



ESTUDO  
TÉCNICO N° 21/  
2024

ORÇAMENTO  
E FINANÇAS  
PÚBLICAS

# Tarifa zero para transporte público de Belo Horizonte

# E 21.



Diego Fagundes Pinheiro; Edson Ferreira Campos; Leilane de Moura Paegle; Pedro Schettini Cunha; Ramon Thiago da Silva



**DIRETORIA GERAL**

Rafael Fonseca Dayrell Farinha

**DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO**

Lucas Leal Esteves

**DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA**

Marcelo Mendicino

**SEÇÃO DE CONSULTORIA EM ADMINISTRAÇÃO E  
FINANÇAS PÚBLICAS**

Evana Rezende Batista

**CAPA**

Larissa Metzker

Gustavo Ziviani

Yasmin Schiess

*Seção de Criação Visual*

*Superintendência de Comunicação*

*Institucional*

**AUTORIA**

Diego Fagundes Pinheiro

*Consultor Legislativo de Administração Pública,*

*Orçamento e Finanças*

CONTATO: [divcol@cmbh.mg.gov.br](mailto:divcol@cmbh.mg.gov.br)

URL: [www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes](http://www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes)

Conforme a Deliberação da Mesa Diretora nº 3, de 2011, 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:

PINHEIRO, Diego Fagundes; CAMPOS, Edson Ferreira; PAEGLE, Leilane de Moura; CUNHA, Pedro Schettini; DA SILVA, Ramon Thiago. **Estudo Técnico nº 21: Tarifa zero no transporte público de Belo Horizonte: Divisão de Consultoria Legislativa/Câmara Municipal de Belo Horizonte, setembro 2024.** Disponível em: [www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes](http://www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes). Acesso em: XX XX XXXX.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

ESTUDO  
TÉCNICO N° 21/  
2024

ORÇAMENTO  
E FINANÇAS  
PÚBLICAS

# Tarifa zero no transporte público de Belo Horizonte

# E21.

Diego Fagundes Pinheiro; Edson Ferreira Campos; Leilane de Moura Paegle; Pedro Schettini Cunha; Ramon Thiago da Silva

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>4</b>
<b>2. CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS.....</b>	<b>4</b>
2.1. Recursos Tributários.....	8
2.2. Diferença entre taxa e preço público.....	9
2.3. Experimentos de gratuidade tarifária no transporte público.....	11
2.4. Análise da Sugestão de Proposição nº 24/2024.....	12
<b>3 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>22</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Este estudo técnico, solicitado por meio de uma proposta de diligência à Sugestão de Proposição 24/2024<sup>1</sup>, tem por finalidade analisar:

- a possibilidade de estabelecer a gratuidade tarifária no transporte coletivo de passageiros por ônibus em Belo Horizonte;
- o possível instrumento legal para instituir a gratuidade tarifária do transporte público;
- as formas de financiamento da gratuidade tarifária no transporte público.

Os serviços de transporte público municipal de passageiros são compostos pelo sistema de transporte coletivo por ônibus e o sistema de transporte individual por táxi, mas não contemplam o Operador de Transporte Individual Privado Remunerado – OTIR<sup>2</sup>.

## 2. CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS

Com a promulgação da Emenda Constitucional nº 90/2015, de 15 de setembro de 2015, o transporte foi inserido no rol de direitos sociais previstos no caput do art. 6º da Constituição Federal de 1988. Embora existam diversos meios de transporte individuais (a pé, de bicicleta, de carro, de moto), a maior parte da população brasileira depende de um meio acessível e adequado para realizar grandes

---

<sup>1</sup> Sugestão de Proposição nº 24 de 2024 de autoria do Instituto Nossa BH que Estabelece a tarifa zero no transporte público coletivo por ônibus, regulamenta o Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC) e institui a Taxa do Transporte Público (TTP).

<sup>2</sup>OTIR é um serviço de transporte individual por aplicativo de aluguel de veículo com motorista, caracterizado como atividade privada, que não integra o sistema público de transporte. Isso significa que não está sujeito ao princípio público da modicidade tarifária. É uma atividade da livre iniciativa privada, que o município intervém apenas como órgão regulador, sem responsabilidade solidária para a prestação. Já os serviços de ônibus e táxi se submetem ao princípio da modicidade tarifária e, por serem públicos, podem contar com isenções e descontos tarifários (idosos, estudantes, PCD, pessoas do espectro autista, agentes públicos no exercício da função etc.). No serviço público de transporte também existe a possibilidade de a atividade ser subvencionada com outros aportes financeiros do setor público, como tem ocorrido com o sistema de ônibus de Belo Horizonte nos últimos anos. Também, por serem públicos, estão sujeitos a fiscalizações e punições administrativas específicas, bem como à eventual encampação pelo ente autorizador. Em Belo Horizonte essa atividade é regulada pela Lei nº 11.185/2019, pelo Decreto 18.363/2023 e pela Portaria SUMOB Nº 042/2023.

deslocamentos no dia a dia, seja para trabalhar, estudar, fazer compras, etc. Não é por outro motivo que a Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte (LOMBH) atribui ao Município competência para organizar e prestar, diretamente ou mediante delegação, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. Sobre a segurança financeira para prestação deste serviço essencial, dispõe a LOMBH:

Art. 198 - O equilíbrio econômico-financeiro dos serviços de transporte coletivo será assegurado por uma ou mais das seguintes condições, conforme dispuser a lei:

I - tarifa justa e sua revisão periódica;

II - subsídio aos serviços;

III - compensação entre a receita auferida e o custo total do sistema.

§ 1º - O cálculo das tarifas abrange o custo da produção do serviço definido pela planilha de custos e o custo de gerenciamento das delegações do serviço e do controle de tráfego, levando-se em consideração a expansão do serviço, a manutenção de padrões mínimos de conforto, segurança e rapidez e a justa remuneração dos investimentos.

§ 2º - A fixação de qualquer tipo de gratuidade no transporte coletivo urbano só poderá ser feita mediante lei que indique a fonte de recursos para custeá-la.

Considerando que a realidade brasileira é marcada pelo baixo poder aquisitivo, muito se discute sobre o uso de fontes para financiar o transporte coletivo sem onerar a tarifa paga pelos usuários.

A essencialidade do serviço de transporte público coletivo, a melhoria de sua qualidade e a modicidade tarifária servem como desestímulo ao uso do transporte motorizado individual. Assim, tarifas subsidiadas se tornam incentivo à preferência do cidadão por essa modalidade de transporte com externalidades positivas, como a redução da emissão de gases e do congestionamento nos grandes centros, trazendo benefícios à mobilidade urbana.

No tocante à legislação referente à mobilidade urbana propriamente dita, considera-se que o estabelecimento de políticas de promoção de subsídio tarifário para o transporte público coletivo por parte do poder público seja compatível com as disposições da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei nº

12.587/2012<sup>3</sup>), da Política Municipal de Mobilidade Urbana - PMMU - e do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH (Lei Municipal nº 11.181/2019<sup>4</sup>), nos quais podemos destacar:

Art. 299 - Constituem objetivos relativos aos aspectos sociais da mobilidade urbana:

- I - garantir a acessibilidade universal ao sistema de mobilidade nos padrões definidos nas leis específicas;
- II - fortalecer a dimensão social do direito à mobilidade urbana, ampliando-a, especialmente no que se refere aos modos coletivos e não motorizados.

Art. 300 - A PMMU atenderá os interesses sociais por meio das seguintes ações:

- I - promover a inclusão social por meio de políticas tarifárias que beneficiem o acesso ao transporte coletivo pela população de baixa renda, observados critérios efetivamente gerenciados pelo poder público que evitem a evasão e a penalização dos demais usuários;
- II - contribuir para reduzir a tarifa básica, com base em estudos de aplicação de subsídios e desonerações tributárias que se mostrem viáveis e tenham fonte de custeio;

(...)

Com esta finalidade, a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte (SUMOB)<sup>5</sup> foi imbuída de *“estabelecer e administrar a política tarifária do transporte público, buscando a gestão eficiente de custos para aproveitamento de ganhos de produtividade, de forma a propiciar a modicidade tarifária”* (Lei 11.319/21, art. 2º, inciso VII).

Nesse contexto, destaca-se a Lei Federal nº 12.587/2012 define que o serviço público de transporte coletivo deve ser custeado por preço público (tarifa) cobrada do usuário do serviço:

---

<sup>3</sup> Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - 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.

<sup>4</sup> Lei nº 11.181, de 8 de agosto de 2019 - Aprova o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte e dá outras providências.

<sup>5</sup> A Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte (SUMOB) foi instituída, por meio da lei nº 11.319, de 22 de outubro de 2021, e tem por competência, planejar e gerenciar o sistema de mobilidade urbana no Município, além de administrar os serviços de transporte público coletivo, de transporte público individual de táxi, de transporte escolar e o fretado. Também é finalidade da SUMOB contribuir com as atividades de planejamento do trânsito e sistemas viários municipal e metropolitano.

Art 9º - ...

§1º - A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

O PlanMob-BH (Lei nº 11.181/2019) criou em seu art. 325, o Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC), cujos recursos serão prioritariamente destinados a subsidiar o serviço de transporte coletivo no Município com vistas à manutenção e redução das tarifas cobradas. A Lei Municipal 11.319/2021<sup>6</sup> estabeleceu que o FSTC constituir-se-á de recursos orçamentários, dotados anualmente em Lei Orçamentária e de recursos que lhes forem repassados pela SUMOB, bem como de fontes que venham a ser definidas em lei ou em regulamento. Estes dispositivos legais ainda não foram regulamentados pelo Poder Executivo e o FSTC ainda não está ativo. Cabe destacar que a Emenda Constitucional nº 109/2021<sup>7</sup> dificultou a criação de fundos pelos entes federados e limitou o uso dos fundos existentes, mas suas disposições, a princípio, não afetariam a regulamentação do fundo já criado. De outro modo, a EC nº 132/2023<sup>8</sup> permitiu a utilização dos recursos provenientes da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico - CIDE - relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível para pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros. Apesar de existir a autorização legal para o uso da CIDE na estrutura de financiamento do transporte público, a União ainda não regulamentou o funcionamento dessa forma de financiamento.

<sup>6</sup> Lei nº 11.319, de 22 de outubro de 2021 - Cria a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - Sumob - e dá outras providências.

<sup>7</sup> Emenda Constitucional nº 109, de 15 de março de 2021 - Altera os arts. 29-A, 37, 49, 84, 163, 165, 167, 168 e 169 da Constituição Federal e os arts. 101 e 109 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias; acrescenta à Constituição Federal os arts. 164-A, 167- A, 167-B, 167-C, 167-D, 167-E, 167-F e 167-G; revoga dispositivos do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e institui regras transitórias sobre redução de benefícios tributários; desvincula parcialmente o superávit financeiro de fundos públicos; e suspende condicionalidades para realização de despesas com concessão de auxílio emergencial residual para enfrentar as consequências sociais e econômicas da pandemia da Covid-19.

<sup>8</sup> Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023 - altera o Sistema Tributário Nacional.

## 2.1. Recursos Tributários

Com intuito de analisar a viabilidade da cobrança de tributos como meio de obter recursos para o custeio do sistema de transporte coletivo urbano, é necessário trazer uma breve exposição conceitual do tema. Inicialmente, cabe destacar o art. 3º do Código Tributário Nacional – CTN:

Art. 3º. Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

Em poucas palavras, tributo é uma obrigação legal de pagar determinada quantia em dinheiro. Trata-se de uma forma de o Estado intervir nas situações sociais e econômicas, arrecadando recursos para custear sua atuação em geral. Levando em conta o objetivo deste Estudo Técnico, duas espécies tributárias merecem maior exposição: imposto e taxa. Também se torna relevante esclarecer a diferença entre taxa e tarifa (também chamada como preço público).

O ente público pode exigir o pagamento de imposto ainda que não tenha realizado alguma atividade para o contribuinte. Nos termos do art. 16 do CTN, a hipótese de incidência do imposto é não-vinculada, posto que os recursos desse tributo podem ser utilizados com quaisquer despesas previstas no orçamento. Ou seja, a Constituição Federal (CR/88) vedou, em seu art. 167, IV, a vinculação de sua destinação:

Art. 167. São vedados:

[...]

IV – a vinculação de receita de impostos a órgão, fundo ou despesa, ressalvadas a repartição do produto da arrecadação dos impostos a que se referem os arts. 158 e 159, a destinação de recursos para as ações e serviços públicos de saúde, para manutenção e desenvolvimento do ensino e para realização de atividades da administração tributária, como determinado, respectivamente, pelos arts. 198, § 2º, 212 e 37, XXII, e a prestação de garantias às operações de crédito por antecipação de receita, previstas no art. 165, § 8º, bem como o disposto no § 4º deste artigo.

A ideia é que os impostos incidam sobre as manifestações de riqueza do sujeito passivo, de modo que sua arrecadação seja usada em benefício de toda a coletividade. A competência para sua instituição está prevista na CR/88 de maneira privativa para cada ente federado. No âmbito municipal, são cabíveis tão somente o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) e o Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis (ITBI), conforme dispõe o art. 156 da CR/88. A Carta Magna não confere a possibilidade de um Município criar novo imposto.

## **2.2. Diferença entre taxa e preço público**

As taxas são cobradas em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição. Existem, portanto, taxas de polícia e taxas de serviço, sendo ambas contraprestacionais.

Os serviços públicos também podem ser remunerados por preços públicos (tarifas), de natureza também contraprestacional. Assim, tanto taxas quanto tarifas públicas remuneram uma atividade prestada pelo Estado. Nos dois casos, há a exigência de referibilidade, ou seja, há de ser possível a perfeita identificação do beneficiário do serviço, que é devedor da taxa ou do preço público. Porém, o regime jurídico a que estão submetidas as taxas é o tributário, tipicamente do Direito Público. Já as tarifas estão sujeitas a regime contratual, característico do Direito Privado.

Como decorre de uma exigência cobrada em regime de direito público, o produto da arrecadação da taxa é receita derivada, ou seja, está relacionada com o patrimônio do contribuinte; enquanto a receita oriunda de preço público é originária, decorrente da exploração do patrimônio do próprio Poder Público.

Sendo uma espécie tributária, a taxa decorre de uma relação de subordinação entre o contribuinte e o Poder Público e é prestação pecuniária compulsória, não havendo manifestação livre de vontade do sujeito passivo para que surja a obrigação de

pagar, conforme art. 79, I, a e b, do Código Tributário Nacional. Assim, a cobrança da taxa não se dá só pela utilização efetiva do serviço público, mas também pela utilização potencial, desde que, sendo definido em lei como de utilização compulsória, o serviço seja posto à disposição do contribuinte mediante atividade administrativa em efetivo funcionamento.

O preço público não é espécie tributária, mas sim decorrente de uma relação contratual, sendo imprescindível a prévia manifestação de vontade do particular para que surja o vínculo obrigacional. Em consonância com a diferenciação apontada, o STF editou a seguinte Súmula:

STF - Súmula 545 - Preços de serviços públicos e taxas não se confundem, porque estas, diferentemente daqueles, são compulsórias e têm sua cobrança condicionada à prévia autorização orçamentária, em relação à lei que as instituiu.

Como o regime das taxas é legal, não é possível a rescisão, que pode ocorrer somente no regime contratual do preço público. Também há de se destacar que, segundo expressas disposições legais (CTN, arts. 7º e 119), só podem figurar no polo ativo da relação jurídico tributária as pessoas jurídicas de direito público, o que é integralmente aplicável às taxas. Já no que concerne aos preços públicos, é comum o sujeito ativo ser uma pessoa jurídica de direito privado, como sempre ocorre nos serviços públicos delegados (concedidos, permitidos ou autorizados). Dessa forma, a melhor maneira de identificar se determinada exação cobrada pelo Estado é taxa ou preço público é verificar o regime jurídico a que o legislador submeteu a cobrança.

Feitas essas considerações, pode-se diferenciar os dois institutos, por meio da tabela abaixo:

TAXA	PREÇO PÚBLICO (TARIFA)
Regime jurídico de direito público	Regime jurídico de direito privado
O vínculo obrigacional é de natureza tributária (legal), não admitindo rescisão	O vínculo obrigacional é de natureza contratual, admitindo rescisão
O sujeito ativo é uma pessoa jurídica de direito público	O sujeito ativo pode ser uma pessoa jurídica de direito público ou direito privado
O vínculo nasce independentemente de manifestação de vontade (compulsório)	Somente pode ser cobrada em virtude de utilização efetiva do serviço público
Pode ser cobrada em virtude de utilização efetiva ou potencial do serviço público	Somente pode ser cobrada em virtude de utilização efetiva do serviço público
A receita arrecadada é derivada	A receita arrecadada é originária
Sujeita-se aos princípios tributários (legalidade, anterioridade, noventena etc)	Não se sujeita aos princípios tributários

Fonte: Alexandre. Ricardo, 2023 p. 82.

### 2.3. Experimentos de gratuidade tarifária no transporte público

De acordo com o estudo mais recente<sup>9</sup> realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU - no Brasil, aproximadamente 30% dos custos do transporte coletivo urbano são cobertos por subsídios. No estudo divulgado, o município de Araucária-PR possui o maior subsídio, financiando 75% dos gastos com transporte municipal. Alguns pontos merecem destaque em relação a esse município:

O Município de Araucária-PR, com população de aproximadamente 152 mil habitantes, possui o Transporte Coletivo instituído no programa “Transporte Público Coletivo Integrado do Município de Araucária” – TRIAR. Por meio de decreto, a tarifa de passageiros foi fixada em 2024 no valor de R\$ 1,00. No tocante à gratuidade tarifária, ela é concedida por lei em vários casos, por exemplo:

<sup>9</sup> Pesquisas temáticas NTU - Subsídios para Transporte Coletivo Urbano por Ônibus, publicado em 04/09/2024, site: <https://ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idArea=10&idNoticia=1843>

- aos domingos,
- a estudantes da rede pública
- a outros beneficiários de programas sociais.

O serviço público de transporte, na cidade de Araucária-PR, foi outorgado por meio de concessão, sendo a empresa escolhida por meio de licitação na modalidade Concorrência Pública, com julgamento pela menor tarifa (valor por km). A área de concessão foi dividida em 3 lotes. A arrecadação das tarifas é comunicada à prefeitura. Os eventuais déficits entre o valor arrecadado e a remuneração devida pelos serviços são custeados mediante subsídio do poder concedente, com base no preço por quilômetro rodado vigente na época em que fizer jus ao pagamento, observando-se a lei orçamentária em vigor.

A título de comparação, a média do valor subsidiado nas cidades brasileiras que o adotam está em 30%. No caso específico de Belo Horizonte, esse valor é estimado em torno de 33%.

Cerca de 44% da população brasileira é atendida por sistemas de transporte coletivo urbano subsidiados. De acordo com a pesquisa da NTU, entre as 365 cidades pesquisadas, há uma diversidade de modelos de subsídio empregados, que podem variar desde a cobertura total dos custos (*tarifa zero*) em ocasiões determinadas, a diferentes graus de apoio financeiro. Um exemplo é o da cidade de São Paulo, que subsidia cerca de 50% do custo da tarifa e adota a *tarifa zero* aos domingos, promovendo maior acesso às atividades de lazer e facilitando a mobilidade urbana.

O levantamento da NTU também mostra que, das 135 cidades brasileiras que adotam algum dos possíveis formatos de “*tarifa zero*”, a maioria (64%) possui população inferior a 50 mil habitantes, indicando uma tendência de implementação dessa política em municípios de menor porte.

## 2.4. Análise da Sugestão de Proposição nº 24/2024

A Sugestão de Proposição nº 24/2024 propõe a Taxa do Transporte Público (TTP) como fonte de receita para subsidiar a gratuidade tarifária no transporte coletivo. A taxa proposta teria como fato gerador a “*utilização efetiva ou potencial do serviço público de transporte coletivo por ônibus no Município de Belo Horizonte*”. Seria, portanto, uma taxa de serviço.

Ainda segundo a proposta, a TTP estabeleceria como contribuintes todos os empregados formalmente vinculados às pessoas jurídicas empregadoras, tanto usuários, quanto não usuários do transporte público. Propõe também que o empregador pessoa jurídica com dez ou mais funcionários seria o responsável pelo recolhimento, e que a base de cálculo da taxa seria o custo do serviço de transporte coletivo por ônibus do município de Belo Horizonte. O valor da TTP seria fixado em R\$ 168,82 ao mês por empregado.

Em sentido similar, o município de Vargem Grande Paulista no estado de São Paulo, tentou criar a Taxa de Transporte Público. A principal diferença entre esta e aquela proposta da Sugestão de Proposição nº 24/2024, é que a primeira incidiria sobre a empresa que emprega trabalhadores, enquanto a segunda incidiria sobre os próprios trabalhadores usuários ou não de transporte público. De acordo com a Lei Complementar nº 94, de 11 de dezembro de 2019, de Vargem Grande Paulista:

Art. 1º O transporte público de passageiros no Município de Vargem Grande Paulista, serviço público colocado à disposição através da Lei Municipal nº 1092, de 15 de outubro de 2019, será custeado pelas receitas oriundas do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito Urbano - FMTU e, prioritariamente, pela taxa de transporte público de passageiros.

Art. 2º A taxa que trata o artigo 1º incidirá mensalmente sobre toda pessoa jurídica instalada no Município, tendo por base o número de funcionários vinculados às pessoas jurídicas instaladas no Município, com alíquota fixa de R\$ 39,20 (trinta e nove reais e vinte centavos) por funcionário.

Ocorre que o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP) declarou inconstitucional a taxa estabelecida pelo município de Vargem Grande Paulista<sup>10</sup>.

É importante destacar que, atualmente, o serviço de transporte coletivo no município de Belo Horizonte é exercido por empresas privadas que receberam a concessão após lograrem-se vencedoras em processo licitatório realizado em 2008. Dada a forma delegada escolhida para execução do serviço público, a remuneração por tarifa deve seguir as disposições da Lei Federal nº 8.987/1995<sup>11</sup>. Para o contexto, mostram-se relevantes os seguintes dispositivos:

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º - A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário.

§ 2º - Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º - Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§4º - Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

§5º - A concessionária deverá divulgar em seu sítio eletrônico, de forma clara e de fácil compreensão pelos usuários, tabela com o valor das tarifas praticadas e a evolução das revisões ou reajustes realizados nos últimos cinco anos.

[..]

Art. 11. **No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas**, observado o disposto no art. 17 desta Lei. [grifos nossos]

<sup>10</sup> Julgamento do Incidente de Arguição de Inconstitucionalidade Cível nº 0040321-14.2022.8.26.0000, declarou a Inconstitucionalidade da LCM nº 94/2019.

<sup>11</sup> Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

Ainda que seja possível estabelecer outras fontes de receita para favorecer a modicidade tarifária, não há previsão no ordenamento jurídico brasileiro para que um mesmo serviço público seja remunerado simultaneamente por taxa e tarifa. Além disso, de acordo com o art. 121 do CTN, o sujeito passivo da obrigação principal diz-se contribuinte quando tenha relação pessoal e direta com a situação que constitua o respectivo fato gerador. Pela proposta aventada para Belo Horizonte, o cidadão que não esteja empregado por alguma pessoa jurídica, fica sem uma relação direta com o valor da taxa de transporte público, se tornando potencial beneficiário do serviço, enquanto eventuais empregados contribuintes que residem próximo ao trabalho não se beneficiarão do serviço. Ocorre que o ordenamento brasileiro exige que o sujeito passivo da taxa necessariamente deva ser o beneficiário efetivo ou potencial do serviço público tributado. Além do mais, no caso da sugestão de proposição discutida, o fato gerador da taxa proposta não guarda nenhuma relação com a atividade desenvolvida pela pessoa jurídica empregadora.

Como regra geral, uma taxa não pode ter base de cálculo ou fato gerador idênticos aos que correspondam a imposto. Mas especificamente sobre base de cálculo, cabe uma exceção. O STF entende que *“é constitucional a adoção, no cálculo do valor de taxa, de um ou mais elementos da base de cálculo própria de determinado imposto, desde que não haja integral identidade entre uma base e outra”* (Enunciado 29 da Súmula Vinculante). Dessa forma, em tese, pode-se eleger como base de cálculo da taxa algum elemento que também integre a base de cálculo de um imposto, desde que não haja integral identidade entre uma e outra.

Mesmo diante da exceção, a especificação da base de cálculo da taxa continua tendo que recair sobre elementos que guardem alguma relação com o custo da atividade estatal, seja ela serviço público ou exercício do poder de polícia, o que limita as possibilidades de escolha do Município. A esse respeito, no julgamento do REsp 2.220/SP<sup>12</sup>, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) manifestou-se no sentido de que *“a base impositiva da taxa há de refletir correspondência com a hipótese de*

---

<sup>12</sup> STJ - REsp: 2220 SP 1990/0001537-5, Relator: Ministro GERALDO SOBRAL, Data de Julgamento: 12/09/1990, T1 - PRIMEIRA TURMA, Data de Publicação: DJ 15.10.1990 p. 11184 RSTJ vol. 20 p. 229.

*incidência. Assim, a fixação do quantum dêbeatur não pode levar em consideração circunstâncias estranhas à taxa, pena de confundir-se o que é imposto com taxa ou contribuição de melhoria*". Nesse sentido, a taxa é um tributo vinculado a uma atividade estatal específica, ou seja, a Administração só pode cobrar se, em troca, estiver prestando um serviço público ou exercendo poder de polícia diretamente relacionado com as hipóteses de incidência.

Diante de todas essas características da taxa, verifica-se que a sugestão de proposição apresentada, exigiria dos empregados a dispensa de seus recursos próprios, enquanto os serviços prestados seriam usufruídos por toda a sociedade, pouco importando se o serviço seria utilizado, quantas vezes o funcionário utilizaria o ônibus, a distância percorrida ou qualquer outra particularidade. Essa dinâmica se distancia, portanto, da relação direta prestacional, exigida como regra para incidência de taxas. Observa-se que a incompatibilidade aqui exposta não se confunde com isenções, imunidades, descontos ou qualquer outro tipo de exceção, relacionadas aos indivíduos que poderiam ou podem ser alvo de incidência, mas deixam de cumprir a exigibilidade em decorrência de outros direitos supervenientes, como ocorre com pessoas com deficiência, gestantes e outros. E, por todas essas considerações, a taxa não é instrumento adequado para financiar a gratuidade do serviço de transporte público de passageiros.

Por outro lado, em relação à tarifas, o STF, ao julgar o RE nº 576.189, decidiu que a cobrança de preço público (tarifa) não tem caráter compulsório, mas, sim, contratual, pressupondo, em sua essência, a liberdade do administrado de poder escolher alternativa de não utilizar determinado serviço público, ante a possibilidade de acesso a essa mesma prestação por outros meios, como é o caso do serviço público de transporte municipal. Nesse mesmo sentido, como já abordado neste Estudo, a Lei Federal 12.587/2012 define que o serviço público de transporte coletivo deve ser custeado por preço público cobrado do usuário do serviço. Além disso, ao tratar sobre o financiamento de eventual déficit tarifário, o §5º do art. 9º desta lei estabelece que:

Art. 9º ...

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas

alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

Ou seja, uma gratuidade tarifária ampla e irrestrita promove déficit que, por sua estrutura, não pode ser suprido por subsídio cruzado, já que deixa de haver distinção entre categorias de usuários. Dentre as fontes de financiamento de subsídio restantes estão:

- receitas extratarifárias e alternativas, como no caso da exploração de espaço publicitário nos veículos e estações de embarque e desembarque ou, ainda, do comércio de produtos e serviços autorizados nesses mesmos locais;
- subsídios formados por repasses de outros entes federativos destinados para esta finalidade, como ocorre com as previsões da CIDE;
- subsídios provenientes da atividade de polícia administrativa relacionada ao transporte público de passageiros, como taxas e multas decorrentes da fiscalização de bilhetagem e decorrentes de inadimplemento contratual;
- subsídios orçamentários formados por recursos livres do tesouro municipal, como os impostos, receitas de aluguéis e outros superávits.

A forma mais estável de financiamento é o aumento estrutural do esforço arrecadatório de impostos. Tendo por referência os custos do sistema do transporte público coletivo de passageiros em 2022, se o serviço gratuito para todos os usuários fosse prestado de forma delegada ao setor privado, seria necessário ampliar a arrecadação em pelo menos R\$1,3 bilhão anuais para suprir o déficit tarifário. Considerando que as despesas orçamentárias empenhadas do município foram de R\$15,6 bilhões em 2022, as novas despesas com transporte representariam um aumento de 8,3% desse orçamento. Mas, caso a opção fosse pela prestação diretamente pelo Poder Público, esse esforço arrecadatório poderia ser até 8,7% menor, uma vez que não haveria os custos com outros tributos incidentes sobre o serviço, nem haveria a remuneração das empresas prestadoras<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Foram estimados as receitas e custos do sistema de transporte público coletivo de Belo Horizonte, a partir das seguintes fontes de dados: Portal PBH - BHTRANS - INFORMAÇÕES - TRANSPARÊNCIA - TRANSPARÊNCIA NO TRANSPORTE COLETIVO - NÚMEROS DO TRANSPORTE COLETIVO; Informações Técnicas no 006/2023 e no 012/2023, ambas de autoria da Sumob; Portal IBGE Cidades; Dados da RAIS pelo Data MPE Brasil - SEBRAE; Matriz

Já as demais fontes de financiamento citadas são menos estáveis, menos volumosas e, conseqüentemente, oferecem menor potencial de financiamento. Dada a essencialidade que caracteriza o serviço de transporte público de passageiros, tais fontes representam maior insegurança e risco de financiamento, de modo que deverão ter menor peso, caso entrem na formação do subsídio para cobertura do déficit tarifário.

Por fim, eventual proposição de nova estrutura de financiamento para o transporte público deve ter sempre como referência a estrutura antiga, para que não se promova injustiças sociais durante sua reestruturação. A tabela a seguir oferece um resumo da estrutura mais próxima da atual. Os cálculos se baseiam em registros do ano de 2022 e consideraram a unidade tarifária de R\$ 4,50. Além disso, foram consideradas, para estimar o financiamento do empregador, somente os casos em que empregados receberam até 3 salários mínimos no valor de R\$ 1.212,00, que representaram 44,4% das viagens realizadas no ano de referência. O recorte pressupõe que a partir de 4 salários mínimos haveria descontos salariais (6%) para fins de Vale Transporte, que não seriam vantajosos para o trabalhador e, por isso, ele optaria por financiar sua própria tarifa. Além disso, foram consideradas somente as viagens por motivo de trabalho<sup>14</sup>. Portanto, estima-se que apenas 23,24% das viagens, no município de Belo Horizonte, contaram com a possibilidade de financiamento por parte do empregador, que teria participado com 13,23% do custo do Vale Transporte de seu empregado (sendo 2,8% referentes ao custo do funcionalismo público e 10,4% referentes ao custo do empregado na iniciativa privada). Ressalta-se que o custo do vale transporte compõe apenas a parte das receitas tarifárias do sistema de transporte público:

---

Origem-Destino de Pessoas por Dados de Telefonia 2019 e 2020, da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, integrante da estrutura do Governo Estadual de Minas Gerais.

<sup>14</sup> Tendo em vista a impossibilidade de separar os motivos de trabalho dos motivos de estudo na Pesquisa Origem-Destino da Agência de Desenvolvimento da RMBH, adotou-se o pressuposto de que todas as viagens dessa dupla categoria seria por motivo de trabalho, entendendo que a política de tarifas estudantis amenizaria o viés escolhido. As proporções se baseiam na fonte de 2019, que antecede os efeitos da pandemia de Covid19.

Estimativa de receitas a partir de dados de 2022:

<b>Tipo de receita</b>	<b>Valor</b>	<b>Participação no total de receitas</b>
Receita tarifária originária do usuário	R\$ 969.253.917,99	77,73%
Receita tarifária originária do empregador privado	R\$ 24.197.166,54	1,94%
Receita tarifária originária do empregador público	R\$ 6.548.915,47	0,53%
Receita extra tarifária média	R\$ 21.000.000,00	1,68%
Receita de subsídios	R\$ 226.000.000,00	18,12%

Fonte: elaborado pelos autores<sup>15</sup>

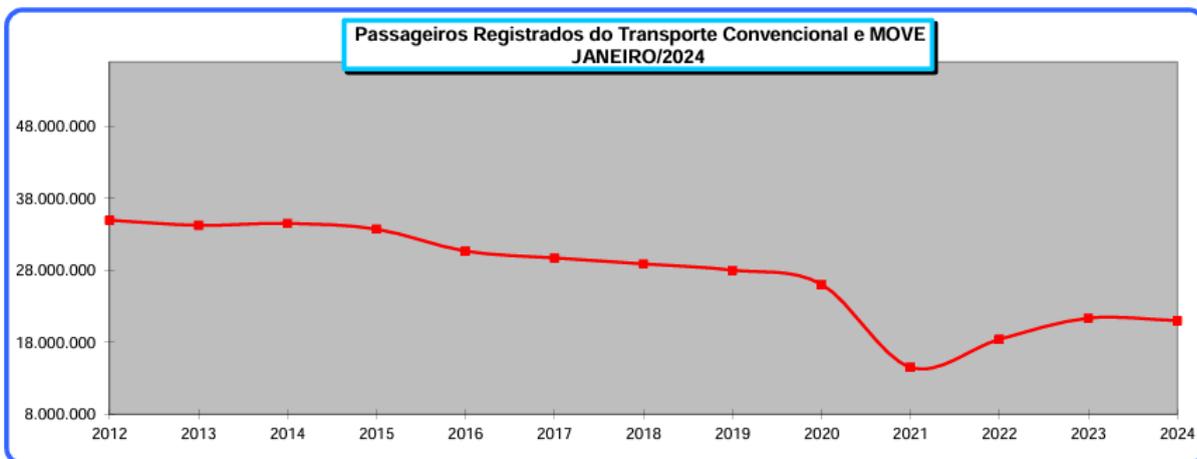
Com o fim da pandemia de Covid-19 e a retomada da atividade econômica em Belo Horizonte, os anos posteriores a 2022 voltaram aos patamares de custos do sistema de transporte e do seu financiamento, seguindo a tendência histórica da cidade. O valor da passagem subiu, sendo que a principal tarifa era R\$4,50 e foi reajustada para R\$5,25, o que representa aumento de quase 17%. O pagamento de subsídio também subiu, já que a Prefeitura de Belo Horizonte pagou às empresas de transporte coletivo de passageiros R\$226 milhões em 2022 e R\$481 milhões em 2023, enquanto em 2024 estão empenhados mais de R\$600 milhões. As Receitas Operacionais Líquidas obtidas pelas empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo de passageiros na cidade foram de quase R\$854 milhões em 2022 e passando dos R\$905 milhões em 2023. Só nos seis primeiros meses de 2024 as receitas operacionais líquidas ultrapassaram os R\$480 milhões, ou seja, podem chegar a mais de R\$960 milhões ao final do ano<sup>16</sup>. Para o cálculo dessas Receitas Operacionais Líquidas, as receitas tarifárias e extra tarifárias se somam às entradas referentes ao repasse do Fundo Garantidor de Equilíbrio Econômico-Financeiro do contrato de concessão, mas não se somam às entradas decorrentes do pagamento de subsídio da prefeitura.

Por outro lado, na contramão do aumento nos custos e na receita das empresas, diminui cada vez mais a quantidade de usuários do sistema de transporte. É uma tendência de queda robusta e consistente, apesar de alguns meses de 2024

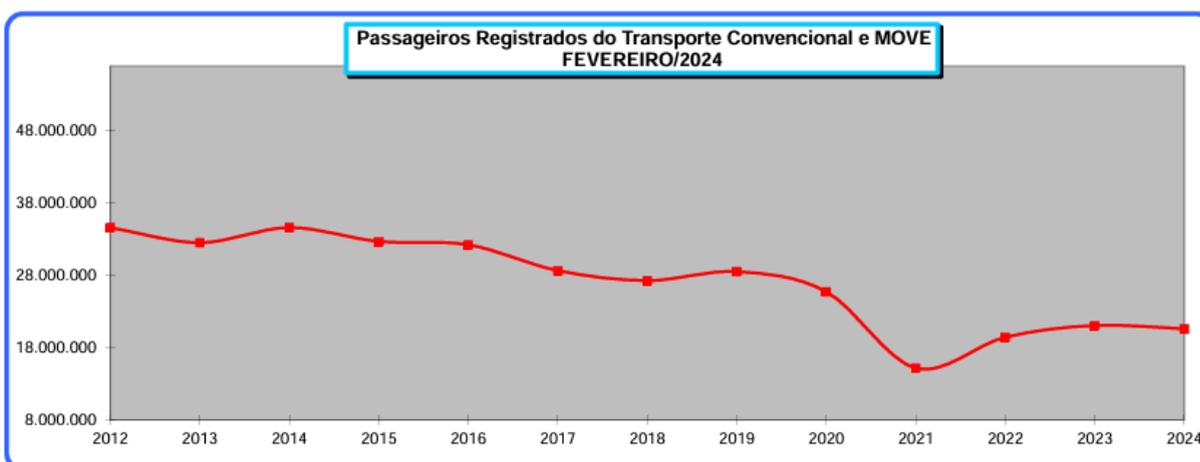
<sup>15</sup> Os dados primários são os mesmos citados na nota anterior. O valor de subsídio corresponde ao total pago em 2022, conforme contas prestadas pela Prefeitura de Belo Horizonte.

<sup>16</sup> Valor estimado pela multiplicação por dois dos valores informados no relatório público: Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e MOVE - PBH, janeiro a junho de 2024.

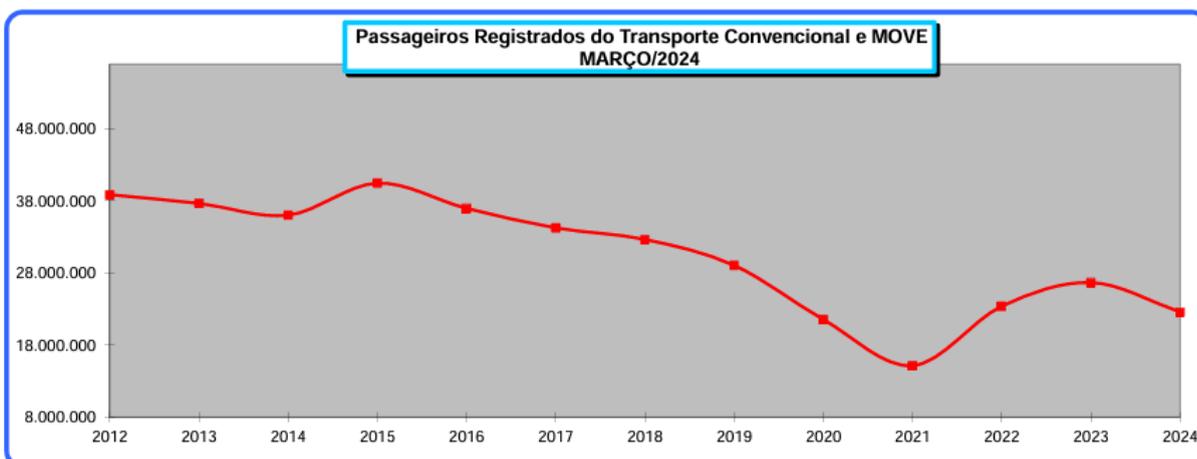
indicarem uma flutuação positiva, que poderia sugerir que a série histórica possa estar se aproximando de uma eventual estabilização:



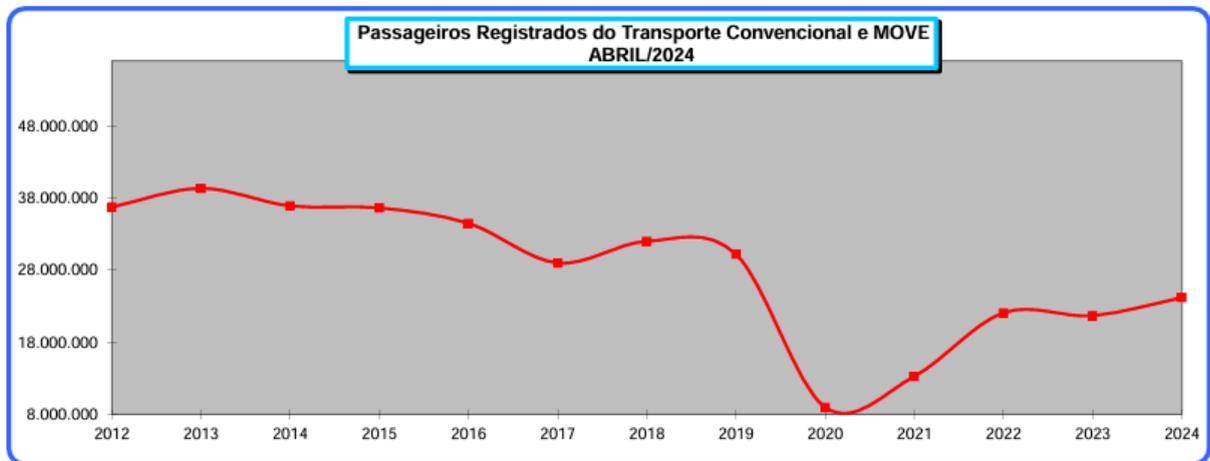
Fonte: Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e MOVE - PBH



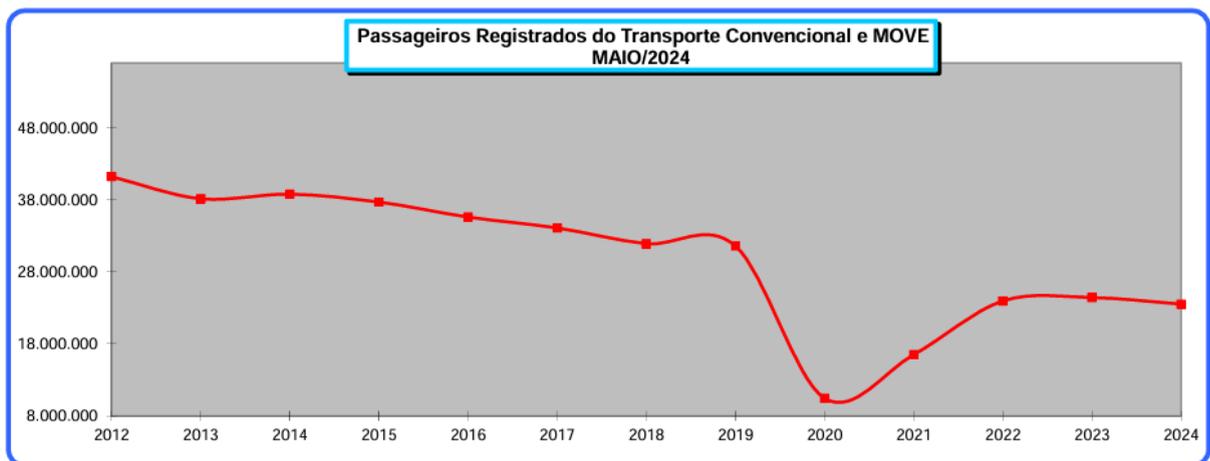
Fonte: Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e MOVE - PBH



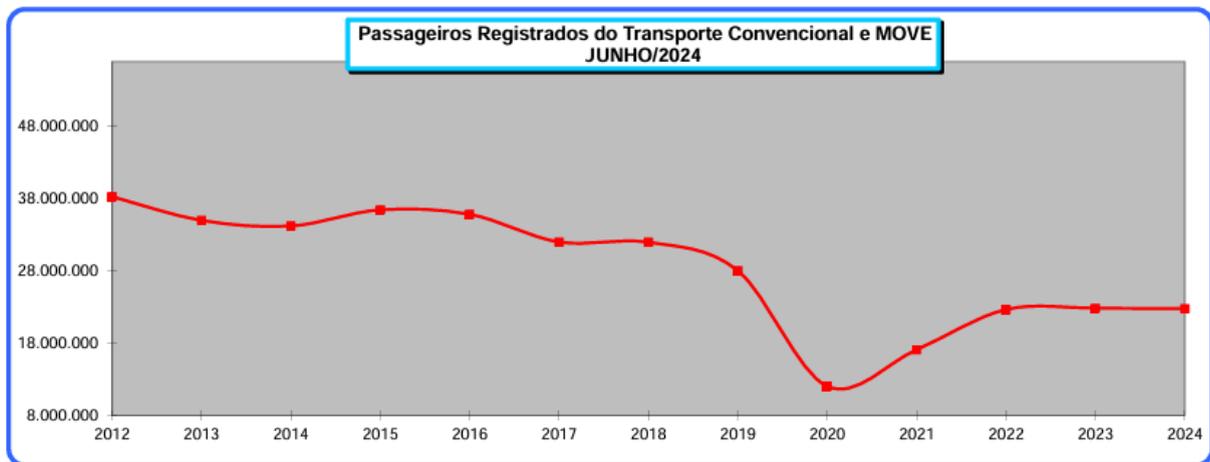
Fonte: Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e MOVE - PBH



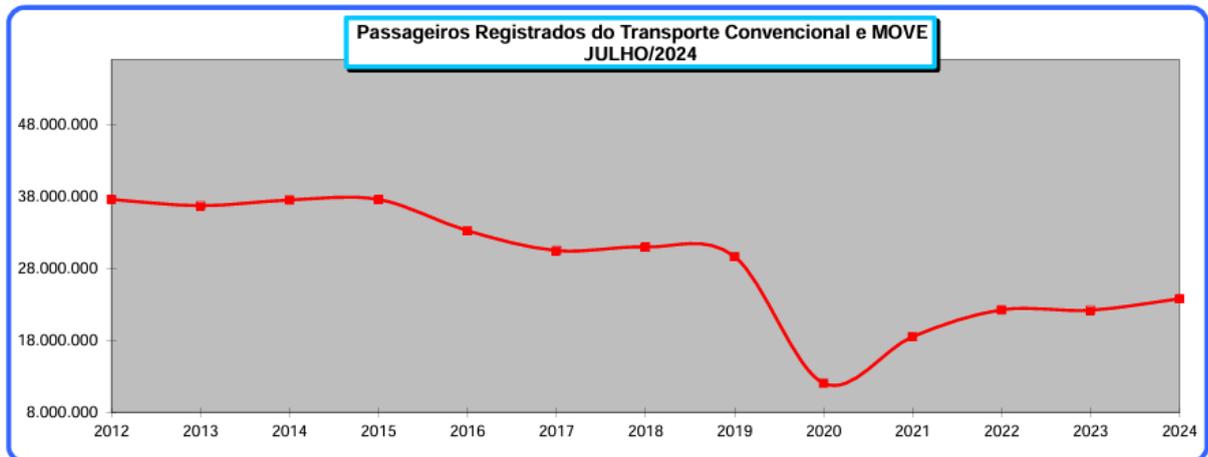
Fonte: Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e MOVE - PBH



Fonte: Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e MOVE - PBH



Fonte: Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e MOVE - PBH



Fonte: Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e MOVE - PBH

A conclusão óbvia e inequívoca dessas tendências com sentidos opostos é que, ao passar dos anos, a sociedade belorizontina como um todo paga um custo do sistema de transporte cada vez maior e usufrui do serviço cada vez menos.

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Incidências e deduções sobre a remuneração do trabalhador é matéria de competência exclusiva da União, sendo vedado ao município a regulação dessa matéria. A exemplo, tem-se a Lei Federal nº 7.418/1985, que institui o Vale-Transporte, em que o empregador retém até 6% do salário básico do trabalhador a fim de custear as tarifas de transporte que o empregador deve oferecer, obrigatoriamente, para o trabalhador se deslocar para o local de trabalho. Ocorre que a dinâmica de recolhimento da taxa proposta pela Sugestão de Proposição nº 24/2024, além de ser patente violação da competência legislativa trabalhista federal, ainda contraria frontalmente os limites de deduções estabelecidos na referida lei federal, já que haverá casos em que o valor estabelecido na sugestão superará o limite de 6% do salário em várias situações contratuais. E por fim, o valor único e fixo de taxa proposto se mostra desproporcional, se tornando um peso maior no orçamento doméstico dos assalariados de menor renda, enquanto no orçamento dos assalariados de maior renda terá pouco peso. Tal dinâmica também prejudicaria o trabalhador de baixa

renda que mora próximo ao seu local de trabalho e não depende de transporte público para sua atividade laboral.

Diante do exposto, em consonância com atual entendimento jurisprudencial e com as determinações constitucionais, a Sugestão de Proposição nº 24/2024 não deve prosperar, pois o instrumento mais adequado para instituir a gratuidade tarifária em Belo Horizonte é a tarifa pública gratuita, uma vez que se trata do regime jurídico do direito privado e há vinculação direta entre aquele que será beneficiado pelo serviço e aquele que desembolsará o devido recurso financeiro. Além disso, o financiamento do serviço em questão, se gratuito para usuário, deve se dar prioritariamente por aumento nos esforços arrecadatários, em especial de impostos.

Como sugestão de ação legislativa, alternativamente à Sugestão de Proposição nº 24/2024, pode-se promover reforma na Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte, no sentido de assegurar o direito de gratuidade para o usuário. Pode ser adotada a seguinte redação ao art. 198:

Art. 198. Os serviços de transporte coletivo municipal de passageiros são assegurados gratuitamente a todos os usuários e financiados pelo Tesouro Municipal, e demais fontes nos termos da lei.

§ 1º - Se delegados, os serviços serão remunerados por meio de subsídios públicos que supram custos de operação e de gerenciamento das delegações do serviço e do controle de tráfego, levando-se em consideração a continuidade e a universalidade da prestação, a expansão do serviço, a manutenção de padrões mínimos de conforto, segurança e rapidez e a justa remuneração dos investimentos privados.

A atual redação do art. 198 da LOMBH determina a obrigatoriedade de indicação de fonte de recursos para a fixação de gratuidade no transporte coletivo urbano. Além disso, a legislação federal exige a indicação da fonte de recursos para ampliação de despesas públicas, bem como estimativas de impacto orçamentário nos anos seguintes à adoção da nova despesa. Por isso, a eventual apresentação de Projeto de Emenda à LOMBH deve ser acompanhada de demonstrativo das estimativas desse impacto, bem como de efetiva medida de aumento de arrecadação, inclusive na forma de Projeto de Lei, caso se opte por mudança de regra tributária não delegada a decreto.

Complementarmente, o parlamento municipal pode indicar à prefeitura sugestões de mudanças arrecadatórias, que considera apropriadas para uma nova composição de financiamento do subsídio tarifário, especialmente aquelas em que o Poder Executivo está apto a regular por meio de decretos e atos do Poder Executivo. E pode, ainda, pedir contraproposta da prefeitura, que venha a atender os interesses públicos. Além disso, o parlamento pode promover debates e audiências, bem como ampliar os estudos e pesquisas, a fim de ouvir os atores sociais, aprofundando em alternativas e recebendo contribuições e sugestões, que permitam aprimorar as propostas de financiamento do sistema de transporte público coletivo de passageiros em Belo Horizonte.

Recomenda-se especial atenção ao perfil do contribuinte no caso de escolhas para aumentos de alíquotas do ISSQN de determinados itens de serviço, uma vez que podem afetar a população de renda mais baixa. Atualmente essa população já financia a maior parte da tarifa de transporte e, pode ocorrer um efeito adverso ao aumentar a carga tributária exatamente sobre esta mesma parcela da população. O mesmo cuidado é necessário para o IPTU, no que tange a regra de progressividade por faixas. Ou seja, aumentos nas faixas inferiores promovem sobrecarga tributária sobre exatamente a mesma parcela da população que já financia sua própria tarifa de transporte.

Mais atenção, ainda, deverá ser dada para participação do empregador na composição de financiamento do sistema de transporte, já que a gratuidade generalizada irá desonerar integralmente o empregador, que deixará de ter a referência da base tarifária para seus cálculos de contribuição para o financiamento do transporte público. Outro impacto indireto poderá ser a diminuição no fornecimento do transporte coletivo privado das empresas, que atualmente oferecem esse serviço ao seu trabalhador por ser mais barato que o fornecimento de Vale Transporte, isso significaria uma necessidade de ampliação de frota pública e, conseqüentemente outro aumento dos custos, que superariam os R\$1,3 bilhões estimados originalmente.

Na prática, as combinações desses cenários indesejáveis poderiam configurar desde apenas uma maquiagem da oneração sobre o cidadão mais pobre, podendo

chegar até a uma significativa desoneração das classes mais ricas. Ou seja, a carga de impostos sobre os mais pobres pode aumentar mais do que a desoneração tarifária de transporte público obtida. Seriam, portanto, medidas contrárias aos princípios públicos da solidariedade e da modicidade tarifária.

Belo Horizonte, 27 de setembro de 2024.

Diego Fagundes Pinheiro  
Consultor Legislativo Orçamento e Finanças Públicas

Grupo de trabalho

- Edson Ferreira Campos - Consultor de Administração Pública, Orçamento e Finanças
- Leilane de Moura Paegle - Consultora de Política Urbana
- Pedro Schettini Cunha - Administrador
- Ramon Thiago da Silva - Consultor de Administração Pública, Orçamento e Finanças

Seção de Consultoria em Administração e Finanças Públicas – Seccaf  
Divisão de Consultoria Legislativa – Divcol  
Diretoria do Processo Legislativo – Dirleg

## REFERÊNCIAS

ALEXANDRE, RICARDO. DIREITO TRIBUTÁRIO. Ricardo Alexandre - 17 ed., rev., atual e ampl. - São Paulo: Editora JusPodivm, 2023.

BELO HORIZONTE. Lei nº 11.367, de 1º de julho de 2022. Autoriza a concessão de subsídio mensal ao transporte público coletivo, convencional e suplementar, de passageiros por ônibus e ao serviço público de transporte por táxi lotação do Município.

CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL. LEI Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios.

ESTUDO REALIZADO POR PESQUISAS TEMÁTICAS NTU - Subsídios para Transporte Coletivo Urbano por Ônibus, publicado em 04/09/2024, Disponível em: <<https://ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idArea=10&idNoticia=1843>>. Acesso em: 09 set 2024.

MACIEL CONSULTORES. Relatório de Verificação de Receitas. Disponível em: <[https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/auditoria/Etapa\\_2\\_a\\_-\\_Relat%C3%B3rio\\_de\\_Verifica%C3%A7%C3%A3o\\_Independente\\_-\\_avalia%C3%A7%C3%A3o\\_de\\_receitas\\_ass.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/auditoria/Etapa_2_a_-_Relat%C3%B3rio_de_Verifica%C3%A7%C3%A3o_Independente_-_avalia%C3%A7%C3%A3o_de_receitas_ass.pdf)>. Acesso em: 5 abr 2024.

SUPERINTENDÊNCIA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE - SUMOB. Custos 2022: Sistema de Transporte Público Convencional por Ônibus de Belo Horizonte. Disponível em: <[https://drive.google.com/file/d/19qxAuPLEHZ8PvsPVvAL0qaFz8NFu0f/view?usp=share\\_link](https://drive.google.com/file/d/19qxAuPLEHZ8PvsPVvAL0qaFz8NFu0f/view?usp=share_link)>. Acesso em: 13 mar 2024.

\_\_\_\_\_. Informação Técnica Sumob nº 006/2023 de 20 de março de 2023. Disponível em: <[https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/sumob/006\\_2023\\_it\\_006-2023.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/sumob/006_2023_it_006-2023.pdf)>. Acesso em: 14 mar 2024.

\_\_\_\_\_. Custos 2022: Informação Técnica Sumob nº 012/2023 de 16 de maio de 2023. Disponível em: <[https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/sumob/012\\_2023\\_it\\_012-2023-remuneracao-complementar-2023.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/sumob/012_2023_it_012-2023-remuneracao-complementar-2023.pdf)>. Acesso em: 15 mar 2024.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE  
Avenida dos Andradas 3100 . Santa Efigênia . BH . MG  
[www.cmbh.mg.gov.br](http://www.cmbh.mg.gov.br)  
31 3555.1100