



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

PROJETO DE LEI Nº 725, DE 2025

Apensado: PL nº 1.209/2025

Obriga as empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros a instalarem o "botão de pânico" associado ao rastreador veicular nos veículos cadastrados no aplicativo.

Autor: Deputado FRED LINHARES

Relator: Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 725, de 2025 (PL 725/2025), de autoria do Deputado Fred Linhares, pretende estabelecer a obrigatoriedade de "as empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros a instalarem o "botão de pânico" associado ao rastreador veicular nos veículos cadastrados no aplicativo".

Em sua justificação, o Autor argumenta:

O botão de pânico acoplado ao rastreador do veículo deverá emitir sinal de emergência à Polícia Militar que atuará de forma célere e assertiva. Contribuirá também para que a Polícia Militar possa realizar operações que atuam por meio de abordagens a veículos que prestam serviço de transporte por aplicativo nos locais em que houver mais registro de chamadas.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

Estatísticas mostram os crimes violentos letais e intencionais (CVLI) contra os motoristas de aplicativos particulares, os que pegam as chamadas “corridas da morte” e são assassinados enquanto trabalham, só aumentam ano após ano, de Norte a Sul do país.

Em que pese às empresas de aplicativo que fazem o transporte individual de passageiros afirmarem que a segurança é prioridade, que estão disponíveis recursos de segurança nos aplicativos, na prática não é o que ocorre e muitos dos condutores a elas vinculados veem-se obrigados a instalarem, por conta própria e com total ônus financeiro o sistema de segurança em debate.

O PL 725/2025 foi apresentado no dia 27 de fevereiro de 2025. O despacho atual prevê a tramitação pelo rito ordinário e a apreciação conclusiva nas seguintes Comissões Permanentes: Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO); Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania, no seio da qual a proposição será avaliada quanto a sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

O referido projeto de lei foi recebido pela CSPCCO no dia 3 de abril de 2025. No dia 09 de maio, foi apensado ao PL 725/2025 o PL 1.209/2025, de autoria da Deputada Silvyne Alves, que “dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de câmeras de vigilância e botão de pânico nos veículos utilizados nos serviços de transporte por aplicativo, e dá outras providências”.

Concluído o prazo para apresentação de emendas, nenhuma foi apresentada.

Apresentação: 11/08/2025 19:00:36.367 - CSPCCO
PRL 2 CSPCCO => PL 725/2025

PRL n.2





No dia 20 de maio de 2025, após tempo de maturação e aprofundamento da matéria sob a tutela do Deputado Mário Frias, fui designado Relator no seio de nossa Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A presente matéria foi corretamente distribuída à Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, em razão da evidente pertinência temática. Os projetos de lei em análise tratam da implementação de dispositivos de segurança em veículos utilizados no transporte por aplicativos — como câmeras de vigilância, botão de pânico e rastreamento veicular — medidas que se inserem no escopo das políticas de prevenção e repressão ao crime, competências desta Comissão conforme previsto no Regimento Interno da Câmara dos Deputados, em seu artigo 32, XVII, “b” e “d”.

Ambas as proposições partem de uma preocupação legítima e urgente com a integridade física de motoristas e passageiros que utilizam os serviços de transporte por aplicativo. O Projeto de Lei nº 725/2025, de autoria do Deputado Fred Linhares, propõe a obrigatoriedade de botão de pânico acoplado ao sistema de rastreamento veicular, permitindo o envio automático de dados da corrida e localização às autoridades policiais. Já o Projeto de Lei nº 1.209/2025, da Deputada Silvyne Alves, complementa essa proteção ao prever também a instalação de câmeras de segurança no interior dos veículos e a comunicação simultânea com a plataforma e os órgãos de segurança em caso de emergência.

A pertinência das propostas se reforça diante do aumento da violência registrada nesse tipo de serviço. Diversos





episódios amplamente noticiados e relatados por entidades da categoria demonstram que o transporte por aplicativo, em muitas regiões do país, tornou-se um ambiente vulnerável. Homicídios de motoristas durante corridas, sequestros-relâmpagos, latrocínios e agressões físicas são recorrentes, sobretudo nos grandes centros urbanos. Também há registros de violência sexual praticada por condutores contra passageiras ou de passageiros contra condutoras, evidenciando que os riscos atingem ambos os lados da relação contratual. A carência de dispositivos de proteção eficazes — como botão de pânico funcional, rastreamento em tempo real e câmeras com acionamento protocolado — contribui para esse cenário de insegurança.

Diante disso, é necessário preencher a lacuna normativa existente com uma resposta legislativa firme, clara e tecnicamente embasada. As proposições ora analisadas convergem nesse propósito, ao tratar da proteção de motoristas e usuários por meio de exigências mínimas de segurança tecnológica. Sua aprovação representa um passo importante na prevenção de crimes, na dissuasão de condutas violentas e no fortalecimento da confiança pública em um serviço amplamente utilizado pela população brasileira.

Entendemos, no entanto, que a adoção de um substitutivo único é a forma mais adequada de promover a harmonia entre os textos propostos, aproveitando as contribuições de ambos os autores.

O substitutivo apresentado introduz ajustes substanciais com o objetivo de aprimorar a segurança de motoristas e usuários de transporte remunerado privado individual, preservando, simultaneamente, a liberdade de iniciativa, a inovação tecnológica e o respeito aos direitos fundamentais. O texto mantém o núcleo





protetivo do projeto original, ao prever a obrigatoriedade de disponibilização de recurso de videomonitoramento e botão de pânico nos aplicativos, mas afasta dispositivos que impunham soluções tecnológicas rígidas, de alto custo e de difícil adequação à realidade heterogênea do setor, como a obrigatoriedade de integração a sistemas específicos de rastreamento veicular e instalação física uniforme de câmeras em todos os veículos cadastrados.

Essa escolha normativa se harmoniza com o princípio da proporcionalidade (art. 5º, caput, da Constituição Federal), na medida em que busca atingir a finalidade de segurança pública com o menor grau de restrição possível aos direitos fundamentais, e com o princípio da livre iniciativa (art. 1º, IV, e art. 170, caput, da Constituição), que orienta a atuação estatal no sentido de fomentar a atividade econômica e a competitividade, e não de engessá-la por meio de regulações excessivamente detalhistas. A supressão de obrigações excessivamente prescritivas também respeita a diretriz de eficiência prevista no art. 37 da Constituição Federal, aplicável à Administração Pública e, por analogia, às normas que regulamentam atividades de interesse público, evitando desperdício de recursos e priorizando medidas com melhor relação custo-benefício.

A Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, consagra em seu art. 6º, inciso VIII, a promoção da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços de transporte, incentivando a adoção de tecnologias adequadas às características locais. A obrigatoriedade de resultados – neste caso, a existência de mecanismos eficazes de monitoramento e alerta – é compatível com modelos regulatórios modernos que privilegiam padrões de desempenho ("*performance-based regulation*"), conferindo liberdade para que operadores e desenvolvedores de





tecnologia escolham as soluções mais adequadas, desde que assegurem a efetividade da proteção pretendida.

No plano da proteção de dados, a proposta incorpora salvaguardas alinhadas à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD (Lei nº 13.709/2018) e ao Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014), ao delimitar as hipóteses de início e término da gravação, resguardar a autonomia do motorista para o acionamento e compartilhamento do conteúdo, e suprimir dispositivos que previam prazos fixos e indiscriminados de retenção de dados. Tais medidas atendem aos princípios da finalidade, necessidade e adequação previstos no art. 6º da LGPD, além de estarem em consonância com o art. 7º, inciso II, do Marco Civil, que garante aos usuários a inviolabilidade e sigilo de suas comunicações privadas armazenadas. O Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADI 6.387, já reconheceu que a coleta e o tratamento de dados pessoais, mesmo por razões legítimas de segurança, devem observar o princípio da proporcionalidade e respeitar garantias de privacidade, sob pena de inconstitucionalidade.

No campo da segurança pública, o texto reforça a integração entre setor privado e forças policiais ao prever convênios com órgãos estaduais de segurança pública para o recebimento imediato das informações em situações de emergência, conforme diretrizes da Lei nº 13.675/2018, que institui o Sistema Único de Segurança Pública (SUSP). Essa integração operacional segue a lógica de protocolos já bem-sucedidos, como o “*Alerta Celular*” utilizado por algumas polícias militares estaduais, em que a comunicação imediata entre sistemas privados e órgãos de segurança potencializa a eficiência da resposta, sem custos adicionais ao erário.

O substitutivo também evita violar a competência regulatória municipal prevista na Lei nº 13.640/2018 e no art. 30,





incisos I e V, da Constituição Federal, ao não impor exigências tecnológicas uniformes que possam conflitar com regulamentações locais. Trata-se de medida que respeita o pacto federativo e as peculiaridades regionais, permitindo que cada ente federativo estabeleça parâmetros complementares de acordo com sua realidade e capacidade fiscalizatória.

Do ponto de vista comparado, experiências internacionais demonstram que regulações excessivamente prescritivas sobre tecnologias de segurança no transporte privado tendem a gerar custos elevados sem ganho proporcional de segurança. Em países como o Reino Unido, por exemplo, a *Transport for London* adota requisitos funcionais para sistemas de segurança, sem especificar tecnologias únicas, o que estimula a inovação e reduz custos. No Canadá, a regulação de transporte privado em Toronto também privilegia padrões de desempenho e cooperação com a polícia, deixando à iniciativa privada a escolha dos meios técnicos para atingir os resultados exigidos.

O equilíbrio alcançado por este substitutivo atende simultaneamente aos objetivos de segurança pública, de proteção de direitos fundamentais e de sustentabilidade econômica do setor. Ele se alinha a precedentes normativos nacionais, respeita a jurisprudência constitucional sobre proteção de dados e proporcionalidade, harmoniza-se com diretrizes internacionais de regulação e preserva a flexibilidade tecnológica necessária para que a inovação continue a servir como aliada da segurança. Sua aprovação representará avanço concreto na proteção de motoristas e passageiros, ao mesmo tempo em que assegura a viabilidade operacional e econômica de um serviço que hoje é essencial à mobilidade urbana no país.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

8

Diante do exposto, manifestamos nosso voto pela **APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 725, de 2025, e do Projeto de Lei nº 1.209, de 2025, apensado, na forma do substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO
Relator

Apresentação: 11/08/2025 19:00:36.367 - CSPCCO
PRL 2 CSPCCO => PL 725/2025

PRL n.2



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255479670400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo





COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

SUBSTITUTIVO AO PL 725, DE 2025.

APENSADO: PL Nº 1.209/2025

Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilização de recurso de videomonitoramento nos aplicativos utilizados para o transporte remunerado privado individual de passageiros, visando à proteção de motoristas e usuários, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilização de recurso de videomonitoramento e da disponibilização de botão de pânico nos aplicativos utilizados para o transporte remunerado privado individual de passageiros, visando à proteção de motoristas e usuários, e dá outras providências.

Art. 2º As empresas que operam transporte remunerado privado individual de passageiros são obrigadas a garantir a disponibilização de recurso de videomonitoramento e de botão de pânico em todos os aplicativos utilizados para o transporte remunerado privado individual de passageiros.

§ 1º O botão de pânico deverá:

I – ser de fácil acionamento e uso discreto;





II – Permitir o compartilhamento imediato à polícia de dados de localização em tempo real, dados da corrida e identificação do veículo;

III – gerar, de forma imediata, alerta aos órgãos de segurança pública por meio de canal de comunicação previamente estabelecido por convênio;

§ 2º Para disponibilização das informações registradas quando do acionamento do botão, as empresas de intermediação do transporte individual privado firmarão convênios gratuitos com os órgãos de segurança pública estaduais competentes, que deverão garantir o recebimento e tratamento das informações encaminhadas.

Art. 3º É obrigatória a disponibilização de recurso de videomonitoramento que permita a gravação do interior dos veículos utilizados em transporte por aplicativo, respeitada a legislação vigente sobre proteção de dados.

§ 1º As câmeras deverão operar de forma automatizada e de modo que a gravação seja iniciada com o início da solicitação da corrida e seja finalizada ao fim do trajeto designado, respeitada a autonomia do motorista quanto à ativação e ao compartilhamento do conteúdo gravado.

§ 2º O acesso às gravações será permitido somente por requisição das autoridades de segurança pública, do Ministério Público ou do Poder Judiciário.

§ 3º É expressamente vedado o uso das imagens e áudios captados para fins comerciais, promocionais ou publicitários.

Art. 4º As empresas terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da publicação desta Lei, para implementar os sistemas previstos.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

11

Art. 5º As despesas com a disponibilização das ferramentas serão de responsabilidade das empresas operadoras do serviço, sendo facultada a celebração de parcerias com entidades privadas ou associações de classe para reduzir os custos de implementação.

Art. 6º O descumprimento das obrigações previstas nesta Lei sujeitará a empresa infratora às seguintes penalidades:

I – advertência, com prazo de 30 (trinta) dias para regularização;

II – multa administrativa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por veículo irregular.

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

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO
Relator

Apresentação: 11/08/2025 19:00:36.367 - CSPCCO
PRL 2 CSPCCO => PL 725/2025

PRL n.2

