



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 4.852, DE 2024

(Apensados: PL nº 429/2025 e PL nº 4.052/2025)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para disciplinar a exclusão do uso do equipamento tacógrafo.

**Autor:** Deputado LUCIO MOSQUINI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

## I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em análise tem por objetivo incluir o § 3º no art. 230 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para desobrigar os veículos de carga com Peso Bruto Total (PBT) superior a 4.536 kg e Capacidade Máxima de Tração (CMT) igual ou superior a dezenove toneladas da exigência de uso do equipamento tacógrafo. A proposta também afasta a incidência das penalidades previstas no artigo em referência, excetuando-se os casos de risco iminente à segurança pública ou flagrante desrespeito às normas de circulação e conduta.

Segundo o Autor, a intenção é evitar penalizações excessivas a veículos de carga de grande porte, os quais são responsáveis por parcela significativa da logística nacional e do escoamento da produção agrícola e industrial. Além disso, argumenta que o custo do tacógrafo representaria um entrave econômico injustificado às operações desses veículos, gerando reflexos nos preços ao consumidor final e na competitividade do setor de transportes.





Apensados à proposição original, tramitam o PL nº 429, de 2025, do mesmo Autor, que também introduz parágrafo ao art. 230 do CTB para dispensar a aferição do equipamento tacógrafo para os veículos de carga de primeiro emplacamento, e o PL nº 4.052, de 2025, que altera o CTB para estabelecer o prazo de trinta dias para a realização da primeira aferição metrológica de tacógrafo, em veículos novos.

Os projetos foram distribuídos às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD).

A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões e o regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II, e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A proposta principal, de autoria do Deputado Lucio Mosquini, tem por objetivo alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para desobrigar os veículos de carga com Peso Bruto Total (PBT) superior a 4.536 kg e Capacidade Máxima de Tração (CMT) superior a dezenove toneladas da exigência de uso do equipamento tacógrafo.

Em nosso entendimento, a matéria não merece prosperar nesta Casa, pois busca desobrigar do uso do tacógrafo justamente os veículos de carga com maior peso e porte e que mais demandam controle rigoroso de sua operação, ou seja, aqueles que, por sua dimensão e características, representam maior risco à segurança viária, em razão do maior poder destrutivo em acidentes.





A proposta cria, ainda, divisão artificial entre veículos com CMT entre 4.536 kg e dezenove toneladas, que continuariam obrigados ao uso do tacógrafo, e os veículos com CMT superior a dezenove toneladas, que estariam dispensados. Trata-se de medida sem justificativa lógica, uma vez que os veículos maiores e potencialmente mais perigosos seriam justamente os menos fiscalizados.

A dispensa do uso do tacógrafo também compromete o exercício dos direitos trabalhistas dos motoristas profissionais, já que dificulta a fiscalização da Lei nº 13.103, de 2015, que assegura a esses trabalhadores o direito a onze horas de descanso diárias e a trinta minutos de repouso dentro de cada seis horas de condução. O tacógrafo é o principal instrumento para monitorar e garantir o cumprimento dessas exigências legais e sua retirada inviabilizaria o controle das jornadas de trabalho, promovendo um retrocesso em relação às conquistas já consolidadas na legislação trabalhista.

Com relação aos custos, o do tacógrafo é proporcionalmente pequeno perante o valor dos veículos de grande porte, com impacto pouco relevante nos preços finais dos produtos transportados, já estando incorporado ao dia a dia dos proprietários de veículos cuja exigência desse equipamento é prevista no art. 105, inciso II, do CTB. Por outro lado, os custos sociais decorrentes de acidentes com veículos pesados são muito elevados e recaem, em grande medida, sobre o sistema público de saúde, a previdência social e a infraestrutura viária.

É preciso ressaltar, ainda, que a flexibilização do tacógrafo vai na contramão das melhores práticas internacionais que têm ampliado o uso de tecnologias de controle e monitoramento da frota de veículos. Países com índices mais baixos de sinistralidade investem cada vez mais em fiscalização automatizada de veículos pesados, com equipamentos embarcados que permitem o rastreamento de rota e o monitoramento de desempenho e jornada de trabalho.

Com relação ao Projeto de Lei nº 429, de 2025, não obstante a nossa sensibilidade quanto ao tema, entendemos que dispensar a aferição do





equipamento tacógrafo, para os veículos de carga de primeiro emplacamento, pode ser temerário. Ainda que o perfeito funcionamento tenha sido atestado nos testes do fabricante do aparelho, a verificação inicial tem o condão de averiguar o funcionamento real do aparelho após a instalação no veículo. Da mesma forma, o PL nº 4.052, de 2025, que dá o prazo de trinta dias para realização da verificação metrológica do tacógrafo de veículos novos também pode trazer consequências negativas para a segurança viária. Vale destacar que o equipamento verificado previamente ao seu uso em via pública é essencial para garantir a validade jurídica dos dados registrados no disco ou fita diagrama, seja para a fiscalização de trânsito ou como prova em caso de sinistro.

No entanto, a dificuldade apresentada pelo setor de transportes é compreensível, considerando que o veículo deveria sair da concessionária sem pendências quanto aos equipamentos obrigatórios, ressalvados os casos em que o equipamento passa a ser exigido em decorrência da destinação ou transformação do veículo. O transtorno decorrente da burocracia e o fato de o veículo trafegar sem o equipamento até que a verificação metrológica seja realizada pelo seu proprietário demonstram a necessidade de se estabelecer um mecanismo de simplificação e organização do processo de verificação inicial do veículo antes de ser entregue ao comprador.

Assim, buscando atender a essas demandas e no intuito de desburocratizar e baratear o processo de verificação do tacógrafo, propomos estabelecer que a aferição inicial do tacógrafo seja realizada pelo próprio fabricante do veículo. Isso revela-se viável do ponto de vista operacional, na medida em que os processos industriais já incorporam rotinas de controle de qualidade e testes de funcionalidade ao final da linha de produção. Tal medida tende a reduzir custos logísticos e eliminar gargalos decorrentes da limitação de postos autorizados.

Por fim, também estamos propondo que os dados do tacógrafo possam ser utilizados como meio de prova para fins de fiscalização dos limites de velocidade e eventual responsabilização. A possibilidade de utilização desses dados, tanto em tempo real quanto de forma retrospectiva,





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

representaria avanço relevante na política de segurança viária. Os tacógrafos modernos possuem capacidade de registrar dados contínuos de velocidade, o que permite aferir não apenas infrações pontuais, mas também padrões de comportamento ao longo do tempo.

Diante de todo o exposto, no que compete a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.852, de 2024, e pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nº 429, de 2025, e nº 4.052, de 2025, na forma do **SUBSTITUTIVO** anexo.

Sala da Comissão, em 14 de abril de 2026.

Deputado HUGO LEAL  
Relator



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261221337700>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Apresentação: 15/04/2026 09:32:49.070 - CVT  
PRL 3 CVT => PL 4852/2024

PRL n.3



\* C D 2 6 1 2 2 1 3 3 7 7 0 0 \*



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 429, DE 2025, E Nº 4.052, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre o registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a verificação do registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo e para permitir o seu uso para comprovação de infração por excesso de velocidade.

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

“Art. 105. ....  
.....

§ 7º *O registrador instantâneo de velocidade e tempo de que trata o inciso II deste artigo, quando instalado no veículo, deverá ser submetido à verificação metrológica inicial, a qual será de responsabilidade:*

- I – do fabricante ou importador do veículo novo; ou*
- II – do proprietário do veículo, nos demais casos.*

§ 8º *Além da verificação metrológica inicial, o conjunto veículo-registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo deverá ser submetido a verificações metrológicas periódicas.*

§ 9º *A verificação metrológica de que tratam os §§ 7º e 8º deverá atestar a conformidade do equipamento e de sua instalação com os requisitos metrológicos e técnicos aplicáveis,*





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

*garantindo a fidedignidade dos registros de velocidade, distância percorrida e tempo, observados os prazos, as condições e os procedimentos estabelecidos no regulamento do órgão ou entidade federal de metrologia legal.” (NR)*

“Art. 218. ....  
.....

*§ 7º Para fins de comprovação da infração prevista neste artigo, sem prejuízo de outros instrumentos ou equipamentos regulamentados pelo Contran, poderá ser utilizado o equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo de que trata o inciso II do art. 105 deste Código.” (NR)*

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

Sala da Comissão, em 14 de abril de 2026.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

Apresentação: 15/04/2026 09:32:49.070 - CVT  
PRL 3 CVT => PL 4852/2024

PRL n.3



\* C D 2 6 1 2 2 1 3 3 7 7 0 \*