



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.852-A, DE 2024 **(Do Sr. Lucio Mosquini)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação dos PLs 429/25 e 4052/25, apensados, com substitutivo; e pela rejeição do PL 4852/24 (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

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

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Projetos apensados: 429/25 e 4052/25
- III - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Substitutivo oferecido pelo relator
 - Parecer da Comissão
 - Substitutivo adotado pela Comissão



PROJETO DE LEI Nº DE 2024
(Do Sr. LUCIO MOSQUINI)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do § 3º, com a seguinte redação:

“Art.230.....

.....

§ 3º Os veículos de carga, com peso bruto total (PBT) superior a 4.536 kg e capacidade máxima de tração (CMT) igual ou superior a 19 toneladas, estão desobrigados da utilização do equipamento tacógrafo e isento das penalidades previstas neste artigo, salvo nos casos de risco iminente à segurança pública ou de flagrante desrespeito às normas de circulação e conduta”(NR).

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei visa alterar o art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir um § 3º que exclua das penalidades os veículos de carga com peso bruto total (PBT) superior a 4.536 kg e veículos de carga com capacidade máxima de tração





(CMT) igual ou superior a 19 toneladas, que não estejam equipados com o instrumento de aferição denominado tacógrafo.

A proposta tem como principal objetivo evitar penalizações excessivas e desproporcionais para veículos de carga que desempenham papel crucial no transporte da produção nacional, pela não utilização dos equipamentos tacógrafos. Esses veículos são responsáveis pelo escoamento de mercadorias essenciais para a economia do país, incluindo produtos agrícolas, industriais e bens de consumo. A aplicação indistinta das penalidades previstas no art. 230 pode comprometer a eficiência logística e aumentar os custos operacionais, com reflexos diretos nos preços ao consumidor final.

Além disso, o transporte de carga pesada enfrenta desafios específicos, como limitações de infraestrutura, variações no estado das rodovias e a complexidade das operações de logística. A exclusão das penalidades para veículos com PBT superior a 4.536 kg e CMT igual ou superior a 19 toneladas garante que esses agentes econômicos possam continuar operando sem prejuízos indevidos, desde que respeitem as normas de segurança e circulação.

É importante ressaltar que a exclusão proposta não é um salvo-conduto para irregularidades. A segurança viária e o cumprimento das regras de trânsito permanecem prioritários, e a aplicação das penalidades será mantida em casos de risco iminente à segurança pública ou de flagrante desrespeito às normas de circulação, notadamente veículos de transpor e condução escolar e veículos de transporte de passageiros com mais de 10 lugares.

Com essa medida, buscamos assegurar que o transporte da produção nacional ocorra de forma contínua e eficiente, contribuindo para o desenvolvimento econômico do país e para a redução de custos logísticos. Contamos com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta importante iniciativa legislativa.

Sala das Sessões, 11 de dezembro de 2024





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Lucio Mosquini - MDB/RO

Deputado LUCIO MOSQUINI

Apresentação: 12/12/2024 09:04:04.377 - MESA

PL n.4852/2024



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD247729891200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucio Mosquini



* C D 2 4 7 7 2 9 8 9 1 2 0 0 *

**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://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503>

PROJETO DE LEI N.º 429, DE 2025

(Do Sr. Lucio Mosquini)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispensar a aferição do equipamento tacógrafo, para os veículos de carga de primeiro emplacamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4852/2024.



PROJETO DE LEI Nº DE 2025
(Do Sr. Lucio Mosquini)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispensar a aferição do equipamento tacógrafo, para os veículos de carga de primeiro emplacamento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do § 3º, com a seguinte redação:

“Art.230.....

.....

§ 3º Os veículos de carga de primeiro emplacamento estão desobrigados da aferição do equipamento tacógrafo e isentos das penalidades previstas neste artigo.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei visa alterar o art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir um § 3º que desobrigue da aferição do equipamento tacógrafo e exclua das penalidades os veículos de carga de primeiro emplacamento.

A proposta tem como principal objetivo evitar penalizações excessivas e desproporcionais para veículos de carga que desempenham





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Lucio Mosquini - MDB/RO

papel crucial no transporte da produção nacional, pela não utilização dos equipamentos tacógrafos. Esses veículos são responsáveis pelo escoamento de mercadorias essenciais para a economia do país, incluindo produtos agrícolas, industriais e bens de consumo. A aplicação indistinta das penalidades previstas no art. 230 pode comprometer a eficiência logística e aumentar os custos operacionais, com reflexos diretos nos preços ao consumidor final.

Além disso, o transporte de carga pesada enfrenta desafios específicos, como limitações de infraestrutura, variações no estado das rodovias e a complexidade das operações de logística. A exclusão das penalidades para veículos novos de primeiro emplacamento, garante que esses agentes econômicos possam continuar operando sem prejuízos indevidos, desde que respeitem as normas de segurança e circulação.

É importante ressaltar que a exclusão proposta não é um salvo-conduto para irregularidades. A segurança viária e o cumprimento das regras de trânsito permanecem prioritários, e a aplicação das penalidades será mantida em casos de risco iminente à segurança pública ou de flagrante desrespeito às normas de circulação.

Com essa medida, buscamos assegurar que o transporte da produção nacional ocorra de forma contínua e eficiente, contribuindo para o desenvolvimento econômico do país e para a redução de custos logísticos dos empreendedores.

Nestes termos, contamos com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta importante iniciativa legislativa.

Sala das Sessões, 12 de fevereiro de 2025.

Deputado LUCIO MOSQUINI



**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-setembro-1997-
372348-norma-pl.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro-1997-372348-norma-pl.html)

PROJETO DE LEI N.º 4.052, DE 2025 **(Do Sr. Zé Trovão)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer prazo para a realização da primeira aferição metrológica de tacógrafo em veículos novos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-429/2025.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2025
(Do Sr. ZÉ TROVÃO)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer prazo para a realização da primeira aferição metrológica de tacógrafo em veículos novos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

Art.105.....
.....
.....

§ 7º Nos casos de veículos novos, sujeitos à obrigatoriedade do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo – tacógrafo –, será concedido o prazo de até 30 (trinta) dias, contados da data de emissão do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV), para a realização da primeira verificação metrológica junto ao órgão delegado do INMETRO, não incidindo autuação ou penalidade durante este período, desde que o equipamento esteja devidamente instalado e em funcionamento.

Art. 2º Ficam convalidadas as verificações realizadas dentro do prazo referido no § 7º do art. 105 do CTB, ainda que em circulação anterior à aferição.

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





JUSTIFICAÇÃO

A legislação atual exige que o tacógrafo seja instalado e aferido pelo INMETRO antes da circulação do veículo. Contudo, na prática, em muitos estados existe apenas um posto credenciado para essa verificação, o que obriga o motorista a trafegar até o local sem possuir ainda o certificado de aferição, ficando sujeito a multa em eventuais fiscalizações.

Esse cenário gera insegurança jurídica e penaliza injustamente os transportadores que buscam cumprir a lei.

O presente Projeto de Lei visa corrigir essa lacuna, concedendo um prazo de 30 (trinta) dias para que o proprietário de veículo novo realize a primeira aferição do tacógrafo, sem prejuízo da obrigatoriedade posterior das verificações periódicas a cada 24 meses ou quando ocorrerem alterações técnicas no veículo.

Trata-se de medida de bom senso, que harmoniza a legislação com a realidade logística do país, garantindo a eficácia do controle de jornada e segurança viária sem penalizar indevidamente o transportador.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado Federal
ZÉ TROVÃO PL/SC





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://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503
--	---



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

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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.852, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação dos Projetos de Lei nºs 429/2025 e 4.052/2025, apensados, com substitutivo; e pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.852/2024, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Beбето, Cabo Gilberto Silva, Diego Andrade, Eduardo Bismarck, Flávio Nogueira, Guilherme Uchoa, Jonas Donizette, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Milton Vieira, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Rafael Fera, Sargento Fahur, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Beto Preto, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Julio Lopes, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 29 de abril de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente





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

**PROJETO DE LEI Nº 429, DE 2025
E PROJETO DE LEI Nº 4.052, DE 2025**

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Denomina “Rodovia Edson Arantes do Nascimento – Rei Pelé” o trecho da rodovia BR-381 compreendido entre os Municípios de Belo Horizonte (MG) e de São Paulo (SP), e “Rodovia Antônio Francisco Lisboa” o trecho compreendido entre o Município de Belo Horizonte (MG) e a divisa dos Estados de Minas Gerais e do Espírito Santo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica denominado “Rodovia Edson Arantes do Nascimento – Rei Pelé” o trecho da rodovia BR-381 compreendido entre os Municípios de Belo Horizonte, no Estado de Minas Gerais, e de São Paulo, no Estado de São Paulo.

Art. 2º Fica denominado “Antônio Francisco Lisboa” o trecho da rodovia BR-381 compreendido entre o Município de Belo Horizonte, no Estado de Minas Gerais, e a divisa dos Estados de Minas Gerais e do Espírito Santo.

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

Sala da Comissão, em 29 de abril de 2026.

**Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente**

