

**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO JUDICIÁRIA DO CEARÁ**

**PROCESSO Nº: 0806871-88.2017.4.05.8100 - AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

**AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**

**REU: UNIÃO FEDERAL e outro**

**1ª VARA FEDERAL - CE (JUIZ FEDERAL TITULAR)**

**DECISÃO**

Pretende o Ministério Público Federal na presente Ação Civil Pública, que seja proibida por este juízo a fiscalização de trânsito pela Autarquia Municipal de Trânsito de Fortaleza (AMC), com a decretação da nulidade das autuações decorrentes de videomonitoramento, por meio de câmeras de alta definição, que permitem uma filmagem por até 400 metros de distância, e com um “zoom” de até 20 vezes maior que o normal, alegando violação à legalidade, intimidade e à privacidade.

Requer ademais, exclusivamente em relação à Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte a seguinte tutela de urgência:

"I - A concessão de tutela de urgência de forma liminar e sem justificção prévia (art. 300, §2º do CPC) para suspender a exigibilidade das autuações pela Autarquia Municipal de Trânsito de Fortaleza ( AMC ) decorrentes de videomonitoramento por meio de câmeras de alta definição, que permite m uma filmagem por até 400 metros de distância, e com um zoom de até 20 vezes maior que o normal, uma vez que tal medida do Poder Público viola os direitos fundamentais relativos à intimidade e à vida privada previstos no art. 5º, X da CF/88;"

Intimadas para se manifestarem a AGU e AMC apresentaram defesa alegando que o sistema de fiscalização de trânsito por videomonitoramento é perfeitamente regulado pelas regras legais e infra legais de trânsito e que não há ofensa ao direito fundamental de intimidade e privacidade.

**Em resumo, é o breve relato do processo e passo a apreciar sobre o pedido de tutela de urgência.**

Nos termos do art. 300, do Código de Processo Civil de 2015, *"a tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo"*, no entanto não será concedida quando houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão. Bom, para a concessão da tutela é necessário a verificação dos requisitos do perigo da demora e a relevância do direito pleiteado. Ou seja, a síntese cautelar dos requisitos do **“fumus boni iuris et periculum in mora”** devem ser verificadas.

O douto representante do Ministério Público questiona que o equipamento de videomonitoramento, as câmaras de filmagem implantadas pela AMC em alguns

cruzamentos e trechos de ruas e avenidas de nossa cidade, não estão abrangidas pela permissão legal das regras de trânsito implantadas pelo Código Nacional de Trânsito (CNT) e nem pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

A AGU em sua defesa apresenta a informação do CONTRAN, protocolo 4058100.2458486 e a Nota Técnica nº 547-2017 CGUF-DENATRAN-SE-MCIDADES, protocolo 4058100.2458488, com os seguintes esclarecimentos, “**verbis**”:

*"O §2º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê que a infração de trânsito deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN, vejamos:*

*Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:*

*(...)*

*§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN. (g.n.)*

*Diante da competência que lhe foi conferida pelo §2º do art. 280 do CTB, o CONTRAN editou a Resolução nº 471, de 18 de dezembro de 2013, que regulamentou a fiscalização de trânsito por intermédio de sistema de videomonitoramento em estradas e rodovias.*

*Posteriormente, a citada norma foi alterada pela Resolução CONTRAN nº 532, de 17 de junho de 2015, de forma a permitir que a fiscalização por meio de sistema de videomonitoramento fosse estendida para as demais vias de trânsito.*

*De acordo com o art. 2º da Resolução nº 471, de 2013, a autoridade ou o agente de trânsito poderão realizar a fiscalização remota por meio de sistemas de videomonitoramento, atuando condutores e veículos, de forma on line, pelo descumprimento das normas gerais de circulação e conduta.*

*Como se pode observar, o CONTRAN, diante da competência prevista no §2º do art. 280 do CTB, regulamentou a possibilidade de fiscalização de trânsito por meio de sistema de videomonitoramento, optando por não estabelecer nenhum critério técnico para o equipamento ou sistema, tampouco a exigência de homologação do equipamento por órgão regulador ou mesmo sua verificação por órgão ou entidade ligada ao INMETRO.*

*Na prática, tem-se que o CONTRAN decidiu por regulamentar a utilização do sistema de videomonitoramento para fiscalização de trânsito aprovando apenas a utilização do equipamento e a forma de fiscalização on line, de modo que o agente de trânsito pudesse ampliar sua visão e alcance, como se, por exemplo, estivesse utilizando um binóculo, sem fixar qualquer elemento tecnológico ou configuração da câmera ou sistema.*

*Neste contexto, de acordo com a Nota Técnica do DENATRAN em anexo, urge esclarecer que a referida Resolução definiu, em seu art. 2 abaixo transcrito, que as condutas devem ser detectadas de forma "on line", ou seja, para a constatação da infração de trânsito é necessário que o agente de trânsito esteja visualizando no monitor o exato momento em que ocorre a conduta infracional e, desta feita, realize o seu registro. Vejamos:*

*Art. 2º A autoridade ou o agente da autoridade de trânsito, exercendo a fiscalização remota por meio de sistemas de videomonitoramento, poderão atuar condutores e veículos, cujas infrações por*

*descumprimento das normas gerais de circulação e conduta tenham sido detectadas "online" por esses sistemas.*

*Parágrafo único. A autoridade ou o agente da autoridade de trânsito, responsável pela lavratura do auto de infração, deverá informar no campo "observação" a forma com que foi constatado o cometimento da infração.*

*A Nota Técnica nº 547/2017/CGIJF/DENATRAN/SE-MCIDADES esclareceu, outrossim, que as imagens não podem ser gravadas para posterior registro da infração, como é realizado com os equipamentos de fiscalização eletrônica "não metrológicos" (avanço de sinal, parada na faixa, conversão proibida, etc.). Com efeito, se o agente precisar se ausentar da sala de videomonitoramento por algum motivo, as infrações que ocorrerem naquele intervalo de tempo não poderão ser registradas.*

*Por sua vez, o parágrafo único do art. 2º da referida norma estabelece a necessidade de constar no campo "observações" do auto de infração que a referida infração foi constatada com a utilização de sistema de videomonitoramento.*

*Por fim, registre-se que o art. 3º da Resolução nº 471, de 2013 exige que a fiscalização de trânsito mediante sistema de videomonitoramento seja realizada somente nas vias que estejam devidamente sinalizadas para esse fim, ou seja, é necessário que a via seja sinalizada com a informação de que é fiscalizada pelo sistema de videomonitoramento, in verbis:*

*Art. 3º A fiscalização de trânsito mediante sistema de videomonitoramento somente poderá ser realizada nas vias que estejam devidamente sinalizadas para esse fim.*

*Em face de todo o exposto, resta demonstrado que o CONTRAN, no uso de sua competência legal, regulamentou a utilização do sistema de videomonitoramento para a fiscalização de trânsito, na forma prevista pelo art. 280, §2º do CTB, optando por não estabelecer nenhum critério técnico para o equipamento ou sistema, tampouco a exigência de homologação do equipamento por órgão regulador ou mesmo sua verificação por órgão ou entidade ligada ao INMETRO.*

*No que tange à alegação de que as câmeras utilizadas pela Autarquia Municipal de Trânsito de Fortaleza (AMC), por suas características, resultariam na invasão da privacidade e da intimidade de condutores, a partir do acesso on line das imagens, possibilitando que o agente de trânsito visualize o que o motorista está fazendo dentro do veículo, como mulheres se maquiando e as roupas que estão usando, cumpre informar, ainda de acordo com as informações constantes da Nota Técnica nº 547/2017/CGIJF/DENATRAN/SE-MCIDADES, o que segue:*

*Ora, conforme estabelecido pela Resolução nº 471, de 2013, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 532, de 2015, a fiscalização por meio de sistema de videomonitoramento poderá ser realizada em todas as vias de trânsito abertas à circulação, sejam vias rurais ou vias urbanas.*

*O art. 1º do CTB dispõe que o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, será regido por aquele Código:*

*Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.*

*Por sua vez, o art. 2º do CTB classifica como vias terrestres urbanas e rurais, as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias. Já, o parágrafo único do art. 2º, com redação dada pela lei nº 13.146, de 2015, incluiu, como vias terrestres, as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo:*

*Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.*

*Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.*

*Assim, a fiscalização por meio de sistemas de videomonitoramento poderá ser realizada em todas as vias terrestres abertas à circulação. Tais vias, nos termos do art. 1º do CTB, terão o trânsito regulado por aquele Código.*

*Com efeito, infere-se que, nas vias fiscalizadas pelo sistema de videomonitoramento, deverão os condutores observar todas as normas de circulação e conduta previstas no CTB.*

*Neste sentido, importante registrar que o art. 26, inciso I, do CTB prevê que os usuários das vias terrestres devem abster-se de realizar todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou animais, ou ainda causar danos à propriedades públicas ou privadas. Por sua vez, o art. 28 do CTB reza que o condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito:*

*Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:*

*I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;*

*II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.*

*(...)*

*Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.*

*Com base nas ilações acima, resta demonstrado que o condutor do veículo, ao trafegar pelas vias abertas à circulação, deverá observar todas as regras de circulação e conduta dispostas no código, tendo domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.*

*Destarte, não há que se falar em invasão de privacidade ou da intimidade do condutor pela utilização de câmeras de alta definição na fiscalização por meio de sistema de videomonitoramento, uma vez que toda conduta e comportamento do condutor deverá observar as normas preceituadas pelo CTB, constituindo infração de trânsito a prática de atividades que representem qualquer tipo de perigo ou desatenção ou que possam causar qualquer tipo de constrangimento ao condutor, tal como a conduta citada pelo parquet, consubstanciada em passar maquiagem.*

*De acordo com o art. 169, do CTB, constitui infração de trânsito dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:*

*Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:*

*Infração - leve;*

*Penalidade - multa.*

*Com referência à possibilidade de o agente ver a roupa que o condutor está vestindo, o art. 252, IV, do CTB tipifica como infração de trânsito o ato de dirigir o veículo usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais. No mesmo sentido, o ar. 244, I, do CTB pune a conduta praticada por aquele que conduz motocicleta, motoneta e ciclomotor sem usar vestuário de proteção:*

*Art. 252. Dirigir o veículo:*

*IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;*

*Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:*

*I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;*

*Importante registrar que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito de suas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito, a teor do disposto no §2º do art. 1º do CTB.*

*Os órgãos e entidades componentes do SNT respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. (art. 1º, §3º do CTB).*

*Ressalte-se que o trânsito tornou-se tão importante para a vida das pessoas que passou a ser considerado um verdadeiro direito, ou seja, a garantia a um trânsito seguro.*

*Dentre os direitos fundamentais proclamados pelo art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou planejado, notadamente no que concerne a defesa da vida e à incolumidade física das pessoas.*

*Neste lume, destacamos que a Política Nacional de Trânsito, instituída pela Resolução CONTRAN nº 514, de 18 de dezembro de 2014, realça a segurança no trânsito como uma de suas diretrizes.*

*Com efeito, uma das ações adotadas para garantir a segurança no trânsito é a fiscalização, definida no Anexo I do CTB como o "ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências estabelecidas no Código".*

*Essa fiscalização é exercida por agentes de trânsito dos órgãos e entidades executivos e rodoviários de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, da Polícia Rodoviária Federal e, mediante convênio, da Polícia Militar.*

*Ademais, cumpre registrar que se está diante alegação de suposta violação do direito à privacidade em face da fiscalização de trânsito empreendida através das câmeras de alta definição. Ocorre que o direito individual à privacidade não é absoluto, esbarra no direito à vida e a segurança, também garantidos pelo art. 5º, da Constituição Federal, de modo que a que a resolução do CONTRAN apenas garantiu a aplicabilidade de ambos os direitos fundamentais, mitigando-os no caso concreto, com o objetivo de preservar seu núcleo essencial.*

*Dentro deste contexto, infere-se que a regulamentação pelo CONTRAN, de meios tecnológicos para realização da fiscalização de trânsito, como a edição da Resolução nº 471, de 2013, que regulamenta a fiscalização de trânsito por intermédio de sistema de videomonitoramento, vem ao encontro dos objetivos do Sistema Nacional de Trânsito, quais sejam, priorizar a segurança no trânsito e garantir um trânsito em condições seguras a todos os cidadãos, não representando violação do direito à privacidade que, conforme demonstrado, tem e teve seu núcleo fundamental preservado em todos os momentos.*

*Por fim, destaca-se que a fiscalização, conjugada às ações de operação de trânsito, de engenharia de tráfego e de educação para o trânsito, é uma ferramenta de suma importância na busca de uma convivência pacífica entre pedestres e condutores de veículos, o que demonstra mais uma vez, que a solução apresentada com a fiscalização atualmente vigente objetiva proteger o bem maior, qual seja, a vida."*

**Entendo, portanto, que não há neste caso a relevância do direito, falta, ao menos neste momento e nesta oportunidade o “fumus boni iuris”. Sem prejuízo de uma melhor análise depois, se for o caso, inclusive com prova pericial ou inspeção judicial.**

Porém, neste momento deve prevalecer a supremacia do interesse coletivo e público sobre o individual, pois as questões que envolvem a ordenação do trânsito, principalmente nas cidades, tem uma importância muito grande, quanto a mobilidade urbana e preservação da vida e saúde das pessoas.

A utilização de sistema de filmagens com câmaras hoje é uma realidade em todo espaço público e privado, residências, condomínios, empresas públicas e privadas etc. Utilizado principalmente para a questão da segurança. Embora exista essa sensação de “Big Brother”, cuja origem é a obra ficcional “1984”, de George Orwell, essa é uma realidade que não podemos escapar. Muitos crimes estão sendo elucidados pela utilização de videomonitoramento. Por que sua utilização para controle do trânsito gera para o nobre Procurador este questionamento quanto a privacidade em veículos automotores? Os veículos circulam em vias públicas, bens de uso comum do povo, não há espaço para privacidade em ruas e avenidas, carro, caminhão ou moto não é uma casa, que a Constituição considera um asilo inviolável. Carro tem que ter licença anual para circulação, tem determinados padrões e obrigações exigidos em lei, tem de uso particular e de aluguel. Sei que nem todos usam técnicas de direção defensiva, obedecem as leis de trânsito mais elementares ou têm as mesmas regras de etiqueta ou que usam os veículos, como extensão de suas casas, alguns até tomam a liberdade de enfiar o dedo no nariz, enquanto aguardam o sinal abrir, como se estivessem no banheiro de suas casas, isolados. Porém a fiscalização por videomonitoramento não ofende intimidade ou privacidade, ela tem que ser captada “on line” e não pode ser gravada. Obrigatoriamente tem que ser feita por agentes de trânsito, jamais por terceirizados.

Havendo ofensa, o poder público e/ou os agentes responsáveis devem sofrer as consequências legais, dentre outras, a responsabilização por abuso de autoridade ou excesso de exação. Sei que há irregularidades, há alegações da chamada “indústria das multas”. Outro dia, nas redes sociais, um motorista estava divulgando um vídeo de uma “faixa de arrecadação”, onde em um determinado cruzamento desta capital, uma determinada faixa, colocada aparentemente com graves erros de engenharia de trânsito e com fotosensor, levava automaticamente a aplicação de multa, tendo o citado motorista exibido a multa. Porém temos que confiar que essas situações são excepcionais e na maioria quase absoluta das vezes é na verdade o motorista que desobedece, deliberadamente, as regras de trânsito. **Parte destas multas deveria ser revertida para educação no trânsito, o que seria importantíssimo para reverter esse quadro de quase guerra civil no trânsito. Mas não tenho conhecimento de nenhuma ação do Ministério Público para cobrar isso.**

Matéria no Jornal Folha de São Paulo registra que o trânsito no Brasil mata 47 mil pessoas por ano e deixa 400 mil pessoas com alguma seqüela. Diz a reportagem: *“O custo dessa epidemia ao país é de R\$ 56 bilhões, segundo levantamento do Observatório Nacional de Segurança Viária. Com esse dinheiro, seria possível construir 28 mil escolas ou 1.800 hospitais. Desde a implantação do Código Nacional de Trânsito, em 1998, uma série de medidas positivas foram adotadas, como a Lei Seca,*

*uso de cadeirinha para crianças e obrigatoriedade de airbag frontal nos veículos novos. Mas, após uma ligeira queda, o número de mortes voltou a subir. De 2009 a 2016, por exemplo, o total de óbitos saltou de 19 para 23,4 por 100 mil habitantes. Nessa toada, o país não cumprirá a meta da ONU (Organização das Nações Unidas) de reduzir pela metade a incidência de acidentes até 2020. Com os números sem dar sinais de quedas importantes, o problema parece difícil de ser solucionado. Mas ações executadas por diversos países mostram que é possível, sim, atacá-lo com eficiência. Nos últimos dez anos, a Espanha reduziu em cerca de 80% seus acidentes, os Estados Unidos, em 20%, a Bélgica, 30%. Para efeito de comparação, os norte-americanos têm uma frota de veículos seis vezes maior do que a brasileira, uma população cerca de 70% maior e uma mortalidade no trânsito de 30 mil pessoas por ano. "É necessária responsabilidade do governante de qualquer esfera para melhorar a vida das pessoas e as proteger dos riscos. É preciso ter clareza e até coragem para dizer: 'essa medida é impopular, mas precisa ser feita'. A questão de segurança tem de vir na frente, e o custo econômico é muito alto", afirma David Duarte Lima, presidente do Instituto de Segurança no Trânsito e professor da Universidade de Brasília" (FONTE: <http://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2017/05/1888812-transito-no-brasil-mata-47-mil-por-ano-e-deixa-400-mil-com-alguma-sequela.shtml>)*

Portanto a regularização, educação e fiscalização no trânsito é questão de vida ou morte. É algo de extrema importância para o direito à vida, **no trânsito**, como diz a propaganda do DENATRAN: “**somos todos pedestres**”.

O antropólogo Roberto DaMatta faz uma excelente análise sobre essa questão problemática do trânsito no Brasil, no livro “**Fé em Deus e pé na tábu**a” (*Fé em Deus e pé na tábu*a: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco. 2010. 191 p.). Neste livro ele analisa que nossa sociedade extremamente hierarquizada e com classes distintas, não suporta as regras igualitárias do trânsito e com isso fica disseminada essa cultura de resistência e desobediência das regras de trânsito, gerando o caos em que nos encontramos em matéria de trânsito. Diz ele que não existe um sinal de trânsito para homem e para mulher, para pobre e para rico, para negro ou para branco, ele existe para todos indistintamente, mas as pessoas não respeitam isso. Isso é muito fácil de ver, basta onde não há fotosensor, verificar como motociclistas e motoristas avançam com facilidade o sinal vermelho, mesmo em horário comercial. Como na piada em que uma senhora avança o sinal vermelho e é parada pelo guarda de trânsito e questionada responde: “seu guarda eu vi o sinal vermelho, só não vi foi o senhor atrás do poste”. Ou seja, só uma rígida fiscalização e efetiva punição para, ao menos, diminuir este tipo de cultura. O videomonitoramento já identificou e coibiu uma quantidade enorme de infrações de trânsito, conforme atestada na defesa da AMC.

O álcool, dirigir embriagado e a questão da lei seca, é outra matéria importante destacada por Roberto DaMatta, no livro citado acima. Afirma ele que a infração de trânsito é algo próprio do brasileiro, e muitas vezes justificada em função de questões pessoais: “*A crença de que certas quantidades de álcool são aceitáveis, pois tudo depende do motorista, segue a mesma lógica deste amálgama conflituoso inconsciente entre ideias pessoais de superioridade e ideias de igualdade. Daí a disjuntiva entre a lei para o outro e a compreensão relativizante que conduz à tolerância, ao perdão e à condescendência para os nossos e para a nossa conduta. O famoso Você sabe com quem está falando?, segundo o qual aos inimigos aplica-se a*

*lei e, aos amigos, concede-se toda a compreensão, tem como ponto de partida nossa visão hierárquica do mundo e teima em ignorar um outro lado: o igualitarismo que tudo complica.”* (p. 117).

Concluo assim que não há, ao menos nesta análise inicial própria dos pedidos de tutelas de urgência, o requisito da relevância do direito para a concessão.

Face ao exposto, **nego o pedido de tutela de urgência**, sem prejuízo de nova apreciação posteriormente, principalmente depois da instrução ou por ocasião da sentença de mérito.

Oportunamente, digam as partes se desejam produzir prova.

Intimem-se.

Fortaleza-CE, 19 de junho de 2017.

LUÍS PRAXEDES VIEIRA DA SILVA

Juiz Federal – 1ª Vara – JFCE