

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 1.019, DE 2015 **(Apensos os PL 1.020/15 e PL 1.022/15)**

Dispõe sobre a instalação de equipamento obrigatório denominado rastreador de veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

Autor: Deputado ADELSON BARRETO

Relator: Deputado MAURO PEREIRA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.019, de 2015, de autoria do ilustre deputado Adelson Barreto, tem por objetivo a instalação de equipamento obrigatório de rastreamento de veículos, nos veículos novos, nacionais e importados.

O aludido projeto dispõe que todos os veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no Brasil ou importados, deverão conter rastreadores como itens de série.

O segundo e último artigo estabelece que a lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

À proposição em análise foram apensos o Projeto de Lei nº 1.020, de 2015, e o Projeto de Lei nº 1.022, de 2015, de autoria do mesmo parlamentar, ambos tratando da mesma matéria, no entanto, o primeiro obriga a instalação do equipamento em ciclomotores e motocicletas, ao passo que o segundo, obriga a instalação em veículos utilitários.

As proposições tramitam em conjunto e serão analisadas pelas Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e de Viação e Transportes, que deliberarão sobre o mérito, e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 54 do RICD. Trata-se de proposição que tramita em regime conclusivo.

Decorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Passemos aqui a analisar três proposições que têm como finalidade obrigar a instalação de equipamento de rastreamento nos veículos novos em geral, incluindo ciclomotores, motocicletas e utilitários.

Façamos inicialmente considerações acerca das atribuições do Sistema Nacional de Trânsito.

A Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código Brasileiro de Trânsito, estabelece que compete ao órgão máximo executivo de trânsito, Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, elaborar e submeter à aprovação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran, as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos.

O Contran, segundo a mesma lei, é o coordenador do Sistema Nacional de Trânsito e órgão máximo normativo e consultivo.

Assim sendo, cabe ao Denatran, com a chancela técnica do Contran, definir a política de segurança veicular no país. É claro que compete aos membros desta casa a iniciativa legislativa atribuída pela Constituição Federal, e não é objetivo dos parágrafos anteriores censurar tal iniciativa. O que se pretende aqui é mostrar que os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito têm a prerrogativa de tratar da matéria, como já o vem fazendo. Vejamos, então.

O Contran já disciplinou a obrigatoriedade de equipamento antifurto, que aqui tratamos como equipamento rastreador de veículos.

O Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, criado pela Lei Complementar nº 121, de 2006, assentou competir ao Contran estabelecer os dispositivos antifurtos obrigatórios em veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no país ou no exterior. Este, cumprindo seu mister, editou a Resolução nº 245, de 2007, a qual dispõe que os veículos novos devem deixar a fábrica equipados com sistema antifurto, "dotado de sistema que possibilite o bloqueio e rastreamento do veículo".

O Denatran editou a Portaria nº 47, de 2007 e, posteriormente, a Portaria nº 102/08, veiculando as especificações, características e condições de funcionamento e operação do sistema de antifurto e de rastreamento. Os referidos normativos secundários definem sistema antifurto como o que apresenta as funções de rastreamento e bloqueio de veículos; e sistema de rastreamento como aquele que realiza a leitura de sua localização através constelação de satélites e detém canal de comunicação para envio das informações de posicionamento a uma central de serviço de monitoramento. Essas funções, conforme a Portaria nº 102, de 2008, **deveriam estar sempre ativas mesmo que o serviço de rastreamento não tenha sido habilitado pelo usuário.**

A reação da sociedade, mediante críticas e contestações junto ao Poder Judiciário, levou o Denatran a editar a Portaria nº 253, de 2009, a qual substituiu o anexo da Portaria nº 47, de 2007, que retirou o sistema de rastreamento e incluiu um sistema de localização, conceituado como aquele que "disponibiliza informações de posicionamento geográfico", devendo ser ativado mediante conhecimento e anuência por escrito do proprietário do veículo.

A substituição do termo "rastreamento" por "localização" não foi suficiente para conter a insatisfação da sociedade, uma vez que ambos o vocábulos se referem à possibilidade de encontrar o veículo - e, por conseguinte, seu condutor - onde quer que esteja.

Vale dizer que o Ministério Público Federal propôs ação civil pública contra a União, perante o Tribunal Regional Federal da 3ª Região,

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.

O MPF alega que 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, subjuga direitos mais relevantes e mais caros à sociedade, como os direitos à privacidade e à intimidade”.

Nosso entendimento vai ao encontro do que arguiu o MPF. Ainda que não seja competência desta comissão tratar de assuntos estritamente constitucionais, o que ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, peço licença, na qualidade de cidadão e representante do povo, para tecer breves considerações a respeito.

Tal proposição, em que pese sua nobre finalidade de promover a segurança dos condutores de veículos e de seu patrimônio, descuida-se ao se olvidar de um dos fundamentos da nossa Constituição Federal, o da dignidade da pessoa humana.

O princípio da dignidade da pessoa humana, um dos pilares do Estado Democrático de Direito, colocou "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 respeito do assunto, faz-se oportuno transcrever também a lição de Alexandre de Moraes:

"A dignidade da pessoa humana é um valor espiritual e moral inerente à 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, aparecem como consequência imediata da consagração da dignidade da pessoa humana como fundamento da República Federativa do Brasil.

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

Nesse contexto, vale destacar o direito à privacidade que, ainda que não seja indisponível, constitui direito fundamental de todos, só podendo ser renunciado temporariamente e, mesmo assim, por seu titular, conquanto não afete a dignidade humana.

Desta feita, impende ao proprietário a decisão quanto a instalação ou não de mecanismo de proteção patrimonial em seu veículo, ficando, dessa forma, ciente das consequências de sua decisão. Não cumpre, portanto, ao Estado interferir na esfera particular do indivíduo e decidir por ele como proteger seu bem.

Ao lado do direito à privacidade e integrando o conteúdo da dignidade da pessoa humana está a autodeterminação individual, que garante ao indivíduo o direito de perseguir os fins e objetivos que entende melhores para sua vida. Assim, a proteção patrimonial deve ficar a cargo do proprietário, competindo a ele, unicamente, decidir como, quando e quais bens quer proteger. Não cabe à Administração Pública impor a um bem disponível a forma como será efetuada a sua proteção pelo particular. Não cabe ainda fazer de um bem privado o instrumento de segurança pública, posto que é obrigação da entidade estatal garantir a segurança de seu povo.

Em decorrência desse entendimento, a fato de somente se habilitar o localizador 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, como ocorrera recentemente com relação aos *air bags* frontais e freios ABS; todavia, em se

tratando de bens consumíveis disponíveis, não se pode impor aparelhamento cuja funcionalidade seja exatamente impedir a sua disposição.

O emprego de mecanismo 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.

Sob o ponto de vista econômico, entendemos tal obrigatoriedade como se venda casado o fosse, uma vez que leva o consumidor interessado em adquirir um veículo a comprar outro produto que não necessita.

Ainda que o sistema que vem sendo estudado pelo Denatran requeira a habilitação e contratação de um provedor do serviço de monitoramento, a mera instalação do equipamento na fábrica imputará custo ao comprador, onerando injustamente aqueles que não desejam contratar o serviço.

Na Inglaterra, onde a instalação de *black box*, sistema imposto pela União Europeia e similar ao que se pretende instalar no Brasil, vem sendo discutida nos últimos anos, esse custo é da ordem de 100 libras (quase 500 reais).

Não faz sentido, portanto, obrigar o fabricante a instalar o equipamento em veículo cujo comprador não tem interesse. Mais eficaz seria oferecer o equipamento como opcional, o que prescinde de previsão legal.

Ademais, no mundo moderno, informação desse gênero é um importante ativo para as empresas. Quem opera, por exemplo, no mercado de crédito, apesar de toda proteção legal, comercializa informações a respeito da remuneração dos clientes e hábitos financeiros a outras empresas a quem possam ser úteis. Os gigantes da *internet*, por exemplo, monitoram os hábitos de navegação, buscas e compras de seus usuários, a fim de tornarem mais eficaz a comercialização dos espaços publicitários na rede. O mesmo ocorre com os condutores de veículos que optam por utilizar aplicativos de informações de trânsito, como o Waze, que produz a informação mediante monitoramento coletivo de seus usuários. Contudo, não se pode esquecer que, em todos esses exemplos, há a liberalidade do usuário no uso desses serviços.

No caso em tela, além auferirem ganhos com a mensalidade paga em razão da prestação do serviço, os provedores terão como precioso ativo a informação a respeito dos condutores.

No limite, tentativas dessa natureza, que acabam por aumentar a vigilância sobre a população, culminando em violação e invasão de privacidade, aproximam o Estado do personagem virtual *Big Brother*, da obra ficcional do romancista inglês George Orwell, “1984”, em que o estado invade o direito do indivíduo, fiscalizando e controlando a sua vida por meio de dispositivos eletrônicos de monitoramento.

Conforme exposto, reconheço a importância do monitoramento de veículos, desde que a aquisição do equipamento seja iniciativa do comprador, assumindo, dessa feita, os custos da instalação do aparelho e dos serviços de monitoramento. Nesse sentido, proponho a **rejeição** do Projeto de Lei nº 1.019, de 2015, e de seus apensos, os Projetos de Lei nº 1.020, de 2015, nº 1.022, de 2015, de autoria do Deputado Adelson Barreto.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado MAURO PEREIRA
Relator