



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.317-A, DE 2023** **(Do Sr. Alberto Fraga)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 3641/23, apensado, com substitutivo (relator: DEP. ANTONIO CARLOS RODRIGUES).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

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 - Projeto apensado: 3641/23

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado



**PROJETO DE LEI N.º \_\_\_\_\_, DE 2023**

**(Do Senhor Deputado Alberto Fraga).**

Apresentação: 22/03/2023 11:08:14.187 - null

PL n.1317/2023

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.

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 os veículos terrestres autônomos.

**Art. 2º** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**CAPÍTULO III-B**

**DOS VEÍCULOS TERRESTRES AUTÔNOMOS**

*Art. 67-F Considera-se veículo terrestre autônomo aquele com qualquer tipo de motorização e que não dependa de condutores humanos para seu deslocamento seguro, utilizando tecnologia computadorizada georreferenciada, com tomada de decisões por meio de inteligência artificial.*

*Parágrafo único. A fabricação e a comercialização de veículos terrestres autônomos em território nacional, bem como seu uso, em vias públicas ou privadas de circulação pública, deverão obedecer o previsto nesta lei.*

*Art. 67-G O Conselho Nacional de Trânsito (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.*



§ 1º Nenhum veículo terrestre autônomo poderá circular em vias públicas sem homologação do órgão de trânsito responsável, sendo obrigatória a realização de testes em território nacional, conforme estabelecer o CONTRAN. nos quais os interessados deverão solicitar licença prévia, com as informações determinadas em regulamento, e a autoridade de trânsito deverá ser informada regularmente e ao final dos testes de quantos veículos estão em testes, os incidentes e os acidentes ocorridos, os locais de circulação e a quantidade de quilômetros percorridos.

§ 2º Para circular em vias públicas, o veículo terrestre autônomo deverá, obrigatoriamente, ser ocupado por condutor de segurança devidamente habilitado, ademais de autorização especial para operação de veículos autônomos anotada em carteira nacional de habilitação, cuja inobservância ensejará as sanções correspondentes desta lei.

§ 3º É vedado o uso de veículo terrestre autônomo para ambulância ou equivalente.

§ 4º 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.

Art. 67-H A responsabilidade em caso de acidentes e de cometimento de infrações de trânsito será solidária ou exclusiva do fabricante, ou seu representante no Brasil, e o proprietário ou condutor, conforme o caso.

§ 1º Se o proprietário do veículo autônomo ou o fabricante agiu com negligência, imprudência ou imperícia na programação ou manutenção do veículo, a responsabilidade será exclusiva dele.

§ 2º Se o acidente ou infração ocorreu por falha na programação ou fabricação do veículo, o proprietário terá direito a receber o dobro do valor eventualmente por ele pago em indenizações ou multas.

§ 3º Os veículos terrestres autônomos somente poderão circular providos de seguro contra acidentes, com cobertura contra terceiros.

Art. 67-I Fica criado, no âmbito do Poder Executivo, o cadastro nacional de registro de incidentes e acidentes com veículos terrestres autônomos, no qual serão registrados acidentes e incidentes com esses veículos, constando ao menos marca, local e número de vítimas, se for o caso, com anotação no caso morte, e roubos e furtos, bem como atualizações de programas computacionais veiculares.



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

## JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta proposta é modernizar a legislação brasileira de trânsito no que tange ao ingresso de veículos terrestres autônomos (VTA), sobre os quais já temos notícias de alguns exemplares que ingressaram no país. Trata-se de uma novidade tecnológica que poderá rapidamente fazer parte do nosso cotidiano e o Parlamento não pode se furtar a tratar do tema e garantir a segurança dos cidadãos;

Assim, propomos a criação de um Capítulo III-B no Código de Trânsito Brasileiro, com os artigos 67-F, 67-G, 67-H e 67-I. Em suma, conceituamos VTA, estabelecemos regras e competências para o CONTRAN normatizar o tema. Mas, a questão mais relevante é a responsabilidade por acidentes e/ou infrações de trânsito, no qual optamos para que seja solidária ou exclusiva entre fabricante ou seu representante no Brasil e o proprietário, ou condutor, conforme o caso. Porém, estabelecemos hipóteses de responsabilidade exclusiva, conforme se pode ler:

*Art. 67-H A responsabilidade em caso de acidentes e de cometimento de infrações de trânsito será solidária ou exclusiva do fabricante, ou seu representante no Brasil, e o proprietário ou condutor, conforme o caso.*

*§ 1º Se o proprietário do veículo autônomo ou o fabricante agiu com negligência, imprudência ou imperícia na programação ou manutenção do veículo, a responsabilidade será exclusiva dele.*

*§ 2º Se o acidente ou infração ocorreu por falha na programação ou fabricação do veículo, o proprietário terá direito a receber o dobro do valor eventualmente por ele pago em indenizações ou multas..*

*§ 3º Os veículos autônomos terrestres somente poderão circular providos de seguro contra acidentes, com cobertura contra terceiros.*

Cabe anotar que nos foi útil como inspiração, especialmente de dois parágrafos acima, o belíssimo artigo *Inovação disruptiva em carros autônomos: perspectivas futuras e desafios regulatórios*, de Lucas Peixoto Dantas,





disponível em <https://jus.com.br/artigos/102984/inovacao-disruptiva-em-carros-autonomos-perspectivas-futuras-e-desafios-regulatorios> .

Por fim, estabelecemos a criação de um cadastro nacional de registro de incidentes e acidentes com veículos autônomos terrestres, no qual serão registrados acidentes e incidentes com esses veículos, constando ao menos marca, local e número de vítimas, se for o caso, com anotação no caso morte, e roubos e furtos, bem como atualizações de programas computacionais.

Enfim, por ser a medida necessária para contribuir com a modernização da legislação de trânsito, ao regulamentar a inovadora tecnologia de automação de veículos é que solicito aos colegas parlamentares o aperfeiçoamento e a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_ de março de 2023.

**Deputado Alberto Fraga**



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

|   |   |
|---|---|
| LEI Nº 9.503, DE 23 DE<br>SETEMBRO DE 1997<br>Art. 67-F-G-H-I | <a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503</a> |
| LEI Nº 8.078, DE 11 DE<br>SETEMBRO DE 1990<br>Art. 10         | <a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1990-09-11;8078">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1990-09-11;8078</a> |

## **PROJETO DE LEI N.º 3.641, DE 2023**

**(Do Sr. Bruno Ganem)**

Dispõe sobre as diretrizes para a circulação, operação e uso de veículos autônomos em todo território nacional e dá outras providências.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-1317/2023.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Deputado Federal BRUNO GANEM

Apresentação: 31/07/2023 12:49:23.833 - MESA

PL n.3641/2023

**PROJETO DE LEI N.º \_\_\_\_\_, DE 2023**  
(Do Sr. Bruno Ganem – PODE/SP)

Dispõe sobre as diretrizes para a circulação, operação e uso de veículos autônomos em todo território nacional e dá outras providências.

**TÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta lei tem por finalidade regulamentar a circulação, a operação e o uso de veículos autônomos em todo o território nacional.

Art. 2º Considera-se veículo autônomo aquele 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.

**TÍTULO II**  
**DAS DEFINIÇÕES**

Art. 3º Para efeitos da presente lei, entende-se por:

I - **Ameaça**: causa potencial de um incidente indesejável que pode resultar em danos para um sistema, uma organização ou um indivíduo;

II - **Ciberataques**: qualquer tentativa de expor, alterar, desativar, destruir, roubar, obter acesso ou fazer uso não autorizado do sistema autônomo do veículo;





III - **Ciberameaças**: ameaças virtuais que visam comprometer a segurança do sistema autônomo do veículo, podendo causar danos aos dados e informações armazenadas ou transmitidas por eles;

IV. **Cibersegurança**: proteção dos veículos rodoviários e das suas funções contra ciberameaças a componentes elétricos ou eletrônicos;

V. **Risco**: possibilidade de que uma determinada ameaça explore as vulnerabilidades de um veículo e cause assim danos a uma organização ou a um indivíduo;

VI. **Sistema**: conjunto de componentes e/ou subsistemas que executam uma função ou funções;

VII. **Vulnerabilidade**: insuficiência de um elemento ou de uma medida de mitigação que possa ser explorada por uma ou mais ameaças.

### **TÍTULO III**

#### **RESPONSABILIDADES E SEGURANÇA**

Art. 4º O proprietário ou detentor do veículo autônomo somente será responsável civil e penal por danos causados pelo veículo durante o seu funcionamento automatizado quando comprovada negligência, imprudência ou imperícia do usuário no atendimento às normas de funcionamento ou manutenção do veículo.

*Parágrafo único.* As responsabilidades civil e penal serão apuradas e imputadas de acordo com o regramento próprio das respectivas legislações materiais e processuais.

Art. 5º As empresas responsáveis pelo desenvolvimento, fabricação ou fornecimento de tecnologias para veículos autônomos deverão seguir padrões de segurança estabelecidos pelas autoridades competentes, bem como comunicar e corrigir quaisquer falhas detectadas em suas tecnologias de forma célere.

Art. 6º Os veículos autônomos 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.

Art. 7º O fabricante do veículo deve comunicar, pelo menos uma vez por ano, ou com maior frequência, se houver necessidade, à entidade homologadora ou ao serviço técnico, o resultado das suas atividades de monitorização, incluindo nomeadamente as informações relativas a novos ciberataques.

Art. 8º O fabricante do veículo deve comunicar e confirmar à entidade homologadora ou ao serviço técnico que as medidas de mitigação em matéria de cibersegurança aplicadas para os seus modelos de veículos continuam a ser eficazes, bem como comunicar eventuais medidas adicionais tomadas, visando a diminuição de possíveis riscos.

§ 1º. A entidade homologadora ou o serviço técnico deve verificar as informações fornecidas e, se necessário, exigir que o fabricante do veículo corrija qualquer ineficácia detectada.

§ 2º. A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos da presente lei poderá ser revogada se os requisitos enunciados neste 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.

Art. 9º Os dados coletados pelos veículos autônomos durante o seu funcionamento deverão ser tratados com estrita observância à legislação vigente de proteção de dados pessoais.

#### **TÍTULO IV**

#### **INFRAESTRUTURA E PADRONIZAÇÃO**

Art. 10. 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.

Art. 11. 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.





## **TÍTULO VI**

### **CONDUTORES E TREINAMENTO**

Art. 12. 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.

Art. 13. Os órgãos competentes deverão estabelecer requisitos mínimos para a habilitação de condutores de veículos autônomos, levando em consideração a segurança e a capacidade técnica do indivíduo.

## **TÍTULO VII**

### **TESTES E AUTORIZAÇÃO DE USO**

Art. 14. A operação de veículos autônomos em vias públicas deverá passar por um período de testes controlados, em que a tecnologia será avaliada em diferentes condições de tráfego e ambientes urbanos.

Art. 15. Para a autorização de uso comercial de veículos autônomos, as empresas deverão obter uma certificação emitida pelas autoridades competentes, demonstrando a conformidade com os requisitos de segurança e padrões estabelecidos nesta lei.

*Parágrafo único.* As empresas somente receberão a certificação se comprovarem através de minuciosos testes controlados de que os sistemas tecnológicos de software e hardware são efetivamente seguros contra ciberataques e ciberameaças, além de apresentar nível de segurança viária superior à condução de veículos convencionais, visando garantir a segurança dos usuários, dos pedestres e dos demais utilizadores das vias, de acordo com todos os seguintes requisitos:

- I - colisões por km rodados;
- II - atropelamentos por quilômetros rodados;
- III - óbitos decorrentes de acidentes por quilômetros rodados;
- IV - atropelamentos de animais por quilômetros rodados.







## **TÍTULO VIII**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 16. O Poder Executivo poderá regulamentar, no que couber, o disposto nesta Lei para garantir sua fiel execução.

Art. 17. O descumprimento das disposições desta lei sujeitará os infratores a sanções civis, administrativas e penais, conforme a gravidade da infração.

Art. 18. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Com o avanço da tecnologia, os veículos autônomos têm se tornado uma realidade cada vez mais presente em diversos países. Esses veículos prometem revolucionar a mobilidade urbana e trazer benefícios significativos, como a redução de acidentes, a melhoria do tráfego e a maior eficiência energética. No entanto, para que esses benefícios sejam alcançados de forma segura e eficiente, é fundamental a existência de uma legislação clara e abrangente que regule a operação e o uso desses veículos no país.

O objetivo deste projeto de lei é estabelecer uma regulamentação robusta para veículos autônomos, buscando garantir a segurança dos usuários, dos pedestres e dos demais utilizadores das vias, além de dar sustentação à inovação tecnológica, à competitividade da indústria automotiva nacional e fomentar o desenvolvimento sustentável e a redução dos impactos ambientais.

É preciso destacar que um fabricante não pode vender, oferecer para venda, introduzir ou entregar para introdução no comércio, ou importar qualquer veículo altamente automatizado, veículo que execute automação parcial de direção ou sistema de direção automatizada, a menos que esse fabricante tenha desenvolvido um plano de segurança cibernética que inclua o seguinte:





(1) Uma política escrita de cibersegurança no que diz respeito às práticas do fabricante para detectar e responder a ciberataques, intrusões não autorizadas e mensagens falsas e espúrias ou comandos de controle de veículos. Esta política incluirá: **a)** Um processo para identificar, avaliar e mitigar vulnerabilidades razoavelmente previsíveis de ciberataques ou intrusões não autorizadas, incluindo mensagens falsas e espúrias e comandos de controle de veículos maliciosos; **b)** Um processo para tomar medidas preventivas e corretivas para atenuar as vulnerabilidades num veículo altamente automatizado ou num veículo que efetua a automatização parcial da condução, incluindo planos de resposta a incidentes, sistemas de detecção e prevenção de intrusões que salvaguardem controles, sistemas e procedimentos essenciais através de testes ou monitorização, e atualizações desse processo com base em circunstâncias alteradas;

(2) A identificação de um funcionário ou outro indivíduo vinculado ao fabricante como ponto de contato responsável pela gestão da cibersegurança;

(3) Um processo para limitar o acesso a sistemas de condução autônoma;

(4) Um processo de formação e supervisão dos trabalhadores para a implementação e manutenção das políticas e procedimentos exigidos pela presente lei, incluindo controles sobre o acesso dos trabalhadores aos sistemas de condução autônoma.

Considerando a complexidade dos sistemas de condução autônoma, é necessário completar os requisitos de desempenho e os ensaios da presente lei através de documentação do fabricante que demonstre que o sistema de condução autônoma está isento de riscos de segurança excessivos para os ocupantes do veículo e outros utilizadores da estrada durante a sua vida útil.

Portanto, ressalto que a presente proposição deverá passar ainda por profundas discussões, debates e revisões com especialistas, representantes da indústria automotiva, organizações de segurança viária e outros envolvidos, visando o aperfeiçoamento desta matéria.

Por isso, neste sentido, peço o apoio dos ilustres pares na aprovação desta importante matéria.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal BRUNO GANEM

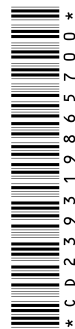
Sala das Sessões, em 28 de julho de 2023.

Deputado BRUNO GANEM  
PODE/SP

(P\_125319)

Apresentação: 31/07/2023 12:49:23.833 - MESA

PL n.3641/2023





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)<sup>1</sup> 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.

No mesmo sentido, o PL nº 3.641/2023 também apresenta conceito de veículo autônomo e de outros termos relacionados à sua operação,

<sup>1</sup> Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.





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”.

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





Apresentação: 01/07/2025 15:03:52.257 - CVT  
PRL 4 CVT => PL 1317/2023

PRL n.4

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.

\*C0250992327100\*







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 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.

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





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

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.

**O Deputado Hugo Leal apresentou sugestão relativa à proposição em tela, formalizada por meio de Voto em Separado.**

A nosso ver, a ideia veiculada pelo parlamentar aperfeiçoa a proposta inicialmente formulada, razão pela qual optamos por acolher a sugestão.

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:

#### **“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 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





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

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 - 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;

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 ciber ataques e à vulnerabilidade do sistema.

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







declaração e 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.





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 assuma 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)

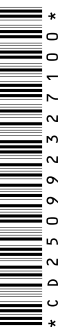
“Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível ou energia:

.....” (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)

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 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 das Sessões, em        de        de 2025.

**ANTONIO CARLOS RODRIGUES**  
Deputado Federal – PL/SP





Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.317, DE 2023

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.317/2023 e do PL 3.641/2023, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Carlos Rodrigues. O Deputado Hugo Leal apresentou voto em separado.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Coronel Tadeu, Danrlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Flávio Nogueira, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Helena Lima, Juninho do Pneu, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Paulo Alexandre Barbosa, Rodrigo Gambale, Rubens Otoni, Alexandre Guimarães, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Delegado Bruno Lima, Duda Ramos, Fausto Pinato, Hugo Leal, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Paulo Litro, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 02 de julho de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES  
Presidente





## **PROJETO DE LEI Nº 1.317, DE 2023**

(Apensado: PL nº 3.641/2023)

### **SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

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:

#### **“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 exigência do cumprimento das disposições estabelecidas nesta Seção.”







**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 08/07/2025 11:14:05:207 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 1317/2023

**SBT-A n.1**

“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 - 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;

VIII – o trecho autorizado deverá possuir cobertura de conectividade para fins de monitoramento da performance do





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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.

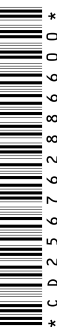
§ 3º O fabricante do veículo autônomo deverá disponibilizar informações claras e precisas sobre o funcionamento do sistema autônomo, bem como fornecer atualizações constantes para garantir a segurança e a conformidade do veículo com as leis de trânsito, nos termos do art. 10, § 1º da Lei nº 8.078, de 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 ciber ataques e à vulnerabilidade do sistema.

§ 7º Para homologação do modelo de veículo autônomo, o fabricante ou importador deverá apresentar declaração e documentos comprobatórios que demonstrem que a automação está em consonância com as normas de circulação e conduta estabelecidas na legislação de trânsito.”





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

“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.

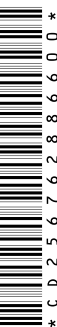
§ 1º Deverão ser estabelecidos padrões de comunicação e interoperabilidade entre os veículos autônomos e a infraestrutura viária, visando a otimização do fluxo de tráfego e a segurança no trânsito.

§ 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.

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.”





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 08/07/2025 11:14:05:207 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 1317/2023

SBT-A n.1

“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 assuma 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)

Art. 209. ....

.....





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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.”

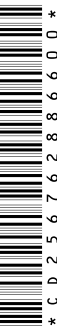
Art. 256. ....

.....

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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

“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.

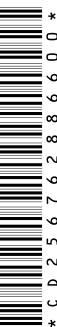
VEÍCULO DE CARGA - .....

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em 02 de julho de 2025.

**Deputado MAURICIO NEVES  
Presidente**





## 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.





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







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





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;





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





## 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 assuma 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



|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|