



Procedência: Câmara Municipal de Santa Luzia/MG.

Data: 20 de maio de 2026.

Ementa: **Projeto de Lei nº 77/2026** – Poder Executivo – Alteração da Lei Municipal nº 3.299/2012 – Serviço de transporte escolar no Município de Santa Luzia – Ampliação da vida útil dos veículos – Credenciamento – Serviço público de interesse local – Competência municipal – Iniciativa do Chefe do Executivo – Regularidade formal – Necessidade de adequação redacional pontual – Recomendação de instrução técnica complementar – Constitucionalidade condicionada à observância das normas federais de trânsito e segurança veicular.

I - RELATÓRIO

Trata-se de manifestação jurídica solicitada pela Câmara Municipal de Santa Luzia/MG acerca de Projeto de Lei de iniciativa do Chefe do Executivo Municipal, datado de 15 de maio de 2026, que “altera e acresce dispositivos à Lei nº 3.299, de 09 de agosto de 2012, que dispõe sobre o serviço de transporte escolar no Município de Santa Luzia e dá outras providências”.

A proposição pretende alterar os §§ 2º e 3º do art. 2º da Lei Municipal nº 3.299/2012, elevando o limite de vida útil dos veículos utilizados no transporte escolar. Para veículos com capacidade de até 20 lugares, o limite passaria para 16 anos de fabricação; para veículos com capacidade acima de 20 lugares, passaria para 21 anos de fabricação. O projeto ainda propõe o acréscimo do § 5º ao art. 2º, a fim de permitir que os veículos autorizados a operar no serviço de transporte escolar possam ser substituídos por outros com ano de fabricação até dois anos inferior ao do veículo substituído, desde





que observados os limites de vida útil previstos na lei e mediante comprovação documental dos requisitos exigidos.

Consta da mensagem encaminhada pelo Executivo que a proposta guarda similitude com o Anteprojeto de Lei nº 129/2025, de autoria parlamentar, e que a alteração busca adequar a legislação municipal à realidade econômica e operacional dos permissionários, sem afastar as exigências de segurança e fiscalização já existentes no ordenamento local. A mensagem ainda informa que a medida não acarretaria aumento de despesa ou impacto financeiro ao Município.

Foram encaminhados, para subsidiar a presente análise, o texto do Projeto de Lei, a Lei Municipal nº 3.299/2012, a Lei Orgânica do Município de Santa Luzia e o Regimento Interno da Câmara Municipal.

É o relatório.

II- ANÁLISE JURÍDICA

2.1. Da competência constitucional do Município

O exame da constitucionalidade formal de proposição legislativa municipal exige, em primeiro plano, a verificação de sua aderência à competência legislativa atribuída ao Município pela Constituição da República. O modelo federativo adotado em 1988 conferiu aos Municípios não apenas o status de entes autônomos, mas também a incumbência de normatizar questões que, por sua natureza e alcance, incidam com maior intensidade sobre a realidade local.

O art. 18 da Constituição Federal reconhece a autonomia municipal no desenho político-administrativo da Federação, ao passo que o art. 30, inciso I, atribui ao Município competência para legislar sobre assuntos de interesse local. O mesmo art. 30, em seu inciso V, também atribui ao Município a incumbência de organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o transporte coletivo, que possui caráter essencial.





A matéria em análise refere-se ao serviço de transporte escolar municipal, disciplinado pela Lei nº 3.299/2012, que instituiu o serviço no Município de Santa Luzia e condicionou sua prestação à prévia autorização do Poder Público Municipal por meio de credenciamento. A lei vigente considera o transporte escolar serviço de natureza especial e já contém disciplina local sobre credenciamento, substituição de veículos, limitação de autorizações e desc credenciamento de operadores que descumprirem as regras de funcionamento do serviço.

A Lei Orgânica Municipal também fornece base direta para a atuação normativa local. O art. 16, inciso VI, estabelece a competência do Município para organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, diretamente ou sob regime de concessão, permissão ou autorização, incluído o transporte coletivo de passageiros. O inciso XIII do mesmo artigo trata do planejamento, organização, direção, coordenação, execução, delegação e controle da prestação de serviços públicos ou de utilidade pública relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego e sistema viário municipal. O inciso XXXIX, por sua vez, menciona expressamente a competência municipal para regulamentar os serviços de transporte escolar e de carros de aluguel.

No capítulo específico sobre transporte público e sistema viário, a Lei Orgânica dispõe que incumbe ao Município, respeitadas as legislações federal e estadual, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos ou de utilidade pública relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal, incluindo o transporte escolar. Também prevê que os serviços de transporte particular coletivo de escolares e de turismo, nos limites do Município, submetem-se à autorização, controle e fiscalização, visando mantê-los adequados e seguros nos termos da lei.

A competência municipal, contudo, deve ser lida em harmonia com a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, prevista no art. 22, XI, da Constituição Federal. Isso significa que o Município pode regulamentar a prestação local do serviço de transporte escolar, inclusive quanto ao credenciamento,





fiscalização, autorização e organização operacional, desde que não contrarie as normas federais de trânsito e segurança veicular.

Nesse ponto, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece requisitos nacionais para a condução coletiva de escolares, especialmente nos arts. 136 a 139, abrangendo autorização do órgão executivo de trânsito, inspeção periódica, equipamentos obrigatórios, identificação externa do veículo, requisitos do condutor e fiscalização. Também devem ser observadas as normas expedidas pelo CONTRAN quanto a equipamentos obrigatórios da frota em circulação, como a Resolução CONTRAN nº 912/2022.

Assim, a proposição não invade, em tese, competência legislativa privativa da União, desde que interpretada como norma local de organização, autorização e controle do serviço de transporte escolar municipal, sem afastar vistorias, inspeções, equipamentos obrigatórios, requisitos de segurança e demais exigências federais aplicáveis.

Conclui-se, portanto, que o Município possui competência para legislar sobre a matéria, pois o conteúdo do projeto se insere no campo do interesse local e da organização de serviço municipal, com fundamento nos arts. 18 e 30, I e V, da Constituição Federal, e nos arts. 16 e 192 da Lei Orgânica Municipal, ressalvada a necessária compatibilidade com as normas federais de trânsito e transporte.

2.2. Da iniciativa

A iniciativa legislativa também se apresenta regular.

A Constituição Federal, em seu art. 2º, consagra o princípio da Separação dos Poderes, impondo a cada Poder a observância de seu campo próprio de atuação. No processo legislativo, essa diretriz se manifesta, entre outros aspectos, na reserva de iniciativa para determinadas matérias, especialmente quando envolvam organização administrativa, criação ou estruturação de órgãos, regime jurídico de





servidores, cargos públicos, atribuições administrativas e serviços públicos sob direção do Poder Executivo.

No plano municipal, a Lei Orgânica de Santa Luzia dispõe, em seu art. 48, que a iniciativa das leis cabe a qualquer Vereador, ao Prefeito e ao eleitorado, na forma ali prevista. Entretanto, o art. 50 reserva ao Prefeito a iniciativa das leis que disponham sobre criação, transformação ou extinção de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica, servidores públicos e seu regime jurídico, criação, estruturação e atribuições das Secretarias, Departamentos e órgãos da Administração Pública, bem como matéria orçamentária e abertura de créditos.

No caso concreto, a proposição é de iniciativa do Chefe do Executivo. Isso elimina o risco que existiria caso a alteração partisse diretamente do Legislativo, pois o serviço de transporte escolar, embora possa ser disciplinado por lei municipal, envolve autorização, fiscalização, credenciamento, controle operacional e exercício do poder de polícia administrativa pelo Executivo.

A mensagem informa que a proposta guarda relação com o Anteprojeto de Lei nº 129/2025, de autoria parlamentar. Esse dado não compromete a iniciativa, pois o Regimento Interno da Câmara de Santa Luzia disciplina o Anteprojeto de Lei como indicação aprimorada, sujeita a adequações, cuja conversão em projeto depende da discricionariedade do Executivo, podendo este aprimorá-lo. O próprio art. 113, § 2º, do Regimento Interno dispõe que, após a aprovação pela Câmara, dependerá da discricionariedade do Executivo transformá-lo em Projeto de Lei.

Dessa forma, ainda que a ideia originária tenha sido objeto de anteprojeto parlamentar, a proposição ora submetida à Câmara foi formalmente assumida pelo Poder Executivo, que detém atribuição para avaliar a conveniência administrativa, a oportunidade regulatória, o impacto operacional e a compatibilidade da medida com o serviço de transporte escolar municipal.





Também é regular o pedido de tramitação em regime de urgência. O art. 52 da Lei Orgânica prevê que o Prefeito poderá solicitar urgência para apreciação de projetos de lei de sua iniciativa, hipótese em que a Câmara deverá se manifestar em até 45 dias, com inclusão da proposição na Ordem do Dia em caso de esgotamento do prazo sem deliberação. O Regimento Interno, em seu art. 122, reproduz disciplina compatível, estabelecendo que o projeto de iniciativa do Prefeito com solicitação de urgência deverá ser decidido em até 45 dias, contado do recebimento do pedido, com sobrestamento das demais proposições caso o prazo se esgote sem decisão.

Portanto, sob o aspecto da iniciativa, não se identifica vício formal, pois a proposição foi encaminhada pelo Chefe do Executivo e versa sobre matéria vinculada à organização e disciplina administrativa de serviço público local.

2.3. Do mérito

No mérito, o Projeto de Lei pretende alterar os limites de vida útil dos veículos utilizados no transporte escolar no Município de Santa Luzia. Atualmente, a Lei nº 3.299/2012, com redação dada pela Lei nº 4.212/2020, prevê que o veículo com capacidade para até 20 lugares deve ser substituído por outro mais novo até o último dia útil do mês de fevereiro subsequente ao ano em que completar 14 anos de fabricação. Para veículos com capacidade acima de 20 lugares, o limite vigente é de 19 anos de fabricação.

A proposta eleva esses limites para 16 e 21 anos, respectivamente. Com isso, não cria o serviço, não altera sua natureza jurídica, não modifica o regime de credenciamento e não afasta o poder municipal de fiscalização, limitação de autorizações ou descredenciamento. A Lei nº 3.299/2012 continuará preservando, inclusive, o direito do Município de limitar autorizações em caso de inviabilidade técnico-operacional, saturamento ou risco à ordem e segurança do serviço, bem como de descredenciar aqueles que não cumprirem adequadamente as regras do sistema.





A alteração, portanto, possui natureza regulatória e incide sobre um critério objetivo de permanência ou substituição da frota credenciada. Sob esse ângulo, não há inconstitucionalidade material evidente, pois cabe ao Município estabelecer parâmetros locais para autorização e funcionamento do serviço de transporte escolar, respeitadas as exigências federais de segurança, inspeção e trânsito.

Há, contudo, um ponto sensível: a ampliação da vida útil de veículos escolares precisa ser justificada por critério técnico mínimo, pois transporte escolar envolve crianças e adolescentes e se conecta diretamente à segurança, à integridade física dos usuários e à adequada prestação do serviço. A idade do veículo, isoladamente, não é o único fator de segurança, mas é parâmetro relevante. Por isso, a alteração legislativa deve ser acompanhada de fiscalização efetiva, vistorias periódicas, comprovação documental, inspeção veicular e observância das normas do Sistema Nacional de Trânsito.

A Lei Orgânica Municipal, ao tratar do transporte público e sistema viário, reforça que os serviços de transporte escolar devem ser autorizados, controlados e fiscalizados, visando mantê-los adequados e seguros. O art. 193, § 3º, ainda prevê a promoção de vistoria nas unidades de transporte coletivo, com retirada de circulação de veículos não apropriados ao uso e substituição imediata.

Assim, o parecer jurídico pode concluir pela viabilidade da proposta, mas com ressalva técnica importante: a aprovação da ampliação da vida útil não pode ser interpretada como autorização para circulação de veículo em más condições, nem como dispensa de vistoria, inspeção, documentação, equipamentos obrigatórios, autorização de tráfego, requisitos do condutor e demais exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro e em normas do CONTRAN.

O Projeto também acrescenta o § 5º ao art. 2º da Lei nº 3.299/2012, com a seguinte previsão: “Os veículos autorizados a operar no serviço de transporte escolar poderão ser substituídos por outros com ano de fabricação de até 2 (dois) anos inferior ao do veículo substituído, exclusivamente para fins de enquadramento nos limites de vida





útil previstos nesta Lei, desde que haja a devida comprovação documental do atendimento aos requisitos estabelecidos neste artigo”.

A intenção normativa parece ser conferir flexibilidade à substituição de veículos, permitindo que, dentro dos novos limites de vida útil, o operador possa substituir o veículo por outro que, embora não seja necessariamente mais novo, ainda esteja apto ao enquadramento legal. Essa solução pode ser admitida sob o ponto de vista jurídico, desde que não afaste os critérios de segurança e não gere contradição com os §§ 2º e 3º, que mencionam substituição por “um mais novo”.

Aqui reside a principal necessidade de ajuste redacional. Os §§ 2º e 3º propostos continuam afirmando que o veículo será substituído “por um mais novo”, enquanto o § 5º admite substituição por outro com ano de fabricação até dois anos inferior ao do veículo substituído. A expressão “ano de fabricação inferior” tende a significar veículo mais antigo, o que pode conflitar com a exigência de substituição por veículo mais novo. Há, portanto, risco de ambiguidade normativa.

Para evitar controvérsia interpretativa, recomenda-se adequar a redação do § 5º, deixando expresso que a substituição somente será admitida se o veículo substituto estiver dentro do limite máximo de vida útil, tiver aprovação em vistoria, atender às normas de trânsito e segurança aplicáveis e não comprometer a prestação adequada do serviço.

Também se recomenda corrigir a redação dos §§ 2º e 3º quanto à expressão “veículo com capacidade acima 20 lugares”, substituindo-a por “veículo com capacidade acima de 20 lugares”, por adequação gramatical e técnica legislativa.

Quanto ao aspecto financeiro-orçamentário, a mensagem do Executivo informa que a medida corresponde à adequação da idade da frota e não acarretará aumento de despesa ou impacto financeiro ao Município. Considerando o conteúdo do projeto, não se identifica criação de programa, cargo, órgão, despesa obrigatória, subvenção, benefício financeiro ou obrigação orçamentária nova. Assim, não há necessidade, em princípio, de estimativa de impacto financeiro nos moldes dos arts. 15 a 17 da Lei de





Responsabilidade Fiscal ou do art. 113 do ADCT, salvo se, no curso da tramitação, forem apresentadas emendas que imponham custos diretos ao Município.

No plano regimental, a proposição deve ser submetida, no mínimo, à Comissão de Legislação, Justiça e Redação, responsável pela análise constitucional, legal e regimental dos projetos, bem como à Comissão de Transportes e Sistema Viário, pois o Regimento Interno lhe atribui competência sobre circulação de veículos e pedestres, planejamento do sistema viário, planejamento e gerenciamento do transporte público coletivo e individual, política de educação para segurança do trânsito e questões de circulação de veículos nas vias públicas. A Comissão de Administração Pública também pode ser chamada a se manifestar, em razão da natureza do serviço público e de seu regime jurídico, especialmente porque o art. 52, VIII, do Regimento lhe atribui competência sobre prestação de serviços públicos em geral e direito administrativo.

2.4. Questões orçamentárias

Não se verifica, no texto proposto, criação de despesa pública obrigatória, instituição de programa governamental, concessão de benefício econômico, criação de cargo, alteração remuneratória, contratação compulsória ou imposição de obrigação financeira direta ao Município.

A alteração legislativa incide sobre parâmetro regulatório aplicável aos veículos autorizados a operar no transporte escolar. A mensagem do Executivo afirma que a medida não acarretará aumento de despesa ou impacto financeiro ao Município, o que se mostra compatível com o conteúdo normativo apresentado.

Dessa forma, sob o ângulo estritamente orçamentário, não há óbice à tramitação. Ainda assim, caso sejam apresentadas emendas parlamentares que gerem despesa, imponham novas obrigações administrativas, criem estrutura fiscalizatória adicional, determinem contratação de pessoal ou estabeleçam benefício financeiro a permissionários, deverá ser realizada nova análise à luz da Lei de Responsabilidade Fiscal e do art. 113 do ADCT.





III – NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO

Embora o projeto seja juridicamente viável em sua essência, recomenda-se adequação redacional pontual para evitar ambiguidade entre a obrigação de substituição por veículo “mais novo” e a possibilidade de substituição por veículo com ano de fabricação “inferior” ao do veículo substituído.

A redação atual do § 5º pode gerar dúvida interpretativa, pois a expressão “ano de fabricação de até 2 anos inferior ao do veículo substituído” pode significar autorização para substituição por veículo mais antigo, o que, em leitura literal, entra em tensão com os §§ 2º e 3º, que exigem substituição por veículo mais novo. Como a intenção aparente é permitir flexibilidade apenas dentro dos limites máximos de vida útil, a norma deve deixar essa condição de forma expressa.

Sugere-se a seguinte redação para o art. 1º do projeto:

“Art. 1º Os §§ 2º e 3º do art. 2º da Lei nº 3.299, de 09 de agosto de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação, ficando o artigo acrescido do § 5º:

‘Art. 2º (...)

§ 2º O veículo com capacidade para até 20 (vinte) lugares será obrigatoriamente substituído até o último dia útil do mês de fevereiro subsequente ao ano em que completar 16 (dezesesseis) anos de fabricação, observado o atendimento aos requisitos de segurança, vistoria, autorização e demais exigências legais e regulamentares aplicáveis ao serviço de transporte escolar.

§ 3º O veículo com capacidade acima de 20 (vinte) lugares será obrigatoriamente substituído até o último dia útil do mês de fevereiro subsequente ao ano em que completar 21 (vinte e um) anos de fabricação, observado o atendimento aos requisitos de segurança,





vistoria, autorização e demais exigências legais e regulamentares aplicáveis ao serviço de transporte escolar.

(...)

§ 5º A substituição de veículos autorizados a operar no serviço de transporte escolar poderá observar, para fins de enquadramento nos limites de vida útil previstos nesta Lei, diferença de até 2 (dois) anos entre o ano de fabricação do veículo substituído e o do veículo substituto, desde que o veículo substituto não ultrapasse os limites máximos de vida útil estabelecidos nos §§ 2º e 3º deste artigo e comprove, documentalmente, o atendimento aos requisitos de segurança, vistoria, autorização e demais exigências legais e regulamentares aplicáveis.”

A redação sugerida preserva o objetivo do Executivo, mantém a flexibilidade pretendida e reduz o risco de interpretação segundo a qual a lei estaria autorizando substituição incompatível com a segurança do transporte escolar.

Recomenda-se, ainda, se possível, a juntada de manifestação técnica do setor municipal responsável pelo transporte escolar ou pelo trânsito, atestando a viabilidade da ampliação da vida útil da frota, sem prejuízo das vistorias e exigências de segurança. Essa providência não é condição jurídica absoluta para a tramitação, mas fortalece a motivação legislativa e reduz riscos de questionamento quanto à razoabilidade da medida.

IV – CONCLUSÃO

Diante da análise realizada, conclui-se que o Projeto de Lei nº 77/2026, de iniciativa do Chefe do Executivo Municipal, é formalmente constitucional, pois versa sobre matéria de interesse local relacionada à organização, autorização, controle e fiscalização do serviço de transporte escolar no Município de Santa Luzia, encontrando





fundamento nos arts. 18 e 30, I e V, da Constituição Federal, bem como nos arts. 16 e 192 da Lei Orgânica Municipal.

Também se conclui pela regularidade da iniciativa, uma vez que a proposição foi encaminhada pelo Prefeito Municipal e trata de disciplina administrativa de serviço público local, não havendo usurpação de competência legislativa. O pedido de urgência também encontra amparo no art. 52 da Lei Orgânica e no art. 122 do Regimento Interno.

No mérito, não há impedimento jurídico à ampliação da vida útil dos veículos do transporte escolar, desde que a alteração seja interpretada e aplicada sem prejuízo das normas federais de trânsito, das exigências do Código de Trânsito Brasileiro, das resoluções do CONTRAN, das vistorias, das inspeções e dos demais requisitos de segurança aplicáveis ao transporte escolar.

Sob o aspecto orçamentário, não se identifica criação de despesa pública obrigatória ou impacto financeiro direto ao Município, conforme declarado na mensagem do Executivo, razão pela qual não se exige, para o texto apresentado, estimativa de impacto financeiro.

Recomenda-se, contudo, adequação redacional do § 5º proposto, a fim de afastar ambiguidade quanto à substituição por veículo com ano de fabricação inferior ao do veículo substituído, bem como a correção da expressão “acima 20 lugares” para “acima de 20 lugares”. Recomenda-se, ainda, por cautela, a juntada de manifestação técnica do setor competente quanto à segurança e viabilidade da ampliação da vida útil da frota.

Assim, o parecer é pela **constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 77/2026**, com **recomendação de adequação redacional pontual antes da deliberação final**, para maior segurança jurídica, clareza normativa e compatibilidade com a legislação federal de trânsito.





ARTHUR GUERRA
S O C I E D A D E D E A D V O G A D O S

É o entendimento, *sub censura*.

Arthur Magno e Silva Guerra ::

Arthur Magno e Silva Guerra
OAB/MG 79.195

(31) 3286-5432
advocacia@email.com

www.arthurguerra.adv.br

Rua Des. Jorge Fontana, Nº 428, 11º andar,
Belvedere, Belo Horizonte - MG | CEP: 30320-670



Autenticar documento em <https://spl.cmsantaluzia.mg.gov.br/autenticidade>
com o identificador 350030003700300034003A00540052004100, Documento assinado digitalmente
conforme MP nº 2.200-2/2001, que institui a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.