

PARECER TÉCNICO – INSPEÇÃO VEICULAR

Assunto: **Parachoque caminhonete**

Data de atualização: 15/6/26

Revisão: 01

1 - OBJETIVO

Esclarecer sobre a instalação de para-choque traseiro em veículos da categoria N1 submetidos à complementação de carroceria e vedação à modificação de chassi., para fins de inspeções em organismos de inspeção e fiscalização por autoridades de trânsito.

2 – DESCRIÇÃO DO ASSUNTO

A presente Nota Técnica tem por objetivo consolidar entendimento acerca da instalação de para-choques traseiros em veículos da categoria N1 (caminhonetes com PBT até 3.500 kg) submetidos à complementação ou substituição de carroceria, bem como esclarecer os limites regulatórios relacionados à eventual caracterização de modificação de chassi.

2.1 - FUNDAMENTAÇÃO LEGAL E NORMATIVA

Constituem fundamentos desta Nota Técnica:

- a) Resolução CONTRAN nº 993/2023;
- b) Resolução CONTRAN nº 952/2022;
- c) Resolução CONTRAN nº 916/2022;
- d) Nota Informativa nº 398/2019/CGSV-DENATRAN/DENATRAN/SNTT;
- e) Acordo de Harmonização Técnica da Associação Catarinense dos Organismos de Inspeção – ACOI, referente a para-choques em veículos leves;
- f) Código de Trânsito Brasileiro – CTB, artigos 98 e 106.

2.2 - DO PARA-CHOQUE COMO EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO

A Resolução CONTRAN nº 993/2023 estabelece os equipamentos obrigatórios para os veículos em circulação, mantendo a obrigatoriedade de para-choques dianteiro e traseiro nos veículos automotores.

Assim, qualquer veículo da categoria N1 submetido à complementação de carroceria ou transformação deve permanecer dotado de para-choque traseiro adequado às condições de segurança veicular e viária.

2.3 DA AUSÊNCIA DE REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA PARA VEÍCULOS N1

Conforme consignado na Nota Informativa nº 398/2019/CGSV-DENATRAN/DENATRAN/SNTT, inexistente regulamentação específica que estabeleça requisitos construtivos, dimensionais, materiais, métodos de ensaio ou critérios de posicionamento aplicáveis aos para-choques instalados em veículos leves da categoria N1 com PBT inferior a 3.500 kg.

O DENATRAN esclareceu expressamente que:

- I – não existem dispositivos legais ou resoluções específicas disciplinando a instalação de para-choques nesses veículos;
- II – não há restrição normativa quanto ao material empregado;
- III – a responsabilidade técnica pela fabricação e instalação é do fabricante ou implementador;
- IV – os dispositivos devem garantir a segurança veicular e a segurança viária.

Dessa forma, inexistindo regulamentação específica, não cabe a criação de requisitos técnicos adicionais não previstos em norma legal ou regulamentar.

2.4 DA INSTALAÇÃO DO PARA-CHOQUE EM CARROCERIAS COMPLEMENTADAS

Nas caminhonetes submetidas à instalação de equipamento veicular ou substituição de carroceria, o para-choque poderá integrar o projeto técnico do implementador responsável pela instalação.

Nessas situações, a responsabilidade pela posição, fixação, resistência e funcionalidade do conjunto recai sobre o fabricante ou implementador que executou a alteração, devendo tal responsabilidade estar devidamente documentada.

Não há exigência normativa que determine que o para-choque deva estar obrigatoriamente fixado às longarinas originais do chassi em veículos da categoria N1.

2.5 DA VEDAÇÃO À MODIFICAÇÃO DE CHASSI EM VEÍCULOS N1

O Anexo V da Resolução CONTRAN nº 916/2022 estabelece as modificações veiculares permitidas e vedadas.

No caso dos veículos leves da categoria N1, não há previsão para alongamento, encurtamento ou modificação estrutural do chassi.

Conseqüentemente:

I – é vedada qualquer intervenção que altere as características estruturais originais das longarinas do chassi;

II – é vedada a extensão estrutural das longarinas originais mediante soldagem, enxertia, emenda ou qualquer outro processo que resulte em alteração do chassi homologado pelo fabricante;

III – é vedada a incorporação de elementos que passem a exercer função estrutural equivalente à das longarinas originais.

Entretanto, deve ser distinguido o conceito de extensão estrutural de chassi do conceito de suporte ou elemento de fixação do para-choque.

Não caracteriza modificação de chassi a instalação de suportes, braços, consoles ou estruturas auxiliares destinadas exclusivamente à sustentação e posicionamento do para-choque, desde que tais componentes:

- a) não transmitam esforços estruturais relevantes ao conjunto veicular;
- b) não exerçam função de longarina;
- c) não componham a estrutura resistente do veículo;
- d) não promovam aumento do comprimento estrutural do chassi.

Caracteriza-se modificação indevida do chassi apenas quando o elemento instalado passa a funcionar como extensão estrutural das longarinas originais, assumindo funções mecânicas próprias do chassi homologado.

2.6 - DA RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 952/2022 E DO POSICIONAMENTO DO PARA-CHOQUE

A Resolução CONTRAN nº 952, de 28 de março de 2022, estabelece os requisitos técnicos aplicáveis aos dispositivos de proteção traseira dos veículos de carga abrangidos por seu campo de aplicação.

Embora a referida Resolução não discipline especificamente os veículos da categoria N1 com PBT até 3.500 kg, seus conceitos técnicos podem ser utilizados como referência subsidiária para interpretação das condições de segurança veicular.

A norma define a extremidade traseira do veículo como o plano vertical perpendicular ao plano longitudinal de simetria que tangencia a parte mais traseira da estrutura do veículo.

O Anexo I da Resolução estabelece, para os veículos por ela abrangidos, que o elemento horizontal do para-choque deve localizar-se até o limite de 100 mm da extremidade traseira da estrutura do veículo.

Adicionalmente, o art. 7º prevê hipótese de dispensa do para-choque para determinados veículos quando a distância entre a face traseira do pneu e a extremidade máxima traseira da estrutura for igual ou inferior a 400 mm.

Adicionalmente, o art. 8º prevê o recuo do para-choque para determinados veículos com betoneira, plataforma autosocorro, basculamento traseiro ou com plataforma elevatória de carga, o para-choque poderá estar posicionado até o limite de 400 mm da extremidade máxima traseira do veículo.

Embora tais requisitos não sejam diretamente aplicáveis às caminhonetes da categoria N1, eles evidenciam que o ordenamento jurídico brasileiro admite a existência de balanço traseiro e de afastamentos entre a estrutura do veículo e os dispositivos de proteção traseira, inexistindo exigência de coincidência absoluta entre o para-choque e a extremidade final da carroceria.

Conseqüentemente, nos veículos da categoria N1 submetidos à modificação de carroceria, a mera existência de recuo entre a face do para-choque e a extremidade traseira da carroceria não constitui, isoladamente, irregularidade técnica ou infração regulamentar, desde que:

- I – o veículo permaneça dotado de para-choque traseiro;
- II – sejam preservadas as condições de segurança veicular e viária;
- III – a instalação esteja abrangida pela responsabilidade técnica do fabricante ou implementador;
- IV – não haja modificação estrutural do chassi ou extensão das longarinas originais.

Nesse contexto, eventual estrutura de suporte utilizada exclusivamente para posicionamento do para-choque não deve ser confundida com alongamento de chassi, desde atenda o dimensional do balanço traseiro e que não exerça função estrutural equivalente à das longarinas e travessas originais nem altere as características estruturais homologadas do veículo.

Para fins deste parecer:

- Considera-se que um elemento exerce função estrutural equivalente as longarinas e travessas homologadas pelo fabricante, quando a capacidade resistente das mesmas estão dimensionadas e conectadas de forma a resistir e distribuir cargas de flexão, torção ou cisalhamento ao conjunto do chassi.
- Caracteriza-se alongamento de chassi exclusivamente quando há alteração da distância entre eixos do veículo em relação às especificações originais

homologadas pelo fabricante. A instalação de suportes ou elementos auxiliares destinados à fixação do para choque, ainda que fixados às extremidades das longarinas originais ou projetados além delas, não constitui alongamento de chassi quando não resulta em alteração da distância entre eixos, desde que o balanço traseiro resultante respeite o limite de 60% da distância entre eixos, não excedendo 3.500 mm.

A interpretação conjunta da Resolução CONTRAN nº 952/2022, da Nota Informativa nº 398/2019/CGSV-DENATRAN e da Resolução CONTRAN nº 916/2022 conduz ao entendimento de que o elemento determinante para caracterização de irregularidade não é a existência de recuo do para-choque em relação à carroceria, mas sim a eventual modificação estrutural do chassi, hipótese vedada para veículos da categoria N1.

3 – CONCLUSÃO

Diante da legislação vigente e dos entendimentos técnicos formalizados pelo DENATRAN/SENATRAN, conclui-se que:

I – o para-choque traseiro constitui equipamento obrigatório para veículos da categoria N1, nos termos da Resolução CONTRAN nº 993/2023;

II – inexistente regulamentação específica estabelecendo requisitos construtivos, materiais, dimensionais ou limites máximos de recuo para para-choques instalados em caminhonetes com PBT igual ou inferior a 3.500 kg;

III – a responsabilidade técnica pela fabricação, instalação e posicionamento do para-choque é atribuída ao fabricante ou implementador responsável pela complementação veicular;

IV – a simples existência de recuo entre a extremidade traseira da carroceria e a face do para-choque não caracteriza irregularidade técnica, por inexistir vedação normativa específica para os veículos da categoria N1;

V – a instalação de suportes destinados exclusivamente à fixação ou posicionamento do para-choque não caracteriza, por si só, modificação de chassi;

VI – permanece vedada qualquer intervenção que resulte em alongamento, prolongamento ou alteração estrutural das longarinas originais do chassi, em razão da ausência de previsão autorizativa na Resolução CONTRAN nº 916/2022;

VII – a caracterização de modificação de chassi somente deve ocorrer quando o elemento instalado assumir efetivamente função estrutural equivalente à extensão das longarinas originais;

VIII – a interpretação conjunta das Resoluções CONTRAN nº 916/2022, nº 952/2022 e nº 993/2023, bem como da Nota Informativa nº 398/2019/CGSV-DENATRAN, conduz ao entendimento de que o elemento determinante para a regularidade da instalação não é o recuo do para-choque em relação à carroceria, mas sim a preservação da segurança veicular e a inexistência de alteração estrutural do chassi homologado.

Na avaliação de veículos N1 com modificação da carroceria original, recomenda-se verificar:

- a) existência do para-choque traseiro;
- b) integridade estrutural do dispositivo;
- c) ausência de bordas cortantes ou elementos que ofereçam risco à segurança;
- d) qualidade da fixação;
- e) documentação técnica do implementador, quando aplicável;
- f) inexistência de prolongamento estrutural caracterizador de alteração do chassi;
- g) medida regulamentar do balanço traseiro, considerando a extremidade final da carroceria.

A existência de recuo do para-choque em relação à extremidade traseira da carroceria, inclusive quando decorrente de projeto de modificação veicular, não caracteriza, por si só, modificação de chassi, desde que o elemento utilizado para sua fixação não exerça função estrutural equivalente à extensão das longarinas originais.

Nota: "Este parecer baseia-se em Resoluções Contran e na nota informativa nº 398/2019/CGSV-DENATRAN, podendo ser revisto por resolução superveniente ou entendimento administrativo diverso."

ANEXO I

EXEMPLOS ILUSTRATIVOS PARA INTERPRETAÇÃO TÉCNICA DA INSTALAÇÃO DE PARA-CHOQUES EM VEÍCULOS DA CATEGORIA N1

(Anexo de caráter orientativo)

1. OBJETIVO

Este Anexo I tem por objetivo ilustrar situações típicas encontradas em veículos da categoria N1 submetidos à complementação ou substituição de carroceria, auxiliando a interpretação uniforme dos critérios técnicos previstos nesta Nota Técnica.

As imagens apresentadas foram extraídas do Acordo de Harmonização Técnica da Associação Catarinense dos Organismos de Inspeção – ACOI, referente a para-choques em veículos leves, sendo utilizadas exclusivamente para fins de orientação técnica.

2. SITUAÇÕES CONSIDERADAS REGULARES

Figura 1 – Recuo do para-choque em relação à extremidade da carroceria



Em leves (ex.: caminhonetes): Recuo permitido entre o para-choque e limite da carroceria em caso de troca de carroceria, o limite é determinado pelo implementador. Em alteração do para-choque também é permitida, recomendado o limite de 400 mm.

Interpretação:

A existência de recuo entre a extremidade traseira da carroceria e a face do para-choque não caracteriza, por si só, irregularidade técnica ou modificação de chassi.

O posicionamento do para-choque deve ser analisado em conjunto com o projeto da carroceria e com as condições de segurança do veículo.

Figura 2 – Para-choque fixado à estrutura da carroceria implementada



Em leves (ex.: caminhonetes): Não há necessidade de faixa retrorrefletiva na longarina. Não há restrição do material, podendo ser de madeira.

Interpretação:

Nos veículos da categoria N1 submetidos à complementação de carroceria, admite-se que o para-choque seja fixado à estrutura do equipamento veicular ou da carroceria implementada, desde que mantidas condições adequadas de resistência, funcionalidade e segurança.

Figura 3 – Suportes de fixação do para-choque



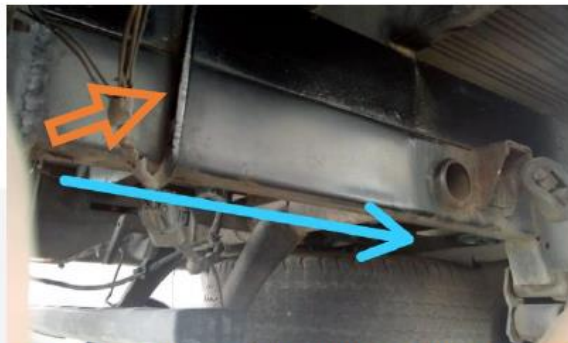
Em leves (ex.: caminhonetes): Permitida a fixação seja na longarina da carroceria ou mesmo na carroceria. Não pode estar fixada ou soldada na estrutura do chassi. O RT deve avaliar o estado de fixação, observando o desempenho e resistência a pequenas colisões.

Interpretação:

Suportes destinados exclusivamente à sustentação e posicionamento do para-choque não constituem extensão de chassi quando não exercem função estrutural equivalente às longarinas originais do veículo.

3. SITUAÇÕES CONSIDERADAS IRREGULARES

Figura 4 – Elemento assumindo função estrutural de chassi



Em leves (ex.: caminhonetes): Quando o alongamento para fixação do para-choque também desempenha função de chassi (estão em contato em toda extensão) deve ser reprovado.

Interpretação:

Caracteriza-se modificação estrutural indevida quando o elemento instalado:

- I – prolonga estruturalmente a longarina original;
- II – aumenta o comprimento estrutural do chassi;
- III – passa a desempenhar função resistente equivalente à da estrutura original homologada pelo fabricante.

Nessa situação, configura-se alteração estrutural não autorizada para veículos da categoria N1.

Sem mais, firma-se o presente parecer o diretor técnico da FENIVE.

Rômulo Salvador.

Diretor técnico.