



Where law embraces innovation

Decreto-Lei n.º 113/2026, de 8 de junho

Aprova o regime jurídico do licenciamento de testes de sistemas automáticos de condução

Contexto

O setor automóvel vive uma profunda revolução tecnológica associada à automação.

Os sistemas de apoio à condução já contribuem para a redução progressiva de acidentes.

Num futuro próximo, os veículos serão capazes de interagir entre si e com a infraestrutura rodoviária.

Os serviços de comunicação entre veículos (V2V), entre veículos e a infraestrutura de transporte (V2I) ou entre veículos e outros pontos de conexão (V2X), aliados à sensorização e à georreferenciação dos sistemas, ao *machine learning* e à transição para a mobilidade elétrica, são cruciais para a segurança dos veículos automatizados, para a descarbonização do setor dos transportes e para a plena integração dos veículos automatizados no sistema de transportes geral.

Objetivos Estratégicos

Democratização da Mobilidade

Promovendo a inclusão de cidadãos impossibilitados de conduzir por limitações físicas ou de outra natureza.

Promoção de novas e diferentes soluções de mobilidade individual e coletiva

Contribuindo para a otimização do parque automóvel e para a redução de deseconomias inerentes ao atual paradigma de mobilidade assente no veículo de propriedade e uso individuais.

Criação de um quadro legal e regulatório promotor da inovação e competitividade

Estabelecendo um regime que promova testes de tecnologias inovadoras e acelere a competitividade nacional.

Atração de Investimento

Criando condições favoráveis ao investimento estrangeiro e oportunidades para empresas e universidades portuguesas.

Vanguarda Tecnológica

Reforçando a imagem de Portugal como país na vanguarda da evolução tecnológica e da mobilidade inteligente.

Capítulo I — Disposições Gerais

Objetivo e Âmbito

Regula o licenciamento de testes de SAC instalados em veículos não homologados ou com instalação posterior à homologação.

É aplicável à realização de testes de SAC e de sistemas de conectividade nas vias do domínio público do Estado, das regiões autónomas e das autarquias locais ou em vias do domínio privado abertas ao trânsito público.

Definições-Chave

SAC - Sistema Automático de Condução

DOC - Domínio Operacional de Conceção

Condutor – a pessoa que exerce o controlo dinâmico do veículo em sistemas automáticos de condução de automação condicional

Operador – a pessoa que exerce o controlo estratégico do veículo em sistemas de elevada automação ou automação total

V2V / V2I / V2X - sistemas de conectividade

Requerente – a pessoa individual ou coletiva, pública ou privada, que apresenta um pedido de licenciamento, na qualidade de fabricante dos veículos ou dos sistemas a testar, ou quando estes sejam fabricados por entidades distintas, na qualidade de entidade que atua em representação dos respetivos fabricantes



Os dados pessoais são tratados exclusivamente para efeitos de licenciamento da atividade e para recolha de elementos de prova das contraordenações rodoviárias previstas neste diploma.

Capítulo II — Princípios e Regras Gerais

A realização de testes de SAC está sujeita a licença e obedece à verificação cumulativa dos seguintes requisitos:

Respeito pelos princípios e regras de atuação dos SAC previstos no diploma

Segurança rodoviária é prioridade absoluta. O SAC deve, designadamente, monitorizar e interagir de forma segura com o ambiente rodoviário circundante, cumprir as regras e sinais de trânsito e minimizar o perigo em situações imprevistas.

Habilitação legal

Condutor e operador com habilitação legal para conduzir há pelo menos **6 anos**, sem terem averbado no seu registo individual do condutor a prática de qualquer crime ou contraordenação nos últimos 5 anos.

Plano de segurança

Necessidade de elaboração de um plano de segurança específico (art. 12.º).

Seguro de responsabilidade civil obrigatório

Capital mínimo igual ao **quádruplo** do seguro obrigatório automóvel, vigente durante todo o período licenciado (art. 11.º).

Capítulo II — Princípios e Regras Gerais

A realização de testes de SAC está sujeita a licença e obedece à verificação cumulativa dos seguintes requisitos:

Registo de dados



Necessidade de provimento dos veículos com um sistema de registo de dados (art. 13.º)

Vias autorizadas



Realização dos testes em vias ou troços de via qualificados como aptos para esse fim.

Mercadorias perigosas



Proibido o seu transporte.

Plano de Segurança e Registo de dados

Plano de Segurança dos testes a licenciar (Art. 12.º)

Deve incluir obrigatoriamente:

- Riscos relativos aos utentes da via, nomeadamente os utilizadores vulneráveis
- Integridade do SAC contra a intervenção ilegítima de terceiros, incluindo a sua cibersegurança
- Riscos para a infraestrutura rodoviária e demais áreas integradas na zona de jurisdição rodoviária
- Riscos relativos ao processo de transição do controlo dinâmico do veículo com SAC para o condutor
- Riscos relativos à aptidão para o cumprimento dos deveres impostos ao condutor e ao operador
- Formação teórica e prática ao condutor e ao operador para operarem o SAC
- Identificação visual do veículo em teste de SAC como sendo um veículo em testes de condução autónoma
- Adoção de condição de risco mínimo face à eventualidade de uma falha do SAC
- Demonstração da redundância no registo e gravação de dados do teste



Plano de Segurança e Registo de dados

Sistema de Registo de Dados (Art. 13.º)

Os veículos utilizados nos testes de SAC devem possuir um sistema de registo de dados, com gravação a **10Hz** no mínimo, que permita obter, designadamente, a seguinte informação:

- Características do sistema automático, nomeadamente a versão de software e as especificações de hardware
- Identificação de quem exerce o controlo dinâmico do veículo a todo o tempo
- Identificação da posição relativa do veículo durante o período de testes (georreferenciação)
- Velocidade do veículo
- Funcionamento dos sistemas de iluminação e de sinalização luminosa
- Conetividade, a sua latência e acesso a redes
- Qualquer intervenção feita pelo condutor ou pelo operador e o momento da realização da mesma
- Os dados provenientes dos sensores de proximidade, ou outros, relativos à proximidade de objetos e de outros utentes da via
- Os dados resultantes das comunicações V2V, V2I e V2X
- As condições de trânsito e da via, designadamente intensidade de tráfego e condições atmosféricas



Capítulo III — Procedimento de Licenciamento

Pedido de licenciamento

Pedido dirigido ao presidente do IMT, I. P., por via eletrónica.

1

2

Conferência Deliberativa

Constituída pelo IMT, ANSR, GNR (quando territorialmente competente), PSP (quando territorialmente competente) e Infraestruturas de Portugal, para apreciação dos requisitos técnicos e documentais.

3

Emissão de Licença

Emissão da licença pelo IMT, I.P. A emissão está sujeita ao pagamento de taxa e à prestação de caução.



Licenças emitidas por Estado estrangeiro podem ser objeto de reconhecimento pelo IMT, no prazo de 45 dias após receção do pedido (Art. 19.º).

Capítulo IV — Realização dos Testes

Limites de Velocidade

Redução de **20 km/h** face aos limites gerais, com mínimo de 20 km/h. Dispensa possível em casos fundamentados.

Relatórios Periódicos

Entidade licenciada remete relatório ao IMT, I. P. no prazo de **10 dias** após conclusão do período de testes ou mensalmente caso o período de testes seja superior a 1 mês.

Testes de Sistemas de Conetividade

Sujeitos a comunicação prévia com **15 dias** de antecedência. Relatório final enviado à ANSR e IMT, I. P. no prazo de 30 dias após o fim dos testes.

Acidente ou Incidente Grave

Imobilização do veículo e solicitação imediata da presença das forças de segurança. Relatório detalhado enviado ao IMT, I. P. e à entidade gestora da via no prazo de **24 horas**.



Capítulos V e VI — Suspensão, Revogação e Sanções

Suspensão e Revogação

A licença pode ser **suspensa provisoriamente** por falta de exibição de cópia autenticada da licença, em caso de ocorrência de acidente ou incidente grave ou falta de condições de segurança necessárias para a continuidade do teste devido ao incumprimento dos requisitos do licenciamento ou das obrigações decorrentes da licença.

A suspensão provisória mantém-se até ao cumprimento do dever em falta, que se deverá verificar no prazo máximo de 15 dias ou até ao termo do prazo de suspensão que vier a ser fixado pelo IMT, o qual não pode ser inferior a 15 dias nem superior a 30 dias.

A **revogação** da licença implica a impossibilidade de obtenção de nova licença no prazo de **1 ano**.

Regime Sancionatório

- **Contraordenações graves:** 600 € a 3.000 € (pessoas singulares) ou 8.000 € a 40.000 € (pessoas coletivas).
- **Contraordenações leves:** 150 € a 3000 € (pessoas singulares) ou 250 € a 40.000 € (pessoas coletivas).

Produto das coimas:

- 40% Estado
- 20% ANSR,
- 20% IMT, I. P.
- 20% entidade autuante

Disposições Finais — Síntese

01 Regulamentação

Valor da taxa e da caução serão fixados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas finanças, infraestruturas e administração interna.

02 Forças de Segurança

Serviços prestados pelas forças de segurança são regulados e remunerados nos termos da Portaria n.º 298/2016, de 29 de novembro.

03 Regiões Autónomas

Competências do IMT, I. P., e da ANSR são exercidas pelos correspondentes órgãos e entidades regionais.

04 Regime Subsidiário

Nos casos omissos no presente diploma relativamente ao regime contraordenacional e ao processamento das contraordenações, aplica-se, subsidiariamente, o disposto no Código da Estrada e legislação complementar.

05 Entrada em Vigor

O diploma entrou em vigor no dia **8 de julho** de 2026.



Jorge Silva Martins

Sócio - Tecnologia, Inovação e Regulatório

jsm@mfalegal.pt



Leonor Gambôa Machado

Associada - Tecnologia, Inovação e Regulatório

lgm@mfalegal.pt



<https://www.mfalegal.pt>



[mfalegaltech](https://www.mfalegaltech)



Edifício Jean Monnet, Largo Jean Monnet, n° 1, piso 2 | 1250-130 Lisboa