



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

PROJETO DE LEI N° 60/25

Institui o Programa Municipal de Incentivo ao Uso do Transporte Público Coletivo por Ônibus e autoriza a implementação da tarifa zero no serviço do transporte público coletivo por ônibus.

Art. 1. Fica instituído o Programa Municipal de Incentivo ao Uso do Transporte Público Coletivo por Ônibus no município de Belo Horizonte.

- I - O Programa de que trata o *caput* será desenvolvido sob orientação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PlanMob-BH);
- II - O Programa de que trata o *caput* será desenvolvido em articulação com a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) e com a Política Municipal de Enfrentamento à Emergência Climática.

§ 1º Para os fins desta Lei, incentivo ao uso do transporte público coletivo por ônibus são todas as ações realizadas pela Administração Pública Municipal que visem melhorar ativamente e de forma concorrencial para o usuário o transporte coletivo por ônibus.

§ 2º Para os fins desta Lei, tarifa zero é a gratuidade do transporte público no momento de sua utilização, sem distinção de linhas, horários ou segmento social.

Art. 2. Constituem objetivos do Programa de que trata o art. 1º desta lei, dentre outros:

- I - Promover a escolha ativa da população pelo transporte público coletivo em detrimento de transportes individuais que aumentem a produção de Gases de Efeito Estufa (GEE);
- II - O financiamento do serviço de transporte público coletivo por ônibus do Município de Belo Horizonte será financiado por recursos do Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC) e por outras



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

receitas não-tarifárias oriundas da operação do sistema de transporte coletivo municipal.

III - Implementação da tarifa zero no serviço de transporte público coletivo por ônibus do Município de Belo Horizonte no prazo de 04 (quatro) anos.

IV - Melhoria dos veículos de transporte público coletivo por ônibus com redução progressiva de emissão de GEE;

V - Aumento do horário de circulação, de viagens realizadas, em compatibilidade com o aumento da demanda de usuários, além do aumento da integração física e tarifária do serviço de transporte público coletivo por ônibus com os demais modos de transporte.

§ 1º O pagamento do serviço às empresas concessionárias e aos permissionários seguirá os termos estabelecidos em lei, nos contratos de concessão e permissão e na regulamentação da presente lei.

§ 2º O Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC) terá previsão orçamentária anual, e se comporá das seguintes receitas:

I - porcentagem, a ser regulamentada, da receita adquirida com publicidade nos serviços de transporte público coletivo por ônibus;

II - as receitas adquiridas com multas e sanções por descumprimento contratual da concessão ou permissão do serviço de transporte público coletivo por ônibus;

III - porcentagem, a ser regulamentada, da receita tarifária durante o período de transição para implementação da tarifa zero;

IV - os subsídios destinados ao serviço de transporte público coletivo por ônibus.

§ 3º A Administração Pública Municipal poderá, por meio de regulamentação, estabelecer novas formas de receita para o FSTC.

§ 4º A Administração Pública Municipal deverá observar nas contratações, concessões e permissões realizadas os objetivos deste Programa.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG 08	FI. 3
--------------	----------

Art. 3. Na implementação do Programa de que trata esta lei, serão adotadas as seguintes ações, sem prejuízo de outras entendidas como necessárias pelo Executivo:

I - Regulamentação do Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC);

II - Estabelecimento de outras receitas orçamentárias para financiamento e implementação de subsídio ao transporte coletivo por ônibus com vistas à redução progressiva do valor tarifário;

III - Transparência quanto à fórmula e variantes de cálculo tarifária até a implementação da Tarifa Zero;

IV - Ampliação e fortalecimento dos meios de controle e fiscalização do serviço de transporte público coletivo por ônibus, com participação da sociedade civil;

V - Redução progressiva da tarifa do serviço de transporte público coletivo por ônibus em periodicidade que permita a implementação da tarifa zero no prazo estabelecido por essa Lei;

VI - Estabelecimento de sanções e multas sobre as infrações cometidas pelas concessionárias e permissionárias em virtude do não cumprimento do contrato.

VII - Instituir a Taxa do Transporte Público (TTP) como forma de financiamento do Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC).

§1º As eventuais taxas e multas provenientes de fiscalização e exercício do poder de polícia deverão ser revertidas para o Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC).

§2º A TTP prevista no inciso VII deste artigo deverá ser implementada de forma progressiva, observando em sua regulamentação os princípios da justiça tributária e os seguintes parâmetros:

I - O fato gerador ser a utilização potencial do serviço público de transporte coletivo por ônibus e os benefícios difusos da mitigação climática advindos deste;

II - A base de cálculo ser o custo do serviço público de transporte coletivo por ônibus no município a ser auditável e transparente;



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	FI.
00	4

III - O responsável tributário pelo recolhimento deverá ser as pessoas jurídicas que exerçam atividades no município e empreguem 10 ou mais funcionários, independente do local de residência destes;

IV - Poderá ser deduzida do número de empregados sujeitos à incidência mensal da TTP a quantia de até 9 funcionários por empregador.

Art. 4. Fica a Administração Pública Municipal, por meio de seus órgãos, entidades ou autarquias, obrigada a instituir a tarifa zero nos serviços de transporte público coletivo por ônibus.

Parágrafo único: Para fins do cumprimento no disposto no *caput* deste artigo, a Administração Pública Municipal deverá observar os objetivos desta Lei nos contratos, concessões e permissões realizadas.

Art. 5. O serviço de transporte público coletivo por ônibus será gratuito, no prazo estabelecido nesta Lei, para todos seus usuários no momento do uso, constituindo-se a tarifa zero no serviço, para tanto sendo estabelecidas as seguintes ações:

I - Serão retiradas as catracas dos ônibus do sistema de transporte público coletivo do Município;

II - O poder público se responsabilizará pela fiscalização e contabilização automática da quilometragem e das viagens, produtivas e improdutivas, realizadas pelo referido sistema;

III - Reformas no modelo de concessão e operação do serviço deverão ser realizadas no primeiro ano da instituição da política de tarifa zero para maior adequação na sua prestação, bem como sua ampliação.

Parágrafo único: Os funcionários alocados em funções de bilhetagem deverão ser incorporados em novas funções para oferta, ampliação e melhoria do serviço.

Art. 6. O Art. 11 da Lei nº 11.793, de 27 de dezembro de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

"Art. 11. Os programas, os contratos e as permissões municipais de transporte coletivo público devem promover a redução progressiva de GEE, por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis, ficando adotadas as seguintes metas de redução:

I - 40% (quarenta por cento) das emissões de dióxido de carbono - CO₂ - oriundas da frota de ônibus do sistema de transporte público até 2030;

II - 100% (cem por cento) das emissões de CO₂ oriundas da frota de ônibus do sistema de transporte público até 2040.

§1º As emissões totais das frotas no ano de 2019 serão a referência para o acompanhamento da meta estabelecida no caput deste artigo;

§2º Não poderão ser implantadas reduções de viagens no serviço de transporte público coletivo por ônibus para cumprimento das metas estabelecidas.

§3º Serão observados os objetivos do Programa Municipal de Incentivo ao Uso do Transporte Público Coletivo por Ônibus para cumprimento das metas estabelecidas."

Art. 7. A Seção III do Capítulo II da Lei nº 11.793, de 27 de dezembro de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. . A redução dos GEE emitidos no município se dará pelo incentivo do uso de transporte público coletivo em detrimento dos transportes individuais.

Parágrafo único: Para fins do cumprimento do disposto no *caput*, será implementada a tarifa zero no serviço de transporte público coletivo por ônibus, nos termos do Programa Municipal de Incentivo ao Uso do Transporte Público Coletivo por Ônibus.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	FI.
	6

Art. 8. Ficam revogados:

- I - o art. 1º da Lei nº 8.224, de 28 de setembro de 2001;
- II - o inciso I do art. 1º da Lei nº 11.458, de 17 de março de 2023;
- III - a Lei nº 11.459, de 17 de março de 2023.

Art. 9. Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Belo Horizonte, 03 de fevereiro de 2025.

Verª Iza Lourença

Verª Juhlia Santos

Verª Cida Falabella

Ver. Dr. Bruno Pedralva

Verª Luiza Dulci

Ver. Helton Junior

Ver. Pedro Patrus

Ver. Pedro Rousseff

Francisco Martins

Cecília Silveira

Rosângela Lopes

Wagner dos Prazeres

Rudson Reis

Ana Bezerra

Wagner dos Prazeres

Rudson Reis

Ana Bezerra



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	✓	FI.
	7	

JUSTIFICATIVA

O modelo de financiamento do transporte público coletivo por ônibus de Belo Horizonte sofre, há anos, por sua ineficiência. O ciclo vicioso da tarifa não é novidade: quanto mais se aumenta a tarifa do ônibus, menos passageiros podem pagá-la, reforçando a necessidade de aumentos tarifários para fechar as contas, o que reduz ainda mais o número de passageiros no transporte público da cidade. Adicionalmente, há um incentivo para a diminuição da qualidade do serviço prestado, em termos de frequência e estado de manutenção da frota, que acaba também por afastar ainda mais potenciais usuários do sistema. O modelo com remuneração tarifária incentiva um sistema de pouca qualidade, porque se torna necessário ter ônibus lotados e cortar linhas de horários e lugares pouco lucrativos para que os concessionários lucrem com o serviço.

Além disso, prever um sistema em que a principal fonte de receita é a tarifa significa, necessariamente, onerar a população mais pobre do município, principal usuária do transporte coletivo. Estudos recentes realizados pelo IPEA mostram que os 10% mais pobres de Belo Horizonte gastam até um terço de sua renda com o transporte, seja coletivo ou individual. Para os 10% mais ricos esse valor cai para menos de 15% no geral, e para menos de 2% quando se toma apenas a dimensão do transporte coletivo. Assim, mudar a forma de financiamento do sistema é, também, contribuir para uma distribuição mais justa dos custos e benefícios do transporte coletivo em Belo Horizonte.

Se a queda sistemática de receita tarifária já era um problema antes da pandemia de COVID-19, piorou com os efeitos do necessário isolamento social acarretado pelas medidas sanitárias de combate à pandemia. Como houve queda mais expressiva no número de passageiros de ônibus em Belo Horizonte, foram feitos repasses de recursos públicos para as empresas de ônibus operarem na cidade. Atualmente, existe a Lei Municipal nº 11.458, de 17 de março de 2023, estabelecendo o subsídio tarifário no Município e o cálculo misto da remuneração devido ao número de passageiros pagantes e a quilometragem rodada no sistema.

O presente projeto de lei busca trazer uma solução mais profunda para a crise sistêmica do que as apresentadas até o momento. Trata-se da proposição de instituição da Tarifa Zero no serviço de transporte público coletivo por ônibus do



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Município, por meio do seu financiamento público integral. Este Projeto de Lei pretende a instituição do Programa de Municipal de Incentivo ao Uso do Transporte Público Coletivo por Ônibus como forma atrelada à Política Municipal de Mobilidade Urbana e Política Municipal de Enfrentamento às Emergências Climáticas de realizar benefícios de mitigação climática de forma difusa, com a efetiva redução do transporte individual por carro e moto. Essa proposição também está em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas, contribuindo para a produção de uma cidade com justiça climática e social.

Mais de 110 cidades no Brasil já possuem sistemas de transporte público gratuito para a população, cujo números de beneficiários ultrapassa a marca de 3,5 milhões de pessoas, e esse projeto de lei mostra que a tarifa zero também é financeiramente viável para Belo Horizonte. A tarifa zero traz benefícios diretos para a população que depende dos ônibus em um momento em que a inflação corroeu boa parte de seu poder de compra. Ela garante o acesso a direitos constitucionais como saúde e educação. Hoje, um atendimento no SUS não é gratuito se uma pessoa precisa ter 9 reais para ir e voltar de ônibus e esse valor pode aumentar ano a ano. As gratuidades segmentadas, estabelecidas na lei 11.538/2023 que também determina o valor do subsídio para o exercício de 2023, são por demais específicas e sua implementação gera custos adicionais para a administração pública. A gratuidade universal na hora da utilização, pelo contrário, não estabelece critérios de controle e seleção e, portanto, é muito mais fácil de ser aplicada, além de garantir o exercício pleno da cidadania.

O PL aqui apresentado traz a fonte de financiamento para o sistema com gratuidade universal no momento do uso. No caso, ele propõe a regulamentação do Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC), que foi instituído pelo Plano Diretor da cidade (Lei Municipal nº 11.181/2019) e parcialmente regulamentado pela Lei Municipal nº 11.319/2021, para ser composto por fontes de uma nova Taxa do Transporte Público (TTP), aqui proposta, e recursos do orçamento municipal.

A Taxa do Transporte Público é proposta como fruto de debates locais e nacionais para o estabelecimento de um financiamento indireto do sistema de transporte público, tendo o sistema francês também como referência. Ela tem como base a noção de que toda a cidade e seus agentes econômicos se beneficiam não só pelo uso, mas



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG OK	FI. 9
--------------	----------

também pela disponibilização do serviço de ônibus. A tarifa zero também beneficia quem não anda de ônibus, pois incentiva o uso do transporte público e diminui o fluxo de carros, melhorando o trânsito e diminuindo os acidentes de trânsito e a poluição em toda a cidade. Nesse sentido, as externalidades positivas geradas pela gratuidade do transporte contribuem para a diminuição de custos públicos com gerência de trânsito, recuperação de vias e com a saúde pública.

Com isso, as empresas com 10 ou mais funcionários passarão a pagar a Taxa do Transporte Público e todas as empresas que se enquadarem como responsáveis tributárias não pagarão por até 9 funcionários. Assim, uma empresa com 10 funcionários contribuirá por apenas 1. E uma com 20 contribuirá por 11, assim sucessivamente. Com isso, o sistema de ônibus de Belo Horizonte passará a ser gratuito para todas as pessoas, implicando em aumento do direito à cidade, inclusive com o potencial de existirem mais recursos disponíveis para gastos na economia local, uma vez que as famílias não terão de reservar orçamento para andar de ônibus.

A criação da taxa não significa oneração extra para as empresas. Principalmente os proprietários de pequenos negócios podem ficar tranquilos, pois quem tem menos de dez funcionários irá economizar, uma vez que não haverá a necessidade de pagar vale transporte com um sistema de transporte gratuito. As pessoas físicas também deixarão de gastar com os deslocamentos por ônibus. Com uma sugestão de valor de TTP referente a R\$ 168,82 por empregado, quem tem mais de dez funcionários pagará apenas R\$ 5,63 por dia. No entanto, algumas empresas que hoje não pagam o vale transporte a determinados empregados passarão a pagar a taxa.

A Informação Técnica nº 6 da SUMOB da Prefeitura de Belo Horizonte estima o custo do sistema convencional e suplementar de transporte coletivo por ônibus, de forma conservadora, no valor de R\$ 1,486 bilhão. Já a taxa proposta visa arrecadar R\$ 2 bilhões, uma vez que se prevê o aumento da demanda pela adoção de um sistema com Tarifa Zero.

A Prefeitura já tem usado recursos orçamentários para o subsídio tarifário e em 2023, o repasse foi de R\$ 512 milhões. Em 2024, a previsão foi de R\$ 392 milhões. Isto é, há a possibilidade concreta de expansão, melhoria e financiamento total do sistema. A adoção da tarifa zero trará soluções sistêmicas e profundas, de necessidade urgente para a cidade de Belo Horizonte. Com a aprovação da presente



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG
99
FI.
10

lei, abrir-se-á um debate para reconfigurações na própria oferta e regulamentação do sistema. Modificações são necessárias e bem-vindas, de forma que o presente PL traz diretrizes para tanto. Sendo assim, pedimos apoio dos demais Vereadores e Vereadoras para a apreciação e aprovação deste Projeto de Lei.