

**b) Se, após os ajustes realizados na concepção tecnológica do equipamento antifurto, o mecanismo do "rastreamento", como afirma a decisão, continua, de fato, implantado no veículo ?**

*O DENATRAN não participa da concepção tecnológica do equipamento antifurto, isto é, uma prerrogativa das montadoras de veículos e dos fabricantes de equipamento antifurto contratados pelas mesmas. O DENATRAN somente define as características mínimas obrigatórias para garantir a interoperabilidade dos equipamentos dos diversos fabricantes, dentro do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Cargas.*

*O DENATRAN atendeu a todos os quesitos solicitados pela justiça, retirando a obrigatoriedade de inclusão do mecanismo de rastreamento do equipamento antifurto. Rastreamento representa a interligação de posições de latitude e longitude que podem posteriormente ser traçadas em um mecanismo de*



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

***geo-referenciamento externo ao equipamento (provedor de serviço de monitoramento e localização). A obrigatoriedade do armazenamento dessas posições foi retirada do equipamento assim como o mecanismo de recepção de coordenadas geográficas conforme item 2.2 do Anexo I da Portaria nº 253 que somente sugere que o módulo de recepção via satélite seja utilizado para cálculo de velocidade obrigatório para funcionalidade de bloqueio como item de segurança (bloqueio somente com o veículo parado).***

Enfim, o dispositivo deixou de ser ultra-invasivo, pois o rastreador deixou de existir e o localizador só é habilitado por expressa vontade do consumidor – pois, como visto, tal atribuição só funcionará quando ligada, através de um sistema de software, por meio de senhas e chaves encriptadas, coordenado pelo DENATRAN, por meio de troca de senhas.

Diante de tais esclarecimentos, vislumbro cumprimento por parte da ré da obrigação deduzida em juízo. Dessa forma, **houve o reconhecimento tácito do pedido por parte da ré**, eis que lançou novos atos normativos para corrigir a concepção original do dispositivo em comento, ao efetivar mudanças expressivas na regulamentação e dissipar o armazenamento latente das 200 últimas posições do veículo. Eliminou-se, pois, o rastreador do aparato, independentemente da vontade do consumidor.

Ora, tal assertiva ressoa até mesmo das alegações finais da ré, pois não infirma em nenhum momento a necessidade de implementar o rastreador sem a manifestação do consumidor, tanto assim que requer a perda superveniente de interesse.

A rigor, não há que se falar em perda superveniente do direito de ação, mas sim reconhecimento tácito do pedido, a teor da jurisprudência:



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

TRF1

**Órgão julgador**

SEGUNDA TURMA

**Fonte**

DJ DATA:17/01/2008 PAGINA:190

**Decisão**

A Turma, por unanimidade, deu provimento à apelação.

**Ementa**

PREVIDENCIÁRIO. APOSENTADORIA POR IDADE. TRABALHADOR RURAL. CONCESSÃO ADMINISTRATIVA DO BENEFÍCIO APÓS O AJUIZAMENTO DA AÇÃO E CONTESTAÇÃO DE MÉRITO. FALTA DE INTERESSE DE AGIR. EXTINÇÃO DO PROCESSO SEM RESOLUÇÃO DO MÉRITO. IMPOSSIBILIDADE. 1. A concessão administrativa do benefício previdenciário, após o ajuizamento da ação e contestação de mérito da autarquia ré, a prima facie, importa em **reconhecimento tácito** da procedência do **pedido** autoral, na forma do art. 269, II, do CPC, e, por isso, não há que se falar em superveniente perda do objeto. 2. Ademais, permanece o interesse processual do autor ao recebimento das parcelas vencidas, desde a citação até o início da vigência do benefício deferido administrativamente. 3. Apelação provida, para anular a sentença e determinar ao juízo que proceda a regular instrução do feito.

**Data da Decisão**

29/10/2007

**Data da Publicação**

17/01/2008

TRF 4:

Acórdão Classe: AC - APELAÇÃO CIVEL

Processo: 95.04.31807-0 UF: RS

Data da Decisão: 10/12/1998 Orgão Julgador: TERCEIRA TURMA

Fonte DJ 10/02/1999 PÁGINA: 436

Relator MARCELO DE NARDI

Decisão unânime

Ementa PROCESSUAL CIVIL. RECONHECIMENTO TÁCITO DO PEDIDO. EXTINÇÃO DE JULGAMENTO DO MÉRITO.

1. Adotando o demandado comportamento incompatível com a defesa deduzida em juízo, no sentido do atendimento da pretensão do demandante, reconhece tacitamente o pedido, dando causa à extinção do processo com julgamento do mérito, na forma do ART-269 INC-2 do CPC-73 .

2. Incide então o ART-26 do CPC-73 , imputando ao demandado os ônus processuais.



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

3. Apelação improvida. Recurso adesivo provido.

*Mutatis mutandis*, a mesma lógica processual segue a presente. Pois, a inovação normativa da ré ao editar a Resolução n. 330/09 e revogar a Resolução n. 245/07, bem como editar a Portaria n. 253/09 que altera a Portaria n. 102/08, e assim, expurgar a instalação compulsória do rastreador após o ajuizamento da inicial, tem-se como caracterizado o reconhecimento tácito do pedido.

**DISPOSITIVO**

Ante o exposto, **JULGO PROCEDENTE O PEDIDO**, na forma do art. 269, II (reconhecimento do pedido) do Código de Processo Civil. Por consequência, revogo a decisão de fls. 1.101/1.108.

Sem condenação em honorários advocatícios, a teor do art. 18 da Lei 7.347/86, ERESP 200901027492.

Comunique-se, via correio eletrônico, o Relator do Agravo noticiado, a sentença proferida, nos termos do artigo 149, III, do Provimento COGE 64/05.

Publique-se. Registre-se. Intime-se.

São Paulo, 18 de março de 2010.

**DOUGLAS CAMARINHA GONZALES**  
**JUIZ FEDERAL SUBSTITUTO**