

Parecer 29/2026

Processo: SEI 177.00000249/2026-78

Interessado: Alison Montoani Fonseca

Assunto: Norma estadual que discipline as alterações de suspensão de veículos de até 3.500 kg para efeito de fiscalização estadual na Empresa Credenciada de Vistoria (ECV).

I – Introdução

Trata-se de requerimento de parecer, apresentado pelo Sr. Alison Montoani, advogado, inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil sob o nº 269.160, por intermédio do qual indaga sobre a existência de norma estadual que discipline as alterações de suspensão de veículos de até 3.500 kg para efeito de fiscalização estadual na Empresa Credenciada de Vistoria (ECV), considerando o disposto no artigo 8º e seguintes da Resolução CONTRAN nº 916, de 28 de março de 2022.

II – Análise

O cidadão apresenta questionamentos objetivos, razão pela qual a presente manifestação se desenvolverá sob idêntico prisma de objetividade, clareza e estrito rigor técnico-jurídico.

Ao apresentar seu pedido de parecer, o cidadão afirmar que o "artigo 8º e seguintes da Resolução 916/22 do Contran disciplina as alterações de suspensões de veículos de até 3.500 KG" e indaga:

I. qual a norma estadual que disciplina o tema das alterações de suspensão para efeito de fiscalização estadual na ECV.

No que concerne ao questionamento sobre a existência de norma estadual que discipline as alterações de suspensão para efeito de fiscalização no âmbito das Empresas Credenciadas de Vistoria (ECVs), cumpre assentar, prefacialmente, que a competência normativa para legislar sobre trânsito e transporte é de ordem estritamente federal, conforme prescrito no artigo 22, inciso XI, da [Constituição Federal](#), a qual preconiza:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
(...)
XI - trânsito e transporte;

Sob essa ótica de repartição de competências, verifica-se que o regramento técnico e os parâmetros de tolerância para a modificação de suspensões veiculares encontram-se exauridos na seara regulamentar federal, notadamente por meio das resoluções editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Por conseguinte, resta evidente que falece ao Estado-membro competência legislativa ou normativa autônoma para inovar, restringir ou criar critérios paralelos de fiscalização dessa matéria, cabendo à unidade federada tão somente a fiel execução e a aplicação dos parâmetros previamente consolidados pela União.

II. na ausência da Lei específica, indaga-se: O procedimento envolve a medição do ponto mais baixo do chassi ou carroceria do veículo na vertical do ponto mais baixo ao solo não inferior a 100mm e o teste do esterçamento, detectando que o pneu não toca qualquer parte do veículo, indaga-se: Pode-se atestar o rebaixamento irregular do veículo por filmagem ou por foto?

No tocante ao segundo questionamento, cumpre evidenciar que a matéria encontra-se inteiramente balizada pela [Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997](#), que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O diploma federal estabelece um regime estrito de controle sobre as alterações das características originárias de fábrica dos veículos, conforme se extrai do comando normativo dos artigos 98, 124, inciso IV, e 230, inciso VII, senão vejamos:

Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

(...)

Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:

(...)

IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;

Art. 230. Conduzir o veículo:

(...)

VII - com a cor ou característica alterada;

Em simetria com as balizas legais do [CTB](#), o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) editou a [Resolução nº 916, de 28 de março de 2022](#), que disciplina especificamente as modificações de veículos e, em seu artigo 8º, fixou os limites técnicos objetivos para as alterações no sistema de suspensão, determinando em seu § 1º que os veículos modificados devem ter inseridos obrigatoriamente no campo das observações do CRLV-e a sua correspondente altura livre do solo.

Ou seja, realizado o rebaixamento dentro dos parâmetros permitidos, é indispensável a emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV), ato este que

pressupõe a submissão do veículo à inspeção por uma Instituição Técnica Licenciada (ITL) ou por uma Entidade Técnica Pública ou Paraestatal (ETP), nos exatos termos do artigo 2º da [Resolução CONTRAN nº 922, de 28 de março de 2022](#).

Assim, a conformidade técnica ou a irregularidade do rebaixamento do veículo é aferida de forma pericial pelas entidades acreditadas previstas no artigo 2º da [Resolução CONTRAN nº 922, de 28 de março de 2022](#), sendo que a infração de trânsito tipificada no artigo 230, inciso VII, do [CTB](#) se perfaz, essencialmente, pela circulação do veículo com a característica alterada sem o devido e prévio registro da nova altura no CRLV-e, em estrita consonância com as diretrizes consolidadas pelo [Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito](#) (MBFT).

III. O rebaixamento do veículo de forma irregular consta como infração no Manual Brasileiro de Multas de Trânsito e, portanto, é item de fiscalização de trânsito e não de vistoria de identificação veicular, qual o posicionamento deste Conselho sobre o tema.

No que tange ao terceiro questionamento, ratifico o entendimento de que a competência originária para atestar e verificar a regularidade técnica de qualquer alteração no sistema de suspensão é exclusiva das ITLs e das Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais ETPs. Conforme delineado pela [Resolução CONTRAN nº 916, de 2022](#), o veículo modificado somente estará regularizado após a devida aprovação em inspeção pericial realizada por tais órgãos acreditados, culminando com a obrigatoriedade de fazer constar a nova altura livre do solo expressamente no campo de observações do CRLV-e.

Sob essa ótica, cumpre destacar que as Empresas Credenciadas de Vistoria (ECVs) tem escopo restrito à identificação do veículo, chassi, motor e características registráveis. Dentro desse escopo, cabe à ECV constatar e registrar a divergência entre o veículo apresentado e as características constantes do registro, a ausência de averbação da alteração no documento e a não apresentação do CSV no momento da vistoria. Não lhe cabe, contudo, atestar a conformidade técnica do rebaixamento, ato próprio da ITL ou ETP, nem aplicar penalidade de trânsito, ato próprio da autoridade de trânsito.

III – Conclusão

Sendo esse o entendimento deste Relator, submeto o presente parecer à deliberação deste Colendo Colegiado.



São Paulo, 22 de setembro de 2026.

Eric Wetter Gomes De Souza
Conselheiro Relator

Parecer relatado e aprovado na 73ª Sessão Ordinária do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo-
CETTRAN.SP, no dia 22/09/2026.