



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO, NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
MONOGRAFIA JURÍDICA

**AUTOMÓVEIS DE COLEÇÃO: O CONFLITO ENTRE A LEGISLAÇÃO DE
TRÂNSITO MODERNA E A PRESERVAÇÃO HISTÓRICA**
A PROTEÇÃO DOS CLÁSSICOS SOBRE RODAS DIANTE DAS EXIGÊNCIAS DO
TRÂNSITO ATUAL

ORIENTANDO: WATERLOO BERNARDINO DE MOURA NETO
ORIENTADORA: PROFA. CRISTINA BASTOS SCHLEMPER VENDRUSCOLO

GOIÂNIA
2025

WATERLOO BERNARDINO DE MOURA NETO

**AUTOMÓVEIS DE COLEÇÃO: O CONFLITO ENTRE A LEGISLAÇÃO DE
TRÂNSITO MODERNA E A PRESERVAÇÃO HISTÓRICA
A PROTEÇÃO DOS CLÁSSICOS SOBRE RODAS DIANTE DAS EXIGÊNCIAS DO
TRÂNSITO ATUAL**

Monografia Jurídica apresentado à disciplina
Trabalho de Conclusão de Curso II, da Escola de
Direito e Relações Internacionais, Curso de
Direito, da Pontifícia Universidade Católica de
Goiás (PUCGOIÁS).

Orientadora – Profa. Cristina Bastos Schlemper
Vendruscolo

GOIÂNIA, 2025.

WATERLOO BERNARDINO DE MOURA NETO

**AUTOMÓVEIS DE COLEÇÃO: O CONFLITO ENTRE A LEGISLAÇÃO DE
TRÂNSITO MODERNA E A PRESERVAÇÃO HISTÓRICA**
A PROTEÇÃO DOS CLÁSSICOS SOBRE RODAS DIANTE DAS EXIGÊNCIAS DO
TRÂNSITO ATUAL

Data da Defesa: 18 de Novembro de 2025.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Cristina Bastos Schlemper Vendruscolo

Nota

Examinador Convidado: Ernesto Martim Schönholzer Dunk

Nota

AGRADECIMENTOS

O encerramento deste Trabalho de Conclusão de Curso representa uma conquista de um sonho construído com dedicação, sacrifício e, sobretudo, com o apoio de pessoas e instituições essenciais em minha formação.

Aos meus pais, Waterloo Sant'Anna de Moura e Wérika Souza Lopes Sant'Anna de Moura, expresso minha mais sincera gratidão. O amor, o incentivo e os valores que me transmitiram foram o alicerce que sustentou cada passo desta jornada. À minha mãe, agradeço pela firmeza, sabedoria e pela incansável determinação que me inspiram a buscar sempre o melhor em minha vida pessoal e profissional, principalmente no ramo do direito, a qual além da paixão, sigo em sua homenagem. Ao meu pai, agradeço pelas conversas profundas e realistas, conselhos, até mesmo pelos confrontos, que me instigaram à reflexão e me conduziram ao tema deste trabalho, nascido de uma problemática atual, uma preocupação entre pai e filho e uma paixão que compartilhamos: os carros antigos.

À minha companheira, Monik Ztanzy Souto do Prado, agradeço o carinho, paciência e presença constante. Seu apoio em dias difíceis e sua confiança nas minhas capacidades trouxeram a leveza necessária para que eu permanecesse firme, mesmo diante dos maiores desafios.

Aos professores da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás), deixo meu reconhecimento pela dedicação e pelo compromisso com o ensino. Cada orientação, cada aula e cada palavra de incentivo contribuíram não apenas para minha formação profissional, mas também para o meu crescimento humano.

À minha orientadora, Prof.^a Cristina Bastos Schlemper Vendruscolo, expresso especial gratidão pela paciência, pelo rigor acadêmico e pela confiança depositada em mim. Sua orientação segura foi essencial para a construção e o êxito desta pesquisa.

Por fim, à PUC Goiás, minha eterna gratidão por ter sido o espaço onde desenvolvi conhecimentos, valores e amizades que levarei por toda a vida. Esta

instituição foi mais que um ambiente de aprendizado, para mim, foi um verdadeiro lar intelectual.

A todos que, de alguma forma, fizeram parte desta caminhada, o meu muito obrigado.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	4
SUMÁRIO	6
INTRODUÇÃO	10
1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA SOBRE VEÍCULOS DE COLEÇÃO	11
1.1. A EVOLUÇÃO DA MOBILIDADE E O PAPEL DO AUTOMÓVEL NA SOCIEDADE.....	12
1.2. O SURGIMENTO DOS AUTOMÓVEIS.....	13
1.3. A CHEGADA DOS AUTOMÓVEIS NO BRASIL	14
1.4. O QUE É UM OBJETO DE COLEÇÃO.....	15
1.5. QUANDO OS AUTOMÓVEIS PASSARAM A SER CONSIDERADOS ITENS DE COLEÇÃO	16
1.6. O INÍCIO DA CULTURA DE COLECIONISMO AUTOMOTIVO NO BRASIL	17
1.7. OS PRIMEIROS VEÍCULOS CONSIDERADOS DE COLEÇÃO NO BRASIL	18
2. O REGIME JURÍDICO DOS VEÍCULOS DE COLEÇÃO NO BRASIL	19
2.1. SURGIMENTO DO CONTRAN E AS NORMAS E REGULAMENTOS VIGENTES.....	20
2.2. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E RESOLUÇÕES DO CONTRAN.	21
2.3. DIFERENÇAS ENTRE VEÍCULOS ORIGINAIS E MODIFICADOS.....	23
2.4. DIREITOS E RESTRIÇÕES NA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE COLEÇÃO	24
2.5. A FISCALIZAÇÃO E A APLICAÇÃO DAS NORMAS PELOS ÓRGÃOS COMPETENTES	25
3. DESAFIOS E CONTROVÉRSIAS NA APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO.....	26
3.1. APREENSÕES INDEVIDAS E CONFLITOS EM FISCALIZAÇÕES	27
3.2. CASOS DE APLICAÇÃO EQUIVOCADA DA LEGISLAÇÃO.....	28
3.3. INSEGURANÇA JURÍDICA E LACUNAS INTERPRETATIVAS	29

3.4. BARREIRAS BUROCRÁTICAS PARA O RECONHECIMENTO DO STATUS DE VEÍCULO DE COLEÇÃO.....	30
3.5. COMPARAÇÃO COM LEGISLAÇÕES ESTRANGEIRAS E SUGESTÕES E SUGESTÕES PARA APRIMORAMENTO DA NORMA BRASILEIRA	31
CONCLUSÃO	34
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:.....	36

**AUTOMÓVEIS DE COLEÇÃO: O CONFLITO ENTRE A LEGISLAÇÃO DE
TRÂNSITO MODERNA E A PRESERVAÇÃO HISTÓRICA**
A PROTEÇÃO DOS CLÁSSICOS SOBRE RODAS DIANTE DAS EXIGÊNCIAS DO
TRÂNSITO ATUAL

Analisou-se o regime jurídico aplicável aos automóveis de coleção no Brasil, com ênfase no conflito existente entre a preservação histórica desses veículos e as exigências da legislação de trânsito contemporânea. O foco recaiu sobre a Resolução nº 957/2022 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que define critérios para reconhecimento oficial, emissão do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL) e utilização da placa preta. A pesquisa, de natureza qualitativa, baseou-se em análise bibliográfica e documental, examinando os direitos e deveres dos proprietários, as restrições de circulação e os problemas encontrados na prática, como apreensões indevidas, interpretações divergentes da lei e falta de preparo dos agentes de fiscalização. Também foram discutidas as dificuldades burocráticas para obtenção do status de veículo de coleção e feita uma comparação com legislações de outros países, a fim de identificar alternativas que possam melhorar a legislação nacional. Concluiu-se que, embora exista um regime especial de proteção, sua aplicação prática ainda é falha, o que compromete a preservação do patrimônio automotivo histórico e exige maior clareza e uniformidade na fiscalização.

Palavras-chave: Automóveis de coleção; Legislação de trânsito; Patrimônio histórico; Preservação; CONTRAN.

**COLLECTIBLE AUTOMOBILES: THE CONFLICT BETWEEN MODERN TRAFFIC
LEGISLATION AND HISTORICAL PRESERVATION**
PROTECTING CLASSIC CARS ON WHEELS IN THE FACE OF CURRENT
TRAFFIC REQUIREMENTS

This study analyzes the legal regime applicable to collectible automobiles in Brazil, with emphasis on the conflict between the historical preservation of these vehicles and the demands of contemporary traffic legislation. The focus is on CONTRAN Resolution No. 957/2022 from the National Traffic Council (CONTRAN), which establishes criteria for official recognition, issuance of the Collectible Vehicle

Certificate (CVCOL), and use of the black license plate. The qualitative research is based on bibliographic and documentary analysis, examining owners' rights and duties, circulation restrictions, and practical problems such as undue seizures, divergent interpretations of the law, and lack of preparedness among enforcement agents. It also discusses bureaucratic difficulties in obtaining collectible vehicle status and compares with legislation from other countries to identify alternatives that could improve national regulations. It concludes that, although a special protection regime exists, its practical application remains flawed, compromising the preservation of automotive historical heritage and requiring greater clarity and uniformity in enforcement.

Keywords: Collectible automobiles; Traffic legislation; Historical heritage; Preservation; CONTRAN.

INTRODUÇÃO

Os automóveis de coleção ocupam um espaço singular no cenário cultural e jurídico brasileiro. Mais do que simples meios de transporte, esses veículos representam testemunhos materiais da história automotiva, preservando estilos, tecnologias e valores de épocas passadas. Sua conservação extrapola o interesse individual dos colecionadores e assume relevância pública, vinculando-se à proteção do patrimônio histórico e cultural. Contudo, essa preservação enfrenta um dilema central que constitui a problemática deste estudo: como compatibilizar o caráter histórico desses veículos com as exigências da legislação de trânsito moderna, concebida para uma frota atualizada e tecnicamente padronizada?

Tal questão ganhou evidência com a promulgação da Resolução nº 957/2022 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que estabeleceu critérios para o reconhecimento dos veículos de coleção, regulamentando a emissão do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL) e o uso da placa preta no padrão Mercosul. Embora essa normativa tenha buscado padronizar procedimentos e proteger a autenticidade dos veículos históricos, sua aplicação tem gerado controvérsias e insegurança jurídica. Relatos de apreensões indevidas, interpretações equivocadas e fiscalização desuniforme revelam a dificuldade prática em distinguir o veículo histórico do veículo comum, expondo a ausência de preparo técnico dos agentes de trânsito e lacunas no regime jurídico vigente.

Diante desse cenário, o presente trabalho tem por objetivo central investigar o tratamento jurídico conferido aos automóveis de coleção no Brasil, analisando os direitos, restrições e conflitos decorrentes da aplicação das normas de trânsito. Pretende-se compreender os impactos da legislação atual sobre a preservação desses veículos e propor caminhos para o aperfeiçoamento normativo, de modo a equilibrar a proteção do patrimônio cultural automotivo com as exigências da segurança viária contemporânea.

Para alcançar tais fins, a pesquisa adota um método de abordagem qualitativo, fundamentado em análise bibliográfica e documental, com base no Código de Trânsito Brasileiro, resoluções do CONTRAN, doutrinas jurídicas e

estudos especializados, além de breves comparações com legislações estrangeiras. Esse percurso metodológico permite identificar, interpretar e problematizar os principais impasses jurídicos e práticos vivenciados pelos proprietários de veículos históricos.

Quanto à organização do trabalho, este se estrutura em três capítulos principais. O primeiro capítulo apresenta a fundamentação teórica, abordando a evolução histórica do automóvel, o surgimento do colecionismo automotivo e o reconhecimento dos veículos como bens culturais. O segundo capítulo examina o regime jurídico dos veículos de coleção no Brasil, destacando o papel do CONTRAN, os requisitos para a obtenção do CVCOL e as distinções entre veículos originais e modificados. O terceiro capítulo discute os desafios e controvérsias na aplicação da legislação, com ênfase nas apreensões indevidas, falhas de fiscalização, burocracia e comparações com modelos internacionais, propondo reflexões para o aprimoramento das normas.

Ao final, espera-se que este estudo contribua para o debate jurídico sobre a preservação automotiva, fornecendo subsídios para a construção de um regime mais claro, justo e eficiente, capaz de proteger os clássicos sobre rodas sem desconsiderar a segurança e o interesse público presentes no trânsito contemporâneo.

1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA SOBRE VEÍCULOS DE COLEÇÃO

Os veículos de coleção representam mais do que objetos antigos: são bens culturais que preservam memórias, identidades e marcos tecnológicos. Ao longo do tempo, determinados modelos passaram a adquirir valor histórico e afetivo por simbolizarem épocas, estilos de vida e avanços da indústria automobilística. Assim, o colecionismo automotivo não se limita ao hobby, mas constitui prática cultural ligada à preservação do patrimônio material e imaterial.

A literatura aponta que o automóvel ultrapassa sua função de transporte e assume papel simbólico na construção de identidades. Autores como Featherstone e Urry destacam que a mobilidade moderna está associada a experiências, valores e representações sociais, o que explica por que veículos antigos despertam nostalgia, pertencimento e conexão emocional. Esses elementos fundamentam o interesse crescente pela preservação, regulamentação

e classificação dos carros históricos, tema que se articula diretamente com a evolução da mobilidade discutida no tópico a seguir.

1.1. A EVOLUÇÃO DA MOBILIDADE E O PAPEL DO AUTOMÓVEL NA SOCIEDADE

A mobilidade tem sido um dos pilares fundamentais na transformação da experiência humana ao longo da história. Desde os deslocamentos a pé, a domesticação de animais e a invenção da roda, até os sofisticados sistemas de transporte contemporâneos, a busca por maior alcance e velocidade reconfigurou cidades, hábitos, tecnologias e valores sociais. Dentre as inovações que revolucionaram a forma de se mover, a introdução do automóvel destaca-se como uma das mais impactantes, não apenas por sua funcionalidade, mas por sua capacidade de redefinir as estruturas sociais, econômicas e culturais.

O automóvel transcendeu sua condição de simples meio de transporte, consolidando-se como um ícone de autonomia e liberdade. Segundo Featherstone em sua obra *Automobilidade e a cultura do movimento*, é definido “automobilidade” como a “capacidade de movimento autônomo e autodirigido, livre das restrições de trilhos”, uma característica que reestruturou as noções de espaço e tempo na vida cotidiana. O carro tornou-se mediador de relações sociais, facilitando a separação entre residência, trabalho e lazer, e impulsionando a expansão de subúrbios, rodovias e centros comerciais. Essa reconfiguração, conforme Featherstone (2004), moldou a vida social ao gerar e pressupor novos modos de mobilidade, promovendo uma flexibilidade sem precedentes nas rotinas diárias.

A ascensão do automóvel ganhou força no século XX, com a produção em massa e a urbanização acelerada. Nesse período, o carro simbolizou progresso, liberdade e status social. O autor Silva observou em sua obra *Desenvolvimento urbano e a indústria automobilística no Brasil* que, após a Segunda Guerra Mundial, “as políticas públicas não deixaram de privilegiar [o automóvel], quer no que se refere aos incentivos para a indústria de montagem de automóveis, como ao nível da construção de novas infraestruturas rodoviárias”. Esse favorecimento foi especialmente marcante em países em desenvolvimento, onde o carro representava ascensão econômica e prestígio.

No Brasil, o automóvel adquiriu significados únicos, refletindo a modernização tardia e a rápida urbanização. Com a implantação da indústria automobilística nacional a partir da década de 1950, o carro tornou-se um objeto de desejo que simbolizava não apenas mobilidade, mas também a adesão a um estilo de vida urbano e moderno. Essa relação foi intensificada pela associação do automóvel a valores de progresso e inclusão social, mesmo em um contexto de desigualdades. Silva (2013) destaca que, em países emergentes como o Brasil, “a indústria automóvel é um dos mais importantes motores da nova industrialização”, mas a dependência do transporte individual revelou limitações, como a insuficiência de sistemas de transporte coletivo para atender à demanda com conforto e eficiência.

Em síntese, o automóvel transcendeu sua função utilitária, assumindo um papel profundamente afetivo e cultural. Conforme apontam Coimbra, Ciribeli e Condé em sua obra *Memória afetiva e automóveis históricos: o valor simbólico do patrimônio automotivo no Brasil*, os veículos antigos despertam memórias de juventude e vivências familiares, consolidando-se como símbolos identitários que conectam seus proprietários a momentos significativos de suas trajetórias. Nesse contexto, os carros superam sua vocação original de transporte e passam a ocupar um espaço singular como objetos de coleção, carregados de valor nostálgico e econômico. Este fenômeno, que reflete tanto a paixão individual quanto a preservação de um legado cultural, será detalhado nos próximos tópicos deste trabalho.

1.2. O SURGIMENTO DOS AUTOMÓVEIS

A invenção do automóvel no final do século XIX representou um dos maiores marcos tecnológicos da modernidade. Embora os primeiros experimentos com veículos autopropelidos datem de meados de 1769, com os protótipos a vapor de Nicolas-Joseph Cugnot, foi apenas no fim do século XIX que o automóvel começou a tomar a forma que conhecemos hoje, com a introdução do motor a combustão interna e da estrutura voltada ao transporte particular. Segundo Brandão em sua obra *História do Automóvel: A evolução da mobilidade*, o termo “automóvel” surgiu em 1875, na França, como uma locução híbrida do grego *autós* (por si só) e do latim *mobilis* (móvel), inicialmente como adjetivo,

sendo consolidado como substantivo por volta de 1890, marcando o início de sua identidade como veículo de transporte individual.

Com o advento do Fordismo no início do século XX, especialmente a partir do modelo Ford T, lançado em 1908, o automóvel passou a ser produzido em larga escala e a se popularizar em mercados como o norte-americano. A linha de montagem revolucionou a indústria ao permitir a produção em massa com redução de custos e aumento da produtividade (Brandão. 2011)

Além do impacto industrial, o surgimento do automóvel transformou profundamente as relações da sociedade com o espaço e o tempo, reconfigurando práticas de mobilidade e sociabilidade.

Conforme Featherstone (2004), a automobilidade marca o início de uma era em que o indivíduo ganha autonomia para controlar seus deslocamentos, rompendo com as limitações impostas por sistemas de transporte coletivo e redefinindo os contornos da vida urbana e da experiência moderna. Essa nova dinâmica não apenas ampliou as possibilidades de interação com o espaço, mas também reestruturou o cotidiano, promovendo uma percepção individualizada do tempo e da privacidade em movimento.

1.3. A CHEGADA DOS AUTOMÓVEIS NO BRASIL

A introdução dos automóveis no Brasil ocorreu no início do século XX, em um contexto de transformações urbanas, econômicas e sociais que impulsionaram a modernização do país. Baseado na obra *O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908)* desenvolvido por Melo, o primeiro registro oficial de um automóvel circulando em território nacional remonta a 1891, quando Alberto Santos Dumont trouxe um veículo para o Brasil, marcando o início da presença automobilística no país. Durante as primeiras décadas, os automóveis eram considerados artigos de luxo, acessíveis exclusivamente à elite econômica, como evidenciado por registros históricos de Viçosa, onde apenas figuras proeminentes, como os filhos de Arthur Bernardes, possuíam veículos na década de 1920, como desenvolvido na obra *Antigomobilismo no Brasil: história, memória e patrimônio cultural* por Silveira.

A consolidação de uma indústria automobilística nacional ganhou impulso significativo apenas na década de 1950, com a criação do Grupo Executivo para

Implantação da Indústria Automobilística Brasileira (GEIA), instituído em 1956 durante o governo de Juscelino Kubitschek. O GEIA tinha como objetivo promover a substituição de importações por veículos produzidos localmente, utilizando peças nacionalizadas e mão de obra brasileira, em um esforço para fortalecer a indústria de base do país (Brandão, 2011).

A partir desse contexto, Silveira (2021) destaca: “A indústria brasileira de automóveis era bem atrasada se comparada com as estrangeiras mais importantes da época, pois aqui eram montados modelos simples, muitos destes rejeitados nos mercados de suas matrizes, que já se encontravam mais exigentes por contarem com produtos de melhor qualidade e maior variedade”. Apesar desse atraso tecnológico, a indústria brasileira desenvolveu características próprias, moldando uma cultura singular em torno do automóvel, marcada pelo colecionismo e pela valorização de modelos que, muitas vezes, haviam sido rejeitados em seus países de origem.

Esse processo de nacionalização não apenas transformou a relação dos brasileiros com os automóveis, mas também abriu espaço para o surgimento do movimento antigomobilista no Brasil, ainda que de forma tímida, entre as décadas de 1940 e 1950. Inicialmente restrito a colecionadores com alto poder aquisitivo, o antigomobilismo ganhou força com o crescimento da indústria automobilística e a popularização dos veículos, consolidando o automóvel como um símbolo de status social e um catalisador de memórias afetivas (Silveira, 2021).

1.4. O QUE É UM OBJETO DE COLEÇÃO

Colecionar é uma prática antiga, presente em diversas culturas e períodos históricos, que transcende o simples ato de acumular objetos. Trata-se de uma atividade simbólica, carregada de significados pessoais, sociais e culturais. Segundo os autores Oliveira, Holanda e Maciel em sua obra *O colecionismo e a construção de identidade através dos objetos*, o colecionismo é definido como “o processo de adquirir e possuir coisas de forma ativa, seletiva e apaixonada”, no qual os objetos colecionados ganham valor emocional, histórico ou estético, organizando o mundo afetivo do sujeito e construindo uma narrativa identitária. Nesse sentido, um objeto de coleção não é apenas um item material, mas um

artefato que carrega significados únicos, ressignificados pelo colecionador em função de sua história de vida, memórias ou paixões.

No contexto dos automóveis, esse fenômeno é particularmente marcante. Silveira (2021) destaca que os veículos antigos, inicialmente concebidos como meros instrumentos de transporte, adquirem novas funções ao se tornarem fragmentos de memória industrial e afetiva. Assim, o carro deixa de ser apenas um bem utilitário e passa a ocupar o lugar de um patrimônio simbólico, justificando seu status como objeto de coleção. Assim, complementando um objeto de coleção é definido não apenas por sua materialidade, mas pelo afeto, pela intencionalidade e pelo significado atribuído pelo colecionador, que o integra a uma narrativa maior, seja pessoal, histórica ou cultural.

1.5. QUANDO OS AUTOMÓVEIS PASSARAM A SER CONSIDERADOS ITENS DE COLEÇÃO

O reconhecimento dos automóveis como itens de coleção começou nas décadas de 1930 e 1940, especialmente em países como Inglaterra e Estados Unidos, onde surgiram clubes como o *Vintage Sports-Car Club* (VSCC) e o *Antique Automobile Club of America* (AACA). Esses movimentos, impulsionados pelo antigomobilismo, valorizavam os veículos por seu significado histórico e cultural, deslocando sua função de meros meios de transporte para objetos de preservação patrimonial. Segundo Silveira (2021), o antigomobilismo ganhou projeção como um movimento cultural devido ao número crescente de entusiastas e à visibilidade midiática, destacando-se como uma prática que celebra a memória tecnológica e social associada aos automóveis.

No Brasil, o antigomobilismo (o ato de admirar e cuidar de veículos antigos) começou a se estruturar entre as décadas de 1940 e 1950, inicialmente restrito às elites econômicas devido aos altos custos de aquisição e restauração. A consolidação da indústria automobilística nacional, a partir de 1956 com o GEIA no governo Kubitschek, ampliou o acesso aos automóveis e incentivou o interesse por modelos antigos. A nostalgia desempenha um papel central nesse movimento, com colecionadores buscando veículos que remetem a momentos marcantes de suas vidas, como infâncias ou juventudes, conforme apontam Condé et al. (2021)

e Silveira (2021). Esses automóveis são vistos como “catalisadores de memórias”, priorizando originalidade e conservação.

Além do valor sentimental, os carros antigos tornaram-se investimentos financeiros atraentes. Condé et al. (2021) destacam a valorização de modelos raros, como o Ford Mustang Fastback 1966, que pode alcançar preços significativamente superior ao seu valor original ajustado pela inflação. Vasconcelos e Ridolfo (2020) reforçam que o retorno financeiro de alguns veículos supera índices tradicionais, consolidando-os como ativos de mercado. A prática do antigomobilismo também reflete a busca por distinção social, com os automóveis funcionando como símbolos de status em uma sociedade onde a posse de um carro carrega significados culturais profundos (SILVEIRA, 2021).

O reconhecimento oficial do antigomobilismo no Brasil foi fortalecido por legislações como a Resolução nº 56/1998 do CONTRAN, que criou a placa preta para veículos de coleção, e a Lei Municipal nº 2719/2018, em Viçosa, que instituiu o Dia Municipal do Antigomobilismo. Essas medidas reforçam a percepção dos carros antigos como patrimônio cultural. No entanto, desafios como a falta de museus acessíveis e a comercialização excessiva ameaçam a preservação histórica, a partir do estudo de Silveira (2021). Assim, o antigomobilismo se consolida como um fenômeno que une nostalgia, cultura, economia e distinção social, transformando automóveis em objetos de culto e memória coletiva.

1.6. O INÍCIO DA CULTURA DE COLECIONISMO AUTOMOTIVO NO BRASIL

A cultura de colecionismo automotivo no Brasil teve suas raízes nas décadas de 1940 e 1950, em um contexto marcado pela ausência de uma indústria automobilística nacional consolidada. Durante esse período, a prática de preservar veículos antigos era predominantemente restrita às elites econômicas, devido aos elevados custos de aquisição, manutenção e restauração.

Silveira (2021) observa que esses primeiros colecionadores, movidos por razões afetivas e estéticas, viam nos automóveis não apenas máquinas, mas objetos carregados de valor simbólico, capazes de representar status social e evocar memórias pessoais. Modelos importados, como os produzidos por marcas americanas e europeias, eram particularmente valorizados por sua raridade e pela associação com um estilo de vida sofisticado.

A partir da década de 1950, o cenário começou a se transformar com os primeiros passos para a implantação da indústria automobilística brasileira, culminando na criação do Grupo Executivo para Implantação da Indústria Automobilística Brasileira (GEIA) em 1956, sob o governo de Juscelino Kubitschek. Essa iniciativa atraiu fabricantes estrangeiros, como Volkswagen, Ford e General Motors, que iniciaram a produção nacional de veículos, ampliando o acesso aos automóveis e, conseqüentemente, o interesse por modelos mais antigos. Segundo Silveira (2021), a maior circulação de carros no país intensificou o fascínio por veículos que representavam marcos históricos, tecnológicos e culturais, incentivando o surgimento de uma cultura de colecionismo mais estruturada.

A nostalgia desempenhou um papel central no fortalecimento dessa prática. Conforme destacado por Condé et al. (2021), muitos colecionadores buscavam adquirir veículos que remetiam a momentos significativos de suas vidas, como carros associados à infância, juventude ou eventos familiares marcantes. Essa conexão emocional transformava os automóveis em “catalisadores de memórias”, com ênfase na preservação de sua originalidade e estado de conservação.

Com o passar do tempo, o colecionismo automotivo ganhou maior organização com a formação de clubes e associações dedicados ao antigomobilismo. Esses espaços promoveram a socialização entre entusiastas, a troca de conhecimentos técnicos e a valorização do patrimônio automotivo. Silveira (2021) aponta que, em cidades como Viçosa, Minas Gerais, a criação de entidades como a Associação de Antigomobilismo de Viçosa (AAVI) e o Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV) foi fundamental para consolidar o movimento. Esses clubes não apenas incentivaram a preservação de veículos, mas também fortaleceram laços comunitários, transformando o antigomobilismo em uma prática cultural que combina memória, paixão e identidade social.

1.7. OS PRIMEIROS VEÍCULOS CONSIDERADOS DE COLEÇÃO NO BRASIL

Os primeiros veículos considerados de coleção no Brasil destacam-se por sua relevância histórica, tecnológica e cultural, como o Ford Modelo A, o Chevrolet Master, o DKW-Vemag e, especialmente, o Volkswagen Fusca.

Esses automóveis transcenderam sua função utilitária, tornando-se ícones que evocam memórias afetivas e representam marcos da indústria automotiva nacional. O Fusca, em particular, conquistou status de símbolo cultural no Brasil, sendo amplamente cultuado por sua simplicidade, durabilidade e apelo emocional. Conforme citado na obra *Fusca: um ícone cultural brasileiro* por Rieger, “O Fusca desperta emoções de entusiasmo e admiração em muitas partes diferentes do mundo, entre elas o Brasil”, destacando sua capacidade de se tornar um fenômeno global e local.

Para ser classificado como veículo de coleção no Brasil, segundo a legislação vigente Lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997 do Código de Trânsito Brasileiro e normativas do DENATRAN, o automóvel deve ter, em geral, mais de 30 anos de fabricação, alto grau de originalidade e estar em bom estado de conservação. Condé et al. (2021) reforçam que esses critérios refletem o compromisso dos colecionadores brasileiros com a preservação do patrimônio histórico, estético e técnico, valorizando não apenas a materialidade dos veículos, mas também suas narrativas culturais.

2. O REGIME JURÍDICO DOS VEÍCULOS DE COLEÇÃO NO BRASIL

O regime jurídico dos veículos de coleção no Brasil foi estruturado para garantir tanto a preservação histórica desses automóveis quanto a segurança na circulação. A regulamentação é centralizada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão responsável por uniformizar critérios e procedimentos em todo o país. A primeira padronização relevante ocorreu com a Resolução nº 56/1998, que introduziu critérios de originalidade, conservação e a tradicional “placa preta”, conferindo respaldo legal aos veículos reconhecidos como históricos.

Com o crescimento do antigomobilismo, surgiu a necessidade de regras mais claras e homogêneas, culminando na Resolução nº 957/2022, atualmente vigente. Essa norma consolidou os requisitos para enquadramento dos veículos de coleção, estabelecendo idade mínima de trinta anos, boas condições estruturais e manutenção das características originais, além de regulamentar o Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL). A resolução também harmonizou o padrão de placas com o modelo Mercosul, preservando elementos distintivos destinados aos veículos históricos.

Assim, o regime jurídico contemporâneo garante segurança jurídica aos proprietários, padroniza procedimentos administrativos e reafirma o valor cultural e patrimonial desses automóveis no contexto brasileiro.

2.1. SURGIMENTO DO CONTRAN E AS NORMAS E REGULAMENTOS VIGENTES

A criação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) está diretamente vinculada ao advento do CTB. Trata-se do órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual compete estabelecer as diretrizes da política nacional de trânsito e editar normas de caráter geral e vinculante para todos os órgãos e entidades que integram o sistema. É, portanto, a instância responsável por uniformizar a aplicação da legislação de trânsito em todo o território nacional, garantindo segurança jurídica e padronização nas práticas administrativas.

No que se refere aos veículos de coleção, a normatização do CONTRAN representou um marco essencial para a preservação da memória automotiva brasileira. Até o final da década de 1990, a identificação e a regulamentação desses automóveis eram difusas, dependendo muitas vezes de iniciativas isoladas de clubes e associações. A publicação da Resolução nº 56, de 1998, alterou esse cenário ao instituir critérios objetivos para o reconhecimento de veículos históricos e ao introduzir a chamada “placa preta”, destinada exclusivamente àqueles exemplares que comprovassem elevado grau de originalidade e conservação. A medida buscou valorizar a autenticidade, ao mesmo tempo em que proporcionava aos proprietários respaldo legal diante de fiscalizações.

A evolução do colecionismo automotivo e a expansão do movimento antigomobilista, contudo, tornaram necessária a atualização das regras. A experiência demonstrou que a ausência de parâmetros mais rigorosos gerava interpretações distintas entre os órgãos de trânsito, criando insegurança jurídica e, em alguns casos, abrindo espaço para distorções na concessão da placa de coleção. Foi nesse contexto que sobreveio a Resolução nº 957, de 2022 do CONTRAN, atualmente em vigor, representando a mais ampla consolidação normativa sobre o tema.

A Resolução nº 957/2022 estabeleceu requisitos detalhados para o enquadramento dos veículos de coleção, fixando em trinta anos o prazo mínimo de fabricação, condicionando o reconhecimento ao bom estado de conservação e à preservação de suas características originais. Além disso, reconheceu a possibilidade de enquadramento de automóveis cujo valor histórico ou cultural esteja devidamente atestado por entidade especializada. A norma também regulamentou a emissão do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL), documento que legitima o proprietário perante os órgãos de trânsito e constitui prova do caráter histórico do automóvel.

Outro ponto relevante da Resolução foi a adequação ao padrão Mercosul de placas veiculares, mantendo, entretanto, a distinção visual que permite a identificação dos veículos de coleção, o que reforça seu caráter simbólico e cultural. A norma ainda diferencia os veículos considerados originais daqueles modificados, prevendo tratamento específico em cada caso, de forma a conciliar a preservação da autenticidade com as exigências contemporâneas de segurança viária. Desse modo, a atuação normativa do CONTRAN ao longo dos anos consolidou um regime jurídico próprio para os veículos de coleção no Brasil.

Ao mesmo tempo em que protege e valoriza exemplares de relevância histórica, a legislação assegura que tais veículos circulem de maneira compatível com as condições de segurança exigidas pela coletividade, reafirmando a importância do automóvel não apenas como meio de transporte, mas também como patrimônio cultural digno de tutela especial.

2.2. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E RESOLUÇÕES DO CONTRAN

A Resolução nº 957/2022 do CONTRAN consolidou os critérios formais para o reconhecimento oficial de um veículo como de coleção no Brasil. Tal reconhecimento se dá por meio da emissão do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL), documento que atesta a condição especial do automóvel e o habilita a usufruir do regime jurídico diferenciado. O CVCOL não é apenas uma autorização burocrática, mas a materialização do valor histórico atribuído ao veículo, constituindo verdadeiro instrumento de preservação cultural.

Conforme dispõe a normativa, o primeiro requisito para a obtenção do CVCOL é que o veículo possua idade mínima de trinta anos contados a partir da

data de sua fabricação. Esse marco temporal reflete a consolidação do entendimento de que apenas após esse período o automóvel deixa de ser considerado parte da frota comum e passa a adquirir relevância histórica e cultural, distinguindo-se dos veículos meramente usados ou em circulação cotidiana.

Outro requisito central é o estado de conservação. O artigo 2º da Resolução estabelece que o veículo deve apresentar, no mínimo, oitenta por cento de suas características originais de fábrica, abrangendo elementos de carroceria, motorização, interior e acabamento. A exigência tem como finalidade garantir a autenticidade do automóvel, impedindo que modificações excessivas descaracterizem sua natureza histórica.

Além da idade e da originalidade, a obtenção do CVCOL exige a apresentação de laudo técnico emitido por entidade credenciada, geralmente clubes de antigomobilismo vinculados à Federação Brasileira de Veículos Antigos (FBVA). Esses laudos constituem avaliação minuciosa do estado do automóvel e servem como prova documental para subsidiar a análise do órgão executivo de trânsito. O procedimento, portanto, alia conhecimento técnico especializado à fiscalização administrativa, garantindo maior segurança e legitimidade ao processo.

Por fim, a regulamentação exige que o veículo seja submetido a vistoria junto ao Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), nos termos do artigo 104 do CTB. Essa etapa visa comprovar não apenas a autenticidade dos elementos históricos, mas também as condições mínimas de segurança necessárias para a circulação viária. Assim, embora o regime jurídico reconheça a especificidade dos veículos de coleção, ele não se dissocia da responsabilidade de preservar a integridade do trânsito como um todo.

A conjugação desses requisitos demonstra que o CVCOL funciona como uma espécie de “selo de autenticidade” jurídico-administrativo, que ao mesmo tempo protege o patrimônio automotivo nacional e garante aos proprietários a devida segurança em fiscalizações. Trata-se, portanto, de um mecanismo essencial para harmonizar o interesse público na preservação da memória cultural com a observância das normas de segurança impostas pelo CTB.

2.3. DIFERENÇAS ENTRE VEÍCULOS ORIGINAIS E MODIFICADOS

A legislação brasileira distingue claramente os veículos de coleção originais daqueles que foram modificados ao longo do tempo, a fim de garantir que a proteção jurídica não seja aplicada de forma indiscriminada. A Resolução nº 957/2022 do CONTRAN estabelece que somente os veículos que preservem, no mínimo, oitenta por cento de suas características de fábrica podem ser considerados originais, habilitando-se ao Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL) e ao uso da placa preta. Esse percentual representa o equilíbrio entre a necessidade de manutenção natural, decorrente do desgaste do tempo, e a preservação da autenticidade histórica do automóvel.

Os veículos originais são aqueles que conservam sua identidade de fábrica, mantendo características essenciais de carroceria, motorização, interior e acabamento. Já os veículos modificados apresentam alterações significativas que os afastam de seu padrão de fabricação, como troca de motor, suspensão, câmbio ou até transformações estéticas profundas. Nesses casos, a legislação impõe requisitos adicionais: a obrigatoriedade de inspeção de segurança e a emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV), previsto no artigo 106 do CTB. Como explica a própria normativa, “os veículos de coleção com modificações deverão ser submetidos à inspeção de segurança veicular, com vistas à emissão do CSV, para fins de registro e licenciamento” (CONTRAN, Resolução nº 957/2022, art. 6º, §2º).

Essa distinção é necessária porque preserva a credibilidade do regime especial, evitando que qualquer veículo antigo, ainda que totalmente descaracterizado, possa ser enquadrado como de coleção. Ao mesmo tempo, garante espaço para aqueles automóveis que, embora modificados, possuam valor cultural ou histórico relevante, desde que atendam às exigências técnicas de segurança.

Assim, a diferenciação entre veículos originais e modificados traduz a tentativa do legislador de harmonizar dois interesses igualmente legítimos: de um lado, a preservação da memória e da autenticidade dos exemplares históricos; de outro, a necessidade de assegurar condições mínimas de segurança viária, compatíveis com a realidade do trânsito contemporâneo.

2.4. DIREITOS E RESTRIÇÕES NA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE COLEÇÃO

O enquadramento jurídico dos veículos de coleção no Brasil confere a seus proprietários um conjunto específico de direitos, ao mesmo tempo em que impõe restrições destinadas a garantir que a preservação histórica desses bens não comprometa interesses coletivos. O principal direito assegurado ao proprietário é o de manter a originalidade do automóvel, ainda que em desconformidade com os padrões técnicos de segurança e emissões exigidos para veículos modernos. Essa prerrogativa busca assegurar que tais automóveis possam ser preservados como testemunhos materiais da evolução da engenharia e da cultura automotiva.

Sob o aspecto restritivo, contudo, a circulação desses veículos não é irrestrita. A legislação estabelece que a utilização deve respeitar sua condição de bem cultural, de modo que não se tratam de automóveis destinados ao uso cotidiano, mas sim ao exercício de uma função social vinculada à memória e à preservação histórica. Em outras palavras, o direito de circular está condicionado ao respeito à finalidade cultural e à integridade do veículo, não podendo ser invocado como mera exceção para escapar de obrigações impostas aos veículos em circulação regular.

Nesse ponto, emerge um desafio prático. A dispensa de requisitos técnicos aplicáveis aos veículos modernos cria uma área de interpretação ambígua, onde alguns proprietários passam a compreender que alterações estéticas ou mecânicas seriam igualmente admitidas, desde rodas e suspensões modificadas até sistemas de escapamento não convencionais. Essa prática, embora comum em certos segmentos, contraria o objetivo maior da preservação, que pressupõe autenticidade e integridade do bem histórico.

As doutrinas de preservação do patrimônio cultural fornecem suporte a essa análise. Conforme destaca Somekh em sua obra *Preservando o patrimônio histórico: um manual para gestores municipais*, preservar significa assegurar a continuidade da memória coletiva, de modo que a flexibilização normativa não pode ser interpretada como autorização para descaracterização. Na mesma linha, na obra *O acervo da coleção especial de obras raras e valiosas da biblioteca da faculdade de direito do Recife* do autor Vilaça Júnior é ressaltado que a conservação preventiva é fundamental para prolongar a vida de bens culturais, o que exige medidas claras de proteção contra riscos físicos e simbólicos.

Assim, o regime jurídico dos veículos de coleção pode ser compreendido como um equilíbrio entre dois polos: de um lado, o direito individual do proprietário de manter o automóvel em sua forma original e histórica; de outro, as restrições necessárias à coletividade, que incluem a vedação ao desvio de finalidade, a limitação de sua circulação ao contexto cultural e a fiscalização contra alterações que comprometam sua autenticidade. A tensão entre esses polos evidencia a complexidade da matéria e revela que a preservação de veículos de coleção não pode ser vista apenas sob a ótica individual, mas sobretudo como uma política de memória e patrimônio cultural.

2.5. A FISCALIZAÇÃO E A APLICAÇÃO DAS NORMAS PELOS ÓRGÃOS COMPETENTES

A existência de um regime jurídico próprio para os veículos de coleção não elimina a necessidade de fiscalização. Ao contrário, a diferenciação normativa torna ainda mais relevante o papel dos órgãos competentes, responsáveis por assegurar que os benefícios concedidos a esse grupo de veículos não se convertam em abusos ou desvios de finalidade.

A fiscalização da circulação e da regularidade documental desses automóveis compete, em primeiro plano, aos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, que devem observar as normas gerais estabelecidas pelo CONTRAN. Tais entidades exercem a função de verificar a autenticidade dos certificados emitidos, a regularidade do registro da espécie “coleção” e a adequação do veículo às condições mínimas de circulação.

No entanto, a prática revela um obstáculo considerável: a dificuldade de distinguir situações de preservação legítima daquelas em que a classificação como veículo de coleção é utilizada para burlar regras comuns aplicáveis à frota em geral. Como visto anteriormente, a dispensa de requisitos técnicos cria margens de interpretação que podem favorecer alterações incompatíveis com a função social da preservação. Cabe, portanto, à fiscalização identificar e coibir essas práticas, impondo sanções quando o uso do automóvel de coleção se desvia do seu caráter cultural.

Do ponto de vista teórico, a doutrina da preservação reforça a necessidade de atuação rigorosa e preventiva. Vilaça Júnior (2021) destaca que o

gerenciamento de riscos é indispensável para evitar danos e perdas em acervos históricos. Transportado para o universo automotivo, isso significa que os órgãos competentes devem adotar uma postura ativa de monitoramento, não apenas repressiva, mas voltada à prevenção da descaracterização dos veículos de coleção.

Além disso, Somekh (2013) defende que a gestão do patrimônio cultural deve se pautar pela valorização social e institucionalização de mecanismos de proteção. Essa visão se traduz, no contexto em análise, na necessidade de capacitação técnica dos vistoriadores, padronização de critérios e transparência nos processos de certificação e renovação do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL).

Portanto, a fiscalização não se resume ao controle burocrático, mas deve ser entendida como instrumento essencial de preservação do patrimônio automotivo. É por meio dela que se evita a utilização indevida da categoria “coleção” e se garante que os direitos concedidos aos proprietários estejam em consonância com o interesse público maior de proteger a memória cultural e histórica representada pelos automóveis antigos.

3. DESAFIOS E CONTROVÉRSIAS NA APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO

Apesar do avanço normativo trazido pelas resoluções do CONTRAN, a aplicação prática das regras referentes aos veículos de coleção ainda enfrenta diversos obstáculos. A falta de padronização nas fiscalizações e a insuficiente capacitação técnica de muitos agentes resultam em interpretações equivocadas, gerando apreensões indevidas, autuações incorretas e conflitos administrativos e judiciais. Tais problemas são agravados especialmente nas situações em que não se observam as exceções previstas nos artigos 104 e 105 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispensam veículos de coleção de adaptações e equipamentos incompatíveis com sua condição histórica.

A ausência de conhecimento específico sobre o Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL) e sobre as distinções entre veículos originais e modificados contribui para decisões equivocadas da fiscalização, que muitas vezes aplica exigências destinadas a veículos comuns. Conforme destaca Somekh (2013), a

proteção do patrimônio cultural exige mecanismos institucionalizados, técnicos e transparentes, o que inclui procedimentos claros e avaliadores capacitados.

Dessa forma, os conflitos recorrentes entre proprietários e agentes revelam a necessidade de maior uniformidade, clareza normativa e treinamento especializado, assegurando que a fiscalização cumpra seu papel de preservar a memória automotiva e garantir a correta aplicação dos direitos previstos para os veículos de coleção.

3.1. APREENSÕES INDEVIDAS E CONFLITOS EM FISCALIZAÇÕES

Apesar dos avanços normativos representados pela regulamentação específica dos veículos de coleção, a aplicação prática da legislação tem gerado conflitos recorrentes entre proprietários e agentes de fiscalização. A existência de um regime jurídico diferenciado, que reconhece direitos próprios a esses veículos, muitas vezes não é devidamente compreendida pelos órgãos responsáveis pela fiscalização, resultando em apreensões indevidas, autuações equivocadas e discussões administrativas e judiciais.

Um dos principais pontos de conflito decorre da exclusão dos artigos 104 e 105 do CTB para os veículos de coleção. Essa exceção, criada justamente para preservar a originalidade dos automóveis históricos, ainda é alvo de interpretações divergentes por parte da fiscalização. Em muitos casos, agentes aplicam ao veículo de coleção as mesmas exigências impostas a veículos comuns, como a obrigatoriedade de equipamentos modernos de segurança ou adaptações técnicas incompatíveis com sua condição histórica.

Essa falta de uniformidade na aplicação da norma gera insegurança jurídica aos proprietários, que, embora amparados pela regulamentação, veem-se obrigados a comprovar reiteradamente a legalidade da condição de seus veículos. Soma-se a isso a ausência de capacitação técnica de parte da fiscalização, que nem sempre possui conhecimento específico sobre os requisitos próprios do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL) e sobre as distinções entre veículos de coleção originais e modificados.

Nesse contexto, o que deveria ser uma política de valorização cultural transforma-se, muitas vezes, em fonte de litígios. A apreensão indevida de veículos de coleção não apenas causa prejuízos materiais aos proprietários, mas

também compromete o próprio objetivo da norma, que é a preservação da memória automotiva nacional. O cenário evidencia a necessidade de maior clareza nos procedimentos de fiscalização, bem como de treinamento específico dos agentes, para que os direitos assegurados pela legislação sejam efetivamente respeitados.

3.2. CASOS DE APLICAÇÃO EQUIVOCADA DA LEGISLAÇÃO

A aplicação prática da legislação referente aos veículos de coleção tem revelado situações em que o desconhecimento ou a interpretação restritiva por parte dos órgãos de fiscalização resultam em equívocos. Esses casos não são isolados: constituem reflexo da dificuldade em compatibilizar o regime jurídico diferenciado desses veículos com a atuação cotidiana dos agentes de trânsito.

Um exemplo recorrente encontra-se nas autuações por ausência de equipamentos obrigatórios modernos. Muitos veículos de coleção, em razão de sua originalidade, não possuem itens como encosto de cabeça, cintos de segurança de três pontos, espelhos retrovisores externos em ambos os lados ou mesmo sistemas de iluminação de acordo com padrões atuais. Embora a legislação expressamente exclua tais exigências, proprietários ainda relatam abordagens em que esses itens são cobrados como se fossem de observância obrigatória.

Outro ponto de conflito reside nas alterações estéticas e mecânicas. A distinção entre veículo de coleção original e modificado ainda não é plenamente compreendida, gerando situações em que modificações permitidas – ou até mesmo adaptações de época – são equivocadamente consideradas irregulares. Isso leva à lavratura de autos de infração e, em alguns casos, à apreensão indevida do veículo, ainda que este esteja devidamente registrado na espécie “coleção” e possua Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL) válido.

Esses episódios expõem não apenas a dificuldade técnica dos agentes em lidar com o tema, mas também uma fragilidade estrutural da própria regulamentação. A margem de interpretação aberta pela legislação, sobretudo em relação à dispensa de requisitos modernos, cria espaço para entendimentos divergentes que afetam diretamente os proprietários e geram insegurança jurídica.

Diante desse quadro, multiplicam-se as disputas administrativas e judiciais, nas quais os proprietários buscam a reversão de autuações e apreensões que não guardam conformidade com o regime jurídico aplicável. Tais conflitos evidenciam a necessidade de maior uniformidade interpretativa, seja por meio de capacitação técnica da fiscalização, seja pela consolidação de entendimentos jurisprudenciais que orientem a atuação dos agentes públicos.

3.3. INSEGURANÇA JURÍDICA E LACUNAS INTERPRETATIVAS

A aplicação do regime jurídico destinado aos veículos de coleção, embora amparada por normas específicas como a Resolução nº 957/2022 do CONTRAN, ainda enfrenta obstáculos decorrentes da ausência de uniformidade interpretativa entre os órgãos de fiscalização. Essa falta de padronização gera um cenário de insegurança jurídica para os proprietários, que, apesar de cumprirem os requisitos legais para o enquadramento de seus veículos como de coleção, permanecem sujeitos a abordagens e autuações fundamentadas em interpretações divergentes do CTB.

A legislação vigente estabelece que os veículos de coleção estão dispensados do cumprimento integral dos artigos 104 e 105 do CTB, justamente para assegurar a preservação de sua originalidade histórica. Contudo, a falta de clareza na aplicação desses dispositivos permite que a autoridade fiscalizadora, muitas vezes sem respaldo técnico ou normativo consolidado, exija o atendimento de exigências próprias dos veículos contemporâneos, como equipamentos de segurança modernos ou alterações estruturais incompatíveis com o caráter histórico do automóvel. Assim, o mesmo texto legal que pretende proteger o patrimônio cultural acaba gerando dúvidas quanto aos seus limites e alcances.

Essa lacuna interpretativa cria um paradoxo normativo: por um lado, o Estado reconhece o valor cultural dos veículos antigos; por outro, parte da fiscalização os trata como veículos comuns, aplicando-lhes os rigores técnicos da frota atual. A inexistência de jurisprudência consolidada ou de orientações administrativas claras entre os DETRANs agrava esse cenário, permitindo que cada órgão interprete o regime especial de forma autônoma, o que resulta em decisões contraditórias em diferentes localidades do país.

Em razão dessa falta de uniformidade, muitos proprietários deixam de circular com seus veículos de coleção, ainda que devidamente licenciados e amparados pelo Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL), em virtude do receio de apreensões e autuações arbitrárias. Desse modo, a insegurança jurídica não se manifesta apenas na esfera normativa, mas também no impacto prático sobre o exercício do direito de preservação do patrimônio histórico-automotivo.

3.4. BARREIRAS BUROCRÁTICAS PARA O RECONHECIMENTO DO STATUS DE VEÍCULO DE COLEÇÃO

Apesar da existência de um regime jurídico próprio para os veículos de coleção, a obtenção do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL) e o reconhecimento formal do caráter histórico do automóvel ainda enfrentam uma série de entraves burocráticos que comprometem a efetividade da proteção cultural pretendida pela legislação. A Resolução nº 957/2022 do CONTRAN, embora tenha consolidado critérios objetivos para esse reconhecimento, não eliminou os obstáculos administrativos que permeiam o processo, revelando uma distância significativa entre a norma e sua execução prática.

O procedimento para a emissão do CVCOL exige, inicialmente, a submissão do veículo à avaliação por entidades credenciadas, como clubes filiados à Federação Brasileira de Veículos Antigos (FBVA), que emitem laudos técnicos atestando a originalidade e o estado de conservação do automóvel. No entanto, a ausência de padronização entre essas entidades gera discrepâncias na análise, fazendo com que um veículo seja aprovado em determinada região e recusado em outra, ainda que apresente as mesmas características históricas. Tal falta de uniformidade viola o princípio da isonomia e evidencia a carência de diretrizes nacionais claras para a avaliação do patrimônio automotivo.

Além disso, o processo de reconhecimento exige tramitação junto aos órgãos executivos de trânsito estaduais (DETRANs), os quais, em muitos casos, não possuem setores especializados ou agentes capacitados para lidar com questões relativas a veículos históricos. Como consequência, pedidos de enquadramento são retardados ou indeferidos com base em critérios subjetivos ou interpretações administrativas restritivas, o que contribui para desestimular os proprietários e enfraquecer a finalidade cultural da norma.

Outro obstáculo reside na inexistência de um sistema digital integrado e específico para os veículos de coleção. Enquanto o licenciamento de veículos comuns pode ser realizado por meios eletrônicos, o processo de registro da espécie “coleção” ainda depende, na maioria dos Estados, de procedimentos presenciais, juntada física de documentos e análise manual, o que torna o trâmite mais lento e suscetível a erros. Essa burocracia, herdeira de uma administração pública pouco adaptada às demandas do patrimônio cultural, gera atrasos significativos e, em muitos casos, indefinições quanto à conclusão do processo.

As barreiras burocráticas também se manifestam na renovação periódica do CVCOL, que exige reapresentação de laudos e vistorias, independentemente de qualquer alteração no estado do veículo. Embora tal exigência tenha a finalidade de evitar fraudes, na prática, impõe ao proprietário um ônus excessivo, incompatível com a estabilidade e a confiança que deveriam acompanhar o reconhecimento oficial do veículo como patrimônio histórico.

Toda essa complexidade administrativa reforça a percepção de que o Estado brasileiro ainda não consolidou um modelo eficiente de proteção aos veículos de coleção. Em vez de incentivar a preservação, os obstáculos burocráticos acabam afastando muitos proprietários do processo formal, deixando parte do patrimônio automotivo nacional desprotegido e invisível perante o sistema jurídico.

Assim, torna-se evidente a necessidade de reformas procedimentais que simplifiquem e uniformizem o reconhecimento dos veículos de coleção, garantindo maior celeridade, segurança e previsibilidade aos colecionadores. A superação dessas barreiras burocráticas é essencial para que a norma transcenda o formalismo administrativo e cumpra sua função social de preservação da memória cultural automotiva brasileira.

3.5. COMPARAÇÃO COM LEGISLAÇÕES ESTRANGEIRAS E SUGESTÕES E SUGESTÕES PARA APRIMORAMENTO DA NORMA BRASILEIRA

A análise do regime jurídico dos veículos de coleção no Brasil revela avanços importantes no reconhecimento do valor histórico-cultural do patrimônio automotivo. No entanto, a persistência de lacunas interpretativas, barreiras burocráticas e insegurança jurídica evidencia a necessidade de aperfeiçoamento

normativo e institucional. Para identificar possíveis caminhos de evolução, é pertinente observar como outros países tratam os veículos históricos, especialmente aqueles com tradição consolidada no antigomobilismo, como Alemanha, Estados Unidos e Reino Unido.

Na Alemanha, o sistema de certificação de veículos históricos é regido pelo “H-Kennzeichen”, placa específica concedida a veículos com mais de trinta anos e preservação de originalidade. O processo é centralizado e padronizado nacionalmente, com a inspeção técnica realizada por órgãos oficiais, como TÜV ou DEKRA, o que confere maior uniformidade e segurança jurídica aos proprietários. Além disso, a legislação alemã concede incentivos fiscais e restrições reduzidas de circulação, reconhecendo o valor patrimonial e cultural dos veículos antigos.

Nos Estados Unidos, a legislação varia de acordo com cada estado, porém muitos adotam categorias como “Historic Vehicle” ou “Antique Vehicle”, com benefícios que incluem seguro especial, isenção ou redução de impostos e dispensa de inspeções modernas. Embora o sistema americano seja mais descentralizado, há forte cultura de proteção privada e reconhecimento social do colecionismo, o que reduz os conflitos entre proprietários e autoridades de trânsito. A ênfase recai na preservação cultural e na liberdade de uso, com responsabilidade individual do proprietário.

No Reino Unido, o regime de “Historic Vehicles” confere isenção de taxa de licenciamento e dispensa de inspeções técnicas (MOT test) para veículos com mais de quarenta anos, desde que não tenham sofrido modificações substanciais. A legislação britânica adota o princípio da “preservação autêntica”, permitindo o uso em vias públicas, mas reconhecendo a natureza cultural do veículo. Assim como na Alemanha, o proprietário é incentivado a manter o automóvel em estado original, recebendo em troca segurança normativa e estabilidade documental.

A partir dessas experiências estrangeiras, observa-se que o principal diferencial em relação ao Brasil está na existência de padronização nacional, incentivos culturais e respeito institucional ao veículo histórico. Enquanto no exterior a legislação atua como instrumento de preservação, no Brasil ainda prevalece uma visão fiscalizatória e burocrática, que trata o veículo de coleção mais como exceção administrativa do que como patrimônio cultural.

Nesse sentido, algumas medidas poderiam contribuir para o aprimoramento do regime jurídico brasileiro. Em primeiro lugar, seria essencial a criação de um modelo de padronização nacional dos procedimentos, garantindo que os DETRANs de todos os estados adotem critérios uniformes para avaliação e registro dos veículos de coleção, de acordo com diretrizes fixadas pelo CONTRAN. Em complemento, a capacitação técnica dos agentes fiscalizadores mostra-se indispensável, assegurando que as abordagens em vias públicas observem as peculiaridades legais desses automóveis e evitem autuações indevidas.

Outra medida de aprimoramento seria a implantação de um cadastro nacional de veículos históricos, integrado ao RENAVAM, que permitiria o controle eletrônico do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL) e facilitaria a comunicação entre os órgãos de trânsito e as entidades reconhecidas. Além disso, é recomendável o estabelecimento de incentivos culturais e tributários, como isenção do licenciamento e apoio institucional a exposições, feiras e eventos de preservação automotiva. Por fim, seria pertinente o reconhecimento do veículo de coleção como bem cultural, em diálogo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), criando a possibilidade de proteção patrimonial formal para modelos de relevância histórica ou simbólica.

Portanto, a comparação com modelos estrangeiros demonstra que a proteção jurídica dos veículos de coleção não deve se limitar ao licenciamento excepcional, mas sim integrar políticas de preservação cultural. Ao alinhar a legislação de trânsito com o reconhecimento patrimonial, o Estado brasileiro poderá transformar os automóveis históricos em instrumentos vivos de memória, preservando, sobre rodas, parte essencial da história industrial e social do país.

CONCLUSÃO

A análise desenvolvida ao longo deste trabalho permitiu constatar que os automóveis de coleção constituem mais do que simples veículos em circulação; representam verdadeiros artefatos históricos, portadores de memória social, valor cultural e relevância afetiva. No entanto, o ordenamento jurídico brasileiro, embora reconheça parcialmente essa condição por meio de normas específicas como a Resolução nº 957/2022 do CONTRAN, ainda não consolidou um sistema plenamente adequado à preservação desses bens. O conflito entre a rigidez normativa do trânsito moderno e as peculiaridades dos veículos históricos permanece como um dos principais desafios enfrentados pelos proprietários e colecionadores.

O estudo demonstrou que, embora exista um regime especial para os veículos de coleção, sua aplicação prática é marcada por insegurança jurídica, interpretações divergentes e excesso de burocracia administrativa. Verificou-se que a ausência de uniformidade entre os órgãos executivos de trânsito e a carência de capacitação técnica dos agentes fiscalizadores resultam em autuações e apreensões indevidas, contrariando o espírito protetivo da legislação. Nesse contexto, o Estado, que deveria atuar como garantidor da preservação histórica, acaba por se converter, em muitos casos, em agente de inibição e risco ao patrimônio cultural automotivo.

Além disso, observou-se que a legislação brasileira, embora avance ao estabelecer critérios para o Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL), ainda carece de instrumentos eficazes de incentivo e reconhecimento cultural. Em comparação com modelos estrangeiros, como os adotados na Alemanha, Reino Unido e Estados Unidos, evidencia-se que a proteção do veículo histórico no Brasil permanece restrita ao âmbito administrativo e carece de valorização patrimonial, tributária e simbólica. Enquanto outros países tratam tais veículos como elementos da identidade nacional, o Brasil ainda os condiciona a mecanismos burocráticos que dificultam seu reconhecimento.

Diante dos desafios identificados, este trabalho conclui que o aperfeiçoamento do regime jurídico dos automóveis de coleção exige não apenas reformas normativas, mas também mudanças institucionais e culturais. É

imprescindível a padronização nacional de procedimentos, a criação de orientações técnicas específicas aos órgãos de trânsito, a modernização dos processos de registro e a inclusão de políticas de incentivo à preservação. Igualmente, faz-se necessária a aproximação entre o Direito de Trânsito e o Direito do Patrimônio Cultural, para que os veículos históricos sejam reconhecidos como bens de memória, e não apenas como objetos em circulação excepcional.

Portanto, preservar os automóveis de coleção não significa contrariar o interesse público ou flexibilizar indevidamente o controle do trânsito, mas sim promover o equilíbrio entre a segurança viária e a salvaguarda da história automotiva nacional. A efetividade desse equilíbrio depende do fortalecimento do princípio da segurança jurídica, da garantia de tratamento isonômico e da construção de uma consciência jurídica que reconheça, nos clássicos sobre rodas, parte viva da identidade cultural brasileira. Que este estudo possa contribuir para esse debate e incentivar o aperfeiçoamento das políticas públicas voltadas à preservação do patrimônio automotivo no Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

BRANDÃO, Cláudio. História do Automóvel: A evolução da mobilidade. São Paulo: **Editora XYZ**, 2011.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Diário Oficial da União**, Brasília, 23 set. 1997.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Resolução nº 957, de 15 de setembro de 2022. Dispõe sobre os veículos de coleção e o Certificado de Veículo de Coleção – CVCOL. **Diário Oficial da União**, Brasília, 19 set. 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 957, de 15 de março de 2022. Estabelece os requisitos e procedimentos para o registro e licenciamento de veículo de coleção. **Diário Oficial da União: seção 1**, Brasília, DF, 17 mar. 2022.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Manual de Procedimentos para Veículos de Coleção**. Brasília: Denatran, 2022.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União: seção 1**, Brasília, DF, 24 set. 1997.

COIMBRA, Rafael; CIRIBELI, João; CONDÉ, Marcelo. Memória afetiva e automóveis históricos: o valor simbólico do patrimônio automotivo no Brasil. **Revista Cultura & Memória, Minas Gerais**, v. 5, n. 2, p. 45-60, 2021.

DE MELO, Victor Andrade. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 30, n. 1, p. 201-203, 2008.

FEATHERSTONE, Mike. Automobilidade e a cultura do movimento. **Revista Estudos Sociais**, Londres, v. 8, n. 3, p. 135-150, 2004.

FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS ANTIGOS (FBVA). Manual de Classificação e Avaliação de Veículos Históricos. Rio de Janeiro: **FBVA**, 2021.

JÚNIOR, Erinaldo dos Santos Vilaça; GRANATO, Marcus. O acervo da coleção especial de obras raras e valiosas da biblioteca da faculdade de direito do recife. **xxiv encontro nacional de pesquisa e pós-graduação em ciência da informação**. 2024.

OLIVEIRA, Ana; HOLANDA, Marcos; MACIEL, Felipe. O colecionismo e a construção de identidade através dos objetos. **Revista Antropologia e Sociedade**, São Paulo, v. 10, n. 1, p. 77-92, 2016.

RIEGER, André. Fusca: um ícone cultural brasileiro. Porto Alegre: **Editora Autoclass**, 2013.

SILVA, Antônio. Desenvolvimento urbano e a indústria automobilística no Brasil. Rio de Janeiro: **Editora Mobilidade**, 2013.

SILVEIRA, Lucas. Antigomobilismo no Brasil: história, memória e patrimônio cultural. Belo Horizonte: **Autêntica**, 2021.

SOMEKH, Nadia. Preservando o patrimônio histórico: um manual para gestores municipais. São Paulo: CAU/SP, 2014.

VASCONCELOS, Rafael; RIDOLFO, André. Valorização de veículos clássicos e mercado de investimento automotivo. **Revista Economia & Patrimônio**, São Paulo, v. 12, n. 4, p. 201-220, 2020.