



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

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, 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;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

- **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;

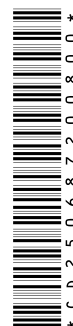
- **PL 4.568/2023**, de autoria do Dep. Daniel Barbosa, que obriga os motoristas de táxi e de serviço de transporte remunerado privado a conduzirem o passageiro que esteja em estado de vulnerabilidade ou inconsciência ao socorro médico ou a uma unidade de saúde, ou ainda à polícia civil ou militar, sob 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 02/06/2025 13:26:44.817 - CDU
PRL 1 CDU => PL 3878/2023

PRL n.1

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.

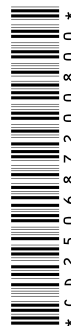
II – VOTO DO RELATOR

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.





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.

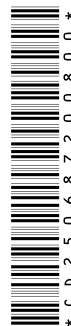
Outrossim, a aprovação dos presentes projetos contribuirá para prevenir situações extremamente graves, evitando que pessoas em condição de vulnerabilidade fiquem desassistidas e expostas a risco de morte, acidentes ou violência, assegurando-lhes a proteção necessária.

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.





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.

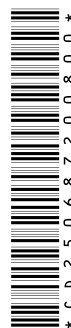
Por fim, aspectos como infraestrutura e viabilidade operacional são determinantes para assegurar a eficácia e a aplicabilidade da norma, promovendo a proteção dos direitos de todos os envolvidos e garantindo segurança jurídica e pessoal.

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.14º-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

