VOTO EM SEPARADO

PROJETO DE LEI:Nº 340/2025.

AUTOR – Executivo Municipal.

EMENTA: Dispõe sobre a autorização para a concessão de subsídio orçamentário ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e ao subsistema de transporte especial complementar no Município de Salvador e dá outras providências.

1. RELATÓRIO

Trata-se do **Projeto de Lei nº 340/2025**, encaminhado pelo Poder Executivo Municipal de Salvador, que *dispõe sobre a autorização para a concessão de subsídio orçamentário ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e ao subsistema de transporte especial complementar no Município de Salvador e dá outras providências*

O Setor de Análise e Pesquisa emitiu relatório, em 20 de agosto de 2025, esclarecendo que a proposição submetida a estudo está amparada no artigo 172, da Resolução nº910/91 - Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador, bem como no inciso III do art. 44 e art. 46 da Lei Orgânica do Município e, em especial, o quanto previsto no inciso I do art. 7º, da mencionada legislação.

Além disso, a pesquisa em bancos de dados constatou a inexistência de proposição legislativa que verse especificamente sobre o tema aludido na epígrafe. Em 18 de setembro de 2025 foi designado como Relator o Ilustre Vereador Sidininho, o qual apresentou parecer pela aprovação da matéria. Nesta ocasião, pedi vistas a fim de apresentar este voto em separado.

É o relatório.

2. ANÁLISE

A proposição em análise dispõe sobre a autorização para a concessão de subsídio orçamentário ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e ao subsistema de transporte especial complementar no Município de Salvador e dá outras providênciasda legislação vigente, em especial a Lei Complementar nº 101/2000 – LRF.

O texto do PLE 340/2025 prevê 15(quinze) artigos, sendo que 10 (dez) artigos disciplinam a concessão de subsídio orçamentário ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional, um artigo (art.11) para promover alteração no SETAX e os demais artigos tratando de disposições finais e transitórias relativas à modalidade de concessão de subsídio constituído pelo Poder Executivo.

Do art.1º ao art.10, o Poder Executivo Municipal disciplina um modelo de concessão de subsídio continuo que dispensa qualquer apreciação futura do Poder Legislativo sobre os possíveis subsídios necessários para assegurar a modicidade tarifária, a universalização do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro dos instrumentos de delegação. Para tanto, basta somente que seja identificado déficit tarifário de responsabilidade do Poder Concedente nos estudos de revisão e/ou reajuste tarifário para que seja acionado o gatilho das concessões do subsídio orçamentário (art.1º).

Nos arts. 3º e 4º estão consolidadas as premissas para realização dos cálculos e analises necessários para identificação do déficit tarifário de responsabilidade do Poder Concedente. Inclusive, apontam os órgãos responsáveis pelos estudos e analises jurídicas acerca do processo de revisão ou reajuste tarifário, que seriam a ARSAL com cooperação da SEMOB e Procuradoria do Município, sem qualquer menção ao controle social de previsto no art.15º, da Lei nº 12.587/2012, senão vejamos a importância desse dispositivo legal ora reproduzido:

> **Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:**

> **I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;**
>
> **II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;**
>
> **III - audiências e consultas públicas; e**
>
> **IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.**

O art.6º prevê um poder discricionário para o Poder Concedente escolher a modalidade de concessão de subsídio orçamentário que poderá ser: I) mediante a fixação de compensação financeira aos delegatários cuja remuneração esteja vinculada à tarifa pública; II) por meio de dação em pagamento de veículos e equipamentos adquiridos com recursos públicos aos delegatários cuja remuneração esteja vinculada à tarifa pública;III) mediante a realização de investimentos em mobilidade urbana pelo Município de Salvador.

Igualmente, no art.7º, há uma previsão de um poder discricionário ao Poder Concedente quanto os efeitos dos fatos ou eventos que justifiquem a recomposição da tarifa, podendo ser: 1) de forma retroativa aos fatos anteriores à presente lei; II) de forma imediata, a partir da conclusão dos estudos e cálculos e da publicação dos atos correspondentes, incluindo a nova tarifa; III) de forma diferida, com início em data futura determinada nos atos do Poder Concedente, incluindo a tarifa resultante.

Esse poder discricionário está expressamente previsto no seu §2º, do art.7º, senão vejamos:

> § 2º **A escolha entre as hipóteses previstas neste artigo será feita por decisão administrativa exclusiva do Poder Concedente**, devidamente motivada, com base na busca do maior equilíbrio dos instrumentos de delegação e na observância dos princípios e diretrizes da lei de mobilidade urbana

A denominada concessão de subsídio orçamentário (subsídio continuo e com dispensa de apreciação do Poder Legislativo) prevê que os delegatários devem cumprir suas obrigações legais, contratuais e regulatórios para usufruir dos benefícios desta lei. Todavia, caso não estejam regular com essas obrigações até momento dos cálculos de eventual diferença devida, poderá ser admitida, em caráter provisório, a

prestação de garantias reais, até a regularização (Art.8º)

O Art.9º é muito interessante e também muito suspeito, pois prevê também autorização para o Poder Executivo "adquirir, com recursos públicos, veículos e equipamentos destinados à operação do serviço de transporte público coletivo de passageiros, os quais poderão ser utilizados: I - na prestação direta do serviço pelo próprio Poder Concedente; II - como investimento público em Parcerias Público-Privadas (PPP), Concessões Patrocinadas, Concessões Comuns ou outra modalidade de contratualização, conforme solução adotada por deliberação de competência exclusiva do Poder Concedente; III - mediante cessão, a título oneroso, aos delegatários do serviço público, cuja remuneração esteja ou não vinculada à tarifa pública, conforme disposto nesta Lei, nos respectivos instrumentos de delegação, e no regulamento; IV - como dação em pagamento, nos termos do art. 4º, inciso II, como forma de concessão do subsídio orçamentário previsto nesta Lei, observado o § 3º do referido artigo (art.9º).

Ou seja, o Poder Executivo vai investir recurso público em aquisição de equipamentos e veículos com a possibilidade de concedê-los ou cedê-los, mediante valor compatível com os custos públicos de aquisição e depreciação dos bens, podendo ser ajustado conforme o tempo de uso, estado de conservação e demais critérios estabelecidos em regulamento para o setor privado explorar e lucrar com os serviços. Assim, estamos diante uma possibilidade liberação de recursos públicos para setor privado sem juros e correção, um verdadeiro presente de pai para filho.

Dessa forma, cotejando as propostas da denominada "concessão de subsídio orçamentário ou investimento em mobilidade" previstas no presente projeto de lei, se pode verificar que o Poder Executivo pretende ficar liberado totalmente para fazer concessões de subsídios aos empresários do setor de transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional de acordo com suas conveniências, sem precisar de novas apreciações pelo Poder Legislativo e sem qualquer controle social de fiscalização.

Outrossim, essa proposição legislativa de natureza contínua, só dependente das ações unilaterais dos órgãos do Poder Concedente, viola e afronta os princípios, diretrizes e objetivos da política nacional de mobilidade urbana, uma vez que

foi proposta totalmente afastada de uma gestão democrática e do controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, previstos pelos arts.5º, 7º, 14 e 15, da Lei 12.587/2012.

Há anos o Conselho Municipal de Transportes de Salvador não funciona, não há na cidade de Salvador um órgão colegiado com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços que garanta a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Este presente projeto não prevê qualquer mecanismo ou instrumento que garanta o direito dos usuários de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana, em especial de participar dos estudos e analises dos denominados déficit tarifário previstos para efeito de concessão de subsídio orçamentário.

Também não foi identificada qualquer proposta de contrapartida social pelos investimentos em mobilidade ou concessão de subsidio orçamentário realizados pelo Poder Concedente.

Assim, diante do exposto, pode verificar que o PLE 340/2025, além de usurpar prerrogativa do Poder Legislativo de conhecer e deliberar sobre as políticas públicas de concessões de subsídio, efetivamente viola princípios, diretrizes, objetivos e direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, em especial a garantia de uma gestão democrática e transparente da política de mobilidade.

A concessão de subsídio é fundamental para reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, dentre outros objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Todavia, o que se tem, nesta proposição, é um afastamento da concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Na verdade, o que se tem aqui é um cheque em branco para o Poder Concedente (Poder Executivo) efetivar uma política de subsídio sem controle social e de forma totalmente discricionária.

3. VOTO

Diante do exposto, voto pela APROVAÇÃO do art.11 e pela **REJEIÇÃO** dos demais artigos do **PLE nº 340/2025**, em razão dos vícios de legalidade apontados e insanáveis no modelo de concessão de subsídio ora apresentado pelo Poder Executivo.

Sala das Comissões, 22de setembro de 2025.

Vereadora Aladilce (PC do B)