

## **PARECER TÉCNICO - INSPEÇÃO VEICULAR**

**Assunto: Regularização de veículos equipados com capota de fibra e conferência cadastral de frotas**

Data de atualização: 17/7/26

Revisão: 00

### **1 - OBJETIVO**

Esclarecer os critérios técnicos e documentais aplicáveis à instalação de capotas rígidas, especialmente capotas de fibra, em veículos do tipo caminhonete originalmente registrados com carroceria aberta, bem como orientar proprietários, organismos de inspeção, plataformas de serviços e gestores de frota quanto à conferência da correspondência entre a condição física do veículo e as informações constantes no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo Eletrônico (CRLV-e).

O presente parecer também busca uniformizar o entendimento sobre a distinção entre capota removível, tratada como acessório, e capota cuja instalação resulte em carroceria não removível, hipótese em que ocorre alteração da característica de carroceria aberta para carroceria fechada e se torna necessária a regularização perante o órgão executivo de trânsito.

### **2 - DESCRIÇÃO DO ASSUNTO**

Tem-se observado número crescente de caminhonetes que permanecem cadastradas e circulando com característica de carroceria divergente da condição física efetivamente apresentada. A situação é especialmente recorrente em veículos originalmente registrados com carroceria aberta que recebem capota rígida de fibra integrada à caçamba e continuam identificados no CRLV-e como carroceria aberta.

A divergência cadastral pode decorrer da instalação posterior do equipamento sem a obtenção de autorização, inspeção e atualização do registro, da aquisição de veículo já modificado ou da ausência de controles periódicos por empresas que administram grandes quantidades de veículos próprios, terceirizados ou vinculados a plataformas digitais.

Para a correta avaliação, não basta considerar apenas a presença visual da capota ou o material de que é fabricada. O elemento determinante é verificar se a carroceria resultante permanece efetivamente removível ou se a instalação apresenta integração, fixação e permanência capazes de alterar a classificação construtiva do veículo.

## **2.1 - FUNDAMENTAÇÃO LEGAL E NORMATIVA**

Constituem fundamentos deste Parecer Técnico:

- a) Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especialmente os arts. 98, 106, 123 e 230;
- b) Resolução CONTRAN nº 916/2022, que regulamenta as modificações permitidas em veículos, a inspeção de segurança veicular e a atualização de sua classificação;
- c) Anexo II da Resolução CONTRAN nº 916/2022, que estabelece as definições de carroceria aberta e carroceria fechada;
- d) Anexo V da Resolução CONTRAN nº 916/2022, especialmente o item 50, relativo à instalação ou remoção de capota em caminhonete com carroceria aberta;
- e) Procedimentos administrativos estabelecidos pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para autorização e registro das modificações veiculares.

## **2.2 - DA OBRIGAÇÃO DE PRÉVIA AUTORIZAÇÃO, INSPEÇÃO E ATUALIZAÇÃO DO REGISTRO**

O art. 98 do CTB condiciona a alteração das características de fábrica do veículo à prévia autorização da autoridade competente. O art. 106, por sua vez, estabelece a exigência de certificado de segurança para veículos que tenham sofrido modificação em suas características de fábrica, observados os requisitos definidos pelo CONTRAN.

Em regulamentação desses dispositivos, a Resolução CONTRAN nº 916/2022 determina, para modificações em veículos já registrados, a prévia autorização do órgão responsável pelo registro e licenciamento, a realização de Inspeção de Segurança Veicular por Instituição Técnica Licenciada (ITL), quando exigida no Anexo V, e a emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV). Após a modificação, os documentos devem ser apresentados ao órgão executivo de trânsito para atualização do cadastro e expedição de novo CRLV-e.

A regularização documental não constitui mera formalidade. Ela assegura que a classificação constante na base cadastral represente a configuração inspecionada, permite a rastreabilidade da modificação e evita que o veículo circule com característica física diferente daquela declarada em seu registro.

### **2.3 - DAS DEFINIÇÕES DE CARROCERIA ABERTA E FECHADA**

O Anexo II da Resolução CONTRAN nº 916/2022 define a carroceria aberta como compartimento simples, sem teto, destinado ao transporte de carga. A carroceria fechada é definida como compartimento simples com teto rígido, destinado a cargas que requeiram proteção contra intempéries e outras influências externas.

Assim, a instalação de uma cobertura rígida sobre a caçamba pode alterar a classificação cadastral quando o conjunto deixa de possuir caráter removível e passa a constituir compartimento fechado integrado ao veículo. A avaliação deve considerar a solução construtiva resultante e não apenas a denominação comercial utilizada pelo fabricante ou instalador da capota.

### **2.4 - DO TRATAMENTO PREVISTO NO ITEM 50 DO ANEXO V DA RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 916/2022**

O item 50 do Anexo V da Resolução CONTRAN nº 916/2022 trata expressamente da instalação ou remoção de capota em carroceria aberta de caminhonete. Para a instalação cuja carroceria resultante não seja removível, a norma exige CSV e atendimento ao art. 15 da própria Resolução, classificando a carroceria como FECHADA. Na hipótese de remoção, a classificação retorna para ABERTA, observados os procedimentos administrativos correspondentes.

Portanto, quando a capota de fibra resultar em configuração não removível, a instalação caracteriza modificação veicular sujeita à inspeção e à atualização do registro. A manutenção da informação "carroceria aberta" no CRLV-e, apesar da existência física de carroceria fechada, configura incompatibilidade cadastral que deve ser corrigida.

### **2.5 - DOS CRITÉRIOS TÉCNICOS PARA CARACTERIZAÇÃO DA CAPOTA COMO FIXA OU NÃO REMOVÍVEL**

Para fins deste parecer, a capota de fibra deve ser considerada fixa ou capaz de resultar em carroceria não removível quando sua instalação apresente uma ou mais das condições abaixo, avaliadas em conjunto com o projeto, o método de fixação e as instruções do fabricante ou instalador:

- a) isolamento, vedação ou integração permanente entre a capota e a carroceria original, com uso de adesivos estruturais, selantes, rebites, soldas, parafusos de acesso restrito ou outros meios destinados à permanência do conjunto;

- b) alteração, substituição, remoção ou integração da tampa traseira original, incluindo a adoção de porta, janela, fechadura ou sistema de abertura próprio da capota;
- c) necessidade de ferramentas, ferramental específico, desmontagem de componentes ou mão de obra especializada para retirada e reinstalação;
- d) impossibilidade de remoção e recolocação simples pelo proprietário, sem assistência técnica e sem risco de dano ao equipamento, à carroceria ou aos sistemas do veículo;
- e) integração de instalações elétricas, iluminação interna, chicotes, guarnições, acabamentos ou componentes cuja desconexão dependa de procedimento técnico;
- f) configuração construtiva que transforme a caçamba em compartimento rígido fechado, de uso contínuo e funcionalmente incorporado ao veículo.



*Figura 1-Exemplo de veículo com capota fixa instalada. Carroceria fechada.*

A presença isolada de parafusos ou fechos não deve ser examinada de maneira meramente formal. O critério deve ser a removibilidade real do conjunto. Uma capota anunciada comercialmente como "removível" pode, na prática, configurar carroceria fechada quando sua desmontagem exigir intervenção técnica, alteração da tampa ou perda das condições normais de uso do veículo.

## **2.6 - DA CAPOTA EFETIVAMENTE REMOVÍVEL**

A capota poderá ser tratada como acessório removível quando sua retirada e reinstalação puderem ser realizadas de forma simples, sem ferramentas especiais, sem mão de obra especializada e sem alteração permanente da estrutura, da tampa traseira, dos sistemas de iluminação ou dos componentes de segurança do veículo.

Nessa condição, a instalação não deve criar um compartimento fechado permanentemente incorporado à carroceria. Devem permanecer preservadas a configuração original da caçamba, a funcionalidade da tampa traseira e a possibilidade de retorno imediato à condição de carroceria aberta.



*Figura 2 - Exemplo de capota removível. Carroceria aberta.*

Em caso de dúvida sobre a removibilidade, recomenda-se considerar o manual do produto, as instruções de instalação, os elementos de fixação utilizados e a demonstração prática de retirada. A simples declaração do proprietário ou a denominação comercial do equipamento não substitui a verificação objetiva da condição instalada.

## **2.7 - DO PROCEDIMENTO DE REGULARIZAÇÃO**

Quando a instalação caracterizar carroceria não removível, recomenda-se observar, em síntese, o seguinte procedimento:

- I - solicitar autorização prévia ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro e licenciamento do veículo, conforme o procedimento vigente na unidade federativa;
- II - providenciar a documentação de origem, instalação e responsabilidade pelo equipamento, incluindo nota fiscal e os documentos exigidos pelo art. 15 da Resolução CONTRAN nº 916/2022, conforme aplicáveis;
- III - submeter o veículo à Inspeção de Segurança Veicular em ITL, para verificação da modificação e emissão do CSV;
- IV - apresentar o CSV e os demais documentos ao órgão executivo de trânsito para atualização da classificação da carroceria no cadastro;

V - obter novo CRLV-e com a característica correspondente à configuração efetivamente instalada e conferir a correta vinculação do número do CSV ao registro do veículo.

Nos casos em que a capota já tenha sido instalada sem autorização prévia, o proprietário deve consultar o órgão executivo de trânsito para definição do procedimento administrativo de regularização. A inspeção e a emissão do CSV não dispensam o cumprimento das demais exigências documentais e cadastrais.

## **2.8 - DOS RISCOS DECORRENTES DA DIVERGÊNCIA ENTRE O VEÍCULO E O CRLV-e**

A manutenção de veículo cuja configuração física não corresponda à característica registrada pode produzir consequências operacionais, administrativas, contratuais e jurídicas, especialmente quando o veículo é utilizado profissionalmente ou integra frota administrada por empresa ou plataforma.

Entre os principais riscos, destacam-se:

- a) circulação de veículo em desacordo com os dados constantes em seu registro e licenciamento;
- b) autuação e adoção de medidas administrativas durante a fiscalização de trânsito;
- c) impedimentos ou exigências adicionais em processos de transferência de propriedade, vistoria, licenciamento e regularização cadastral;
- d) não conformidades identificadas em auditorias, processos de homologação de fornecedores e programas internos de integridade ou compliance;
- e) dificuldades na análise de sinistros, apuração de danos, regulação securitária e verificação das condições declaradas na contratação do seguro;
- f) exposição reputacional para empresas, plataformas e gestores que mantenham veículos vinculados a seus serviços sem conferência mínima de conformidade documental.

## **3 - CONCLUSÃO**

Diante da legislação e dos critérios técnicos examinados, conclui-se que:

- I - a instalação de capota em caminhonete originalmente registrada com carroceria aberta deve ser analisada quanto à removibilidade real da carroceria resultante;
- II - quando a capota de fibra for fixa ou não removível, a instalação caracteriza alteração da carroceria de ABERTA para FECHADA, nos termos do item 50 do Anexo V da Resolução CONTRAN nº 916/2022;

- III - a modificação exige prévia autorização, Inspeção de Segurança Veicular, emissão do CSV e posterior atualização do cadastro e do CRLV-e, observados os documentos e procedimentos do órgão executivo de trânsito;
- IV - a classificação como capota fixa deve considerar integração, método de fixação, alterações da tampa traseira, necessidade de ferramentas ou mão de obra especializada e impossibilidade de remoção simples pelo proprietário;
- V - capota efetivamente removível, instalada sem integração permanente e sem alteração dos componentes originais, pode permanecer caracterizada como acessório, desde que a carroceria conserve sua condição de aberta;
- VI - a divergência entre a configuração física e a característica registrada no CRLV-e deve ser tratada como não conformidade e encaminhada para regularização;
- VII – recomenda-se que plataformas e gestores de frota mantenham controles periódicos de conferência física e documental, principalmente em caminhonetes utilizadas na prestação de serviços;
- VIII - a inspeção deve avaliar a situação efetivamente apresentada, não sendo suficiente a denominação comercial do equipamento ou declaração genérica de que a capota seria removível.

Na avaliação de caminhonetes equipadas com capota de rígida, fixa, recomenda-se verificar:

- a) característica de carroceria constante no CRLV-e;
- b) existência e validade do CSV, quando aplicável;
- c) documentação do equipamento e da instalação;
- d) método de fixação e possibilidade prática de remoção;
- e) integração da capota com a carroceria e com a tampa traseira;
- f) alterações elétricas, estruturais ou de componentes de segurança;
- g) correspondência entre a condição física, o cadastro do órgão de trânsito e o cadastro mantido pela empresa ou plataforma.

***Nota: Este parecer baseia-se no Código de Trânsito Brasileiro e na Resolução CONTRAN nº 916/2022, podendo ser revisto em razão de norma superveniente, alteração dos anexos regulamentares ou entendimento administrativo diverso.***

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

**Rômulo Salvador.**

**Diretor técnico.**