



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.317, DE 2023

Apensado: PL nº 3.641/2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regulamentar os veículos autônomos terrestres, e dá outras providências.

Autor: Deputado ALBERTO FRAGA

Relator: Deputado ANTONIO CARLOS RODRIGUES

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'h', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 1.317, de 2023, e o Projeto de Lei nº 3.641, de 2023, apensado. Ambas as proposições tencionam alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB)¹ para regulamentar a circulação de veículos autônomos nas vias brasileiras.

O PL nº 1.317/2023 acrescenta quatro novos artigos ao CTB, nos quais conceitua veículo autônomo, condiciona a circulação desses veículos à homologação pela autoridade de trânsito, com testes em território nacional, obriga a presença de condutor no veículo em circulação e regula a responsabilidade no caso de acidentes. Também, cria cadastro nacional de acidentes com veículos autônomos. O Autor alega que já há “exemplares que ingressaram no País” e que a proposição visa a garantir a segurança dos cidadãos.

¹ Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.





No mesmo sentido, o PL nº 3.641/2023 também apresenta conceito de veículo autônomo e de outros termos relacionados à sua operação, dispõe sobre a responsabilidade no caso de acidentes, impõe a execução de testes e obriga a presença de condutores. Além disso, determina que o poder público ofereça “infraestrutura viária para melhor acomodar os veículos autônomos, bem como infraestrutura de comunicação e monitoramento”. O Autor explica que o objetivo da proposta é “estabelecer uma regulamentação robusta para veículos autônomos, buscando garantir a segurança dos usuários, dos pedestres e dos demais utilizadores das vias”.

Após análise desta CVT, o mérito, a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa das propostas serão avaliados pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

As proposições estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramitam em regime ordinário.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os Projetos de Lei em análise propõem alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para regulamentar a circulação de veículos autônomos nas vias brasileiras. De modo geral, as propostas conceituam veículo autônomo, condicionam a circulação desses veículos à homologação pela autoridade de trânsito, com testes em território nacional, obrigam a presença de condutor no veículo em circulação e regulam a responsabilidade no caso de acidentes. Também, criam cadastro nacional de acidentes com veículos autônomos e determinam que o poder público ofereça “infraestrutura viária para melhor acomodar os veículos autônomos, bem como infraestrutura de comunicação e monitoramento”.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antonio Carlos Rodrigues - PL/SP

Concordamos com os Autores quanto à ameaça que a incorporação desordenada dos veículos autônomos no trânsito brasileiro representa.

Após a discussão do tema na audiência pública que promovemos nesta Comissão em 29/10/2024, na qual se discutiu profundamente o tema, ficou clara a complexidade da questão. Estamos discutindo não apenas uma tecnologia, mas um conjunto delas, todas em franco desenvolvimento e em efervescente mutação. Robótica, inteligência artificial, biometria, sensores, processamento de imagens, criptografia e segurança de dados são alguns dos muitos recursos que sustentam os veículos autônomos. Sob esse ponto de vista, a lei emanada pelo Congresso Nacional não possui a flexibilidade e rapidez de resposta a mudanças necessárias para lidar com os desdobramentos tecnológicos envolvidos. Firmar redação extensiva no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) seria impor dificuldades e barreiras ao desenvolvimento e incorporação dos veículos autônomos ao nosso trânsito.

Ao mesmo tempo, é importante firmar, em lei, balizas que direcionem o desenvolvimento da regulamentação infralegal. Diretrizes que não deixem espaço para que a normas a serem editadas contrariem o consenso já construído.

Essa posição preserva o arranjo já consolidado no CTB, no qual a Lei estabelece diretrizes e o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) edita as normas detalhadas que orientam fabricantes, condutores e demais envolvidos no trânsito.

Está claro que a classificação dos veículos quanto à automação comporta vários níveis. São seis os níveis de automação internacionalmente reconhecidos. Essa classificação, inclusive, é adotada no Brasil pelo Decreto nº 9.557, de 2018, que trata do Programa Rota 2030. Entre a operação completamente manual e aquela integralmente conduzida pela máquina, há versões nas quais se empregam tecnologias e dispositivos de apoio que podem assumir algumas (não todas) tarefas tradicionalmente





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antonio Carlos Rodrigues - PL/SP

executadas pelo condutor. A regulamentação, portanto, deverá pautar-se nessa divisão, e estabelecer requisitos e obrigações adequadas para cada nível de automação.

Os veículos com menor nível de automação já se acomodam na legislação em vigor. Por sinal, já temos em circulação veículos com assistência ao estacionamento, detecção de ponto cego, frenagem automática para evitar acidentes e outras assistências à condução que representam os níveis iniciais.

Para os níveis intermediários de automação, há aspectos que demandam ajustes nas exigências estabelecidas pelo Contran. O Conselho já vem estudando as mudanças necessárias desde a edição da Resolução nº 717, de 2017, que estabeleceu cronograma de estudos e regulamentação dos itens de segurança veicular. Além disso, este Congresso Nacional já ofereceu mecanismo para a execução de testes com veículos com graus mais elevados de automação. A Lei nº 14.599, de 2023, introduziu no CTB a possibilidade de o Contran autorizar a utilização de sinalização e equipamentos experimentais, não previstos no Código. Isso possibilitará o desenvolvimento e a homologação dos veículos bem como sua adaptação à legislação, sinalização e padrões brasileiros.

Para os níveis mais avançados, nos quais o condutor exerce pouco ou nenhum papel na condução, propomos alguns ajustes na legislação.

Entendemos ser essencial que ao menos uma pessoa a bordo do veículo seja considerada operador apto, ou seja, alguém com preparo e condições para operar todas as funções manuais do veículo. Em outras palavras, alguém dos que ocupam o veículo deve ser capaz de executar qualquer operação disponível no veículo que possa ser conduzida manualmente por um agente.

Essa ressalva se justifica pelo fato de que há modelos de veículo autônomo que, ao detectar situações emergenciais ou de complexidade tal que o algoritmo não possa determinar a melhor resposta, entregam a





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antonio Carlos Rodrigues - PL/SP

operação ao condutor para que proceda manualmente. Esse tipo de veículo exige que o operador esteja atento ao ambiente viário mesmo quando o veículo se move de modo autônomo, já que, a qualquer momento, pode se ver obrigado a assumir a direção e tomar uma decisão, frequentemente crítica.

Por outro lado, há veículos cujos principais aspectos da condução podem ficar sob operação completa e exclusivamente autônoma, ou seja, não podem ser executados manualmente. Falamos de (a) aceleração, frenagem e direção, (b) monitoramento do ambiente viário e (c) controle em caso de emergência. Se essas operações não estão disponíveis para o operador, e ficam sob responsabilidade do equipamento, consideramos que não há condutor no veículo para fins de aplicação dos demais dispositivos do CTB.

Essa percepção implica isentar quaisquer ocupantes do veículo da responsabilidade por eventuais infrações de trânsito cometidas em decorrência de comportamento tradicionalmente atribuído ao condutor. Uma vez que fique comprovada a integridade do veículo, o cumprimento das revisões, manutenções, *recalls* e demais recomendações do fabricante, este será o responsável por desrespeito às normas de trânsito ocorrido em contexto de condução completamente automatizada. Naturalmente, infrações como o não uso de cinto de segurança, arremesso de objetos, e demais não relacionadas diretamente à condução continuam aplicáveis ao ocupante do veículo que as cometer.

Importa frisar que aquela função executada pela máquina de forma automática, mas que contar com possibilidade de execução manual por parte do condutor, permanecerá, segundo nossa proposta, de responsabilidade da pessoa física que opera o veículo. Por exemplo, caso um veículo executando manobra de estacionamento automático (recurso já disponível em veículos em circulação no Brasil) venha a causar danos a outro veículo ou a equipamento urbano, seu condutor responderá por esse incidente. Consideramos ser sua a responsabilidade de monitorar a operação do veículo e intervir, se necessário, para evitar ocorrências.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antonio Carlos Rodrigues - PL/SP

Quer dizer, para fins de responsabilização por ocorrências no trânsito, equiparamos os ocupantes de veículo completamente autônomo ao passageiro de teleférico, de elevador, ou de qualquer outro meio de transporte que opere sem condutor a bordo, no sentido de que aquilo que está completamente fora de possibilidade de intervenção não pode ser causador de punição à pessoa.

Outras questões levantadas, acreditamos, não devem ser tratadas em Lei. Muitas já são tratadas na legislação em vigor, como a exigência de atendimento a parâmetros estabelecidos pelo Contran (previsto pelo CTB), exigência de transparência, atualização e funcionamento adequado do veículo (previsto pelo Código de Defesa do Consumidor), possibilidade de contratação de seguros, o registro de acidentes (previsto no CTB por meio do Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito – Renaest) ou, por fim, a garantia à proteção dos dados pessoais (previsto pela Lei Geral de Proteção de Dados). Outros, como imposição de adaptação da infraestrutura viária ou pormenores do processo de certificação de veículos não nos parecem compatíveis com a legislação emanada pelo Congresso Nacional.

Pelo exposto, voto pela aprovação do PL nº 1.317, de 2023, e do PL nº 3.641, de 2023, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Deputado Federal – PL/SP





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PL Nº 1.317, DE 2023 E AO PL Nº 3.641, DE 2023.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regulamentar a circulação de veículos autônomos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regulamentar a circulação de veículos autônomos.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 65-A Nos veículos autônomos em que as ações de aceleração, frenagem, direção, monitoramento do ambiente viário e controle em caso de emergência estiverem inacessíveis ao controle manual, todas as pessoas a bordo serão consideradas passageiros.

§ 1º O disposto no *caput* implica que as infrações relativas a circulação e conduta previstas neste Código não serão aplicadas ao proprietário ou a qualquer passageiro do veículo.

§ 2º Identificada conduta que configure infração relativa a circulação cometida por veículo autônomo, esta será atribuída ao fabricante do veículo.

§ 3º A infração relativa a circulação cometida por veículo autônomo será atribuída ao proprietário quando for constatada configuração ou manutenção inadequadas, falta de atualização ou qualquer outra conduta ou omissão que possa dar causa a mau funcionamento do equipamento.

§ 4º O Contran poderá estabelecer hipóteses adicionais às constantes no § 3º.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antonio Carlos Rodrigues - PL/SP

Apresentação: 26/03/2025 17:49:14.410 - CVT
PRL 1 CVT => PL 1317/2023
PRL n.1

§ 5º Regulamentação do Contran estabelecerá as infrações previstas neste Código atribuíveis ao fabricante, com base no grau de automação do veículo. ”

“Art. 65-B A circulação de veículos automatizados e autônomos somente se dará com a presença de um condutor habilitado em seu interior, em condições de operá-lo plenamente.

§ 1º Nos termos da regulamentação do Contran, o condutor de que trata o *caput* deverá comprovar perícia para executar todas as funções automatizadas do veículo que também puderem ser executadas manualmente, especialmente as ações requeridas em situações previstas pelo fabricante nas quais a ação de um operador for requerida.

§ 2º O Contran poderá exigir cursos adicionais para a formação e reciclagem dos condutores de que trata o *caput*.

§ 3º O Contran poderá autorizar a circulação de veículo sem condutor habilitado, quando o grau de automação e os dispositivos de segurança disponíveis possibilitarem sua participação no trânsito de forma segura. ”

“Art. 96.

.....

.

III – quanto ao grau de automação:

- a) convencional;
- b) automatizados;
- c) autônomo;

§ 1º O Contran estabelecerá subclassificações que reflitam o grau de automação dos veículos de que trata o inciso III, com base em convenções internacionais.

§ 2º Os veículos que possuam, concomitantemente, automação relativa a aceleração, frenagem, direção, monitoramento do ambiente viário e controle em caso de emergência serão classificados como autônomos.” (NR)

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



* C D 2 5 5 2 0 3 7 6 6 4 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antonio Carlos Rodrigues - PL/SP

Sala das Sessões, em de de 2025.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Deputado Federal – PL/SP

Apresentação: 26/03/2025 17:49:14.410 - CVT
PRL 1 CVT => PL 1317/2023

PRL n.1



* C D 2 5 5 2 0 3 7 6 6 4 0 0 *