



POLÍTICA
URBANA

NOTA TÉCNICA
Nº 71/2025

Valorização do Sistema de Transporte Suplementar de Passageiros.



Pedro Schettini Cunha

N 71.



DIRETORIA GERAL

Christian Aquino Cota

DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO

Frederico Stefano de Oliveira Arrieiro

DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA

Bruno Dias Lana

CAPA

Larissa Metzker

Gustavo Ziviani

Yasmin Schiess

Seção de Criação Visual

Superintendência de Comunicação Institucional

PESQUISA DE LEGISLAÇÃO

Divisão de Instrução e Pesquisa

AUTORIA

Pedro Schettini Cunha

Administrador

CONTATO: divcol@cmbh.mg.gov.br

URL: www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes

Conforme a Deliberação da Mesa Diretora nº 7, de 2025, compete à Divisão de Consultoria Legislativa, entre outras atividades, elaborar textos técnicos, artigos, relatórios e outras peças informativas, bem como prestar assessoramento técnico às comissões, à Mesa Diretora e aos vereadores. Todos os Estudos e Notas Técnicas são produzidos em atendimento a solicitação de vereadora, de vereador, de comissão ou da Mesa Diretora.

O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade dos autores e não representa posicionamento oficial da Câmara Municipal de Belo Horizonte ou da sua Divisão de Consultoria Legislativa.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Como citar este texto:

CUNHA, Pedro Schettini. **Nota Técnica nº 71/2025**: Valorização do Sistema de Transporte Suplementar de Passageiros. Divisão de Consultoria Legislativa/Câmara Municipal de Belo Horizonte, outubro 2025. Disponível em: www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes.

Acesso em: DD mmm. AAAA.



POLÍTICA
URBANA

NOTA TÉCNICA
Nº 71/2025

Valorização do Sistema de Transporte Suplementar de Passageiros.

Pedro Schettini Cunha

**N
71.**

1. Dados da Audiência Pública

Requerimento de Comissão nº 4633/2025

Finalidade da Audiência Pública: debater o funcionamento e a valorização do Sistema de Transporte Suplementar de Passageiros (STSP) de Belo Horizonte. Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços.

Autoria do requerimento: Irlan Melo

Data, horário e local: 06/11/2025, às 13:30h, no Plenário Helvécio Arantes.

2. Diferenças entre o pagamento complementar da PBH aos sistemas convencional e suplementar de transporte, com base na produção quilométrica.

De acordo com dados divulgados no [portal Mais Ônibus](#), da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), a [Portaria Sumob N° 238/2024](#) estabeleceu os valores da remuneração complementar por quilômetro para o período entre 01/01/2025 e 31/12/2025, tanto para o sistema convencional, quanto para o sistema suplementar. A apuração do custo por km do sistema convencional ficou em R\$ 12,086, utilizando os custos de referência de R\$ 1.853.060.824,74. Já a apuração do custo por km do sistema suplementar ficou em R\$ R\$ 7,839, utilizando os custos de referência de R\$ 97.847.738,23.

É possível verificar que, em termos absolutos, não há isonomia na proporção entre os sistemas convencional e suplementar no pagamento complementar baseado na produção quilométrica, conforme apresentado na Tabela 1.

Tabela 1 – Relação de produção quilométrica e remuneração complementar dos sistemas convencional e suplementar de transporte coletivo de passageiros de Belo Horizonte em 2025:

Produção quilométrica				
	Convencional		Suplementar	
Janeiro	R\$ 12.381.683,55	92,6%	R\$ 986.124,89	7,4%
Fevereiro	R\$ 11.820.981,58	92,2%	R\$ 1.006.241,67	7,8%

Março	R\$ 12.275.221,24	92,3%	R\$ 1.022.622,53	7,7%
Abril	R\$ 12.088.235,48	92,2%	R\$ 1.024.570,11	7,8%
Mai	R\$ 12.736.737,19	92,1%	R\$ 1.085.583,94	7,9%
Junho	R\$ 12.157.486,37	92,2%	R\$ 1.029.256,95	7,8%
Julho	R\$ 13.031.442,14	92,2%	R\$ 1.100.668,93	7,8%
Agosto	R\$ 12.333.873,14	92,4%	R\$ 1.016.424,87	7,6%
Setembro	R\$ 12.745.482,91	92,8%	R\$ 988.873,39	7,2%
Remuneração complementar				
	Convencional		Suplementar	
Janeiro	R\$ 55.665.973,55	98,0%	R\$ 1.121.858,38	2,0%
Fevereiro	R\$ 52.909.859,58	97,9%	R\$ 1.142.195,75	2,1%
Março	R\$ 54.943.302,45	97,9%	R\$ 1.157.802,54	2,1%
Abril	R\$ 54.048.361,73	97,9%	R\$ 1.170.759,35	2,1%
Mai	R\$ 57.032.810,72	97,9%	R\$ 1.240.651,89	2,1%
Junho	R\$ 54.451.505,63	97,9%	R\$ 1.179.000,15	2,1%
Julho	R\$ 58.571.637,54	97,9%	R\$ 1.250.918,24	2,1%
Agosto	R\$ 54.572.950,77	98,1%	R\$ 1.055.757,35	1,9%
Setembro	R\$ 57.150.241,04	98,1%	R\$ 1.109.932,36	1,9%

Fonte: Transparência dos decêndios nas apurações mensais do portal Mais Ônibus- PBH

Assim, a produção quilométrica do sistema suplementar chega a quase 8% do total de produção dos dois sistemas de transporte, mas a sua remuneração complementar fica entorno de apenas 2% do total pago pela PBH aos sistemas.

Mas por se tratarem de sistemas diferentes, seria necessário verificar outros critérios de isonomia tanto no campo metodológico quanto no campo do resultado líquido. Ocorre que essa investigação depende de estudos aprofundados com base nas memórias de cálculo do sistema convencional (https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1G0NpzSa_OrWKI0HS4NPJ_NUbDxQXyfDX) e na projeção do sistema suplementar (<https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1qtBoYkFDOIhDcQx9JrSvGTBPUGjWGW6z>). Para isso seriam utilizados os detalhamentos de metodologia para estabelecer os custos de referência tanto para 2024, quanto para 2025, conforme [Informação Técnica Sumob 026/2023](#) e [Informação Técnica Sumob](#)

[nº 016/2024](#), respectivamente, bem como as instruções definidas na [metodologia da Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP](#).

Além disso, alguns dos dados utilizados nas memórias de cálculo são constituídos em documentos que não estão divulgados ou publicados em local de fácil acesso, como é o caso dos relatórios dos consórcios e dos laudos ambientais. A verificação e a validação de tais dados dependeriam, portanto, de solicitações de informações complementares à PBH e pedidos de acesso aos processos de apuração.

Os principais documentos utilizados para a apuração dos custos são ([Portaria Sumob Nº 071/2023](#)):

- Mapa de Controle Operacional (MCO);
- Relatório de Apuração Financeira (RAF), que inclui os processos de integração metropolitana;
- Relatórios e comprovantes de receitas e de despesas dos Consórcios;
- Castrados de frota BH-03 e BH-23;
- Índice Veículo – FGV/IPA - DI – Série Especial – Ônibus – Chassis com motor para ônibus e carrocerias para ônibus, código 14109”, publicado pela Fundação Getúlio Vargas;
- Convenção Coletiva de Trabalho da categoria de trabalhadores do transporte;
- Tabelas do CNSP (Conselho Nacional de Seguros Privados);
- Coeficientes e séries históricas de dados da ANTP;
- Laudos ambientais, legislação tributária e trabalhista.

3. Antecipação de vale-transporte pela PBH

Durante a pandemia de Covid-19, a PBH adotou uma série de medidas excepcionais para mitigar os efeitos econômicos negativos. Dentre essas

medidas, houve a antecipação ao Sistema de Transporte Coletivo do crédito de valores referentes ao auxílio transporte dos servidores públicos municipais. A medida possibilitou a antecipação de despesas que seriam realizadas com o transporte de servidores em meses vindouros. No entanto, nem todos os créditos foram utilizados e, por isso, a PBH iniciou medidas de devolução desses créditos não utilizados, dentre elas a Lei nº 11.622/2023, que permitiu o parcelamento da dívida, e o projeto de lei nº 402/2025, propondo a remissão no caso das permissões já extintas.

Em diligência determinada pela Comissão de Legislação e Justiça da CMBH em 18 de agosto de 2025, decorrente do processo legislativo do projeto de lei nº 402/2025, foi encaminhado [pedido de informação à PBH](#) visando esclarecer detalhes dessa operação de antecipação de vales-transporte. Em [resposta à diligência](#), a PBH esclareceu que ela antecipou aos sistemas de transporte coletivo de passageiros o total de R\$ 17,38 milhões. No caso do sistema suplementar, o instrumento de formalização foi o Termo de Compromisso de Pagar, firmado entre os permissionários e o Sindpautras, sendo os primeiros caracterizados como devedores solidários. A devolução dos valores antecipados se processa com o pagamento do Sindpautras/TranSuple ao Consórcio Operacional Transfácil. Até a data da diligência, havia 19 permissionários ativos com uma ou mais parcelas em atraso, dentre os quais 17 ingressaram no último chamamento e 2 aderiram ao programa de regularização de débitos. Os demais 86 permissionários com débitos abandonaram a operação, e poderiam ser contemplados pelo projeto de lei que estabelece a remissão de débitos. A PBH não divulga as etapas de devolução dos créditos que ocorrem entre os permissionários e o Sindpautras/TranSuple, nem a prestação de contas das devoluções de cada um dos operadores. Há apenas a divulgação das informações já consolidadas.

A medida extraordinária de antecipação do vale-transporte usando a Transfácil como mediadora desses créditos frente aos concessionários e permissionários ocorreu em resposta ao processo judicial 5172824-67.2020.8.13.0024, movido

pelo SetraBH, juntamente com os consórcios. Dentre as controvérsias do processo, com o seu arquivamento definitivo em fevereiro de 2022, ficaram não resolvidas questões relativas ao poder-dever de intervenção da municipalidade na prestação terceirizada dos serviços essenciais de transporte, bem como no seu papel como ente federado regulador da economia local. Apesar de o adiantamento de auxílio-transporte ser uma das poucas antecipações de despesa autorizadas à administração pública, a excepcional amplitude de temporalidade no adiantamento em questão e o excepcional tratamento dispensado ao volume de créditos não utilizados deixaram questões não dirimidas, como: a adequada caracterização da natureza jurídica e contábil da operação, bem como as implicações financeiras e contábeis para a adequada prestação de contas públicas e exigibilidade/extinção de créditos não utilizados. Por fim, continua não abordada a questão da legalidade na atuação de entidade sindical como gestora financeira, intermediando a relação de crédito entre a PBH e seus permissionários e concessionários do serviço de transporte.

4. Legislação Correlata

- CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988 (art. 175, parágrafo único, I);
- LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995, que "Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências." (art. 1º a art. 7º; art. 9º a art. 13; art. 23 a 40);
- LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e

6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências." (art. 8º a 10; art. 13).

LEGISLAÇÃO MUNICIPAL:

- LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE (art. 66 a 68; art. 193, caput e parágrafo único; art. 195, § 4º; art. 197; art. 198);

- LEI Nº 9.491, DE 18 DE JANEIRO DE 2008, que "Dispõe sobre a concessão de serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus de Belo Horizonte e dá outras providências." (art. 1º);

- LEI Nº 11.458, DE 17 DE MARÇO DE 2023, que "Dispõe sobre o controle, a gestão e a transparência dos valores arrecadados para custeio da prestação de serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus no Município no âmbito dos contratos de concessão e permissão vigentes.";

- LEI Nº 11.459, DE 17 DE MARÇO DE 2023, que "Dispõe sobre o sistema de bilhetagem eletrônica no serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e dá outras providências.";


- LEI Nº 11.622, DE 7 DE DEZEMBRO DE 2023, que "Institui programa de regularização de débitos relacionados ao valor da outorga fixado na Concorrência Pública nº 01/2016 - BHTrans.";

- DECRETO Nº 18.575, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2023, que "Regulamenta a Lei nº 11.622, de 7 de dezembro de 2023, que institui o programa de regularização de débitos relacionados ao valor da outorga fixado na Concorrência Pública nº 01/2016 – BHTrans.";

- DECRETO Nº 10.503, DE 16 DE FEVEREIRO DE 2001, que "Dispõe sobre o serviço público de transporte coletivo suplementar de passageiros." (art. 1º a 5º);

- DECRETO Nº 13.384, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2008, que "Regulamenta os serviços de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte." (art. 35 a 46);
- DECRETO Nº 15.996, DE 15 DE JUNHO DE 2015, que "Dispõe sobre o serviço público de transporte coletivo suplementar de passageiros.";
- DECRETO Nº 18.370, DE 7 DE JULHO DE 2023, que "Dispõe sobre o controle, a gestão e a transparência do sistema de custeio da prestação de serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus no Município." (art. 1º e 2º; art. 5º; art. 21 a 37; art. 40 a 65).

Belo Horizonte, 04 de novembro de 2025

Documento assinado digitalmente
 PEDRO SCHETTINI CUNHA
Data: 03/11/2025 14:16:52-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Pedro Schettini Cunha
Administrador
Divisão de Consultoria Legislativa
Diretoria do Processo Legislativo
Ramal 1383



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE
Avenida dos Andradas 3100 . Santa Efigênia . BH . MG
www.cmbh.mg.gov.br
31 3555.1100