CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
A casa do povo, a casa da cidadania.

REDAÇÃO FINAL AO PROJETO DE LEI Nº 340/2025

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.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

DECRETA:

CAPÍTULO I
DA POSSIBILIDADE DE CONCESSÃO DE SUBSÍDIO ORÇAMENTÁRIO AO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder, se necessário, subsídio orçamentário ao serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e complementar, por exercício, com lei específica aprovada pela Câmara de Vereadores, calculado com base na modelagem econômico-financeira das contratações, com o objetivo de assegurar a modicidade tarifária, a universalização do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro dos instrumentos de delegação, sempre que identificado déficit tarifário de responsabilidade do Poder Concedente nos estudos de revisão e/ou reajuste tarifário.

Art. 2º Para os fins desta Lei:

I - subsídio orçamentário é o aporte realizado pelo Poder Executivo, com recursos do orçamento municipal, destinado a cobrir, total ou parcialmente, eventual déficit tarifário apurado nos estudos técnicos de revisão ou reajuste tarifário, com a finalidade de equilibrar o serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e o subsistema complementar, assegurar a modicidade tarifária, incentivar a utilização do transporte público e evitar a exclusão de passageiros;

II - modelagem econômico-financeira das contratações é o conjunto de parâmetros, metodologias, fórmulas e instrumentos de cálculo tarifário utilizados no âmbito das contratações para a prestação do serviço de transporte público coletivo por ônibus no Município de Salvador, formalmente estabelecido em contrato ou em termo aditivo firmado entre o Poder Concedente e os respectivos delegatários;

III - instrumentos de delegação são os contratos ou atos administrativos que tenham por objeto a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, formalizados nas modalidades de concessão, permissão, autorização ou outra que vier a ser instituída;

IV - déficit tarifário é a diferença mensal positiva, em desfavor dos delegatários, entre a receita projetada com base na tarifa técnica de remuneração do serviço de transporte público coletivo, calculada nos termos das revisões ou reajustes tarifários aplicáveis ao respectivo ciclo quadrienal, multiplicada pela quantidade de passageiros equivalentes, e a receita efetivamente arrecadada com a cobrança da tarifa pública dos usuários;

V - revisão e reajuste tarifário são estudos técnicos conduzidos pela Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador - ARSAL, com apoio de consultoria especializada em concessões de transporte coletivo urbano preferencialmente com conhecimento das especificidades do sistema de Salvador, contratada para essa finalidade.

Art. 3º O cálculo do déficit tarifário de que trata o art. 1º desta Lei somente poderá ser realizado após a conclusão do respectivo processo de revisão e/ou reajuste tarifário previstos nos instrumentos de delegação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, observadas as disposições desta Lei, no que couber.

§ 1º A concessão de subsídio orçamentário, se for o caso, será efetivada em consonância com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte público coletivo e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

§ 2º Excepcionalmente, enquanto não forem concluídos os estudos técnicos necessários à realização da licitação do serviço de transporte público no âmbito do Subsistema de Transporte Especial Complementar de Salvador - STEC, de que trata o Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta nº 01/2020 e suas alterações, firmado com o Ministério Público do Estado da Bahia, aplicar-se-ão ao STEC as tarifas técnica e pública vigentes para o transporte público coletivo convencional.

Art. 4º Sempre que identificado déficit tarifário de responsabilidade do Poder Concedente nos estudos de revisão ou reajuste tarifário, a ARSAL, com a cooperação da Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB e com a análise jurídica da Procuradoria Geral do Município de Salvador – PGMS, submetendo necessária e previamente à Secretaria da Fazenda do Município de Salvador para verificação da disponibilidade financeira específica, para atendimento do previsto no art. 1º desta lei, deverá::

I - calcular a estimativa do montante projetado do subsídio para cada exercício fiscal impactado, dentro do respectivo ciclo quadrienal da revisão ordinária, para fins de planejamento orçamentário, financeiro e contábil;

II - apurar, mensalmente, o valor exato do subsídio de que trata o art. 1º desta Lei;

III – a Secretaria da Fazenda emitir, na forma dos incisos I e II antecedentes, relatório conclusivo da disponibilidade financeira, enviando-o aos órgãos dispostos neste artigo e à Comissão Permanente de Finanças, Orçamento e Fiscalização da Câmara Municipal de Salvador.

Parágrafo único. Os cálculos e apurações referidos neste artigo serão realizados com base nas disposições legais, contratuais e regulatórias aplicáveis, bem como na modelagem econômico-financeira das contratações vigentes, considerando, ainda, as alternativas operacionais necessárias à manutenção da continuidade do serviço essencial.

Art. 5º A autorização para o cálculo e a concessão do subsídio orçamentário de que trata o art. 1º terá vigência a partir da publicação desta Lei, condicionada à previsão específica na Lei Orçamentária Anual – LOA.

Art. 6º O subsídio orçamentário poderá ser concedido pelo Poder Executivo:

I - mediante a fixação de compensação financeira aos delegatários cuja remuneração esteja vinculada à tarifa pública, enquanto perdurar a eventual existência de déficit tarifário identificado nos estudos de revisão ou reajuste tarifário previstos nos instrumentos de delegação, na forma prevista no art. 4º desta Lei;

II - por meio de dação em pagamento de veículos e equipamentos adquiridos com recursos públicos aos delegatários cuja remuneração esteja vinculada à tarifa pública, cujo valor corresponderá, total ou parcialmente, ao montante do subsídio apurado;

III – mediante a realização de investimentos em mobilidade urbana pelo Município de Salvador.

§ 1º Para possibilitar a análise quanto à eventual necessidade da concessão do subsídio orçamentário, assim como para a apuração prevista no inciso II do art. 4 º desta Lei, os delegatários do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus deverão disponibilizar à ARSAL e à SEMOB relatórios trimestrais devidamente certificados e acompanhados da documentação comprobatória respectiva, informando:

I - a quantidade de passageiros transportados pelos veículos do transporte público;

II - a receita tarifária auferida por delegatário.

§ 2º Os delegatários do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, sem prejuízo do disposto no §1º deste artigo, também deverão disponibilizar à ARSAL, à SEMOB, ao Conselho Municipal de Transporte e à Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final da Câmara de Vereadores a documentação comprobatória respectiva de todos os custos da operação.

§ 3º Após a fixação prevista no inciso I deste artigo, e calculado o subsídio nos termos dos incisos I e II do art. 4º desta Lei, o Poder Concedente avaliará a possibilidade de compensação de créditos certos, líquidos e exigíveis de sua titularidade, ou de titularidade dos usuários, em face dos delegatários do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus cuja remuneração esteja vinculada à tarifa pública.

Art. 7º Concluído o processo de revisão e/ou reajuste tarifário, com a definição da nova tarifa do transporte público coletivo por ônibus, a fixação do valor de eventual subsídio deverá considerar os efeitos de todos os fatores que impactaram o ciclo tarifário quadrienal, antes e depois dos respectivos eventos, de modo a buscar a forma mais equilibrada, nos planos econômico e financeiro, para o sistema de transporte, observadas as cláusulas contratuais aplicáveis.

§ 1º Para essa finalidade, poderão ser calculados os efeitos dos fatos ou eventos que justifiquem a recomposição da tarifa dentro do respectivo quadriênio, conforme as seguintes possibilidades:

I – de forma retroativa, a partir do momento da ocorrência dos fatos ou eventos, ainda que anteriores à vigência desta 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.

§ 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.

§ 3º Observado o limite definido na Lei Orçamentária Anual – LOA, fica autorizado aos delegatários do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, cuja remuneração esteja vinculada à tarifa pública, o repasse dos valores apurados em decorrência da aplicação da nova tarifa, conforme cálculo previsto no § 1º deste artigo, a ser realizado na forma estabelecida no art. 6º desta Lei.

Art. 8º A concessão do subsídio orçamentário previsto nesta Lei não exime os delegatários do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus do cumprimento integral das obrigações legais, contratuais e regulatórias, especialmente daquelas previstas na Cláusula Nona dos Contratos de Concessão nº 05/2014 e 06/2014, cuja regularidade constitui condição indispensável para o recebimento de quaisquer recursos oriundos do Tesouro Municipal.

§ 1º Excepcionalmente, caso a regularização mencionada no caput deste artigo sofra atraso por motivos alheios à vontade e aos atos das partes, e não tenha sido equacionada até o momento do cálculo de eventual diferença devida, poderá ser admitida, em caráter provisório, a prestação de garantias reais, até a regularização.

§ 2º As garantias reais referidas no § 1º deste artigo deverão ser prestadas antes da liberação de qualquer recurso público recair prioritariamente sobre bens imóveis e móveis necessários à prestação dos serviços, e ser suficientes para assegurar o cumprimento das normas legais, contratuais e regulatórias, incluindo os valores atualizados dos passivos apurados ou existentes na data de sua constituição, relativos a débitos dos delegatários com o Poder Concedente ou com os usuários, especialmente os decorrentes de antecipações incorporadas à tarifa ordinária.

§ 3º Além da preferência por bens vinculados à prestação dos serviços públicos, a constituição de garantias deverá priorizar bens imóveis.

§ 4º A concessão das garantias reais observará as exigências legais aplicáveis, inclusive quanto à sua formalização para produção de efeitos perante terceiros, e somente será considerada válida, para os fins do § 2º deste artigo, após a conclusão de todos os atos de registro ou averbação cabíveis, sob responsabilidade exclusiva dos delegatários do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus.

§ 5º O atraso na constituição e efetivação das garantias reais será de inteira responsabilidade dos delegatários do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus.

§ 6º O instrumento de formalização da garantia real deverá abranger todas as obrigações garantidas, até seu integral cumprimento, e prever expressamente o vencimento antecipado das parcelas diferidas em caso de inadimplemento por dois ou mais meses, consecutivos ou alternados.

CAPÍTULO II
DO INVESTIMENTO EM MOBILIDADE URBANA

Art. 9º Como alternativa de investimento em mobilidade urbana, e sem prejuízo de outras medidas que venham a ser adotadas a critério do Poder Concedente, desde que avaliadas quanto à sua eficiência, eficácia e conformidade com as normas legais, contratuais e regulatórias aplicáveis, especialmente a legislação de regência da mobilidade urbana, fica o Poder Executivo autorizado a 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. 6º, inciso II, como forma de concessão do subsídio orçamentário previsto nesta Lei, observado o § 3º do referido artigo.

§ 1º A cessão onerosa prevista no inciso III deste artigo será formalizada por instrumento próprio, com cláusulas que disponham sobre as obrigações das partes, o valor da contraprestação devida, as condições de uso, manutenção, reposição e devolução dos bens ao patrimônio público, bem como a exigência de garantias idôneas e suficientes para assegurar o adimplemento das obrigações assumidas, nos termos definidos na legislação e no contrato em regulamento, devendo ser especialmente resguardados os bens e valores de titularidade do Poder Concedente e dos usuários que estejam em posse, detenção ou uso dos delegatários do serviço, inclusive por força de adiantamentos.

§ 2º O valor da cessão deverá ser 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, e deverá, no

mínimo, assegurar a cobertura integral das despesas, inclusive financeiras, relativas à aquisição.

§ 3º Os bens cedidos permanecerão registrados no patrimônio do Município e deverão ser revertidos à Administração Pública ao final da cessão onerosa.

Art. 10. A implementação do subsídio orçamentário ou de qualquer alternativa de investimento público em mobilidade urbana, inclusive a cessão onerosa e a dação em pagamento previstas nos incisos III e IV do art. 9º desta Lei, estará condicionada à realização prévia das alterações legais, contratuais e regulatórias necessárias à hipótese adotada.

§ 1º A cessão onerosa e a dação em pagamento mencionadas neste artigo dependerão da definição prévia, da adoção e, quando cabível, da formalização por meio de instrumentos jurídicos bilaterais, de todas as premissas e condicionantes legais, contratuais, econômicas, financeiras e gerenciais aplicáveis, com base nas análises resultantes dos estudos técnicos realizados pela ARSAL, com apoio da consultoria especializada em concessões de transporte coletivo urbano, preferencialmente com conhecimento das especificidades do sistema de Salvador, contratada para essa finalidade, assegurando a sustentabilidade econômico-financeira dos instrumentos de delegação, a melhoria da qualidade do serviço prestado à população e a preservação dos interesses, direitos e recursos do Poder Concedente e dos usuários.

§ 2º A cessão onerosa ou a dação em pagamento dependerão da concepção, implantação e, quando necessário, formalização por instrumentos jurídicos bilaterais de mecanismos específicos de segurança e garantia, que assegurem a efetiva realização dos pagamentos pelos arrendatários com receitas da delegação do serviço. Tais receitas manterão a natureza de recursos públicos até o momento em que forem definitivamente apropriadas pelos delegatários do serviço, o que somente ocorrerá após a efetiva prestação dos serviços aos passageiros.

§ 3º O uso dos bens adquiridos para as finalidades previstas nos incisos I e II do art. 9º desta Lei deverá ser precedido dos estudos técnicos adequados e, se necessário, da formalização das obrigações pertinentes ao seu emprego na melhoria do sistema de transporte, observando os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em especial os da modicidade tarifária e da universalidade do serviço.

Art. 11. Ficam anistiadas todas as multas aplicadas pelo Município de Salvador até a data de publicação desta Lei:

I - aos operadores do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus - STCO, regulamentado pelo Decreto nº 25.966, de 17 de abril de 2015;

II - aos permissionários do Subsistema de Transporte Especial Complementar - STEC, instituído pelo Decreto nº 18.226, de 14 de março de 2008.

§ 1° A anistia de que trata este artigo alcança todas as penalidades administrativas decorrentes da inobservância de obrigações previstas nos referidos Decretos, e no arcabouço legal regulatório e normativo que rege a matéria.

§ 2° A anistia não gera direito à restituição de valores eventualmente já pagos a título de multa administrativa.

§ 3° O Poder Executivo adotará, no prazo de até 30 (trinta) dias, a contar da publicação desta Lei, as medidas administrativas necessárias a sua efetivação.

CAPÍTULO III
DAS ALTERAÇÕES NO SETAX

Art. 12. Ficam alterados os artigos 27, 28, 30, 42, 43 e 59 da Lei n° 9.283, de 19 de outubro de 2017, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 27.** . ……..……..…

I – classificação quanto à tração: automotor ou elétrico; quanto à espécie: passageiros ou misto (automóvel, camioneta ou utilitário); e quanto à categoria: aluguel;
II – idade máxima de 10 (dez) anos para os veículos vinculados, contada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV, admitindo-se o limite de até 12 (doze) anos exclusivamente para veículos elétricos;
.....
V – capacidade de 04 (quatro) a 07 (sete) passageiros, incluído o motorista, conforme especificado no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;
VI – motorização mínima de 68 (sessenta e oito) cavalos-vapor (CV) de potência;
.....
IX – taxímetro eletrônico devidamente homologado, aferido e lacrado pelo órgão competente, cuja instalação deverá ocorrer somente após autorização expressa da unidade gestora do SETAX;
X – licenciamento junto ao DETRAN, no Município de Salvador;
XI – atendimento às disposições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Federal nº 9.503, de 1997) e às normas expedidas pelos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, bem como às especificações do SETAX previstas nesta Lei.
....." (NR)

"**Art. 28.** ……..……..……...

I – classificação quanto à tração: automotor ou elétrico; quanto à espécie: passageiros ou misto (automóvel, camioneta ou utilitário); e quanto à categoria: aluguel;
.....
III – motorização mínima de 120 (cento e vinte) cavalos-vapor (CV) de potência;
.....

VI – idade máxima de 10 (dez) anos para os veículos vinculados, contada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV, admitindo-se o limite de até 12 (doze) anos exclusivamente para veículos elétricos;
VII – licenciamento junto ao DETRAN, no Município de Salvador;
VIII – atendimento às disposições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Federal nº 9.503, de 1997) e às normas expedidas pelos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, bem como às especificações do SETAX previstas nesta Lei.” (NR)

“**Art. 30**. O ingresso de veículo no SETAX ficará condicionado ao atendimento dos requisitos mínimos previstos nesta Lei, observando-se o limite máximo de 05 (cinco) anos de fabricação, contados a partir da data de emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV.
Parágrafo único. 1º Os veículos deverão, ainda, satisfazer às seguintes exigências:
I - estar registrados em nome dos respectivos autorizatários, consoante o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;
II - estar com os licenciamentos atualizados;
III - manter todas as características originais de fábrica, exceto para os veículos adaptados e equipados com GNV;
IV - ser submetidos à vistoria técnica admissional, promovida pela unidade gestora do SETAX, e aprovados.” (NR)

“Art. 42. . …….....…….....…….

Parágrafo único. As inspeções técnicas programadas serão realizadas, direta ou indiretamente, pela unidade gestora do SETAX, em periodicidade anual, conforme calendário definido pela própria unidade.” (NR)

“Art. 43. Para a realização da inspeção técnica programada, prevista no parágrafo único do art. 42, os autorizatários deverão observar as orientações da unidade gestora do SETAX quanto à forma de agendamento, local de realização e apresentação do veículo, conforme disciplinado em regulamentação específica.” (NR)

“**Art. 59**. A exploração e prestação do SETAX será remunerada por meio de tarifas públicas, cujos valores serão fixados pela Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB.

§ 1º As tarifas do SETAX serão reajustadas anualmente, preferencialmente no mês de janeiro, mediante ato normativo da Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB.
.....” (NR)

CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 13. Para os fins dos estudos de revisão e reajuste tarifário do presente exercício e dos vindouros, em sendo o caso, está pendente de solução pela

Administração Pública Municipal, Poder Concedente, decisão administrativa prévia e fundamentada sobre a modalidade, contratualização e responsabilidade pela prestação definitiva dos serviços de transporte público coletivo de passageiros na Área C – Orla/Centro e do modal BRT/BRS no Município, inclusive na hipótese de manutenção provisória e precária das atividades pelas concessionárias remanescentes, enquanto perdurar tal regime.

Art. 14. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações consignadas no Orçamento Municipal de 2025 e seguintes, ficando o Chefe do Poder Executivo autorizado a promover modificações necessárias no Plano Plurianual e na Lei Orçamentária do exercício de 2025 e seguintes, incluindo a abertura de créditos adicionais, remanejamentos, transposições e transferências, observada a legislação vigente.

Art. 15. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 24 de setembro de 2025.

Sidninho
Presidente da Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final

Aladilce Souza

Vice-Presidente

Duda Sanches **Júlio Santos**

Maurício Trindade **Omarzinho**

Rodrigo Amaral