



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2020.
(Do Sr. Marco Bertaiolli)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a fim de definir os veículos de coleção originais e customizados.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei define e especifica os veículos de coleção originais e customizados.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 102-A:

“Art. 102-A Os veículos da espécie coleção devem ter, no mínimo, 30 (trinta) anos de fabricação, possuindo valor histórico próprio e serão definidos como originais ou customizados, conforme regulamentação do CONTRAN.

§ 1º São considerados veículos originais aqueles que preservam suas características de fabricação quanto à mecânica, carroceria, suspensão, visual e estado de conservação.

§ 2º Os veículos originais deverão preservar seus equipamentos de segurança, características de emissão de gases poluentes, ruído e demais itens condizentes com a tecnologia e cultura empregada na época de sua fabricação.

§ 3º São considerados veículos customizados aqueles que, depois de autorização da autoridade competente, sofreram modificações em suas características originais.” (NR)

Art. 3º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:



“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....
VEÍCULO DE COLEÇÃO – mínimo de 30 (trinta) anos de
fabricação, com valor histórico próprio, original ou customizado.

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Em respeito a meritória iniciativa do ex-deputado Goulart - PSD/SP, tomo a liberdade de reapresentar, no mérito, o Projeto de Lei nº 9.472/2018, que disciplina os veículos de coleção e customizados, mas que foi arquivado em decorrência do encerramento da legislatura e do mandato do nobre deputado. Sendo assim, segue reproduzido a irreparável justificação apresentada na proposição original:

“O Antigomobilismo é um neologismo que traduz com amplitude e liberdade a preservação e a restauração de veículos antigos. O termo descreve uma atividade crescente que é a preocupação com a salvação de raridades, não importando a sua configuração. A prática do Antigomobilismo está nitidamente associada à atitude cultural de preservação da história. Seus adeptos veem os veículos antigos não como um objeto único, mas como partes integrantes de um cenário socioeconômico e tecnológico de uma época vivida pela sociedade.

Em 1997, com a publicação do novo Código Brasileiro de Trânsito – CTB, proprietários de automóveis antigos passaram a ter uma grande preocupação na condução e preservação de seus veículos, por conta de uma série de novas exigências que, a partir de então, foram especificadas para todos os veículos no território nacional, como, por exemplo, cinto de 3 (três) pontos, luz de freio auxiliar (brake light), encostos de cabeça, limites de emissão de gases, etc.

Diante destas novas exigências, os automóveis antigos deveriam sofrer algumas modificações e alterações para conseguir atender ao que determinava o novo CTB, descaracterizando assim sua forma original de fabricação e podendo, inclusive, ter sua segurança comprometida

Diante do fato, houve uma mobilização dos entusiastas do assunto e, com o apoio de consultas à FIVA - Fédération Internationale des Véhicules Anciens, foi sugerida às autoridades de trânsito a criação de uma legislação específica para os automóveis com 30 (trinta) anos ou mais de fabricação, isentando-os da necessidade de alterações para



CÂMARA DOS DEPUTADOS

atendimento ao CTB. Para tanto, os veículos antigos deveriam ser mantidos em suas características originais, principalmente os componentes mecânicos e de estrutura de carroceria, vez que estes foram produzidos, homologados pelos órgãos do governo e comercializados atendendo aos requisitos de segurança de sua época.

Foi então publicada a Resolução CONTRAN nº 56, de 21 de maio de 1998, que regulamentou a criação de um emplacamento especial para veículos com Espécie distinta das demais. Criava-se então a Espécie "Coleção" que se destacava pela identificação dos veículos através das famosas "Placas Pretas". Esse normativo basicamente trazia um regramento para que um veículo fosse considerado de coleção:

"Art. 1º São considerados veículos de coleção aqueles que atenderem, cumulativamente, aos seguintes requisitos:

I - ter sido fabricado há mais de vinte anos;

II - conservar suas características originais de fabricação;

III - integrar uma coleção;

IV - apresentar Certificado de Originalidade, reconhecido pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN."

Posteriormente, foi publicada a Resolução CONTRAN nº 127, de 06 de agosto de 2001, que alterou o inciso I do art. 1º da Resolução 56:

"Art. 1º O inciso I do artigo 1º da Resolução nº 56, de 21 de maio de 1998 - CONTRAN, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º

I - ter sido fabricado há mais de trinta anos."

Desde a criação do emplacamento especial para veículos de coleção, foram analisados exemplos mundiais para o estabelecimento de regras que pudessem servir de parâmetro de originalidade para o reconhecimento ou não de veículos considerados de coleção e, portanto, aptos a serem reconhecidos como tal, contudo, esse regramento mais detalhado não constava nos normativos do CONTRAN e do DENATRAN.

Formulários, planilhas, critérios de avaliação, regras, vídeos e recomendações diversas foram desenvolvidas pelos clubes e outras entidades ligadas a veículos antigos, procurando normatizar a emissão e concessão do documento "Certificado de Originalidade para Veículos de Coleção".

Em 2014, foi realizado o II Workshop Nacional, com oito comissões de trabalho, e a publicação da segunda edição da "Carta de São Paulo", agora com divulgação mais ampla, sendo convidados todos os clubes de automóveis antigos do Brasil, além de autoridades parlamentares federais e estaduais e de órgãos de trânsito.

O resultado do II Workshop Nacional – "Carta de São Paulo 2014" foi mais uma atualização do documento de 2005 e de definição de proposta para a regulamentação dos veículos customizados, sugestão de pleitos para importação de peças de reposição para veículos de coleção, orientações aos clubes para a realização de eventos, etc.

Outra vertente do Antigomobilismo que está tomando grandes proporções no mundo é a customização de veículos antigos, os quais sofrem, em algumas situações, alterações em quase toda sua estrutura. Esse novo mercado aquece a economia por conta dos diversos acessórios desenvolvidos diretamente para o público entusiasta, o que



CÂMARA DOS DEPUTADOS

gera uma enorme gama de empregos e mão de obra para tais modificações. É preciso que o Estado também acompanhe mais de perto essa nova prática, levando em consideração que se trata de alterações mecânicas e estruturais, que podem gerar impacto na segurança do trânsito, caso não sejam editadas normas específicas para a homologação e circulação desses veículos.

Por todo o aqui exposto, é notória a necessidade de revisão dos normativos atualmente existentes sobre o tema, haja vista que o atual Código de Trânsito faz referência ao veículo de coleção apenas em dois pontos do texto: quando cria a Espécie “Coleção” e no anexo I – Dos Conceitos e Definições, com um nível de detalhes muito aquém do necessário para as demandas atuais. Ainda assim, a Resolução 56, alterada pela Resolução 127, já não consegue contemplar todas as situações atualmente relacionadas às fraudes na obtenção da placa preta, bem como à utilização dessa identificação para veículos que não preservam suas características originais, os customizados. A prática do Antigomobilismo ultrapassou a simples ação de “ter um veículo conservado na garagem” e passou a ser um negócio rentável e, por este fato, alvo de cobiça de pessoas interessadas somente no lucro que esse tema gera, necessitando de maior acompanhamento do Estado para que práticas que deturpem a ideologia do movimento sejam coibidas e, ao mesmo tempo, traga segurança ao trânsito.”

Desse modo, considerando a relevância da matéria, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desse Projeto de Lei.

Sala das Sessões, de de 2020.

Deputado Marco Bertaiolli
PSD/SP