



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.878-A, DE 2023

(Do Sr. Alex Manente e outros)

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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste e dos de nºs 3.962/23, 3.996/23, 4.138/23, 4.917/23, 4.008/23 e 4.568/23, apensados, com substitutivo (relator: DEP. SAULO PEDROSO).

NOVO DESPACHO:

Apense-se a este(a) o(a) PL-4917/2023. Por oportuno, esclareço que a CCJC deverá se manifestar também sobre o mérito da matéria.

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES 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 - Projetos apensados: 3962/23, 3996/23, 4008/23, 4138/23, 4568/23 e 4917/23

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023
(Dos Srs. e Sras. Deputados(as) Alex Manente, Any Ortiz, Arnaldo Jardim e Amom Mandel)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei 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.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14

.....

§ 2º Os usuários que se encontrem em estado de vulnerabilidade, desamparo, risco pessoal, iminente perigo ou qualquer outro estado de incapacidade deverão ser assistidos pelo condutor do transporte por meio de encaminhamento para unidade de atendimento médico-hospitalar, ou qualquer outro meio para garantir a segurança do usuário, através do seu encaminhamento para local seguro e acionamento de autoridade pública.” (NR)

“Art.22.....

.....



VIII - promover campanhas educativas e de conscientização junto aos seus motoristas e usuários, destacando a importância do respeito à integridade física dos passageiros, assim como a obrigação de solicitar auxílio médico-hospitalar ou de autoridade pública, em casos de risco pessoal.”

Art. 3ºA Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º.....

.....

VI – Assistir os usuários que se encontrem em estado de vulnerabilidade, desamparo, risco pessoal, iminente perigo ou qualquer outro estado de incapacidade por meio do acionamento do socorro a ser prestado por atendimento médico-hospitalar ou por autoridades públicas.”

“Art. 8º-A O Poder Público poderá promover campanhas educativas informando sobre os direitos dos usuários e as providências que devem ser tomadas para atendimento de pessoas vulneráveis ou incapacitadas.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de lei visa garantir a integridade física dos usuários de transporte urbano, uma vez que é dever do Estado proteger a segurança e o bem-estar dos cidadãos.

Casos de violação da integridade física dos usuários, principalmente aqueles em que se encontram em estado de vulnerabilidade decorrente de

* C D 2 3 4 5 1 8 6 5 2 9 0 0 *



embriaguez ou outros estados que afetem o discernimento e a capacidade psicológica e motora, como o hediondo caso de uma jovem de 22 anos que foi violentada sexualmente, em Belo Horizonte (MG), após ser abandonada sem consciência em uma rua, por motorista de aplicativo, em julho de 2023, infelizmente não são raros.¹

Nesse sentido, a presente proposição altera a Lei nº 12.587/2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 12.468/2011, que Regulamenta a Profissão de Taxista, para estabelecer como direito dos usuários de transporte de mobilidade a assistência imediata pelo condutor do veículo, através do acionamento do socorro da autoridade pública, sejam bombeiros ou autoridade policial, ou atendimento médico-hospitalar.

Além disso, inclui a promoção de campanhas educativas e de conscientização junto aos seus motoristas e usuários, entre as atribuições de órgãos gestores dos entes federativos previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12), bem como na gestão dos serviços de táxi disposta na Lei Federal 12.468/2011.

A adoção dessas medidas específicas é importante para prevenir casos de violência, assédio ou qualquer forma de agressão contra os passageiros que estejam em situação de vulnerabilidade. É imperioso que condutores tenham conhecimento acerca da responsabilidade de agir conforme o dever-geral de prestação de socorro, sobretudo por se tratar de usuários que estejam em condição de consciência reduzida, independentemente das razões.

¹ “Motorista é suspenso pela 99 após abandonar mulher desacordada em rua de BH.” Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2023/08/01/motorista-aplicativo-deixou-mulher-rua-estuprada-afastado-bh.htm>. Acesso em 02/08/2023.



Em suma, a importância de determinar aos motoristas de transporte a prestação de ajuda é baseada na ideia de que eles desempenham um papel relevante na sociedade e devem contribuir para a segurança e o bem-estar dos passageiros e da comunidade em geral. Essa medida pode salvar vidas, evitar danos e criar uma cultura de responsabilidade compartilhada no trânsito.

Espera-se que, com a edição desta nova norma, possamos contribuir para um ambiente mais seguro no transporte urbano, inclusive por aplicativo, promovendo a confiança dos usuários nesse serviço e garantindo o pleno exercício do direito à integridade física.

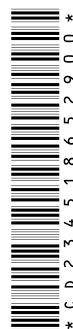
Sala das Sessões, de agosto de 2023.

Deputado Alex Manente
CIDADANIA/SP

Deputada Any Ortiz
CIDADANIA/RS

Deputado Arnaldo Jardim
CIDADANIA/SP

Deputado Amom Mandel
CIDADANIA/AM





Projeto de Lei **(Do Sr. Alex Manente)**

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.

Assinaram eletronicamente o documento CD234518652900, nesta ordem:

- 1 Dep. Alex Manente (CIDADANIA/SP) - Fdr PSDB-CIDADANIA
- 2 Dep. Any Ortiz (CIDADANIA/RS) - Fdr PSDB-CIDADANIA
- 3 Dep. Amom Mandel (CIDADANIA/AM) - Fdr PSDB-CIDADANIA
- 4 Dep. Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP) - Fdr PSDB-CIDADANIA



**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 Art. 14, 22	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03;12587
LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011 Art. 5º, 8º-A	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201108-26;12468

PROJETO DE LEI N.º 3.962, DE 2023

(Do Sr. Bruno Ganem)

Estabelece protocolo de emergência a ser adotado pelas empresas de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros nos casos em que os usuários apresentem quadros de mal-estar súbito que coloque em risco a sua vida e/ou perda da consciência durante o trajeto, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3878/2023.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal BRUNO GANEM – PODE/SP

Apresentação do Projeto de Lei nº 3.318/2023 - MESA

PL n.3962/2023

PROJETO DE LEI N.º _____, DE 2023 (Do Sr. Bruno Ganem)

Estabelece protocolo de emergência a ser adotado pelas empresas de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros nos casos em que os usuários apresentem quadros de mal-estar súbito que coloque em risco a sua vida e/ou perda da consciência durante o trajeto, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece protocolo de emergência a ser adotado pelas empresas de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros, a fim garantir assistência adequada e rápida aos usuários que apresentem quadros de mal-estar súbito que coloque em risco a sua vida e/ou a perda da consciência durante o trajeto.

Art. 2º As empresas de aplicativos de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros deverão orientar os seus motoristas sobre '*noções de primeiros socorros*' e '*procedimentos para primeiros socorros*' a lidarem com emergências que envolvam passageiro que





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal BRUNO GANEM – PODE/SP

Apresentação do Projeto de Lei nº 3.318/2023 - MDS/A

PL n.3962/2023

tenha apresentado algum sinal de mal-estar súbito que coloque em risco a sua vida e/ou a perda da consciência durante o trajeto, de acordo com os protocolos adotados por equipes médicas e de salvamento.

§ 1º As informações sobre ‘Noções de Primeiros Socorros’ e ‘Procedimentos para Primeiros Socorros’ de que tratam o *caput* deverão estar disponibilizadas de forma compreensível e de fácil acesso para os motoristas de aplicativo.

§ 2º Entende-se por Primeiros Socorros todo atendimento inicial de emergência feito antes da chegada da ambulância e dos profissionais da área da saúde, e que podem ser feitos por qualquer pessoa que tenha o mínimo de preparo.

§ 3º O motorista de aplicativo também deverá ser orientado que jamais poderá abandonar em situação de risco o passageiro que apresentar algum sinal de mal-estar súbito que coloque em perigo a sua vida e/ou tenha perdido a consciência.

Art. 3º As empresas de aplicativos de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros deverão arcar com os custos de deslocamento dos motoristas envolvidos nos atendimentos dos passageiros que tenham apresentado algum sinal de mal-estar súbito que coloque em risco a sua vida e/ou perdido a consciência.

Art. 4º As empresas de aplicativos de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros devem fornecer orientação regular aos motoristas sobre o protocolo de emergência estabelecido por esta lei.

Art. 5º O poder público, em conjunto com as empresas de aplicativos de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, deverá promover campanhas de conscientização para informar motoristas e passageiros sobre a existência e a importância deste protocolo

* C D 2 3 8 3 5 3 4 7 9 8 0 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal BRUNO GANEM – PODE/SP

de emergência, além de disponibilizar, de forma facilitada, o acesso ao registro do contato emergencial do passageiro e ao botão de emergência.

Art. 6º O não cumprimento de qualquer artigo desta Lei implicará às empresas de aplicativos de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros a penalização com multa de R\$5.000,00 (cinco mil reais) por veículo e, na reincidência, a multa dobrará de valor.

Art. 7º A fiscalização do cumprimento deste protocolo será de responsabilidade exclusiva dos Municípios e do Distrito Federal, conforme previsto no [Art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012](#).

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A criação de um protocolo de emergência para o transporte por aplicativos é uma medida essencial para garantir a segurança e o bem-estar dos passageiros, assim como para orientar os motoristas sobre como agir em situações de emergência médica. Diante da crescente popularidade dos serviços de transporte por aplicativos, é fundamental que exista uma estrutura clara e eficaz para lidar com situações de mal-estar súbito que coloque em risco a vida ou inconsciência do passageiro que possam ocorrer durante os trajetos.

Este projeto de lei busca não apenas garantir que os motoristas estejam preparados para agir de maneira apropriada em situações de emergência, mas também responsabilizar as empresas de aplicativos pelo treinamento adequado. Além disso, promove a conscientização dos passageiros sobre a existência do protocolo de emergência.

Infelizmente, no dia 29/07/2023, uma jovem de 22 anos foi estuprada, no bairro Santo André, na Região Noroeste de Belo Horizonte,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal BRUNO GANEM – PODE/SP

logo após ser deixada na rua de casa por um motorista de aplicativo e, minutos depois, levada inconsciente por um homem desconhecido.

Portanto, o caso lamentável dessa passageira reforça a necessidade de agir de maneira incisiva para proteger a vida e a integridade das usuárias do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Este projeto de lei destaca a urgência de fortalecer as medidas de segurança, promover a conscientização, a fim de criar um ambiente confiável e mais seguro para os passageiros.

Portanto, conto com o apoio dos nobres Parlamentares na aprovação deste projeto de lei, que visa proteger a saúde e a segurança dos passageiros dos serviços de transporte por aplicativos e promover um ambiente de transporte mais seguro e confiável.

Sala das Sessões, em 29 de agosto de 2023.

Deputado BRUNO GANEM
PODE/SP

(P_125319)





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**
Art.11-A

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012-01-03;12587>

PROJETO DE LEI N.º 3.996, DE 2023 **(Do Sr. Rafael Prudente)**

Dispõe sobre a obrigatoriedade dos taxistas, motoristas de aplicativo ou de qualquer modalidade de transporte de passageiros, no exercício de suas atividades, em caso de traslado de pessoa em estado de incapacidade ou vulnerabilidade, de acionar imediatamente o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) ou conduzi-lo à unidade de saúde mais próxima e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3878/2023.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2023
(Do Sr. Rafael Prudente – MDB-DF)

Dispõe sobre a obrigatoriedade dos taxistas, motoristas de aplicativo ou de qualquer modalidade de transporte de passageiros, no exercício de suas atividades, em caso de traslado de pessoa em estado de incapacidade ou vulnerabilidade, de acionar imediatamente o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) ou conduzi-lo à unidade de saúde mais próxima e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam obrigados os taxistas, motoristas de aplicativo ou de qualquer modalidade de transporte de passageiros, no exercício de suas atividades, em caso de traslado de pessoa em estado de incapacidade ou vulnerabilidade, a acionar imediatamente o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) ou conduzi-lo à unidade de saúde mais próxima.

Parágrafo Único. Para fins desta Lei, considera-se pessoa em estado de incapacidade ou vulnerabilidade aquela que, por qualquer causa, não possa se autodeterminar, oferecer resistência ou manifestar seu consentimento.

Art. 2º Obriga-se o motorista, ainda, a comunicar a empresa ao qual está vinculado e a prestar todas as informações necessárias aos profissionais de saúde que atenderem o caso, incluindo a identificação do passageiro e os detalhes relevantes sobre a emergência.



Art. 3º O descumprimento de qualquer obrigação prevista nesta lei é considerada infração administrativa e acarretará, sem prejuízo das sanções cíveis e penais cabíveis, na aplicação das seguintes penalidades:

I - multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), que poderá chegar ao triplo, em caso de reincidência;

II - proibição de transportar profissionalmente passageiros, por qualquer meio, por até 2 (dois) anos.

§ 1º A responsabilidade pelas multas previstas neste artigo é solidária entre o motorista e a empresa ao qual está vinculado.

§ 2º As multas previstas neste artigo serão atualizadas anualmente, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) ou outro que venha a substituí-lo.

Art. 4º O Poder Executivo expedirá regulamentação para definir a destinação das multas previstas nesta Lei.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após sua publicação.

JUSTIFICATIVA

No dia 30 de julho de 2023, um caso emblemático chocou o Brasil: uma jovem de apenas 22 anos de idade foi estuprada após ter sido deixada na rua, desacordada e alcoolizada, por um motorista de aplicativo, em Belo Horizonte. A vítima foi encontrada horas depois, ainda desmaiada e seminua, por uma moradora do bairro que fazia caminhada.

Imagens amplamente divulgadas pela mídia mostram o motorista de aplicativo chegando ao destino e, ao perceber que a vítima estava incapacitada de descer de seu carro, pedindo ajuda a um motociclista para deixá-la encostada em um poste, ao relento. Momentos após, o estuprador passou pela a jovem e a carregou, com ela permanecendo por mais de três horas.

O caso choca não só pelas drásticas consequências do acontecido à vítima, mas pela absoluta falta de empatia e humanidade do motorista, especialmente por se tratar a passageira de uma mulher. Para além disso, não se pode esquecer que o motorista estava no exercício de seu labor e vinculado a uma grande multinacional do ramo logístico, tendo,



portanto, obrigação legal – e moral – de concluir a corrida apenas quando o passageiro for entregue com segurança em seu destino.

Diante disso, exsurge a presente proposição, que tem por fulcro primacial obrigar não só os motoristas de aplicativo, mas também os taxistas e todos aqueles que exerçam, como profissão, o transporte de pessoas, a acionar imediatamente o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) ou conduzir o passageiro à unidade de saúde mais próxima, sempre que esse estiver em estado de incapacidade ou vulnerabilidade.

Ademais, este Projeto, pelo descumprimento do previsto, estabelece a aplicação de penas pecuniárias, bem como a perda do direito de transportar profissionalmente pessoas, qualquer que seja o meio ou instrumento utilizado.

O Estado não pode se furtar de preservar a integridade física e moral de seus cidadãos, devendo intervir sempre que os fatos da vida evidenciem a necessidade de fazer renascer nas pessoas a humanidade.

Sendo assim, na busca da realização da Justiça e em face da extrema relevância da medida aqui proposta, conta-se com o pleno apoio dos Senhores Parlamentares para a rápida aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 17 de agosto de 2023, na 57ª legislatura.

RAFAEL PRUDENTE
DEPUTADO FEDERAL
MDB-DF



PROJETO DE LEI N.º 4.008, DE 2023

(Do Sr. Jeferson Rodrigues)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de os Motoristas de Aplicativo acionar o socorro em casos de Emergência com Passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3962/2023.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do DEPUTADO JEFERSON RODRIGUES
REPUBLICANOS - GOIÁS

Apresentação: 18/08/2023 17:50:50.380 - MESA

PL n.4008/2023

PROJETO DE LEI Nº , de 2023

(Do Sr. Jeferson Rodrigues)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de os Motoristas de Aplicativo acionar o socorro em casos de Emergência com Passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem como objetivo obrigar motoristas de aplicativos acionarem socorro para passageiros que se encontrem casos de emergência.

Art. 2º É dever dos motoristas de aplicativos acionarem socorro em casos de emergência envolvendo passageiros que estejam em casos vulnerabilidades decorrentes de:

- I - Quadros de mal-estar;
- II - Estado de embriaguez;
- III- Desmaios.

Art. 3º Os desenvolvedores de aplicativos devem priorizar a criação de mecanismos que facilitem a transição rápida e eficiente entre o motorista e o auxílio em casos de emergência.

Art. 4º A não observância do disposto nesta Lei sujeita o Motorista de omissão de socorro, previsto no Código Penal.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



* CD 231657172900 *
ExEdit



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**Gabinete do DEPUTADO JEFERSON RODRIGUES
REPUBLICANOS - GOIÁS**

Apresentação: 18/08/2023 17:50:50.380 - MESA

PL n.4008/2023

JUSTIFICATIVA

Este tem como objetivo primordial zelar pela segurança e integridade dos passageiros que utilizam os serviços de transporte por aplicativo. Em diversas ocasiões, os usuários podem encontrar-se em circunstâncias de emergência, como enfermidades, estado de embriaguez ou desmaios, tornando-se amparados que os motoristas dos aplicativos assumam a responsabilidade de acionar o socorro apropriado.

Desta forma, objetiva-se reduzir o tempo de resposta em situações emergenciais, atenuando riscos e preservando vidas. A segurança dos usuários dos serviços de transporte é uma responsabilidade inalienável do Estado, e o presente Projeto de Lei visa cumprir essa missão de maneira inequívoca e efetiva.

Diante do exposto, solicito o apoio dos ilustres parlamentares para a aprovação deste projeto de lei, que tem como objetivo garantir a proteção de quem se locomove utilizando transporte por aplicativo.

Sala das Sessões, em de de 2023

Deputado JEFERSON RODRIGUES

Republicanos/GO



* CD 231657172900 *
exEdit

PROJETO DE LEI N.º 4.138, DE 2023

(Do Sr. Emanuel Pinheiro Neto)

Dispõe sobre a obrigatoriedade das plataformas de aplicativo de transporte de passageiros disponibilizarem aos usuários o registro de contato de emergência, nos casos em que especifica e da outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3878/2023.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. EMANUEL PINHEIRO NETO)

Dispõe sobre a obrigatoriedade das plataformas de aplicativo de transporte de passageiros disponibilizarem aos usuários o registro de contato de emergência, nos casos em que especifica e da outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica estabelecido que as plataformas de transporte de passageiros deverão implementar nos seus respectivos aplicativos a função de registro de contato de emergência aos usuários do serviço de transporte.

Art. 2º Para o registro de contato de emergência deverão conter:

I- Nome;

II- Telefone, preferencialmente vinculado a aplicativo de mensagem instantânea;

Art. 3º Para o usuário de serviços de transportes por aplicativo é facultativo o preenchimento de registro de contato de emergência.

Art. 4º Em caso de condições de vulnerabilidade física e psíquica do usuário de transporte de aplicativo e ausência de contato de emergência, motorista de aplicativo encaminhará o usuário de transporte de aplicativo para unidade de pronto atendimento mais próxima para as providências cabíveis.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

Os aplicativos de transportes se transformaram em uma opção de mobilidade urbana crescente entre os brasileiros. De acordo com a Fundação Getúlio Vargas, no ano de 2021, verificou-se que mais de 20 milhões de brasileiros utilizam algum tipo de aplicativo de transporte, portanto, atualmente estima-se uma ampliação do uso dos serviços de transportes de aplicativos¹. Forçoso se faz reconhecer que os passageiros são transportados em diversas situações, seja em condições médicas, de lazer e de eventos, festas e outros.

Em vista disso, a presente proposição visa proteger os usuários de aplicativo de transportes nos casos de vulnerabilidade física e/ou psíquica que os impeçam de tomar decisões. Ademais, ressalta-se que o estupro de vulnerável também é entendido quando ocorre com alguém que não tenha discernimento ou não consiga oferecer resistência, como nos casos de deficiências mentais, embriagues ou enfermidades, ou, ainda, quando a pessoa estiver dormindo.

Recentemente as mídias eletrônicas de grande circulação veiculam caso registrado na madrugada do dia 30/07/2023, onde uma jovem de 22 anos foi estuprada após ser deixada alcoolizada e desacordada na rua pelo motorista de aplicativo, em seguida outro homem aproximou-se e a carregou nos ombros levando-a para um campo de futebol para cometer o crime.

Diante da situação de condições de vulnerabilidade e o estupro como sendo um evento traumático na vida da pessoa, é possível observar consequências psicológicas e emocionais severas que acarretam, podendo também desenvolver quadros psicopatológicos ou apresentar sintomas sendo eles: medo ou pânico, raiva, culpa, vergonha, angústia, agitação, ansiedade, irritabilidade, comportamento autodestrutivo, comportamento agressivo, alterações de sono, quadros depressivos, entre outros.

¹ <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/aplicativo-de-transporte-conheca-a-historia-dessa-tecnologia/>



Por tais razões, por se tratar de assunto de grande importância e com evidentes impactos sociais, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado EMANUEL PINHEIRO NETO



PROJETO DE LEI N.º 4.568, DE 2023

(Do Sr. Daniel Barbosa)

Dispõe sobre a responsabilidade civil dos motoristas de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e dos motoristas de táxi, bem como das respectivas empresas, solidariamente, nas hipóteses que menciona.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3996/2023.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. DANIEL BARBOSA)

Dispõe sobre a responsabilidade civil dos motoristas de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e dos motoristas de táxi, bem como das respectivas empresas, solidariamente, nas hipóteses que menciona.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 12-C:

“Art. 12-C. Na hipótese de o passageiro encontrar-se em estado de vulnerabilidade ou de inconsciência que o impossibilite de acessar local seguro de forma independente, o motorista de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros ou o motorista de táxi deverá acessar o socorro médico ou conduzi-lo a uma unidade de saúde ou de polícia militar ou civil mais próxima.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto neste artigo gerará a responsabilidade civil do motorista e, quando for o caso, da respectiva empresa, solidariamente, pelos danos causados ao passageiro. “

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

JUSTIFICAÇÃO

Apresentamos este projeto de lei em virtude de um fato lamentável, ocorrido recentemente.

Uma jovem de 22 anos foi estuprada após ter sido deixada na rua por um motorista de aplicativo de Belo Horizonte, Minas Gerais. A mulher tinha acabado de sair de um show de pagode e estava embriagada.



Segundo informações da Polícia Militar, testemunhas encontraram a vítima embriagada e seminua após o crime. Ela foi socorrida para o hospital onde foi confirmado o estupro. De acordo com relatos da família, a jovem havia ido ao evento de pagode acompanhada de um amigo. Após o término, o rapaz a colocou dentro de um carro de aplicativo para que ela fosse levada até em casa.

Ao chegar no endereço, o motorista tentou contato pelo interfone, mas não teve resposta. Com a ajuda de um motociclista, ele retirou a jovem desacordada do veículo e a deixaram encostada em um poste.

Um terceiro homem teria carregado a jovem nas costas e a violentado sexualmente, de acordo com a polícia.

É mandatório, portanto, existir uma legislação específica para orientar bem como para prever a responsabilidade civil dos motoristas de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e dos motoristas de táxi, bem como das respectivas empresas, solidariamente, quando for o caso, em caso de descumprimento da norma, em havendo danos ao passageiro.

Esperamos contar com o endosso dos ilustres Pares para a aprovação de tão relevante proposição.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado DANIEL BARBOSA

2023-12165





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 Art.
12

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012-0103;12587>

PROJETO DE LEI N.º 4.917, DE 2023 (Do Sr. Tião Medeiros)

Altera o art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estabelecer a responsabilidade da sociedade gestora de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede pelos danos sofridos pelo passageiro em decorrência da omissão de socorro do motorista e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3878/2023. POR OPORTUNO, ESCLAREÇO QUE A CCJC DEVERÁ SE MANIFESTAR TAMBÉM SOBRE O MÉRITO DA MATÉRIA.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. TIÃO MEDEIROS)

Altera o art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estabelecer a responsabilidade da sociedade gestora de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede pelos danos sofridos pelo passageiro em decorrência da omissão de socorro do motorista e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estabelecer a responsabilidade da sociedade gestora de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede pelos danos sofridos pelo passageiro em decorrência da omissão de socorro do motorista e dá outras providências.

Art. 2º O art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguinte parágrafos, renumerando-se como § 1º o parágrafo único:

“Art. 11-A.

§ 1º
.....

§ 2º A sociedade gestora de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede deve estabelecer protocolo de conduta do motorista, a fim de evitar a omissão de socorro ao passageiro em estado de inconsciência ou de grave vulnerabilidade, admitindo-se, entre outras providências:

I – a interrupção da viagem e comunicação a órgão de segurança ou acessar socorro médico;

II – o transporte do passageiro a órgão de segurança pública ou estabelecimento de saúde.

§ 3º A sociedade gestora de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede que deixar de instituir o protocolo a que



se refere o § 2º sujeita-se às sanções administrativas previstas na lei municipal.

§ 4º As despesas de deslocamento do motorista para a providência de que trata o inciso II do § 2º correrão à conta da sociedade gestora de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede.

§ 5º Independentemente da instituição do protocolo de que trata o § 2º, responde a sociedade gestora de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede pelo dano resultante da omissão de socorro, na forma do art. 933 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), ressalvado o direito de regresso.” (NR)

Art. 3º As sociedades gestoras de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede devem instituir, no prazo de 90 (noventa) dias, o protocolo de que trata o § 2º do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Parágrafo único. Até que sobrevenha lei municipal que fixe sanções administrativas, a inobservância do prazo estabelecido no *caput* deste artigo sujeita o infrator a multa simples, de até 3% (três por cento) de seu faturamento, excluídos os tributos, sem prejuízo da aplicação das demais penalidades previstas no art. 56 da Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Diversos são os desafios impostos pela economia do compartilhamento ao legislador. Um deles consiste precisamente em delimitar direitos e obrigações das partes envolvidas, a fim de garantir a adequada tutela de direitos, sem prejuízo da atividade empresarial. À medida em que se desenvolvem as novas formas de contratação e de prestação de serviços na economia digital, tornam-se mais claras as providências legislativas a serem tomadas, a fim de evitar que eventuais omissões coloquem em risco os direitos do consumidor.

A regulamentação básica do transporte privado urbano gerenciado por aplicativos ou plataformas de comunicação em rede foi editada



em 2018, alterando-se a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012). Admitiu-se essa modalidade de transporte, atribuindo-se exclusivamente aos municípios e ao Distrito Federal a competência para disciplinar a fiscalizar o serviço, desde que observados alguns parâmetros.

É preciso que esse diploma legal seja atualizado a fim de se contemplar a segurança do passageiro. Recentemente, noticiou-se na imprensa o caso de passageira que foi deixada na porta do prédio em que morava pelo motorista e, momentos depois, foi vítima de violência sexual.¹ Em situações como essa, é notória a importância da integridade física do passageiro, que se sobrepõe ao fiel cumprimento do contrato de transporte. Dessa forma, é imprescindível que a plataforma prepare adequadamente os prestadores de serviço, no intuito de evitar que se coloque o passageiro em risco.

Nessa senda, propugnamos a instituição da obrigatoriedade de adoção de um protocolo pelas plataformas de transporte, que oriente os respectivos motoristas. Além disso, julgamos oportuna a disciplina da responsabilidade da plataforma pelo dano causado ao passageiro. Em primeiro lugar, porque é com a plataforma que se celebra o contrato de transporte e é precisamente a confiança nela depositada que atrai a clientela para o serviço disponibilizado. Em segundo lugar, a condução do passageiro em segurança é inerente à atividade explorada, de modo que é razoável a responsabilização pelos riscos a que estão sujeitos os consumidores.

Ante o exposto, rogamos o indispensável apoio dos ilustres pares à proposição que apresentamos à apreciação desta Casa Legislativa.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado TIÃO MEDEIROS

2023-12879

¹ <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/08/02/mulher-estuprada-apos-ser-deixada-desacordada-na-rua-quais-medidas-motoristas-de-aplicativo-devem-ter.ghtml>



**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 Art.11-A	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03;12587
LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002 Institui o Código Civil. Art. 933	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:200201-10;10406
LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990 Art. 56	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199009-11;8078



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

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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 3.878, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.878/2023, e dos PLs nºs 3.962/2023, 3.996/2023, 4.138/2023, 4.917/2023, 4.008/2023, e 4.568/2023, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Saulo Pedroso.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Antônio Doido, Eli Borges, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Luiza Erundina, Saulo Pedroso, Toninho Wandscheer, Cobalchini, Cristiane Lopes, Denise Pessôa, Fernando Monteiro, Hildo Rocha, Icaro de Valmir, Jilmar Tatto, Max Lemos, Paulo Litro e Rafael Simoes.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO 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 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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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 13 de agosto de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente

