



Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços

Parecer de 1º turno sobre o Projeto de Lei nº 60/2025.

Relatório

O Projeto de Lei n. 60/2025, de autoria coletiva de 22 vereadores e vereadoras desta Casa, Ver.(a) Iza Lourença; Ver.(a) Arruda; Ver.(a) Cida Falabella; Ver.(a) Cleiton Xavier; Ver.(a) Diego Sanches; Ver.(a) Dr. Bruno Pedralva; Ver.(a) Dra. Michelly Siqueira; Ver.(a) Edmar Branco; Ver.(a) Helton Junior; Ver.(a) Irlan Melo; Ver.(a) Janaina Cardoso; Ver.(a) Juhlia Santos; Ver.(a) Leonardo Ângelo; Ver.(a) Luiza Dulci; Ver.(a) Neném da Farmácia; Ver.(a) Osvaldo Lopes; Ver.(a) Pedro Patrus; Ver.(a) Pedro Rousseff; Ver.(a) Rudson Paixão; Ver.(a) Tileleo; Ver.(a) Wagner Ferreira; Ver.(a) Wanderley Porto, que “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 no Município de Belo Horizonte”, foi examinado preliminarmente pela Comissão de Legislação e Justiça, que concluiu por sua pela constitucionalidade, legalidade e regimentalidade, condicionadas às cinco emendas propostas.

Por conseguinte, nos termos do r. Despacho de recebimento, vem a esta comissão para receber parecer quanto ao mérito nos termos do art. 52, inciso V, alíneas “a” e “b,” do Regimento Interno desta Casa.

Fundamentação

De início, cabe destacar que esta comissão tem competência para opinar sobre matérias que impactam diretamente as políticas públicas de mobilidade urbana, transporte e trânsito e políticas públicas relacionadas com as atividades da iniciativa privada nas áreas da



indústria, do comércio e dos serviços, nos termos do art. 52, inciso V, alíneas “a” e “e” do Regimento Interno desta casa, sendo este o caso do Projeto em tela.

A proposição em análise tem por objetivo estimular o uso do transporte coletivo, com vistas à promoção da mobilidade urbana sustentável, à redução da poluição ambiental e à ampliação do acesso a bens e serviços públicos, principalmente por parte da população em situação de vulnerabilidade social que terá o seu direito constitucional de ir e vir pelo município resguardado.

Inicialmente, cumpre destacar que a iniciativa é meritória e sintonizada com tendências mundiais que visam a requalificação do espaço urbano a partir da priorização do transporte coletivo com efeitos diretos na redução do fluxo de veículos na cidade – o que privilegia a mobilidade urbana e atenua os impactos ambientais – bem como os aspectos sociais espelhados pela medida.

A proposta de implementação da tarifa zero no transporte público de Belo Horizonte, embora traga este como o foco principal da discussão que gira entorno da discussão política do projeto, não se resume a mudança no modelo de financiamento dos ônibus: trata-se, também, de uma medida estrutural com potencial de promover justiça social e sustentabilidade ambiental em larga escala.

É cediço que o sistema de transporte coletivo em todo o país, enfrenta um processo contínuo de esvaziamento. As tarifas elevadas afastam os usuários e empurram milhares de pessoas para o uso de automóveis e motocicletas em suas necessidades diárias.

Esse movimento, por consequência, tem impactos ambientais diretos e preocupantes: aumento das emissões de gases de efeito estufa, intensificação da poluição do ar, maior consumo de combustíveis fósseis, além do crescimento dos congestionamentos e da pressão sobre a infraestrutura urbana.



Sobre o tema, foi publicado um estudo pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)¹, abordando a viabilidade da implementação de políticas de tarifa zero no transporte público urbano em uma amostra de 22 municípios brasileiros com mais de 500 mil habitantes, incluindo o Distrito Federal, focando na sustentabilidade orçamentária frente a diferentes cenários de demanda.

No rastro das consequências econômicas da pandemia de COVID-19 e da crescente valorização do acesso ao transporte público como um elemento central da mobilidade urbana, observou-se um aumento significativo nas iniciativas de tarifa zero pós-2021.

Em razão disto, o referido estudo observou um aumento significativo nas iniciativas de tarifa zero pós-2021. Utilizando uma metodologia que combina dados de mobilidade, tarifa média, população e orçamento municipal, o estudo revelou que a implementação de uma política de tarifa zero nos municípios analisados resultaria em um gasto orçamentário médio de 12%, com projeções de aumento para cerca de 20% sob uma demanda 50% maior em razão da política de tarifa zero – o que por consequência acarreta na diminuição do impacto ambiental e na projeção econômica com impacto diretamente no setor de serviços, conforme pontuado pelo autor, *in verbis*:

“Os principais efeitos esperados da política de tarifa zero são: (i) aumento da demanda pelo transporte público, em função da maior acessibilidade e atratividade do serviço; (ii) redução do uso do transporte individual motorizado, com conseqüente diminuição dos congestionamentos, das emissões de gases poluentes e do consumo de energia; (iii) melhoria da mobilidade urbana, especialmente para os segmentos mais pobres e vulneráveis da população, que dependem do transporte público para acessar oportunidades de trabalho, educação, saúde e lazer; (iv) diminuição da desigualdade social, ao ampliar o direito à cidade e reduzir o peso da tarifa no orçamento familiar dos

¹ <https://repositorio.fgv.br/items/66229e5b-12e2-4d8b-8948-65cb5c802c30>



usuários de baixa renda; (v) fortalecimento da participação social e da cidadania, ao promover o transporte público como um bem público e um direito social.”

Do ponto de vista social, o acesso gratuito ao transporte coletivo é uma ferramenta poderosa de inclusão. Atualmente, milhares de pessoas deixam de estudar, trabalhar ou buscar atendimento médico por não terem condições de arcar com a passagem. A mobilidade, que deveria ser um direito básico, acaba sendo um privilégio.

O professor da UFMG, Roberto Andres, resume com clareza essa realidade:

“E os impactos à população são tremendos. São pessoas que não conseguem se deslocar, que não conseguem ir à escola, ao posto de saúde, procurar emprego. São pessoas que gastam horas por dia em um ônibus lotado e chegam esgotadas, massacradas, em suas casas. É um sistema que expulsa o usuário dos ônibus, aumentando carros e motos nas ruas, de modo que aumentam os congestionamentos e os acidentes.”²

A tarifa zero reverte esse cenário, ao democratizar o direito à cidade e aliviar o orçamento das famílias mais vulneráveis. Ela também ajuda a resgatar a dignidade de quem depende do transporte público, ao garantir maior frequência e qualidade no serviço, com ônibus menos lotados e deslocamentos mais rápidos.

Assim, o projeto que busca implementar a tarifa zero não aborda apenas uma medida econômica. É uma escolha política que sinaliza o compromisso com uma cidade mais justa, saudável e acessível para todos.

² <https://www.brasildefato.com.br/2025/04/07/tarifa-cara-e-pouca-qualidade-por-que-o-transporte-de-bh-deveria-ser-gratuito/>



Posto isto, o projeto de lei em questão, sob a ótica deste vereador relator, é favorável aos aspectos atinentes à mobilidade urbana, comércio e, principalmente, serviços da cidade, reticente apenas quanto a viabilidade econômica aos contribuintes da Taxa de Transporte Público (TTP) instituída pelo inciso VII, do art. 3º, do projeto de lei.

Em resposta à diligência solicitada pela Comissão de Legislação e Justiça, a Receita Federal, por meio da Coordenação-Geral de Gestão de Cadastros e Benefícios Fiscais (COCAD), apresentou a seguinte relação de: "33. Quantos CNPJs têm registrados na cidade de Belo Horizonte? 34. Quantos desses CNPJ têm até 9 empregados registrados? 35. Favor informal o número para cada uma das faixas discriminadas abaixo: - De 1 a 9 empregados; - De 10 a 20 empregados; - De 21 a 30 empregados; - De 31 a 40 empregados; - De 41 a 50 empregados; - De 51 a 60 empregados; - De 61 a 70 empregados; - De 71 a 80 empregados; - De 81 a 90 empregados; - De 91 a 100 empregados; - De 101 a 110 empregados; - De 111 a 120 empregados; - Acima de 120 empregados."

Competência e-Social	Município	UF	Faixa Empregados	Quantidade de Empresas (apenas matrizes)
202312	BELO HORIZONTE	MG	a. 0 a 9 empregados	78.775
202312	BELO HORIZONTE	MG	b. 10 a 20 empregados	11.760
202312	BELO HORIZONTE	MG	c. 21 a 30 empregados	4.320
202312	BELO HORIZONTE	MG	d. 31 a 40 empregados	2.387
202312	BELO HORIZONTE	MG	e. 41 a 50 empregados	1.420
202312	BELO HORIZONTE	MG	f. 51 a 60 empregados	984
202312	BELO HORIZONTE	MG	g. 61 a 70 empregados	704
202312	BELO HORIZONTE	MG	h. 71 a 80 empregados	568
202312	BELO HORIZONTE	MG	i. 81 a 90 empregados	407
202312	BELO HORIZONTE	MG	k. 101 a 110 empregados	242
202312	BELO HORIZONTE	MG	k. 91 a 100 empregados	316
202312	BELO HORIZONTE	MG	l. 111 a 120 empregados	208
202312	BELO HORIZONTE	MG	m. acima de 120 empregados	2.286

Nesse ponto, é imprescindível ponderar os aspectos operacionais, financeiros e econômicos da medida aos contribuintes, em razão dos relevantes desafios à estrutura fiscal do município, que entendo balizar a análise das comissões temáticas de Administração Pública e Orçamento e Finanças Públicas, respectivamente, em especial quanto a expectativa de arrecadação da taxa nos termos propostos, bem como na previsão do aumento



da arrecadação de ISSQN como forma reflexa da medida no setor de serviços do município, com base nos dados trazidos pela diligência acima.

Entretanto, não há óbice para que desde já, seja modelada de forma gradual, respeitando a previsão de implementação progressiva e escalonada, permitindo testes, avaliações e adequações pelo Poder Executivo Municipal, levando-se em conta: a substituição da TTP por fontes de financiamento constitucionalmente válidas (subsídios orçamentários, exploração de receitas acessórias, repasses da CIDE etc.); o planejamento da transição contratual com as concessionárias; a implementação progressiva e escalonada da gratuidade almejada; e a consolidação de uma base fiscal sustentável, transparente e democrática.

Posto isto, considerando a relevância da proposta, seu alinhamento com os objetivos de desenvolvimento sustentável e as boas práticas em mobilidade urbana, mas também reconhecendo as fragilidades identificadas na modelagem econômica, nos aspectos tributários e na viabilidade de execução imediata, este relator manifesta-se pelo prosseguimento da tramitação do Projeto de Lei n. 60/2025, com a apresentação do substitutivo que este acompanha, visando ajustes em sua regulamentação futura, de modo a garantir segurança jurídica, equilíbrio financeiro e ampla participação dos setores impactados, inclusive a iniciativa privada.

Conclusão

Em face do exposto, nos aspectos que compete a esta comissão examinar, opino pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 60/2025 com a apresentação de substitutivo que acompanha o presente parecer.

Belo Horizonte, 27 de maio de 2025.

LUCAS DO
CARMO
NAVARRO:42508
368865

Assinado de forma digital
por LUCAS DO CARMO
NAVARRO:42508368865
Dados: 28.25.05.28
13:06:54 -03'00'

VEREADOR LUCAS GANEM



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Dirleg	Fl.
4	135

EMENDA Nº

AO PROJETO DE LEI Nº 60/2025
(SUBSTITUTIVO)

Institui o Programa Municipal de Promoção ao Acesso Universal ao Transporte Público Coletivo por Ônibus no Município de Belo Horizonte e estabelece diretrizes para sua progressiva implementação com financiamento público.

A CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE DECRETA:

Art. 1º Fica instituído o Programa Municipal de Promoção ao Acesso Universal ao Transporte Público Coletivo por Ônibus, com o objetivo de ampliar o acesso ao transporte público, promover a mobilidade urbana sustentável, reduzir a desigualdade social e os impactos ambientais decorrentes do transporte motorizado individual.

Parágrafo único. 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.

Art. 2º O Programa será orientado pelo Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PlanMob-BH) e pelos seguintes princípios e diretrizes:

- I – garantia e promoção do direito constitucional à mobilidade urbana como direito fundamental;
- II – estímulo ao uso do transporte público coletivo;
- III – redução progressiva da dependência do usuário em relação ao pagamento direto da tarifa;
- IV – fomento à inclusão social e à equidade territorial;
- V – incentivo à redução de emissões de gases poluentes e à melhoria da qualidade de vida



urbana.

VI- 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.

Art. 3º A implementação do Programa será realizada pelo Poder Executivo municipal e se dará de forma progressiva, por etapas, tendo por base:

- I – estudos técnicos de impacto orçamentário, financeiro e contratual;
- II – prioridade para grupos sociais em situação de vulnerabilidade, estudantes e trabalhadores de baixa renda;
- III – experiências-piloto em dias ou horários específicos;
- IV – definição das fontes alternativas de financiamento compatíveis com a Constituição Federal.

Art. 4º As fontes de custeio da expansão da gratuidade tarifária no transporte público coletivo por ônibus deverão ser estudadas com base na melhor conveniência e oportunidade a atender o interesse público e poderão incluir:

- I – dotações orçamentárias específicas, nos termos da Lei de Diretrizes Orçamentárias e da Lei Orçamentária Anual;
- II – receitas extratarifárias decorrentes da exploração comercial de espaços nos veículos, estações, terminais e pontos de ônibus;
- III – repasses de recursos de fundos federais ou estaduais destinados à mobilidade urbana, incluindo os oriundos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), quando regulamentado;
- IV – subsídios oriundos de convênios com entes federativos e organismos nacionais ou internacionais de fomento;
- V – o Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo – FSTC, quando regulamentado.
- VI - eventuais multas provenientes de fiscalização e exercício do poder de polícia, que deverão ser revertidas para o Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC).



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Dirleg	Fl.
U	137

Art. 5º Fica o Poder Executivo autorizado a regulamentar este Programa, podendo, entre outras medidas:

- I – definir metas, critérios de elegibilidade e indicadores de impacto;
- II – celebrar convênios, acordos e parcerias público-privadas;
- III – estabelecer mecanismos de monitoramento, transparência e participação social.

Art. 6º A implementação de qualquer política de gratuidade tarifária de caráter universal ficará condicionada à:

- I – demonstração da viabilidade fiscal e financeira;
- II – revisão contratual com as concessionárias do serviço, observando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, conforme art. 9º da Lei Federal nº 8.987/1995.

Art. 7º Fica vedada a criação de taxas destinadas ao custeio da política pública de transporte que não observem os critérios constitucionais da especificidade, divisibilidade e referibilidade, nos termos do art. 145, II da Constituição Federal.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

LUCAS DO
CARMO
NAVARRO:4250
8368865

Assinado de forma
digital por LUCAS DO
CARMO
NAVARRO:42508368865
Dados: 2025.05.28
13:07:24 -03'00'

VEREADOR LUCAS GANEM



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	Fl.
CC	138

DESPACHO DE DELIBERAÇÃO

Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços

Projeto de Lei: 60/2025

Deliberado na Reunião Ordinária do dia 05/06/2025, às 13h30min

Ocorrências da reunião:

- Aprovado o parecer

Avulsos distribuídos por DIRLEG em:

516125

CC 638

Presidente da reunião