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

COMISSÃO CONJUNTA DE COMISSÕES PERMANENTES
COMISSÃO DE TRANSPORTE TRÂNSITO E SERVIÇOS PÚBLICOS MUNICIPAIS
ATO Nº038/2025
PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 340/2025

Autoria: Poder 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.

I. RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 340/2025, de autoria do Executivo Municipal, propõe autorização legislativa para que o Poder Executivo conceda subsídios orçamentários ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e ao subsistema complementar no município de Salvador, com o objetivo declarado de assegurar a modicidade tarifária, universalização do serviço e equilíbrio econômico-financeiro das concessões.

O texto prevê repasses públicos ao sistema sempre que identificados déficits tarifários atribuíveis ao Poder Concedente, baseando-se em relatórios elaborados pela ARSAL e SEMOB, com respaldo jurídico da Procuradoria Geral do Município. Adicionalmente, o PL autoriza o Executivo a **realizar investimentos diretos no sistema, incluindo a aquisição pública de veículos e equipamentos.**

II. ANÁLISE TÉCNICA E POLÍTICA

1. Fragilidades institucionais e ausência de controle social

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

Embora o PL trate de subsídios significativos e contínuos ao transporte coletivo – com impactos diretos no orçamento público e no planejamento urbano – não há qualquer previsão de controle social efetivo, como:

- Reativação e obrigatoriedade de funcionamento do Conselho Municipal de Transportes, hoje inativo;
- Participação da sociedade civil na avaliação dos déficits e na formulação das decisões sobre subsídios;
- Realização de audiências públicas sobre os impactos tarifários e orçamentários;
- Transparência ativa dos dados utilizados para calcular repasses (como demanda, receita tarifária e custos operacionais);
- Vinculação de repasses à metas de desempenho, qualidade e eficiência do serviço.

Na prática, o PL abre margem para que decisões técnicas e financeiras de alta relevância sejam tomadas exclusivamente por instâncias administrativas, sem a devida fiscalização democrática.

2. Modelo de financiamento que reforça dependência sem reformas estruturais

O projeto tende a institucionalizar o repasse permanente de recursos públicos ao sistema de transporte, sem apresentar contrapartidas estruturais proporcionais. Em vez de propor uma reforma do modelo de transporte urbano, o texto aprofunda um ciclo já recorrente de aportes financeiros, como demonstram os dados históricos:

- R$ 5 milhões durante a pandemia de antecipação de créditos de passagens;
- Mais de R$ 86 milhões em 2020 e 2021 referente a suposto reequilíbrio contratual;
- aproximadamente R$ 120 milhões (intervenção em concessionária) e passivos trabalhistas);

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

- Mais de R$ 25 milhões por ano de isenção de ISS e IPTU;

- R$ 200 milhões em subsídios autorizados por Lei na legislatura passada;

- Anistia da Outorga, dever contratual da licitação de 2014. A Anistia foi concedida na semana passada por decreto do Poder Executivo, autorizado por Lei aprovada por esta Casa na legislatura passada.

A perenização dessa prática, sem mecanismos de controle social e de efetividade para a realização do interesse público, poderá comprometer o orçamento municipal sem resolver os problemas estruturais da mobilidade urbana, como a baixa atratividade do serviço, queda de passageiros, superlotação, evasão tarifária e degradação da frota.

3. Insegurança jurídica e fiscal

O projeto também apresenta riscos fiscais e jurídicos relevantes:

- O Art. 7º permite recomposição tarifária retroativa, a critério exclusivo do Poder Concedente, o que pode consolidar passivos tarifários relevantes sem debate público ou planejamento financeiro adequado.

- A ausência de mecanismos de auditoria externa independente para validar os dados de passageiros, receitas e custos (que servirão de base para repasses) enfraquece ainda mais a confiabilidade na concessão de subsídios;

- A proposta contraria a Lei de Responsabilidade Fiscal, especialmente no que se refere à previsibilidade, limitação de gastos e controle de renúncias fiscais, ao não apresentar estimativas detalhadas de impacto orçamentário e plano de compensação.

4. Investimentos em sistema operado pelo setor privado

O Capítulo II autoriza a aquisição pública de veículos e equipamentos para cessão ao setor privado. Isso implica que:

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

- O investimento público é integral, enquanto a operação e a exploração comercial permanecem sob responsabilidade privada;

- Não há garantias de que esses aportes resultarão em melhoria de qualidade, frequência, renovação de frota ou acessibilidade;

- O patrimônio público pode ser deteriorado ou mal utilizado, dado o baixo grau de responsabilização contratual previsto.

III. CONCLUSÃO E EMENDA – PELA TARIFA ZERO

Diante dos argumentos expostos, a aprovação do Projeto de Lei nº 340/2025 só se justifica se for condicionada à sua adequação ao interesse público mais amplo: a instituição da Tarifa Zero no transporte público coletivo de Salvador.

Trata-se de Emenda formulada com base em proposta do Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador (OBMob), em uma iniciativa conjunta de diversas entidades de todo o país. A mobilização gerou o protocolo de projetos de lei em Belo Horizonte, Campinas-SP, João Pessoa, Manaus, São Gonçalo-RJ, São Paulo e Rio de Janeiro.

A Tarifa Zero é uma política pública emergente e já adotada em dezenas de municípios brasileiros. Ela promove:

- Universalização do direito à mobilidade, especialmente para a população de baixa renda;

- Estímulo ao transporte coletivo, redução do uso de veículos individuais e mitigação do trânsito e da emissão de poluentes;

- Simplificação administrativa, ao eliminar a necessidade de controle tarifário e compensações mensais;

- Transparência, ao obrigar o financiamento direto e orçamentário do sistema, sob controle dos setores público e social.

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

- O modelo de financiamento do transporte público coletivo de Salvador sofre, há anos, por sua ineficiência. O círculo vicioso da tarifa não é novidade: quanto mais se aumenta a tarifa do ônibus, menos passageiros podem pagá-la, reforçando a necessidade de subsídios para fechar as contas;

- Adicionalmente, há um incentivo para a diminuição da qualidade do serviço prestado, em termos de frequência e estado de manutenção da frota, que acaba também por afastar ainda mais potenciais usuários do sistema. O modelo com remuneração tarifária incentiva um sistema de pouca qualidade, porque se torna necessário ter ônibus lotados e cortar linhas de horários e lugares pouco lucrativos para que os concessionários lucrem com o serviço.

- Além disso, preve um sistema em que a principal fonte de receita é a tarifa significa, necessariamente, onerar a população mais pobre do município, principal usuária do transporte coletivo.

IV. EMENDA ADITIVA – TARIFA ZERO

CAPÍTULO Y
DA TARIFA ZERO

Art. x. Fica estabelecida gratuidade, a Tarifa Zero, a todos usuários do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus-STCO, Sistema de Transporte Especial Complementar (STEC), Bus Rapid Transit (BRT) e transportes aquaviários do município de Salvador.

Parágrafo único. A política pública instituída no caput deste artigo tem como objetivo materializar o direito social ao transporte, disposto no art. 6º da Constituição Federal.

Art. x. A Tarifa Zero aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus-STCO, Sistema de Transporte Especial Complementar (STEC), Bus Rapid Transit (BRT) e transportes aquaviários do Município de Salvador será financiada por recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU), instituído pela Lei Municipal nº 9.414/2018, criado em conformidade com o

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

estabelecido na Lei Federal nº 12.587/2012 e a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, Lei Municipal nº 9.374/2018, e por outras receitas não-tarifárias oriundas da operação dos respectivos serviços.

Parágrafo único. O pagamento do serviço às empresas concessionárias e aos permissionários seguirá os termos estabelecidos em lei, nos contratos de concessão e permissão e em outras normas pertinentes.

Seção I
Da Taxa do Transporte Público (TTP)

Art. x. Na implementação da Tarifa Zero o Poder Executivo instituirá Taxa do Transporte Público (TTP), que tem como fato gerador a utilização potencial do serviço público de transporte coletivo por ônibus e os benefícios difusos da mitigação climática advindos deste.

Parágrafo Único. Os recursos arrecadados com a TTP serão vinculados ao FMMU.

Art. x. O responsável tributário pelo recolhimento deverá ser as pessoas jurídicas que exerçam atividades no município e empreguem 10 (dez) ou mais funcionários, independente do local de residência destes.

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

Art. x. O empregador pessoa jurídica com sede, filial ou qualquer estabelecimento no Município de Salvador é responsável tributário pelo recolhimento da TTP.

§ 1º. As empresas instaladas no Município deverão contribuir com a TTP independentemente do local de residência de seus funcionários.

§ 2º. As pessoas jurídicas de direito público que possuam servidores estatutários poderão aderir ao pagamento da TTP, conforme regulamento.

Art. x. A TTP terá como base de cálculo o custo do serviço de transporte público coletivo do Município de Salvador, considerando o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus-STCO, Sistema de Transporte Especial Complementar (STEC), Bus Rapid Transit (BRT) e transportes aquaviários do Município de Salvador.

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

Art. x. Para obter o valor da TTP, será considerado o custo total dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus-STCO, Sistema de Transporte Especial Complementar (STEC), Bus Rapid Transit (BRT) e transportes aquaviários do Município de Salvador, dividido pelo número de empregados ativos em Salvador obtido pela Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, divulgada pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

Parágrafo Único. O valor da TTP será reajustado pelo município em conformidade com os parâmetros do custo do serviço, os recursos disponíveis no FMMU e a regulamentação da presente lei.

Seção II
Da Tarifa Zero e da prestação do serviço de transporte público coletivo no Município de Salvador

Art. x. A Tarifa Zero no serviço de transporte público coletivo por ônibus, transportes aquaviários e ascensores será implementada para todos seus usuários no prazo de 1 (um) ano.

Art. x. Serão retiradas as catracas do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus-STCO, Sistema de Transporte Especial Complementar (STEC), Bus Rapid Transit (BRT) e transportes aquaviários do Município de Salvador.

Art. x. O poder público se responsabilizará pela fiscalização e contabilização automática da quilometragem e das viagens, produtivas e improdutivas, realizadas pelo referido sistema.

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

Art. x. Deverão ser realizadas atualizações no modelo de concessão e operação do serviço para adequação da prestação do serviço.

Art. x. O Poder Executivo se responsabilizará pela fiscalização da prestação e qualidade do serviço e deverá garantir:

I – a arrecadação e a administração dos valores da TTP;

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

II – a administração dos valores e pagamentos à(s) concessionária(s) do serviço;

III – a inclusão da Tarifa Zero no município de Salvador nas respectivas diretrizes orçamentárias, bem como a previsão das receitas e das despesas nas leis orçamentárias de planejamento do município (PPA, LDO e LOA);

IV – a disponibilização de frota com idade média de menos de 05 (cinco) anos de uso;

V- a observância da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Política Municipal de Mobilidade Urbana-PMMU e do Plano de Mitigação e Adaptação às Mudanças do Clima (PMAMC);

V – a implementação de sistema de transporte coletivo público inteligente, com a aplicação de soluções tecnológicas que contribuam para a melhoria da mobilidade urbana;

VI – a observância das normas ambientais relacionadas ao transporte público, em especial ao uso de combustíveis menos poluentes e à poluição sonora;

VII – a implementação de políticas e tecnologias para evitar assédios, especialmente contra mulheres e comunidade LGBTQIA+, nos equipamentos e estruturas do transporte público coletivo;

VIII – a implementação de políticas e tecnologias para garantir a acessibilidade, especialmente de pessoas com deficiência, pessoas idosas e crianças, nos equipamentos e estruturas do transporte público coletivo;

XI – a integração do transporte público coletivo com bicicletas, permitindo o embarque de equipamentos e fornecendo paraciclos nas estações;

X – a recomposição da frota e restabelecimento de linhas de ônibus nos bairros periféricos e com os menores índices de desenvolvimento humano do município de Salvador;

XI – a realização de campanhas e ações para o incentivo e priorização do uso do transporte coletivo em relação aos meios individuais motorizados.

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

Seção III

Das disposições finais

Art. x. Fica acrescentado ao artigo 2º da Lei nº 9414, de 13 de dezembro de 2018, o seguinte inciso:

"Art. 2º - [...]
IX - financiamento da Tarifa Zero aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus-STCO, Sistema de Transporte Especial Complementar (STEC), Bus Rapid Transit (BRT) e transporte aquaviário no Município de Salvador".

Art. x. Fica acrescentado ao artigo 3º da Lei nº 9414, de 13 de dezembro de 2018, o seguinte inciso:

"Art. 3º - [...]
VII - produto da Taxa do Transporte Público (TPP)".

V. DAS ALTERAÇÕES NO SETAX

As alterações propostas na Lei nº 9.283/2017, que regulamenta o SETAX em Salvador, atualizam critérios de ingresso, manutenção e funcionamento do sistema, buscando adequar as exigências legais à realidade enfrentada pelos taxistas.

Essas alterações são necessárias para modernizar e tornar mais viável a atividade, garantindo segurança e qualidade ao serviço, ao mesmo tempo em que oferecem melhores condições aos trabalhadores taxistas, que vêm enfrentando queda na demanda de passageiros e crescente concorrência. Assim, a aprovação do artigo 11 do projeto de lei, isoladamente, se justifica por equilibrar a regulamentação, proteger o interesse público e assegurar a sustentabilidade da categoria.

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br

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

VI. VOTO

- Pela aprovação do artigo 11, isoladamente, sem condicionantes;

- Pela aprovação dos demais artigos condicionada à aprovação da emenda aditiva que institui a TARIFA ZERO no transporte público coletivo de Salvador, nos termos apresentados, e à reativação imediata do Conselho Municipal de Transporte de Salvador.

Salvador, 22 de setembro de 2025.

PROFESSOR HAMILTON ASSIS

Rua Ruy Barbosa, s/nº, Edf. Bahia Center, Centro
4º Andar-Gabinete 24
Salvador – Bahia CEP: 40.020-010
professorhamiltonassis@cms.ba.gov.br