



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

#### PROJETO DE LEI N° 3.878, DE 2023

Apensados: PL n° 3.962/2023, PL n° 4.008/2023, PL n° 3.996/2023, PL n° 4.568/2023,  
PL n° 4.138/2023 e PL n° 4.917/2023

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, para dispor sobre a segurança dos usuários de transporte urbano em estado de vulnerabilidade.

**Autores:** Deputados Alex Manente, Any Ortiz, Amom Mandel e Arnaldo Jardim

**Relator:** Deputado Saulo Pedroso

#### I – RELATÓRIO

Trata-se de proposição que altera a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, para obrigar os condutores de transporte e motoristas de táxi a conduzirem seus usuários, quando em situação de vulnerabilidade, a uma unidade de atendimento médico-hospitalar.

Foram apensados à presente matéria as seguintes proposições:

- **PL 3.962/2023**, de autoria do Dep. Bruno Ganem, que estabelece protocolo de emergência a ser adotado por empresas de aplicativos de transporte remunerado individual prestar assistência a usuários que apresentem quadros de mal-estar súbito ou perda de consciência durante o trajeto;



\* C D 2 5 0 6 8 7 2 0 0 8 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

PRL n.1  
A apresentação: 02/06/2025 13:26:44.817 - CDU  
PRL1 CDU => PL 3878/2023

- **PL 4.008/2023**, de autoria do Dep. Jeferson Rodrigues, que obriga os motoristas de aplicativos a acionarem socorro em casos de emergência envolvendo seus passageiros;
  
- **PL 3.996/2023**, de autoria do Dep. Rafael Prudente, que determina a obrigatoriedade de motoristas de transportes de passageiros a acionarem o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) em casos em que o usuário esteja incapacitado ou em situação de vulnerabilidade;
  
- **PL 4.568/2023**, de autoria do Dep. Daniel Barbosa, que obriga os motoristas de táxi e de serviço de transporte remunerado privado a conduzirem o passageiro que esteja em estado de vulnerabilidade ou inconsciência ao socorro médico ou a uma unidade de saúde, ou ainda à polícia civil ou militar, sob pena de responsabilização civil;
  
- **PL 4.138/2023**, de autoria do Dep. Emanuel Pinheiro Neto, que obriga as plataformas de aplicativos de transporte a disponibilizarem funcionalidade para inclusão de contato de emergência, a ser utilizado pelo motorista em situações de vulnerabilidade física ou psíquica do usuário de transporte;
  
- **PL 4.917/2023**, de autoria do Dep. Tião Medeiros, que altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana para obrigar as empresas de transporte por aplicativos a instituírem protocolo de conduta para motoristas, prevendo ainda a responsabilização da empresa em casos de omissão por parte do condutor.

A proposição em análise foi distribuída à Comissão de Desenvolvimento Urbano – CDU, à Comissão de Viação e Transporte – CVT e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC (art. 54, do RICD). Compete à CDU apreciar a matéria quanto ao mérito, nos termos do disposto no inciso VII, do art. 32, do Regimento Interno desta Casa.

A matéria está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, conforme artigo 24, inciso II do Regimento Interno da Câmara dos Deputados; e possui regime de



\* C D 2 5 0 6 8 7 2 0 0 8 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

tramitação ordinário, de acordo com artigo 151, inciso III do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

A proposta ora analisada altera a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, para obrigar os condutores de transporte e motoristas de táxi a conduzirem seus usuários, quando em situação de vulnerabilidade, a uma unidade de atendimento médico-hospitalar. O projeto conta com seis apensados, todos com teor idêntico ou similar.

É de conhecimento geral a dificuldade vivenciada por usuários de transportes, conforme narrado nas proposições, qual seja: passageiros que se encontram em situação de vulnerabilidade e não recebem o devido socorro por parte dos motoristas. Nesse mesmo sentido, sabe-se, também, das dificuldades enfrentadas pelos próprios condutores, que, muitas vezes, não sabem como proceder diante dessas situações.

Há diversos relatos sobre a temática, o que torna o debate extremamente relevante e evidencia a necessidade de sanar tal lacuna. Com efeito, os projetos aqui analisados, têm o claro intuito de assegurar princípios fundamentais à população, especialmente a proteção à vida e à saúde.

Ressalta-se que o direito à saúde é um direito social garantido pela Constituição Federal (art. 6º), e que o pronto atendimento em situações de vulnerabilidade é parte integrante dessa proteção. Ademais, é objetivo fundamental da República construir uma sociedade solidária (art. 3º, inc. I, da CF/88). Portanto, é certo que a proposição contribui para o cumprimento dos deveres do Estado e da sociedade na salvaguarda da vida humana.



\* C D 2 5 0 6 8 7 2 0 0 8 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ademais, diante de tantos relatos é necessário ampliar o papel social dos transportes públicos e privados, reforçando que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU) não deve atender apenas à função de deslocamento, mas também à promoção da dignidade humana e de uma sociedade mais solidária – direitos que devem caminhar juntos.

Outrossim, a aprovação dos presentes projetos contribuirá para prevenir situações extremamente graves, evitando que pessoas em condição de vulnerabilidade fiquem desassistidas e expostas a risco de morte, acidentes ou violência, assegurando-lhes a proteção necessária.

Dessa forma, é notório que o projeto é meritório e deve prosperar.

Contudo, há algumas fragilidades no texto original, como por exemplo, questões operacionais e éticas, que podem eventualmente gerar insegurança pessoal e jurídica. Nesse sentido, é necessário realizar ajustes no texto, a fim de garantir a efetiva aplicabilidade da norma e resolver eventuais problemas relacionados à competência legislativa.

Senão vejamos: obrigar motoristas a “conduzirem” alguém até uma unidade de saúde pode configurar excesso de responsabilidade sobre agentes que não são profissionais da área médica, além de expô-los a possíveis responsabilizações civil e penal, caso algo ocorra durante o trajeto. Por isso, é fundamental garantir que a atuação do condutor seja amparada por protocolos claros, com presunção de boa-fé e limites objetivos de responsabilização.

Outro ponto relevante é a necessidade de definir com clareza os conceitos e critérios envolvidos, para que os condutores compreendam plenamente suas obrigações e os passageiros conheçam seus direitos. Afinal, em um cenário de indefinição, surgem dúvidas como: o que configura risco pessoal? O que caracteriza uma situação de vulnerabilidade? Qual é o dever do motorista? O que o passageiro pode requerer? Entre outras.



\* C D 2 5 0 6 8 7 2 0 0 8 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Adicionalmente, é fundamental garantir a capacitação dos motoristas, de modo que saibam identificar corretamente situações de vulnerabilidade, sem que isso implique em risco para sua própria segurança.

Por fim, aspectos como infraestrutura e viabilidade operacional são determinantes para assegurar a eficácia e a aplicabilidade da norma, promovendo a proteção dos direitos de todos os envolvidos e garantindo segurança jurídica e pessoal.

Portanto, diante da relevância da matéria, propomos a apresentação de texto substitutivo com o objetivo de sanar as fragilidades identificadas, unificar as proposições e entregar um texto aprimorado, com benefícios concretos à população.

Com base em todo o exposto, levando em consideração as competências desta Comissão de Desenvolvimento Urbano para deliberar sobre o mérito, e diante da grande relevância da presente proposta, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3878, de 2023, e de seus apensos PL nº 3.962/2023, PL nº 4.008/2023, PL nº 3.996/2023, PL nº 4.568/2023, PL nº 4.138/2023 e PL nº 4.917/2023, na forma de substitutivo.

Sala das Comissões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2025.

**Deputado Saulo Pedroso  
Relator**





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

#### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.878, DE 2023

Apensados PL nº 3.962/2023, PL nº 4.008/2023, PL nº 3.996/2023, PL nº 4.568/2023,  
PL nº 4.138/2023 e PL nº 4.917/2023

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a obrigatoriedade de protocolo de atendimento a usuários em situação de vulnerabilidade.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre protocolo de atendimento a usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana em situação de vulnerabilidade.

**Art. 2º** Acrescente-se o art. 14-A à Lei nº 12.587, de 2012, que passa a vigorar:

“Art.14°-A Os operadores e concessionários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, incluindo transporte coletivo, táxis e transporte individual privado por aplicativos, deverão observar protocolo específico de atendimento a usuários em situação de vulnerabilidade, conforme regulamentação do Poder Executivo, visando assegurar assistência imediata e, quando necessário, encaminhamento a unidades de atendimento médico-hospitalar ou de assistência social.

§ 1º Considera-se em situação de vulnerabilidade, para os fins desta Lei, o usuário que apresentar sinais evidentes de risco à sua





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

integridade física ou mental, tais como desorientação, crises de saúde mental, desmaios, ferimentos visíveis, sinais de abuso ou negligência, ou qualquer outro indicativo de urgência humanitária.

§ 2º O protocolo referido no caput deverá prever:

I - critérios objetivos para identificação de situações de vulnerabilidade;

II - fluxos de comunicação com os serviços públicos de saúde, segurança e assistência social;

III - medidas de proteção ao agente público ou operador que agir de boa-fé;

IV - condições operacionais que preservem a segurança e a continuidade dos serviços aos demais usuários.

§ 3º O Poder Executivo deverá garantir a capacitação continuada dos operadores do sistema de transporte público, para fins de aplicação deste artigo, e as empresas privadas deverão assegurar a capacitação de seus motoristas, conforme sua esfera de atuação."

(NR)

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em \_\_\_\_\_ de maio de 2025.

**Deputado Saulo Pedroso  
Relator**



\* C D 2 5 0 6 8 7 2 0 0 8 0 0 \*