

# **ANÁLISE DA VIABILIDADE JURÍDICA DE SUBSÍDIOS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO NO BRASIL**

**Fernanda Camila Martinez Delgado**  
**Barbara Stolte Bezerra**

Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Engenharia, Bauru

## **RESUMO**

O presente trabalho descreve as principais formas de subsídios encontrados em diversos países e analisa a viabilidade jurídica de sua implantação no Brasil. A escolha pelo tema de pesquisa está atrelada à relevância do subsídio no transporte coletivo, uma vez que as pessoas que se utilizam desse transporte são as menos favorecidas. Na primeira parte do artigo foi realizada uma análise conceitual sobre subsídio e a forma de cálculo da tarifa do transporte público brasileiro. A partir dessas definições chegou-se a conclusão que incrementos extra tarifários no Brasil são bem diminutos, por essa razão foram pesquisadas outras formas de subsídios em outros países, bem como a viabilidade jurídica de serem utilizados no Brasil. Os resultados apresentados podem trazer algumas contribuições à academia e às autoridades públicas brasileiras para melhorar o debate sobre as formas de acesso da população aos meios de transporte público, também podem ajudar a elevar a demanda no transporte público, reduzir o fluxo de veículos motorizados individuais nas grandes cidades, minimizar congestionamentos, e auxiliar na redução da poluição ambiental.

## **1. INTRODUÇÃO**

O Brasil é um país que enfrenta desafios na mobilidade urbana, principalmente em relação a investimentos em infraestrutura e melhoria do transporte público urbano. Algumas mudanças e evoluções ocorreram na última década, mas há muito ainda para ser feito a fim de garantir o bem-estar da sociedade, viabilizando à população um transporte público de qualidade e a preços módicos. As principais mudanças ocorreram com a promulgação da lei de Mobilidade Urbana número 12.587/2012 e a inclusão do transporte como um direito social, no artigo 6º da Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 90 de 15 de set. 2015.

No entanto, a elevação do transporte a um direito social, exigirá do governo mais cuidados com o tema, pois sua atuação está atrelada ao caráter programático da norma e, na prática, inúmeras modificações legais serão necessárias para que o direito ao transporte se torne efetivo como ocorre com o direito à saúde e à educação. (Araújo e Nunes Junior, 2018).

Nesse sentido, as modificações legais devem trazer mecanismos de financiamento, na forma de subsídio ao setor de transporte para que o custeio de suas operações não fique atrelado somente à tarifa paga pelos usuários.

Nesse cenário, autores como Carvalho et al. (2013) observaram que são poucos os recursos extratarifários que financiam o transporte público coletivo no Brasil, se comparado a outros países.

Diante dessa observação, foi realizada uma revisão sistematizada, com o objetivo de abordar as formas de subsídios no transporte coletivo de alguns países em comparação ao sistema que hoje é utilizado no Brasil, a fim de trazer novas ideias ao setor na esfera nacional, e fomentar uma discussão sobre a viabilidade jurídica de implementação de novos modelos.

## **2. REVISÃO CONCEITUAL**

### **2.1 Conceito de Subsídio**

Em um primeiro momento, se faz necessária a exposição do conceito de subsídio, a fim de que o assunto seja delimitado.

Nesse sentido a lei de mobilidade urbana Lei 12.587 de 3 jan. 2012 definiu o subsídio como sendo a diferença entre a tarifa cobrada do usuário e a tarifa de remuneração do serviço de concessão como um todo, incluindo a depreciação e a remuneração de capital.

Essa diferença entre a tarifa cobrada do usuário e a tarifa de remuneração do serviço de concessão, nomeada de subsídio, precisa ser compensada com recursos públicos, a fim de que os custos que remuneram as operações, não recaiam somente sobre a tarifa dos usuários, que são geralmente pessoas menos favorecidas, conforme apontado por (Montañez, 2014); (Osula, 1998); (Ljungberg, 2016); (Tsharaktschiew E Hirte, 2012) e (Taylor e Morris, 2015) nos EUA.

Assim, para beneficiar os usuários com tarifas mais baratas, serão necessárias leis que estabeleçam as diretrizes e formas de financiamento do setor de transporte, determinando quais serão as fontes de custeio para esse fim.

## **2.2. Formas de financiamento do setor de transporte rodoviário no Brasil**

No Brasil, a organização sistemática do setor de transportes ocorreu logo após a Segunda Guerra Mundial, com a instituição do Decreto-Lei nº 8.463, de 27 dez. 1945. Esse Decreto criou o FRN (Fundo Rodoviário Nacional), onde eram alocados todos os investimentos advindos de impostos que seriam aplicados no setor de transportes. Contudo, em 1988 foi realizado um desmonte na estrutura, pois a Constituição de 1988 proibiu a vinculação de receitas dos impostos para o FRN. Logo, como os impostos não poderiam mais ser depositados diretamente no Fundo, houve o seu esvaziamento. (Lee, 2005).

Desde então, formas alternativas de financiamento da infraestrutura rodoviária têm sido buscadas. Todavia, só em 2001, com a Emenda Constitucional 33 de 11 dez. 2001, e a Lei 10.336, de 19 dez. 2001, surgiu a Contribuição para intervenção no domínio econômico – CIDE incidente sobre a importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico combustível como forma de subsídio.

Hoje, passados 17 anos, a situação não é das melhores, poucas formas de financiamento ao setor de transportes foram incrementadas e a CIDE sobre os combustíveis continua a ser a contribuição responsável pelo financiamento da infraestrutura dos transportes no Brasil. Isso porque, só as taxas e contribuições tem caráter vinculado a alguma despesa específica, os impostos, na atual ótica constitucional, não podem financiar de forma direta um determinado setor ou serviço público específico. (Rocha, 2017).

Dentro dessa perspectiva diminuta de formas de financiamento, é necessário analisar como funciona o cálculo da tarifa e de que maneira o setor de transporte pode receber recursos financeiros, através de subsídios, a fim de encontrar novas alternativas para o custeio das operações, que sejam viáveis juridicamente ao sistema legislativo nacional.

## **2.3 Cálculo da tarifa e formas de subsídios**

Tocando em um assunto delicado, as tarifas no Brasil, pagas pelos usuários do transporte coletivo, financiam a maior parte dos seus custos, portanto é necessário descrever como funciona o seu cálculo e sua composição a fim de analisar de que modo políticas públicas e normas jurídicas podem auxiliar a minimizar os preços que são pagos pelos usuários.

Entendendo melhor, tem-se que o modelo utilizado no Brasil para o cálculo de tarifa foi instituído pela antiga e extinta EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos), o cálculo é baseado na fórmula de custo médio, dividindo o custo quilométrico do sistema pelo índice de passageiros por quilômetro, essa conta define que os custos de produção do transporte são pagos e repartidos pelos usuários pagantes, segundo antiga planilha GEIPOT. (Carvalho, et al., 2013).

O uso da planilha GEIPOT só foi repensado pelo governo em 2017, quando a ANTT Associação Nacional de Transportes públicos apresentou em São Paulo, em 21 de ag. de 2017 uma proposta de nova metodologia para apuração dos custos dos serviços de ônibus, chamada de planilha da ANTT.

A ANTT trouxe inovações ao cálculo, especificando o valor da remuneração do concessionário e a remuneração do risco na fase de implantação do serviço, tais como: mudança nas normas ambientais, queda da demanda por fatores externos, aumento das gratuidades já existentes, ausência de reajustes, inadimplemento de subsídio público ou da câmara de compensação e riscos operacionais e trabalhistas. Para se chegar a esse cálculo foram analisados 21 contratos de concessão de cidades de vários portes. (Asquini, 2017).

Essa ação veio para desmistificar a tarifa, deixando claro todos os custos do transporte coletivo a fim de que a população possa cobrar atitudes do governo e o próprio governo possa ter maiores condições de eleger políticas públicas efetivas, principalmente na esfera do subsídio, agora claramente considerado no cálculo do projeto da nova planilha da ANTT.

Também foram previstos na nova planilha o aumento das gratuidades já existentes, a exemplo do que é praticado no Estado e São Paulo, tais como: o auxílio aos desempregados; a gratuidade para estudantes; o desconto de 50 % para estudantes e professores nas passagens de transporte rodoviário, a Gratuidade para os idosos, e a isenção para pessoas portadoras de necessidades especiais. E em alguns lugares a isenção se estende para algumas patologias, enquanto o paciente estiver em tratamento. (“Gratuidades no transporte público - Biblioteca Virtual”, 2018).

Assim, com a identificação clara dos custos que compõe a tarifa, ficará mais fácil para averiguar se o sistema jurídico brasileiro comporta alguns modelos de subsídios já experimentados por outros países, a fim de trazer modernidade e assertividade ao setor de transporte público brasileiro.

### **3. DIVERSAS FORMAS DE SUBSÍDIOS ENCONTRADAS NA LITERATURA**

Observar o que ocorre pelo mundo acerca de diversos assuntos é uma necessidade e uma realidade em diversos setores, os diálogos públicos e a troca de ideias são cada vez mais importantes e salutares para a descoberta de novos meios de atuação, por essa razão, serão explicitadas algumas formas de subsídios utilizadas em diversos países do mundo a fim de averiguar a viabilidade jurídica de serem enquadradas em nosso sistema de transporte público brasileiro.

Desta forma, na Espanha, há o compartilhamento de interesses da administração do Estado, das comunidades autônomas, e das câmaras municipais da área metropolitana das cidades para o financiamento em conjunto do sistema de transporte. Cada uma das três administrações colabora com um percentual de recursos por um período determinado. O subsídio é repassado

para cidades com mais de 50.000 habitantes, no entanto, os percentuais repassados para as cidades com mais de 50.000 habitantes e para as cidades com 500.000 habitantes são os mesmos, o que gera discrepâncias no financiamento do setor. (Montañez,2014).

A situação citada na Espanha se parece, em parte, com a sistemática já utilizada no Brasil, pois o sistema de repartições tributárias adotado pela Constituição Federal, distribui os percentuais dos impostos de forma igualitária entre a União, estados e municípios, independentemente do número de habitantes.

As únicas exceções que consideram o número de habitantes para o envio de verbas de impostos no Brasil, são o repasse de 49% do total arrecadado pela União com Imposto de renda (IR) e com Imposto sobre produtos industrializados (IPI) que são direcionados aos fundos de participação dos estados e municípios. (Artigo 159, I, a, b, d, e da Constituição Federal). Nesse aspecto, o Brasil foi mais assertivo que a Espanha.

Também, há falta tanto na Espanha quanto no Brasil, de uma lei específica de financiamento do transporte público, diferente do que ocorre em países como: França, Alemanha, Itália e Holanda. (Montañez,2014).

Contudo, há um Projeto de Lei nº 310/2009, tramitando no Congresso Nacional que visa instituir o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, que será um grande avanço, se aprovado.

Além da utilização de legislação específica, muitas formas de subsídios são encontradas nos diversos países. Nos EUA, por exemplo, as taxas de uso, incluindo impostos sobre a gasolina, taxas de licenciamento e encargos relacionados, servem de subsídios para tornar a tarifa mais baixa. Na Alemanha, os usuários podem abater os custos com transporte coletivo em seu imposto de renda. Também utilizam tarifas sobre o congestionamento, estacionamento e impostos sobre o combustível como formas de subsidiar o transporte público. (Tscharaktschiew e Hirte, 2011).

No Brasil, o sistema tributário previu os tributos como forma de angariar receitas como em qualquer outro governo. Todavia, há tributos que são vinculados a alguma contraprestação do Estado, como as taxas, contribuições de melhoria e contribuições de forma geral e os não vinculados a contraprestação específica por parte do Estado, chamados de impostos. (Rocha, 2017).

Nesse raciocínio, o Brasil pode estabelecer, dentre os tributos vinculados, uma forma de subsídio ao transporte coletivo. Um exemplo de vinculação direta com o sistema de transporte público já existente é a Contribuição de intervenção no Domínio Econômico. (CF, artigo 174, § 4º, II, c).

Inclusive Ferreira (2017) noticiou na página online da Câmara Notícias que uma comissão especial aprovou em 15 de março de 2017 proposta de emenda à Constituição que propõe aos municípios e ao Distrito Federal instituir contribuição para custear o transporte público coletivo urbano. A contribuição deverá ser criada pelo município, através de lei complementar e incidirá sobre a venda a varejo de gasolina, etanol combustível e gás natural veicular.

Nessa concepção, se o transporte privado se tornar mais caro, mais pessoas podem ser estimuladas a utilizar o transporte público, sendo esta apenas mais uma forma de incentivo e não a única.

Na Suécia, pesquisas empíricas já identificaram que o tráfego de veículos nas áreas urbanas, não cobrem as externalidades que eles causam, dentre eles estão: os gastos com infraestrutura, acidentes nas vias e gastos com técnicas para amenizar os impactos ambientais da poluição gerados pela emissão de gases pelos veículos particulares. A solução sugerida por Ljungberg (2016), no caso da Suécia, seria a criação de meios para internalizar os custos das externalidades do setor de transporte, através de implantação de taxas de congestionamento e taxas de restrição de estacionamento. Essas formas de taxas poderiam ser utilizadas não apenas para a área de infraestrutura, mas também para a área de custeio das tarifas.

No Brasil, os custos com externalidade podem ser cobertos apenas pelas taxas e contribuições em geral, que são tributos vinculados à despesa que o origina, conforme já mencionado.

Nos EUA, na visão de Mallikarjun et al. (2013), o foco recai na redução de gastos nas operações de transporte públicos, otimizando ao máximo todos os recursos operacionais.

No Brasil seria excelente a aplicação da técnica de otimização de gastos para aumentar o potencial do uso das receitas destinadas ao setor, mas as discussões nessa linha ainda são incipientes entre as empresas de transportes. O ideal seria que estivesse previsto no próprio contrato de concessão uma forma de otimização dos gastos com a operação.

Seguindo com as comparações, na Nigéria, país em desenvolvimento, nas mesmas condições que o Brasil, o subsídio é dado diretamente aos trabalhadores como parte dos salários. Para isso, utiliza-se uma razão média entre as despesas de transporte e rendimentos do trabalhador, a parte que faltar deve ser subsidiada pelo Governo para beneficiar o trabalhador. Parece justo e identifica pessoas de baixa renda em idade ativa, mas não se estende a outro tipo de usuário. (Osula, 1998).

No Brasil existe a figura do vale transporte, que é oferecido aos funcionários, porém, o subsídio determinado pela diferença encontrada entre a razão média de despesas de transporte e rendimentos do trabalhador é pago pelas empresas e não pelo governo como ocorre na Nigéria. (Lei 7.418 de 16 dez. 1985).

Na Argentina, os usuários de baixa renda utilizam um cartão chamado “SUBE” que garante tarifas mais baixas. (Felício, 2012). No Brasil, há vários projetos de lei tramitando no Congresso Nacional para incentivar o financiamento de tarifas mais acessíveis aos menos favorecidos. O Projeto mais emblemático é o de nº 310/2008 que, se aprovado, implementará o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros, visando desonerar os custos do transporte, através da isenção tributária nos três níveis da Federação

Assim, como se pode observar, existem formas diversas de subsídios em vários países tanto em países desenvolvidos como em desenvolvimento, que podem ser de utilização viável no Brasil. A Tabela 1 apresenta um resumo dos subsídios encontrados e a sua viabilidade jurídica no Brasil.

**TABELA 1:** Resumo da relação de subsídio em diversos países e a viabilidade de aplicação no Brasil

País	Subsídio utilizado	Viável juridicamente no Brasil
França Alemanha Itália Holanda	Presença de legislação específica para financiamento do transporte público urbano. (Montañez,2014).	Viável juridicamente com a previsão de aprovação do Projeto de Lei 310 de 2009.
EUA	O foco na otimização de gastos com as operações de transporte é utilizado como auxílio para otimizar a distribuição do subsídio.	Viável juridicamente, através de inclusão de cláusula prevendo a correta manutenção e atualidade dos ônibus, no contrato de concessão de serviço público. (Lei 8987 de 13 de fev. 1995 e Lei 8.666 de 21 jun. 1993).
EUA Alemanha Suécia	Imposto sobre a gasolina revertidos diretamente ao setor de transporte público, cerca de 50%. (Tsharaktschiew e Hirte, 2011); (Ljungberg, 2016);	Inviável juridicamente, porque o sistema jurídico brasileiro não permite a vinculação de imposto a qualquer tipo de financiamento direto. (artigo 16 do Código Tributário Nacional). O único repasse direito que é feito ao setor de transporte que incide sobre os combustíveis é o direcionamento de 25% da CIDE combustíveis da União para os Estados. E dos 29% recebidos pelos Estados, 25% é repassado aos municípios. (artigo 159, III combinado com o artigo 177, §4º, II, c).
EUA Alemanha Suécia	Utilização de taxa de uso, taxas de licenciamento e encargos revertidos diretamente ao setor de transporte público	Viável juridicamente, pois as taxas e contribuições de forma genérica são espécies de tributos vinculados. (Rocha, 2017).
Alemanha	Dedução dos gastos com transporte no passivo do Imposto de Renda do usuário de transporte público.	Viável juridicamente, através de elaboração de Lei Complementar e Normativa da Receita Federal aceitando a dedução específica.
Nigéria	Subsídio direto no salário dos trabalhadores	Viável juridicamente, através de aprovação de lei específica. (artigo 59, III da CF).
Argentina	Subsídio direto através de utilização do cartão SUBE por pessoas de baixa renda	Viável juridicamente com a previsão de aprovação do Projeto de Lei 310 de 2009.

Diante da Tabela 1 ilustrativa, pretende-se fomentar uma discussão sobre a viabilidade jurídica de implantação de subsídios extratarifários no Brasil, demonstrando seus pontos negativos e positivos.

#### 4. DISCUSSÕES DA VIABILIDADE LEGAL

A viabilidade de implantação dos exemplos de subsídios encontrados em outros países deve ser usada com parcimônia, devido as particularidades do nosso sistema jurídico.

Em casos onde há a viabilidade jurídica de implantação do subsídio dependente de lei ordinária ou complementar, conforme demonstrado na Tabela 1, há a necessidade de a lei ser proposta por qualquer membro do Congresso, do Supremo Tribunal Federal, dos Tribunais Superiores, pelo Procurador-Geral da República, pelo Presidente da República ou pelos cidadãos. Após a propositura, o projeto passa em votação nas duas casas, Câmara dos Deputados e Senado. Para a aprovação a lei ordinária se exige maioria simples e a lei complementar maioria absoluta.

(artigos 61-69 da Constituição Federal). Então, para a implantação de legislação de financiamento específica ao setor de transportes como ocorre na França, Alemanha, Itália e Holanda, o caminho seria por lei ordinária, e já temos um projeto de lei nesse sentido tramitando, (Projeto de lei 310 de 2009). Esse projeto também viabilizaria o uso do cartão ou bilhete único como ocorre na Argentina.

Também dependeriam de lei ordinária o estabelecimento de taxas de uso e licenciamento, em similaridade ao que ocorre nos EUA, Alemanha e Suécia e o subsídio direcionado aos salários dos trabalhadores, como é feito na Nigéria

Já os casos de deduções no imposto de renda, conforme ocorre na Alemanha seria um pouco mais complicado, pois exigiria aprovação de Lei complementar com quórum de maioria absoluta dos membros do Congresso e, normativa expedida pela Receita Federal do Brasil.

Diante dessas comparações, retira-se que as possibilidades de incrementos de subsídios extratarifários são possíveis e podem se tornar concretas no Brasil, mas dependem de trâmites legislativos burocráticos que podem levar algum tempo para serem concluídos.

## **5. CONCLUSÃO**

Como resultado do trabalho, conclui-se que o sistema jurídico brasileiro possui peculiaridades que tornam a viabilidade de direitos um pouco morosa, por conta da complexidade do processo legislativo de aprovação das leis. Também, conclui-se, que a proibição do repasse direto de receitas advindas de impostos a um setor específico, determinado pela Constituição Federal de 1988, causou grande perda ao setor de transporte.

No entanto, apesar das dificuldades, o cenário atual vem se desenhando com melhorias consideráveis, a começar pela promulgação da Lei de Mobilidade Urbana, e a inclusão do direito ao transporte como direito social no artigo 6º da Constituição Federal. Essas mudanças servirão de estímulo para que o poder público elabore leis que tornem efetiva a prática de modicidade das tarifas tão almejada pela população, a exemplo do projeto de lei 310 de 2009 e a sugestão de um projeto de emenda à constituição que permita que os municípios institua uma CIDE combustíveis na esfera municipal.

Ressalta-se que o presente trabalho considerou apenas os aspectos jurídicos em relação ao transporte público, no entanto, não foi só o alto preço da tarifa que desestimulou o uso do transporte coletivo pela população. Outros aspectos como a violência urbana e as facilidades para a compra do veículo particular instituídas em 2003 pela isenção do IPI (Imposto sobre Produto Industrializado), influenciaram na diminuição do seu uso. Também, outras inovações podem ser igualmente importantes para o implemento da eficácia do conceito de mobilidade urbana, porém, nesse trabalho a intenção foi dar enfoque apenas na questão jurídica.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- Asquini, A. *Uma nova metodologia para apurar custos do transporte por ônibus e definir tarifas*. Disponível em: <http://antp.org.br/noticias/destaques/uma-nova-metodologia-para-apurar-custos-do-transporte-por-onibus-e-definir-tarifas.html>. Acesso em 25.jun.2018.
- Araújo, L. A. De V. S. N., Junior. *Curso de Direito Constitucional*. 22.ed.rev. Editora Verbatim. São Paulo. 2018.
- Brasil. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm). Acesso em: 27 de maio de 2018.

- Brasil. Decreto-lei nº 8.463 de 27 de dezembro de 1945. *Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cria o Fundo Rodoviário Nacional e dá outras providências*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/Del8463.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del8463.htm). Acesso em: 04 de julho de 2018.
- BRASIL. Lei ordinária 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 10 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*. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 04 de julho de 2018.
- Brasil. Emenda Constitucional nº 90 de 15 de setembro de 2015. *Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc90.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc90.htm). Acesso em 04 de junho de 2018.
- Brasil. Emenda Constitucional nº 33 de 11 de dezembro de 2001. *Altera os arts. 149, 155 e 177 da Constituição Federal*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc33.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc33.htm). Acesso em 04 de junho de 2018.
- Brasil. Lei ordinária nº 10.336 de 19 de dezembro de 2001. *Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10336.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10336.htm). Acesso em: 04 de junho de 2018.
- Brasil. Projeto de Lei da Câmara nº 310 de 2009. *Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes*. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/94361>. Acesso em: 4 de junho de 2018.
- Brasil. *Código Tributário Nacional*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L5172.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5172.htm). Acesso em: 4 de junho de 2018.
- Brasil. Lei ordinária nº 7418 de 16 de dezembro de 1985. *Institui o Vale-Transporte e dá outras providências*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L7418.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7418.htm). Acesso em: 2 de jul 2018.
- Carvalho, C. H. R, de; Gomide, A.; Pereira, R. H. Moraes; Mation, L. F.; Balbim, R.; Neto, V. C. L.; Galindo, H. P.; KRAUSE, C.; Guedes, P., Eribelton. *Tarifação e financiamento do transporte público urbano*. Nota técnica. Instituto de pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, jul. 2013.
- Felício, C. *Governo da Argentina limita subsídios ao transporte coletivo*. Disponível em: <https://www.valor.com.br/internacional/2757870/governo-da-argentina-limita-subsidios-ao-transporte-coletivo>. Acesso em 09 de set. de 2018.
- Ferreira, A. *Comissão aprova permissão para município criar tributo para financiar transporte coletivo*. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/524350-COMISSAO-APROVA-PERMISSAO-PARA-MUNICIPIO-CRIAR-TRIBUTO-PARA-FINANCIAR-TRANS-ORTE-COLETIVO.html>. Acesso em 03 de junho de 2018.
- Biblioteca Virtual. Governo do Estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/temas/transportes/gratuidades-no-transporte-publico.php>. Acesso em: 02 de jul.2018.
- Lee, S. H.. *Introdução ao projeto geométrico de rodovias*. 2ª edição. Editora da UFSC Florianópolis, 2005, p. 24-32
- Ljungberg, A. *Marginal cost-pricing in the Swedish transport sector e An eficiente and sustainable way of funding local and regional public transport in the future?* Research in Transportation Economics. Volume: 59, páginas: 159-166, Publicado: NOV 2016.
- Mallikar, S. ; Lewis, H. F., Juna; THOMAS, R.Sextonb. *Operational performance of U.S. public rail transit and implications for public policy*. Socio-Economic Planning Sciences. p. 74-88, 2014.
- Montañez, M. R. *La financiación del transporte urbano: un reto para las ciudades Espanolas del siglo XXI*. Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa. Madrid, v. 20, n. 1, p. 1-4, abr. 2014.
- Osula, D. O. A. *A procedure for estimating transit subsidization requirements for developing countries*. Transportation Research Part A-Policy and Practice. Volume: 32 Edição: 8, nov. 1998, Páginas: 599-606.
- Rocha, R. *Direito Tributário*. Coleção Sinopses para Concursos. Editora Jus Podivm. 2017.
- Taylor, B. D.; MORRIS, E. A. *Public transportation objectives and rider demographics: are transit's priorities poor public policy?* Transportation. Volume: 42. Edição: 2. Páginas: 347-367. Publicado: mar 2015.
- Tscharaktschiew, S.; Hirte, G. *Transportation Research Part a-policy and practice*. Volume: 46, Edição: 2, Páginas: 285-309, Publicado: FEB 2012.