

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 30/01/2026 | Edição: 21 | Seção: 1 | Página: 132

Órgão: Ministério dos Transportes/Conselho Nacional de Trânsito

## DELIBERAÇÃO Nº 276, DE 29 DE JANEIRO DE 2026

Estabelece os requisitos para a instalação de motor elétrico auxiliar em veículos dos tipos caminhão e caminhão-trator, bem como altera o Anexo IV da Resolução Contran nº 916, de 28 de março de 2022.

O PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, ad referendum do Colegiado, no uso da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, e § 3º, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e com base no que consta nos autos do Processo Administrativo nº 50000.036912/2021-21, resolve:

Art. 1º Esta Deliberação estabelece os requisitos para a instalação de motor elétrico auxiliar em veículos dos tipos caminhão e caminhão-trator.

Art. 2º Para fins desta Deliberação, define-se:

I - motor elétrico auxiliar: dispositivo acoplado/integrado a um eixo ou a um dos componentes responsáveis pela geração e transmissão de força (trem de força) do veículo, capaz de converter energia elétrica em energia mecânica, incorporando um sistema de regeneração de energia cinética, a qual é convertida em torque adicional ao veículo.

II - componentes adicionais para funcionamento do sistema: qualquer componente adicionado ao veículo, necessário para o funcionamento do sistema elétrico auxiliar, tais como inversores, controladores, baterias, porém, não se limitando somente a esses dispositivos.

Art. 3º A instalação de motor elétrico auxiliar caracteriza-se como modificação veicular sujeita a homologação compulsória com obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito - CAT para o instalador do motor elétrico auxiliar.

§ 1º Devem ser respeitadas as disposições da Resolução Contran nº 916, de 28 de março de 2022, que dispõe sobre a concessão de código de marca/modelo/versão, bem como sobre a permissão de modificações em veículos previstas nos arts. 98 e 106 do CTB.

§ 2º Devem ser atendidos os requisitos estabelecidos no Anexo desta Deliberação, bem como os procedimentos para homologação de veículos e equipamentos veiculares, concessão do código de marca/modelo/versão de veículos do Registro Nacional de Veículos Automotores e emissão do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito, para efeito de pré-cadastro, registro e licenciamento no Sistema Nacional de Trânsito, estabelecidos em Portaria específica da Secretaria Nacional de Trânsito - Senatran.

§ 3º O instalador do motor elétrico auxiliar deve comprovar no processo de homologação compulsória junto à Senatran o cumprimento de todos os requisitos de segurança do veículo modificado impactados pela alteração de potência e torque advinda da instalação desse dispositivo, em especial, a comprovação do atendimento aos seguinte itens:

I - Requisitos específicos para veículos movidos a propulsão híbrida e elétrica (Resolução Contran nº 749, de 20 de dezembro de 2018).

II - Sistema de freio (Resolução Contran nº 915, de 28 de março de 2022);

III - Controle eletrônico de estabilidade (Resolução Contran nº 954, de 28 de março de 2022); e

IV - Requisitos de identificação veicular (Resolução Contran nº 968, de 20 de junho de 2022);



§ 4º A entidade executora da modificação do veículo ao requerer CAT, será integralmente responsável pela segurança do veículo e pela comprovação do atendimento aos limites de emissões de poluentes e ruído junto aos órgãos ambientais competentes.

Art. 4º É permitida a instalação de mais de um motor elétrico auxiliar em um caminhão ou caminhão-trator.

Parágrafo único. O veículo modificado com a inclusão de motor elétrico auxiliar será considerado híbrido.

Art. 5º Estão aptos à modificação prevista nesta Deliberação os veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2014.

Art. 6º O Anexo IV da Resolução Contran nº 916, de 28 de março de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

" .....

ANEXO IV

MODIFICAÇÕES PERMITIDAS EM VEÍCULOS SUJEITAS A HOMOLOGAÇÃO COMPULSÓRIA

.....

	TRANSFORMAÇÃO	APLICAÇÃO	NOVA CLASSIFICAÇÃO
27	Alteração de forma de propulsão (conversão para elétrico, híbrido ou a combustão)	Automóvel, caminhonete, camioneta, utilitário, caminhão, caminhão-trator, micro-ônibus e ônibus.	Tipo: O MESMO
			Espécie: A MESMA
			PROPULSÃO: Elétrica, potência em kW. A combustão, potência em cv.



.....

	TRANSFORMAÇÃO	APLICAÇÃO	NOVA CLASSIFICAÇÃO
36	Instalação de motor elétrico auxiliar	Caminhão e caminhão-trator.	Tipo: O MESMO
			Espécie: A MESMA
			Carroçaria: A MESMA
			Na OBS. do CRV/CRLV "veículo com motor elétrico auxiliar"

....." (NR)

Art. 7º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO

ANEXO

Requisitos de segurança para instalação de motor elétrico auxiliar e seus componentes adicionais

1. Condições de segurança

1.1.1 A efetividade dos sistemas eletrônicos do veículo não pode ser afetada adversamente por campos magnéticos ou elétricos, gerados pelo funcionamento do motor elétrico auxiliar e seus componentes adicionais.

1.2 Segurança no controle do sistema

1.2.1 O sistema deve ser equipado com, pelo menos, um meio de detecção que desative automaticamente os modos de tração e/ou regeneração do motor elétrico auxiliar, quando o veículo estiver parado ou, em caso de sinistro, mantendo o motor elétrico auxiliar inativo.

### 1.3 Segurança no monitoramento do sistema

1.3.1 A operação do motor elétrico auxiliar, nas funções de tração e/ou regeneração, deve ser notificada ao condutor, na cabine, de modo a informá-lo, quanto ao início e fim de suas operações, respeitada as diretrizes da Resolução Contran nº 758, de 20 de dezembro de 2018.

1.3.2 Deve haver notificação na cabine, em caso de mau funcionamento do motor elétrico auxiliar, de seus sistemas e componentes adicionais.

1.3.3 O motor elétrico auxiliar deve ser equipado com pelo menos um dispositivo de segurança, localizado dentro da cabine do veículo ao alcance do condutor, para ligar e desligar o equipamento quando necessário.

### 1.4 Segurança na instalação mecânica

#### 1.4.1. Devem ser respeitados:

a) os limites de pesos e dimensões para veículos estabelecidos pela Resolução Contran nº 882, de 13 de dezembro de 2021; e

b) os limites de resistência dos componentes originais do veículo.

1.4.2 Deve-se garantir que a massa do motor elétrico auxiliar e seus componentes adicionais não apliquem forças verticais, horizontais ou longitudinais aos componentes originais do trem de força do veículo.

### 2. Condições gerais de uso e operação do motor elétrico auxiliar

2.1 O sistema de controle deve desativar automaticamente o modo de tração quando ocorrer qualquer das seguintes situações:

2.1.1. Detectado que o motor à combustão não está transmitindo potência de tração para o veículo, exceto para a saída da condição estacionária e manobras em baixas velocidades, estando o motor à combustão em funcionamento e os demais sistemas do veículo operacionais (exemplo: sistemas de freios).

2.1.2. Ocorrer o acionamento do freio de serviço ou auxiliar do veículo ou do(s) veículo(s) tracionado(s) e, durante o tempo em que estes sistemas estiverem ativados.

2.1.3. Detectado que foi atingida a velocidade especificada no sistema de limitação de velocidade do veículo, quando aplicável.

2.1.4. Detectado pelo sistema On-Board Diagnostics - OBD do veículo, uma falha que ocasione a limitação de torque e velocidade.

2.2. O sistema de controle deve desativar automaticamente o modo de regeneração de energia quando ocorrer qualquer das seguintes situações:

2.2.1. Detectado que o eixo de tração atingiu velocidade igual à 0 km/h (zero quilômetros por hora).

2.2.2. Detectado que a bateria de tração do motor elétrico auxiliar está no limite de carga máxima estabelecido pelo fabricante.

2.3. A energia recuperada pelo motor elétrico auxiliar também pode ser utilizada como suporte de energia para unidades auxiliares, desde que este tipo de uso esteja devidamente previsto pelo fabricante do motor elétrico auxiliar.

2.4 O fornecimento de torque ou potência pelo motor elétrico auxiliar e seus componentes deve ser aplicado de maneira gradual, a fim de garantir a dirigibilidade em todas as velocidades.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

