



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 695-A, DE 2025 **(Do Sr. Nelson Barbudo)**

Altera a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, para dispor sobre a responsabilidade solidária das operadoras de transporte por aplicativo em casos de crimes contra a vida e a implementação de mecanismos de prevenção a tais delitos; tendo parecer da Comissão de Comunicação, pela rejeição (relator: DEP. OSSESIO SILVA).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
COMUNICAÇÃO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,
RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Comunicação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

PROJETO DE LEI Nº ___, DE 2025*(Do Sr. Nelson Barbudo)*

Altera a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, para dispor sobre a responsabilidade solidária das operadoras de transporte por aplicativo em casos de crimes contra a vida e a implementação de mecanismos de prevenção a tais delitos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º

Esta Lei altera dispositivos da **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**, para incluir medidas de responsabilização e segurança no transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 2º

O **art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**, incluído pela **Lei nº 13.640, de 2018**, passa a vigorar com as seguintes alterações:

§ 5º As operadoras de tecnologia responsáveis pelo transporte remunerado privado individual de passageiros responderão **solidariamente** pelos danos causados aos usuários em casos de **crimes contra a vida, incluindo homicídio, estupro, tentativa de estupro e sequestro**, quando praticados por motoristas cadastrados em suas plataformas.

§ 6º As operadoras deverão implementar **mecanismos de segurança** para prevenção de crimes contra os passageiros, incluindo, mas não se limitando a:

I – verificação mais rigorosa de antecedentes criminais e histórico de infrações dos motoristas cadastrados;

II – disponibilização obrigatória de botão de emergência dentro do aplicativo para acionamento imediato das autoridades policiais;



III – rastreamento contínuo de viagens, com a obrigatoriedade de que familiares ou amigos possam acompanhar em tempo real os deslocamentos dos usuários;

IV – mecanismos de inteligência artificial para identificar comportamentos suspeitos e enviar alertas preventivos;

V – seguro obrigatório para vítimas de crimes cometidos durante corridas, cobrindo assistência médica, psicológica e compensação financeira às vítimas e seus familiares.

§ 7º A inobservância das obrigações estabelecidas nos parágrafos 5º e 6º sujeita as operadoras a **multas administrativas**, suspensão de operação e sanções civis e penais cabíveis.

Art. 3º

Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O crescimento do uso de **transporte por aplicativo** trouxe facilidade e acessibilidade à mobilidade urbana, mas também revelou **graves vulnerabilidades na segurança dos passageiros**, especialmente **mulheres e minorias**. Relatos de crimes como **estupro, assédio sexual, agressões e até homicídios** cometidos por motoristas cadastrados nas plataformas demonstram a **necessidade urgente de maior regulamentação e responsabilidade das empresas operadoras**.

Atualmente, essas plataformas **terceirizam a responsabilidade** dos crimes cometidos por seus motoristas, alegando que apenas fornecem a tecnologia de intermediação. No entanto, os próprios aplicativos exercem controle sobre preços, avaliação de motoristas e passageiros, além de monitorar as viagens em tempo real. Dessa forma, não há justificativa para a ausência de um **compromisso efetivo com a segurança dos usuários**.

Este projeto propõe a **responsabilidade solidária** das operadoras em casos de **crimes violentos** cometidos por motoristas cadastrados, garantindo que as vítimas tenham direito à **indenização e suporte jurídico e psicológico**. Além disso, determina que as plataformas **implementem medidas concretas de prevenção**, como **rastreio contínuo, inteligência artificial para alertas de risco e botões de emergência**.



O objetivo não é inviabilizar o serviço de transporte por aplicativo, mas sim garantir que **os direitos dos passageiros sejam protegidos**, assegurando **transparência e segurança no setor**. Contamos com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta matéria de grande relevância social.

Sala das Sessões, em ____ de _____ de 2025.

Deputado Nelson Barbudo

(PL-MT)





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012	https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012612248-norma-pl.html
LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018	https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2018/lei-13640-26-marco-2018-786385-norma-pl.html

COMISSÃO DE COMUNICAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 695, DE 2025

Altera a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, para dispor sobre a responsabilidade solidária das operadoras de transporte por aplicativo em casos de crimes contra a vida e a implementação de mecanismos de prevenção a tais delitos.

Autor: Deputado NELSON BARBUDO

Relator: Deputado OSSESIO SILVA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 695, de 2025, de autoria do Deputado Nelson Barbudo, propõe alterações na Lei nº 13.640/2018, a fim de estabelecer a responsabilidade solidária das operadoras de transporte por aplicativo em casos de crimes contra a vida praticados por motoristas cadastrados em suas plataformas.

O texto determina a implementação de mecanismos obrigatórios de prevenção, como verificação de antecedentes, botão de emergência, rastreamento de viagens em tempo real, uso de inteligência artificial e seguro para vítimas.

A justificativa da proposição ressalta a necessidade de reforçar a segurança dos passageiros, sobretudo mulheres e minorias, diante de reiterados relatos de violência. Aponta que as empresas de aplicativo exercem controle significativo sobre os serviços, o que justificaria a responsabilização direta.

A proposição tramita em caráter conclusivo nesta Comissão de Comunicação – colegiado no qual, decorrido o prazo regimental, não foram



apresentadas emendas. Posteriormente será avaliada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (mérito e art. 54 do RICD)

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Compreendemos as nobres razões que motivaram o autor da proposição a apresentar o Projeto de Lei nº 695, de 2025. A preocupação com a segurança dos usuários de plataformas de transporte por aplicativo, especialmente diante de relatos de crimes violentos, é legítima e deve ser tratada no âmbito legislativo. Todavia, é necessário analisar a matéria dentro de um contexto normativo mais amplo, com atenção aos princípios fundamentais do Direito Penal e às diretrizes legislativas já em discussão sobre o tema inteligência artificial.

O projeto em análise propõe alterar a Lei nº 13.640/2018 para dispor sobre a responsabilidade solidária das operadoras de transporte por aplicativo nos casos de crimes contra a vida praticados por motoristas cadastrados, como homicídio, estupro, tentativa de estupro e sequestro. A proposta prevê também a adoção de mecanismos de prevenção, como rastreamento em tempo real, botão de emergência, verificação de antecedentes e uso de inteligência artificial.

Contudo, ao estabelecer que a plataforma responderá solidariamente pelos danos causados aos usuários em caso de ilícitos que atacam bens jurídicos como vida, liberdade e dignidade sexual das pessoas, verifica-se um equívoco na natureza da responsabilidade atribuída. Os danos mencionados são objeto de tutela penal, e a responsabilização por tais condutas é, essencialmente, penal, sem prejuízo dos reflexos civis que podem ser fixados na sentença penal condenatória.

Dessa forma, observam-se dois problemas principais na proposição: a) a tentativa de atrair responsabilidade penal para pessoa jurídica fora das hipóteses constitucionais; e b) a adoção, ainda que indireta, de uma



lógica de responsabilidade penal objetiva, incompatível com o ordenamento jurídico nacional.

A professora Janaina Conceição Paschoal¹, ao tratar do tema, ensina que a responsabilidade penal da pessoa jurídica é admitida, no Brasil, apenas no âmbito dos crimes ambientais, conforme previsto no art. 225, §3º da Constituição Federal.

Ampliar essa responsabilidade para além do meio ambiente fere, portanto, o texto constitucional. A doutrinadora assinala que *“alargar as possibilidades de se responsabilizar criminalmente as empresas fere a Carta Magna”* e que os princípios estruturantes do Direito Penal — culpabilidade, individualização da pena, pessoalidade — foram concebidos com base na figura da pessoa física, sendo inadequado aplicá-los às pessoas jurídicas.

Paschoal também analisa a repercussão econômica e social da responsabilidade penal da pessoa jurídica e complementa: *“Além de constitucional e dogmaticamente a responsabilidade penal da pessoa jurídica ser descabida, tem-se que, em termos econômicos, ela não se mostra adequada. Com efeito, o estigma que inquestionavelmente circunda a esfera penal recairá diretamente sobre os empregados e sobre os clientes (consumidores). Afinal, ao prejudicarem a imagem da empresa, a condenação criminal e o próprio processo comprometerão o consumo, podendo levar a demissões. Além disso, os gastos necessários à defesa da pessoa jurídica, fatalmente, encarecerão os produtos.”*

A responsabilização penal da empresa por atos cometidos por terceiros (motoristas cadastrados), portanto, ignora os limites constitucionais, e também contraria os fundamentos dogmáticos do Direito Penal. Como explica o Professor Cezar Roberto Bitencourt², o princípio da culpabilidade é central ao sistema penal contemporâneo e implica a inadmissibilidade de responsabilização sem dolo ou culpa. Segundo o autor:

¹ PASCHOAL, Janaina C. **Direito Penal: Parte Geral**. 2. ed. Barueri: Manole, 2015. E-book. p.188. ISBN 9788520449196.

² BITENCOURT, Cezar R. **Tratado de Direito Pena-Parte Geral-Volume 1 - 31ª Edição 2025**. 31. ed. Rio de Janeiro: SRV, 2024. E-book. p.32. ISBN 9788553627592.



*Entende-se a culpabilidade como conceito contrário à responsabilidade objetiva. Nessa acepção, o princípio de culpabilidade impede a atribuição da responsabilidade penal objetiva. **Ninguém responderá por um resultado absolutamente imprevisível se não houver ohrado, pelo menos, com dolo ou culpa.***

Ora, as plataformas de tecnologia, ao não participarem diretamente da execução do delito, não podem ser objeto de imputação penal sem que se verifique a presença de elementos subjetivos como a consciência da ilicitude e a exigibilidade de conduta diversa. A simples existência do vínculo entre o agente do crime (motorista) e a plataforma não é, por si só, suficiente para gerar responsabilidade penal — tampouco solidária — da empresa.

Além disso, o §6º, IV do projeto prevê que as plataformas devem adotar "mecanismos de inteligência artificial para identificar comportamentos suspeitos e enviar alertas preventivos". Essa disposição merece atenção por sua incompatibilidade com os princípios legais e internacionais em debate sobre a regulação da inteligência artificial.

O Projeto de Lei nº 2.338/2023³, que trata da regulação de sistemas de inteligência artificial no Brasil, veda expressamente, em seu art. 13, c), o uso de tecnologias que avaliem traços de personalidade, características ou comportamento passado, criminal ou não, de pessoas singulares para avaliação de risco de cometimento de crimes. Essa vedação é inspirada no artigo 5º do *EU Artificial Intelligence Act*⁴, da União Europeia, que proíbe a colocação no mercado de sistemas de IA para classificação de pessoas com base em comportamento social ou características pessoais.

³ BRASIL. Congresso Nacional. **Projeto de Lei nº 2.338, de 2023**. Dispõe sobre o desenvolvimento, o fomento e o uso ético e responsável da inteligência artificial com base na centralidade da pessoa humana. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2025. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2487262>. Acesso em: 29 maio 2025.

⁴ UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu; Conselho da União Europeia. Regulamento (UE) 2024/1689 de 13 de junho de 2024. Estabelece regras harmonizadas sobre inteligência artificial e altera os Regulamentos (CE) nº 300/2008, (UE) nº 167/2013, (UE) nº 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144 e as Diretivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (Lei de Inteligência Artificial). Artigo 5 – Práticas de IA proibidas. Disponível em: <https://artificialintelligenceact.eu/article/5/>. Acesso em: 29 maio 2025.



Logo, a exigência proposta pelo §6º, IV do PL nº 695/2025 vai de encontro à tendência internacional de proibir tecnologias que operem avaliações preditivas de risco penal com base em inteligência artificial, por violarem direitos fundamentais e promoverem discriminação algorítmica.

Diante do exposto, considerando os problemas constitucionais, dogmáticos e repercussão negativa em termos de emprego e renda, bem como os conflitos com normas em debate no próprio Congresso Nacional sobre inteligência artificial, voto pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 695, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado OSSESIO SILVA
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE COMUNICAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 695, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Comunicação, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 695/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ossesio Silva.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Julio Cesar Ribeiro - Presidente, Amaro Neto e David Soares - Vice-Presidentes, André Figueiredo, Antonio Andrade, Bia Kicis, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alberto Neto, Cezinha de Madureira, Cleber Verde, Dani Cunha, Fábio Teruel, Flávio Nogueira, Gervásio Maia, Jadyel Alencar, Mauricio Marcon, Ossesio Silva, Rodrigo da Zaeli, Rodrigo Estacho, Simone Marquette, Alex Manente, Bibó Nunes, Delegado Paulo Bilynskyj, Dr. Fernando Máximo, Franciane Bayer, Gustavo Gayer, Lucas Ramos, Luciano Alves, Marangoni, Marcos Soares, Orlando Silva, Pastor Diniz, Ribamar Silva e Rosana Valle.

Sala da Comissão, em 11 de junho de 2025.

Deputado JULIO CESAR RIBEIRO
Presidente

