



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01327/2025
(à MPV 1327/2025)

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação à denominação do Capítulo IX e aos arts. 169 a 210 e 256; e acrescentem-se Seção III e arts. 117-A a 117-D e 231-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, todos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS” (NR)

“Seção III

Dos Veículos Autônomos” (NR)

“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 condutor deverão ser previamente autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito para que possam circular em via pública, observadas a regulamentação do Contran e, 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, a qual



deverá estar devidamente sinalizada conforme regulamentação vigente, inclusive quanto ao trânsito de veículos autônomos no respectivo trecho;

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

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

IV – deverá haver um condutor habilitado no veículo em condições de assumir a direção em caso de falha ou risco de sinistro, treinamento específico para operação de veículos autônomos;

V – 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;

VI – 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;

VII – os veículos 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;

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.

§ 1º 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.

§ 2º 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.

§ 3º 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.

§ 4º 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.** 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.

Parágrafo único. 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-D.** 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.” (NR)

“**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); Medida administrativa: remoção do veículo.” (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).” (NR)

“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.” (NR)

“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)

Item 2 – Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º-1. O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte definição: 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.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda pretende inserir no Código de Trânsito Brasileiro disposições acerca do trânsito de veículos autônomos em território nacional.

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.

O Brasil necessita urgentemente possuir uma legislação robusta para tratar do tema, considerando que já temos em circulação veículos com certo nível de automação e há interesse em testes em nosso país. A falta de legislação pode colocar tanto o interessado em avançar no tema aqui no país quanto os agentes de trânsito na fiscalização e situação de incapacidade de solução de eventuais problemas. Sequer existem infrações adequadas para tratar desse tipo de veículo.

Por essa razão, a presente emenda nos dá a oportunidade de estabelecer o mínimo de condições para atuação do Poder Público e das empresas interessadas em testes, sem que seja colocada em risco a segurança das pessoas que trafegam em nossas vias. Diversos projetos tramitam nesta Casa, mas a demora na criação do arcabouço legal pode criar inúmeras dificuldades para o avanço tecnológico com segurança.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

