



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.935, DE 2026

(Do Sr. Pastor Gil)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a obrigatoriedade de identificação do agente de trânsito responsável pela autuação, a responsabilidade pessoal do agente notificador e a exigência de imagens e vídeos claros, nítidos e inequívocos como condição de validade das notificações de infrações de trânsito, inclusive aquelas realizadas por sistemas automatizados e inteligência artificial.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
DEFESA DO CONSUMIDOR;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. PASTOR GIL)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a obrigatoriedade de identificação do agente de trânsito responsável pela autuação, a responsabilidade pessoal do agente notificador e a exigência de imagens e vídeos claros, nítidos e inequívocos como condição de validade das notificações de infrações de trânsito, inclusive aquelas realizadas por sistemas automatizados e inteligência artificial.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 2º a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte art. 280-A:

Art. 280-A. A notificação de autuação por infração de trânsito somente será considerada válida quando atender, cumulativamente, aos seguintes requisitos:

I – identificação ostensiva, clara e inequívoca do agente de trânsito responsável pela autuação, com nome completo, matrícula funcional, órgão de vinculação e assinatura física ou digital certificada;

II – nos casos de infrações constatadas por meio de equipamentos eletrônicos, sistemas automatizados,



câmeras de monitoramento ou ferramentas de inteligência artificial, deverá haver a expressa identificação do agente de trânsito físico responsável pela validação, homologação e emissão da notificação;

III – apresentação obrigatória de imagens e vídeos originais, íntegros e não editados, que demonstrem de forma clara, nítida, objetiva e inequívoca a ocorrência da infração, permitindo a perfeita identificação do veículo, da conduta infracional, da data, do horário e do local do fato;

IV – vinculação direta da responsabilidade administrativa, funcional e legal ao agente de trânsito que validar, autorizar ou emitir a notificação de infração, ainda que a constatação inicial decorra de sistema automatizado ou inteligência artificial.

§ 1º A simples captação automatizada de imagens ou dados por sistemas eletrônicos ou de inteligência artificial não dispensa a análise humana obrigatória, sendo vedada a emissão de notificações de infração sem a validação expressa de agente de trânsito legalmente competente.

§ 2º A ausência de qualquer dos requisitos previstos neste artigo acarretará a nulidade absoluta da notificação de autuação, independentemente de prejuízo comprovado ao administrado.

§ 3º As imagens e vídeos utilizados como prova da infração deverão estar disponíveis ao condutor ou proprietário do veículo de forma integral, acessível e auditável, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

§ 4º É vedada a aplicação de penalidade de trânsito baseada em imagens, registros ou análises que apresentem dúvidas, ambiguidades, baixa resolução, ângulo impreciso ou qualquer elemento que comprometa a certeza absoluta da infração.

§ 5º O agente de trânsito que validar ou emitir notificação em desacordo com este artigo responderá administrativa,



civil e, quando cabível, penalmente, nos termos da legislação vigente.

Art. 2º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

§ 7º A utilização de sistemas automatizados ou de inteligência artificial para a constatação de infrações de trânsito não afasta a obrigatoriedade de identificação do agente de trânsito responsável pela autuação, nem sua responsabilidade legal pelos atos praticados.

Art. 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios deverão adequar seus sistemas, procedimentos e equipamentos ao disposto nesta Lei no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de sua publicação.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei visa assegurar legalidade, transparência, segurança jurídica e respeito aos direitos fundamentais do cidadão, especialmente o contraditório e a ampla defesa, frente à crescente utilização de sistemas automatizados e inteligência artificial na fiscalização de trânsito.

A ausência de identificação do agente responsável, bem como a emissão de notificações desacompanhadas de provas claras, nítidas e inequívocas afronta princípios constitucionais como a legalidade, motivação dos atos administrativos, devido processo legal e presunção de inocência.

A tecnologia deve ser instrumento de apoio à fiscalização, jamais substituto da responsabilidade humana e do controle legal dos atos administrativos.

Surge da necessidade urgente de restabelecer a legalidade, a transparência e a segurança jurídica no sistema de fiscalização e aplicação de penalidades de trânsito no Brasil, especialmente diante da expansão indiscriminada do uso de sistemas eletrônicos, câmeras automatizadas e



ferramentas de inteligência artificial, sem o devido controle humano, jurídico e probatório.

No Estado de São Paulo, observa-se uma prática administrativa reiterada e altamente questionável adotada pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER/SP), em que as autuações por infrações de trânsito são frequentemente lavradas a partir de imagens captadas ou supostamente validadas pela Polícia Militar Rodoviária, porém as notificações encaminhadas aos cidadãos NÃO CONTÊM as imagens e tampouco os vídeos que comprovem a infração, limitando-se a informações genéricas, padronizadas e unilaterais.

Tal prática compromete de forma direta e inequívoca o exercício do contraditório e da ampla defesa, previstos no art. 5º, inciso LV, da Constituição Federal, uma vez que não há como o cidadão se defender de uma acusação administrativa sem ter acesso à prova que a fundamenta.

1. Ausência de prova material e violação ao devido processo legal

A imposição de multa de trânsito sem a apresentação das imagens ou vídeos comprobatórios afronta o devido processo legal administrativo, pois inverte o ônus da prova, transferindo indevidamente ao cidadão o dever de provar que não cometeu a infração, quando cabe exclusivamente ao Estado demonstrar, de forma inequívoca, a ocorrência do fato infracional.

A simples descrição textual da infração, desacompanhada de prova visual clara, nítida e auditável, não satisfaz os requisitos mínimos de motivação do ato administrativo, conforme exigido pelo art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro, bem como pelos princípios da legalidade, motivação, razoabilidade e publicidade que regem a Administração Pública.

Outro ponto gravíssimo é a fragmentação artificial de responsabilidades no processo de autuação.

Exemplo. Na prática vigente no Estado de São Paulo: a imagem é captada ou a suposta infração é constatada pela Polícia Militar Rodoviária; a notificação e a penalidade são emitidas pelo DER/SP; nenhuma das instituições assume, de forma ostensiva e identificável, a responsabilidade direta pela autuação, tampouco pela veracidade, clareza e integridade das provas.



Essa dissociação viola frontalmente o princípio da responsabilidade do agente público, pois impede que o administrado identifique quem efetivamente validou, homologou e assumiu a autoria do ato administrativo sancionador.

A Administração Pública não pode funcionar como uma cadeia anônima de decisões, especialmente quando impõe sanções financeiras e pontos na CNH do cidadão.

3. Uso de tecnologia sem validação humana e sem transparência

A crescente utilização de câmeras, radares, sistemas automatizados e, em alguns casos, inteligência artificial, sem a identificação clara do agente humano responsável pela validação final da infração, representa um grave risco de automação punitiva do Estado, incompatível com o ordenamento jurídico brasileiro.

A tecnologia não possui responsabilidade legal, não responde administrativa nem penalmente, e não pode substituir o juízo humano, sobretudo quando há margem para erro, falhas de leitura, ângulos imprecisos, sombras, reflexos, objetos encobrindo condutas ou simples falhas sistêmicas.

A ausência de imagens e vídeos nas notificações emitidas pelo DER/SP exemplo, impede a verificação da qualidade da prova, tornando impossível saber se: o veículo foi corretamente identificado; a conduta foi efetivamente praticada; houve erro de enquadramento; as condições de visibilidade eram adequadas; o registro foi fiel à realidade dos fatos.

4. Afronta direta aos direitos fundamentais do cidadão

A prática atual configura verdadeira presunção automática de culpa, incompatível com o Estado Democrático de Direito.

Não se pode admitir que o cidadão seja penalizado com base em um ato administrativo opaco, sem prova acessível, sem identificação do agente responsável e sem possibilidade real de contraditório.

A defesa administrativa não pode ser fictícia ou meramente formal. Sem acesso à prova visual, o direito de defesa torna-se ilusório, reduzindo o processo administrativo a um procedimento meramente arrecadatório.

5. Necessidade de intervenção legislativa imediata



Diante desse cenário, torna-se imprescindível a intervenção do Poder Legislativo, a fim de: garantir que toda notificação de infração seja acompanhada de imagens e vídeos claros, nítidos e inequívocos; exigir a identificação ostensiva do agente público responsável pela validação e emissão da autuação, inclusive quando utilizada tecnologia automatizada; vedar expressamente a aplicação de penalidades sem prova visual acessível ao cidadão; impedir a fragmentação de responsabilidades entre órgãos distintos; assegurar que a tecnologia seja instrumento auxiliar, e não substituto da responsabilidade humana.

O presente Projeto de Lei não inviabiliza a fiscalização de trânsito, tampouco enfraquece o poder sancionador do Estado. Ao contrário, fortalece a legitimidade das autuações, reduz contestações judiciais, aumenta a confiança da sociedade e afasta práticas abusivas ou arrecadatórias.

Trata-se de medida necessária, proporcional e constitucional, que busca equilibrar eficiência administrativa com respeito aos direitos fundamentais, restabelecendo a confiança do cidadão na atuação do Estado.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado Federal PASTOR GIL PL/MA



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro1997-372348-norma-pl.html>

FIM DO DOCUMENTO