



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

## 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

### VOTO EM SEPARADO (Do Sr. Hugo Leal)

#### I - RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei chegou a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) para análise de mérito, nos termos da alínea 'h', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Apensado a ele o Projeto de Lei nº 3.641, de 2023, de autoria do Dep. Bruno Ganem (PODE/SP).

As propostas têm o objetivo de regulamentar a circulação de veículos autônomos nas vias brasileiras.

O PL nº 1.317/2023 basicamente 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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

O PL nº 3.641/2023, apensado, segue a mesma linha, definindo veículo autônomo, entre outras definições. Também trata da responsabilidade em caso de sinistros, estabelece a exigência de testes preliminares e a necessidade da presença de condutores no veículo. Também trata da necessidade de infraestruturas viária e de comunicação e monitoramento.

Após a análise pela CVT, os projetos vão à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), estando sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramitam em regime ordinário. Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

O relator, Dep. Antonio Carlos Rodrigues (PL/SP), apresentou parecer pela aprovação de ambos os projetos, com substitutivo. Ele optou por tratar do tema de forma mais genérica, com a previsão todas as pessoas a bordo serão consideradas passageiros. No entanto, entendemos que o assunto precisa ser tratado prioritariamente em Lei, a fim de dar maior segurança jurídica ao tema e garantir que o Contran irá agir nos limites legais, facilitando a regulamentação, bem como, se houver demora no ato do Contran, já existam elementos em Lei que estabeleçam os limites de atuação tanto dos fabricantes e importadores quanto dos agentes de trânsito. É o relatório.

## II – VOTO

Inicialmente, é essencial mencionar que o trânsito de veículos autônomos já é uma realidade em diversos países, os quais também enfrentam o dilema da necessidade de regulamentação. São diversos aspectos que devem ser tratados na legislação, não deixar para a regulamentação infralegal definir as regras essenciais.

Os carros autônomos ainda enfrentam diversos desafios, incluindo questões de segurança, regulatórias e impactos sociais. Apesar dos avanços tecnológicos, há dificuldades em lidar com situações imprevistas no trânsito, e a legislação ainda não está totalmente adaptada para a circulação desses veículos. Por essa razão é necessário estabelecer requisitos rigorosos para autorização de sua circulação no país.

De acordo com as diversas fontes pesquisadas, os veículos podem ter problemas em reconhecer pedestres com roupas refletivas, em condições de





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

pouca luz ou em curvas fechadas. Mesmo com sensores e câmeras avançadas, sistemas autônomos podem apresentar falhas, levando a acidentes. A capacidade de operação dos carros autônomos pode ser afetada por condições climáticas como chuva intensa ou neve. Por serem sistemas conectados, podem ser alvos de ataques hackers, comprometendo a segurança do veículo.

A confiança na tecnologia autônoma e a sua aceitação pela população ainda são desafios a serem superados. A interação com veículos tradicionais e pedestres em diferentes situações ainda é um ponto a ser aprimorado.

Apesar dos desafios, a tecnologia de carros autônomos continua avançando e promete trazer benefícios como a redução de acidentes, otimização do fluxo de trânsito e maior comodidade para os usuários.

Vale destacar que já temos veículos com algum tipo de automação no Brasil. Os veículos de **nível 1** (assistência ao motorista) são aqueles que oferecem assistências com funções como controle de cruzeiro adaptativo (ACC) ou assistência de permanência em faixa, mas o motorista ainda controla a direção, aceleração e frenagem. Os veículos de **nível 2** (Automação Parcial) são aqueles que podem realizar algumas funções simultaneamente, como controle de cruzeiro adaptativo e assistência de permanência em faixa, mas o motorista deve permanecer atento e pronto para intervir.

Ainda temos muito a avançar no que se refere aos demais níveis: nível 3 (Automação Condicional); Nível 4 (Automação Avançada); e mesmo nível 5 (Automação Completa). Por essa razão, a legislação precisa ser clara o suficiente para garantir a segurança das pessoas que transitam pelas vias brasileiras.

Sobre o parecer do relator, concordamos que deve ser alterado do Código de Trânsito Brasileiro, mas entendemos que deve ser inserida uma nova seção (seção III) no “Capítulo IX – Dos Veículos”, para tratar de veículos autônomos, criando-se novos artigos (art. 117-A ao art. 117-G), com o estabelecimento dos requisitos essenciais para trânsito desses veículos e previsão da regulamentação do Contran.

Nesse sentido, é importante destacar que o Supremo Tribunal Federal, no bojo da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 2998, afastou a





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

possibilidade de estabelecimento de sanções por parte do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O STF “*deu interpretação conforme a Constituição ao art. 161, parágrafo único, do CTB, para afastar a possibilidade de estabelecimento de sanção por parte do Conselho Nacional de Trânsito*”. E também “*declarou a nulidade da expressão ‘ou das resoluções do CONTRAN’ constante do art. 161, caput, do Código de Trânsito Brasileiro (...)*”.

Por essa razão, as obrigações e sanções decorrentes de seu descumprimento devem constar no CTB, deixando para a regulamentação os aspectos mais técnicos.

Assim, estamos propondo o aprimoramento da proposta apresentada pelo relator, aproveitando o contido em ambos os projetos de lei, destacando-se:

I – o trânsito de veículos autônomos deve ser autorizado mediante cumprimento das normas do Contran;

II – quando se tratar de veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, deverá haver a prévia autorização do órgão máximo executivo de trânsito da União (Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran), bem como, no mínimo, as seguintes condições, conforme substitutivo em anexo:

- a) definição de rota a ser utilizada no período de testes;
- b) deverá ser contratado seguro total (danos, inclusive contra terceiros, lesões e morte) e ser firmado termo de responsabilidade pelo interessado;
- c) a rota deverá ser previamente autorizada pelo órgão com circunscrição sobre a via;
- d) deverá haver um condutor habilitado no veículo e ele deve ser previamente capacitado para condução de veículo autônomo;
- e) o responsável pelos testes deverá apresentar relatório periódico;
- f) em caso de sinistro, os testes com o veículo autônomo envolvido devem ser imediatamente suspensos;
- g) o trecho autorizado deverá possuir cobertura de conectividade;





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

h) O fabricante deverá disponibilizar informações claras e precisas sobre o funcionamento do sistema autônomo, bem como fornecer atualizações constantes;

i) Os veículos devem possuir um sistema de monitoramento constante para detecção de falhas e ameaças;

j) A homologação poderá ser revogada se os requisitos estabelecidos em regulamento não forem cumpridos;

III - O poder público deverá providenciar a adaptação da infraestrutura viária para melhor acomodar os veículos autônomos.

IV - Os novos contratos de concessão rodoviária deverão prever as condições necessárias para o trânsito de veículos autônomos.

V – Possibilidade do veículo com automação total poder ser autorizado a trafegar desde que o condutor esteja sempre no controle da direção, a critério do órgão com circunscrição sobre a via

Também foram criados artigos para estabelecimento de sanções aplicáveis aos veículos autônomos, considerando que o CTB atual não contém nada sobre o assunto. Destacamos:

I – No art. 169, que trata da falta de atenção do motorista: no caso de veículo autônomo, essa conduta, que é de natureza média, passa a ser gravíssima, multa três vezes e suspensão do direito de dirigir. Tal medida se deve ao fato de que a responsabilidade do condutor nesses casos é de extrema relevância;

II – Art. 180, que trata da falta de combustível: apenas aprimoramos para inserir a falta de energia, considerando não apenas os veículos autônomos, mas também o avanço dos veículos elétricos;

III – Art. 187, que trata da conduta de transitar em locais e horários não permitidos: inserimos a previsão de infração gravíssima, multa duas vezes;

IV – Art. 209, que trata da infração de “transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar as áreas destinadas à pesagem de veículo”: inserimos a previsão de infração gravíssima e multa três vezes;





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

V – Art. 210, que trata da infração de “transpor, sem autorização, bloqueio viário policial”: a infração será gravíssima e multa (3x), com medida administrativa de remoção do veículo.”;

VI – criamos um art. 231-A para prever como infração a conduta de transitar com veículo autônomo que com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, sem autorização emitida pela autoridade competente, ou em desacordo com a autorização. Com infração gravíssima, multa cinco vezes e remoção do veículo;

VII – Para as demais infrações aplicáveis aos veículos autônomos, estamos prevendo que essas condutas terão a multa em dobro, em razão dos riscos inerentes ao descumprimento das normas de trânsito com esse tipo de veículo;

VIII – inserimos a definição de veículo autônomo no Anexo I do CTB (Dos Conceitos e definições), local onde normalmente são inseridas as definições, por ser esse o local mais adequado.

Diante do exposto, não obstante a concordância com a aprovação do PL 1317/2023 e de seu anexo PL 3641/2023, entendemos ser necessário o aprimoramento do texto para contemplar aspectos que são essenciais à segurança viária. Por essa razão apresentamos o presente Voto em Separado, pela aprovação do PL 1317/2023 e de seu anexo, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2025.

Deputado HUGO LEAL  
PSD/RJ





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 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, para dispor sobre os requisitos para a circulação, operação e uso de veículos autônomos em todo território nacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre os requisitos para a circulação de veículos autônomos em todo território nacional.

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

#### “CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

.....”

#### “Seção III Dos Veículos Autônomos”

“Art. 117-A. O trânsito de veículos autônomos nas vias brasileiras somente poderá ser autorizado mediante cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Código e na regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Os níveis de automação dos veículos autônomos serão definidos pelo Contran, inclusive quanto à





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

exigência do cumprimento das disposições estabelecidas nesta Seção.”

“Art. 117-B. Os veículos autônomos com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor deverão ser previamente autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito para que possam circular em via pública, observadas, no mínimo, as seguintes disposições:

I - o interessado deverá apresentar a documentação exigida pela regulamentação, incluindo a rota a ser utilizada para o período de testes;

II - deverá ser contratado seguro total (danos, inclusive contra terceiros, lesões e morte);

III - a rota deverá ser previamente autorizada pelo órgão com circunscrição sobre a via, a qual deverá ser via devidamente sinalizada conforme regulamentação vigente, inclusive quanto ao trânsito de veículos autônomos no respectivo trecho;

IV - deverá ser firmado termo de responsabilidade por eventuais danos causados em caso de falha do sistema ou de operação;

V - deverá haver um condutor habilitado no veículo em condições de assumir a direção em caso de falha ou risco de sinistro;

VI – conforme periodicidade estabelecida pelo órgão máximo executivo de trânsito, o responsável pelos testes deverá apresentar relatório que demonstre os resultados obtidos quanto à segurança viária, bem como, a qualquer momento, em caso de falhas ou panes no sistema;

VII – em caso de sinistro, os testes com o veículo autônomo envolvido devem ser imediatamente suspensos e as autoridades competentes comunicadas, para fins de avaliação quanto à continuidade com os testes da empresa responsável;







CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

VIII – o trecho autorizado deverá possuir cobertura de conectividade para fins de monitoramento da performance do veículo, bem como para detectar quaisquer falhas que possam comprometer a direção autônoma;

§ 2º As obrigações quanto às regras de circulação e conduta estabelecidas para o condutor neste Código se aplicam aos veículos autônomos, nos termos da regulamentação do Contran.

§ 3º O fabricante do veículo autônomo deverá disponibilizar informações claras e precisas sobre o funcionamento do sistema autônomo, bem como fornecer atualizações constantes para garantir a segurança e a conformidade do veículo com as leis de trânsito, nos termos do art. 10, § 1º da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, sendo que a não atualização pelo proprietário ensejará o impedimento de renovação do registro do veículo.

§ 4º Os veículos referidos no caput deverão possuir um sistema de monitoramento constante para detecção de falhas e ameaças, com a possibilidade de acionamento do modo de segurança e notificação do usuário em caso de problemas;

§ 5º O órgão máximo executivo de trânsito da União ou entidade homologadora ou o serviço técnico por ele credenciado deve verificar as informações fornecidas e, se necessário, exigir que o fabricante do veículo corrija qualquer ineficácia detectada.

§ 6º A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos deste artigo poderá ser revogada se os requisitos estabelecidos em regulamento não forem cumpridos ou se os veículos-amostra não cumprirem os requisitos mínimos de segurança no combate aos ciberataques e à vulnerabilidade do sistema.

§ 7º Para homologação do modelo de veículo autônomo, o fabricante ou importador deverá apresentar declaração e





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

documentos comprobatórios que demonstrem que a automação está em consonância com as normas de circulação e conduta estabelecidas na legislação de trânsito.”

“Art. 117-C. Além da necessidade de cumprimento do disposto no Capítulo XIV deste Código, os condutores de veículos autônomos deverão ser submetidos a um treinamento específico para operação desses veículos, incluindo procedimentos de emergência e intervenção em situações de risco, devendo essa informação constar no prontuário, conforme regulamentação do Contran.”

“Art. 117-D. O poder público deverá providenciar a adaptação da infraestrutura viária para melhor acomodar os veículos autônomos, bem como disponibilizar uma infraestrutura de comunicação e monitoramento para a integração desses veículos no tráfego urbano.

§ 1º Deverão ser estabelecidos padrões de comunicação e interoperabilidade entre os veículos autônomos e a infraestrutura viária, visando a otimização do fluxo de tráfego e a segurança no trânsito.

§ 2º Durante a fase de experimento, a responsabilidade pelas adaptações necessárias no trecho autorizado serão do proprietário da empresa responsável pelos testes.

§ 3º Os novos contratos de concessão rodoviária deverão prever as condições necessárias para o trânsito de veículos autônomos, nos termos da regulamentação do Contran.”

“Art. 117-E. Para o uso de veículos autônomos fora das vias públicas, o proprietário deverá solicitar autorização junto ao respectivo órgão ou entidade executiva de trânsito de sua Unidade da Federação, demonstrando a conformidade com os requisitos de segurança e padrões estabelecidos nesta Seção.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Parágrafo único. O Contran estabelecerá as condições em que não haverá necessidade de um condutor dentro do veículo autônomo no caso do **caput** deste artigo, bem como quais incisos do § 1º do art. 117-B não serão exigíveis.”

“Art. 117-F. O Contran regulamentará os requisitos técnicos para veículos terrestres autônomos fabricados ou comercializados no Brasil, bem como estabelecerá a regulação das condições para circulação desses veículos, observadas as diretrizes estabelecidas neste Código.

“Art. 117-G. Ao veículo definido como autônomo na forma do art. 117-B, o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá conceder autorização de tráfego para qualquer via pública desde que o condutor assumo o compromisso de estar na direção, sem fazer uso do sistema autônomo, observadas as demais exigências contidas nesta seção.”

“Art. 169. ....:  
.....

Parágrafo único. Tratando-se de veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, a penalidade será:

Infração gravíssima;

Penalidade – multa (3 x) e Suspensão do direito de dirigir.” (NR)

“Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível ou energia:

.....” (NR)

“Art. 187. ....:  
.....

III – para veículos autônomos com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor:

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa (2 x).” (NR)





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Art. 209. ....

Parágrafo único. Tratando-se de veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, a infração será gravíssima e multa (3x).

“Art. 210. ....:

Parágrafo único. Tratando-se de veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, a infração será gravíssima e multa (3x), com medida administrativa de remoção do veículo.” (NR)

“Art. 231-A. Transitar com veículo autônomo, com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, sem autorização emitida pela autoridade competente, ou em desacordo com a autorização.

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (5 x);

Medida administrativa – remoção do veículo.”

Art. 256. ....

§ 4º O Contran definirá as infrações previstas neste Código aplicáveis aos veículos autônomos com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor.

§ 5º A penalidade de multa prevista nas infrações deste Código aos demais veículos será aplicada em dobro no caso de veículos autônomos com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor.

§ 6º Além das penalidades previstas neste Código, a autoridade competente poderá cancelar a autorização concedida ao veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, avaliado o risco da





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

conduta praticada, sem prejuízo das demais sanções administrativas, cíveis e penais aplicáveis.” (NR)

“Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código ou em regulamentação do Contran.

.....” (NR)

Art. 3º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

VEÍCULO AUTOMOTOR - .....

VEÍCULO AUTÔNOMO: veículo que possui tecnologia para se conduzir de forma totalmente automatizada, sem intervenção humana, ou parcialmente automatizada, com possibilidade de intervenção do condutor em situações específicas, de acordo com os níveis de automação reconhecidos internacionalmente.

VEÍCULO DE CARGA - .....

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após 90 (noventa) dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2025.

Deputado HUGO LEAL  
PSD/RJ

