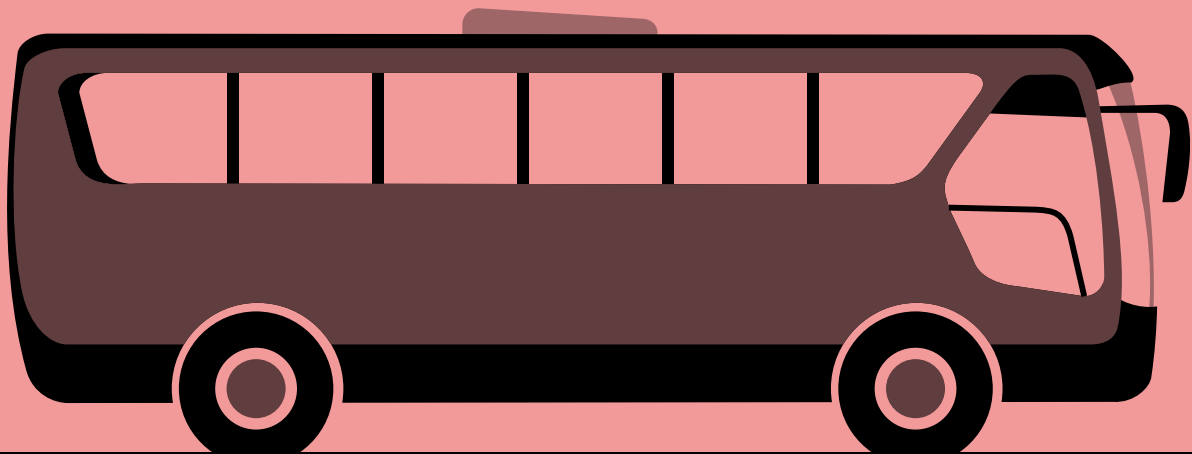


# VALE- TRANSPORTE RESUMO EXECUTIVO

## VISÃO GERAL E CAMINHOS PARA O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL



## **VALE-TRANSPORTE. RESUMO EXECUTIVO: VISÃO GERAL E CAMINHOS PARA O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL**

Elaborado por: **Letícia Birchal Domingues**

Este documento é fruto de debates do GT de vale-transporte, composto por:

**Annie Oviedo** • Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC)  
**Clarisse Cunha Linke** • Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil)  
**Daniel Caribé** • Observatório da Mobilidade Salvador (Obmob Salvador)  
**Daniel Santini** • Fundação Rosa Luxemburgo - Brasil e Paraguai  
**Letícia Birchal Domingues** • Tarifa Zero BH  
**Paíque Duques Santarém** • Movimento Passe Livre - DFE  
**Rafael Calábria** • Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC)  
**Roberto Andrés** • Nossas

**Design Gráfico:** Dedê Paiva | [www.dedepaiva.com.br](http://www.dedepaiva.com.br)

**ISBN n° 978-65-89834-05-2**

**Apoio:**



Esta publicação foi realizada com o apoio da Fundação Rosa Luxemburgo e fundos do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento da Alemanha (BMZ). O conteúdo da publicação é responsabilidade exclusiva de Letícia Birchal Domingues e não representa necessariamente a posição da FRL.



Licença sobre os direitos autorais flexibilizados segundo padrão da Creative Commons "Somente alguns direitos reservados. Esta obra possui a licença Creative Commons de "Atribuição + Uso não comercial + Não a obras derivadas" (BY-NC-ND)"

Belo Horizonte, junho de 2023.



# SUMÁRIO

<b>O QUE É ESTE DOCUMENTO? .....</b>	<b>4</b>
<b>CONTEXTO: COMO É A POLÍTICA DE VALE-TRANSPORTE HOJE? .....</b>	<b>5</b>
<b>POR QUE REFORMAR A POLÍTICA DE VALE-TRANSPORTE? ...</b>	<b>6</b>
<b>OBJETIVOS DA NOSSA PROPOSTA .....</b>	<b>7</b>
<b>PONTOS DE ATENÇÃO: PERFIL DO TRABALHO NO BRASIL ...</b>	<b>8</b>
<b>O QUE JÁ ESTÁ NA MESA: PROJETOS DE LEI EM TRAMITAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS .....</b>	<b>9</b>
<b>CAMINHOS PROPOSTOS.....</b>	<b>10</b>
<b>1. TAXA MUNICIPAL DE DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO .....</b>	<b>10</b>
<b>2. CONTRIBUIÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO .....</b>	<b>11</b>
<b>3. IMPOSTO SOBRE A RENDA DA PESSOA JURÍDICA ...</b>	<b>12</b>
<b>CÁLCULO PARA CONTRIBUIÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.....</b>	<b>13</b>
<b>CONCLUSÃO E PONTOS EM ABERTO .....</b>	<b>14</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>16</b>



## O QUE É ESTE DOCUMENTO?

Trata-se de um resumo executivo de debates realizados por integrantes do GT Vale-transporte, após a realização do **2º encontro: transporte como direito e caminhos para a tarifa zero**, em Belo Horizonte em julho de 2022, a respeito da possibilidade de reformas na política de vale-transporte no Brasil. Foram realizadas uma série de reuniões com integrantes de movimentos sociais, organizações da sociedade civil, agentes públicos e agentes políticos que se têm proposto alterações na política de vale-transporte e medidas para o subsídio público na tarifa do transporte público e o financiamento da tarifa zero a nível nacional.

Além dos integrantes do GT, nominados na ficha catalográfica deste estudo, foram realizados encontros com técnicos para diálogo e considerações sobre os caminhos que o GT explorou neste período. Por isso, agradecemos as considerações e disponibilidade para trocas de:

- **Francisco Mata Machado Tavares**  
(Grupo de Estudos e Pesquisas Sócio-Fiscais - UFG)
  
- **Carolina Baima** (Ministério do Desenvolvimento Regional)
  
- **Sérgio Avelleda** (Urucuia: Inteligência em Mobilidade Urbana;  
ex-secretário de transporte de São Paulo)
  
- **Rodrigo Tortoriello** (Semove – Federação das Empresas de  
Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro; ex-secretário  
extraordinário de mobilidade urbana de Porto Alegre)

O presente documento buscará trazer os pontos centrais deste debate e os resultados do estudo “Vale-transporte: Visão geral e passos possíveis para seu financiamento público”.



## CONTEXTO: COMO É A POLÍTICA DE VALE- TRANSPORTE HOJE?

O vale-transporte é regulado por legislação específica, sendo uma norma trabalhista que não está inserida diretamente no texto da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Atualmente, sua regulação está prevista na **Lei nº 7.418**, de 16 de dezembro de 1985, que foi regulamentada mais recentemente pelo capítulo XIII do **Decreto nº 10.854**, de 10 de novembro de 2021.

Trata-se de verba indenizatória decorrente do cumprimento do contrato de trabalho, o que significa que sua natureza é **não-salarial**.

O empregador responsável pelo pagamento pode ser **pessoa física ou jurídica** e deverá fazê-lo em antecipação aos dias trabalhados.

O trabalhador contribui com **6% do seu salário básico** e o empregador contribui com o valor que exceder a esse montante.

O meio de transporte garantido corresponde ao sistema de **transporte coletivo público** que pode ser gerido tanto diretamente pelo poder público, quanto mediante concessão ou permissão.

O vale-transporte deve ser adquirido pelo empregador diretamente com o operador do serviço. Seu valor é calculado a partir da **tarifa vigente**.

Todos os empregados, com **carteira assinada**, têm direito ao vale-transporte. E a legislação de **servidores públicos estaduais e municipais** pode optar pela adoção do vale-transporte também – é o que acontece em Belo Horizonte, por exemplo (**Lei municipal nº 4.479/1986**).



## POR QUE REFORMAR A POLÍTICA DE VALE-TRANSPORTE?

É necessário um debate a respeito da **crise do financiamento do transporte público** a nível federal e uma **política centralizada** de financiamento que passe por padrões de oferta com qualidade, bem como combate a desigualdades regionais no território nacional. Um sistema de transporte público dependente da tarifa e do número de passageiros transportados tem gerado, ao longo dos anos, uma crise sistêmica com a queda de demanda e aumentos de tarifa para tentar compensá-la.

Assim, uma nova política de vale-transporte pode atuar como um novo marco de resposta à referida crise e de avanços na efetivação do **transporte como direito social** (art. 6º, CF/1988). Mudanças na legislação do vale-transporte podem levar a arrecadação de recursos em escala nacional para manter o direito dos trabalhadores celetistas e reduzir o valor da tarifa pública para demais usuários – podendo até financiar a tarifa zero para toda a população.

Apontamos também alguns **problemas na política de vale-transporte hoje**:

- Os trabalhadores contribuem com 6% do seu salário básico: porém, o transporte até o trabalho não deveria ser ônus do empregado, quando utiliza o transporte público.
- Os gastos com vale-transporte se dão com compra direta de créditos nas mãos das empresas de ônibus: falta transparência na arrecadação, bem como na própria operação do sistema por tais concessionárias.
- O preço do vale-transporte depende do valor da tarifa pública (aquela que é cobrada de todos os passageiros). Esse modelo cria uma dependência no número de usuários pagantes, incentivando a lotação.
- Além disso, a referência na tarifa pública gera uma perda de receita potencial para municípios que adotam a tarifa zero: a arrecadação por vale-transporte se torna nula. Mas se houvesse um repasse desses valores para os municípios, o valor arrecadado poderia ser usado para o próprio sistema de transporte público.



## OBJETIVOS DA NOSSA PROPOSTA

- Retirar a contribuição de 6% dos trabalhadores com o vale-transporte.
- Reduzir (ou zerar) a tarifa para demais usuários.
- Isso leva em consideração os cenários de informalidade, desemprego e vulnerabilidades sociais no acesso à cidade.
- Mudar a natureza da contribuição: de trabalhista para tributária.
- Desvincular o benefício do valor da tarifa pública.
- Ampliar a possibilidade de uso do "vale" para outros trajetos que não seja casa-trabalho, podendo criar um passe livre para os trabalhadores contribuintes.
- Apontar a necessidade de rever o modelo de concessão e descentralização do financiamento do transporte público hoje.
- Ter um sistema com controle público e social da arrecadação e transferência para as empresas concessionárias, de forma que os valores não devem ser repassados diretamente para as operadoras do transporte público.



## PONTOS DE ATENÇÃO: PERFIL DO TRABALHO NO BRASIL

Considerando o perfil do trabalho brasileiro, é importante termos atenção para, ao menos, dois casos.

1. Há um processo de **desregulamentação trabalhista e a crise econômica ampliou o desemprego** nos últimos anos. No caso da desregulamentação, vê-se uma precarização do trabalho dentre os celetistas com a Reforma Trabalhista de 2017 e um aumento expressivo de registros de Microempreendedores Individuais (MEI). Ainda que a proporção de trabalhadores formais e informais não tenha sofrido grandes modificações na última década, girando em torno de 60% para os primeiros e 40% para os últimos (IBGE, 2021).

O perfil de acesso ao estoque de empregos formais **perpetua desigualdades de gênero e raça e tem maiores empecilhos também para a população jovem**. Contudo, é essa a população que mais utiliza o transporte público para seus deslocamentos nas cidades brasileiras. Assim, a busca de inclusão da população feminina, negra, periférica e jovem ao direito ao transporte e ao direito à cidade precisa de passar por políticas além do emprego formal. Ou, então, a ampliação da lógica do vale-transporte para abarcar outras formas de trabalho que não sejam as formalizadas pela CLT.

2. Atualmente, existe a possibilidade de uso de vale-transporte para **servidores públicos municipais e estaduais**, a partir da realidade de cada contratação. Ao se instituir um tributo com base na folha de pagamentos, os estados e municípios estarão imunes de tal cobrança, de forma que pode representar uma queda de arrecadação nesses locais.

Isso é diferente para os servidores públicos federais e os militares, que têm o financiamento de seus deslocamentos de e para o trabalho por meio do “auxílio-transporte”, regulado pela **Medida Provisória nº 2.165-36**, de 23 de agosto de 2001. O valor é pago em pecúnia e tem 6% do valor descontado do vencimento do servidor ou do soldo do militar.

Para que esses servidores possam se beneficiar da política aqui proposta, eles teriam de ser expressamente previstos, já que não haveria a arrecadação tributária. E, com isso, deixar de contribuir o valor de 6% de seus vencimentos.





## O QUE JÁ ESTÁ NA MESA: PROJETOS DE LEI EM TRAMITAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Segundo levantamento realizado, existe uma série de Projetos de Lei (PL) em tramitação na Câmara dos Deputados, a maioria com reformas pontuais na política de vale-transporte. Seguem seus temas principais:

- **Ampliação do vale-transporte para outros modos de transporte;**
- **Extensão para outros setores;**
- **Regras procedimentais do vale-transporte;**
- **Alteração da fonte de financiamento do vale-transporte;**
- **Autorização do pagamento em dinheiro.**

Nossa proposta estaria inserida na categoria “Alteração da fonte de financiamento do vale-transporte”. Chamamos a atenção para quatro projetos que dialogam com o que propomos aqui:

1. **PL nº 8.960/2017, de Nilto Tatto (PT)**
2. **PL nº 1.625/2019, de Gustavo Fruet (PDT)**
3. **PL nº 1.280/2023, de Jilmar Tatto (PT)**
4. **PEC nº 25/2023, de Deputada Luiza Erundina (PSOL-SP)**

Cada um à sua forma, propõe a expansão da cobrança de vale-transporte para todos os empregados de uma empresa (com possibilidade de recorte para empresas com 10 ou mais empregados apenas, no caso do PL 1625/2019), ou alterações no financiamento do vale-transporte. Vale a pena verificar o conteúdo de cada um deles e a análise no estudo completo.

Aqui, apontamos que para avançarmos em relação a tais propostas é necessário: ter institutos tributários mais precisos; fazer os repasses para o poder concedente e não para as empresas concessionárias; retirar a contribuição de 6% dos trabalhadores; desvincular o valor da contribuição do valor da tarifa pública.



### 1. TAXA MUNICIPAL DE DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

A **taxa** é uma espécie de tributo prevista na Constituição Federal (art. 145), que pode ser cobrada pelo poder público pela **prestação ou disponibilização de serviço público específico e divisível**, no qual se enquadra o transporte público coletivo<sup>1</sup>.

A responsabilidade pela disponibilização do serviço de transporte público é municipal, conforme próprio texto da Constituição (art. 30, V, CF). Dessa forma, a taxa deverá ser cobrada também pelo município – e, em situações específicas por Estados ou União, quando figurarem como poder concedente do serviço.

Com isso, podemos adotar o seguinte modelo de taxa do transporte público coletivo:

- ⦿ **Hipótese de incidência: prestação ou a disponibilização do serviço de transporte público coletivo urbano**
- ⦿ **Contribuinte: usuários/as de transporte público**
- ⦿ **Empregados: ganham cartão de gratuidade**
- ⦿ **Não empregados: pagam a taxa na medida do uso do transporte público coletivo ou podem estar isentos da taxa**
- ⦿ **Responsável tributário: empregadores**

Assim, por mais que possamos buscar essa solução municipal, ela tem o ponto fraco de não revogar a lei de vale transporte e precisa de articulação nacional. Considerando as desigualdades regionais e a existência de grandes áreas metropolitanas, parece ser mais importante conseguir uma solução a nível nacional, com articulação de todos os entes federados para termos uma saída mais efetiva para o problema do financiamento do transporte público coletivo.

1 É importante mencionar a nota técnica sobre o “Custeio do direito fundamental ao transporte coletivo urbano: para além do paradigma tarifário” (Tavares, 2021) como parte relevante para a construção da proposta de taxa e contribuição presentes neste estudo.

## 2. CONTRIBUIÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

O instrumento da contribuição parece ser mais interessante para garantir a articulação nacional da medida, de forma que demos seguimento a esta proposta nos nossos debates. No caso, seria feito um paralelo à **contribuição de iluminação pública**, prevista na Constituição Federal (art. 149-A).

As contribuições são vinculadas à **atuação específica em determinada área** (art. 149, CF), não podendo ser usadas pela necessidade genérica de arrecadação do Estado. O que também implica que a arrecadação obtida será usada para o fim objetivado: o financiamento do transporte público coletivo.

Assim, a disponibilização de serviço de transporte público coletivo, em paralelo à própria contribuição do serviço de iluminação pública, é específico e pode ser dividido pelo cidadão para seu custeio.

Chama a atenção, porém, que sua forma de implementação deverá ser por meio de **Proposta de Emenda à Constituição (PEC)**, rito com maior dificuldade de aprovação no Congresso Nacional. Dessa forma, vale perguntar se a criação de uma contribuição deva ser específica para o perfil de beneficiários do vale-transporte, ou se deve ser mais abrangente, podendo até levar ao financiamento da gratuidade do transporte público para todos seus usuários.

De todo modo, o modelo de hipótese de incidência e contribuintes pode ser o mesmo do apresentado para a taxa na seção anterior. Adiante apresentaremos uma forma de cálculo para a contribuição, entendendo ser ela a **melhor forma de alteração da política de vale-transporte em território nacional, podendo chegar a reduções tarifárias e à tarifa zero.**

### 3. IMPOSTO SOBRE A RENDA DA PESSOA JURÍDICA

Também exploramos a possibilidade de reforma no Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ), buscando desvincular a cobrança de um tributo sobre a folha de pagamentos de uma empresa.

O IRPJ é cobrado com base no lucro **real, presumido ou arbitrado**. Estão sujeitos ao pagamento do IRPJ, as pessoas jurídicas e as pessoas físicas a elas equiparadas, domiciliadas no País. E sua alíquota é de 15% (quinze por cento) sobre o lucro apurado, com adicional de 10% sobre a parcela do lucro que exceder R\$ 20.000,00/mês.

Segundo os cálculos realizados, para **financiar apenas a arrecadação atual do vale-transporte, seria necessário** um aumento de 14,1% nas alíquotas do IRPJ. Nesse sentido, a alíquota de 15% passaria para 17,12% e a alíquota de 10% passaria para 11,41%.

E para **financiar a tarifa zero em território nacional**, seria necessário aumentar em 52,4% a média de arrecadação de IRPJ, passando as alíquotas de 15% para 22,86% e de 10% para 15,24%.

Importante apontar os seguintes pontos fracos desta proposta:

- ⦿ **Impossibilidade de vincular o aumento da arrecadação do imposto à prestação de um serviço específico (o que é possível para a contribuição e para a taxa).**
- ⦿ **A arrecadação cairia de forma genérica nos cofres públicos, sendo utilizada, inclusive, para a garantia dos percentuais constitucionais destinados para a saúde e educação, bem como outras prioridades orçamentárias da conjuntura política.**
- ⦿ **O aumento da alíquota para financiar a tarifa zero parece demasiado grande.**
- ⦿ **O IRPJ flutua conforme o cenário econômico, podendo ter muita queda de arrecadação em momentos de crise.**



# CÁLCULO PARA CONTRIBUIÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Considerando o escopo deste estudo para o território nacional, entendemos que a **contribuição para disponibilização do transporte público coletivo** seria a medida mais adequada para reforma do vale-transporte e financiamento da tarifa zero em todo o país.

A partir de dados disponíveis a respeito do sistema de transporte público a nível nacional e das folhas de pagamento e dimensão das empresas no Brasil, fizemos a estimativa de arrecadação da Contribuição para disponibilização do transporte público coletivo. O passo a passo do cálculo está disponível no estudo: “Vale-transporte: Visão geral e passos possíveis para seu financiamento público”.

## ◉ DIMENSÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO BRASIL

**R\$ 75,39 bilhões**

(Segundo ANTP, 2020, corrigido pelo IPCA ago/2022)

## ◉ PAGAMENTO EM VALE-TRANSPORTE

**35% da arrecadação do sistema (NTU, 2016).**

**R\$ 26,38 bilhões**

## ◉ ESTIMATIVA DE AUMENTO EM 30% DO DIMENSIONAMENTO DO SISTEMA COM A ADOÇÃO DA TARIFA ZERO\*

**R\$ 98 bilhões para financiamento do sistema como um todo**

**R\$ 34,3 bilhões seriam oriundos do vale-transporte**

(equivalente aos 35%)

\*Pode ser um valor superior a 30% a partir das experiências que temos visto

## ◉ REMUNERAÇÃO MÉDIA ANUAL EM EMPRESAS COM 10 OU MAIS FUNCIONÁRIOS

**R\$ 1.463.086.317.043,32**

(elaboração própria, com base em RAIS, 2021)

◉ Para ser possível o financiamento de **R\$ 34,3 bilhões**, referentes à parcela titular do vale-transporte hoje, o percentual a ser arrecadado com base na remuneração média anual em empresas com 10 ou mais funcionários é de: **2,34%**

⦿ Para ser possível o financiamento de **R\$ 98 bilhões**, referentes ao total do sistema de transporte público coletivo, o percentual a ser arrecadado com base na remuneração média anual em empresas com 10 ou mais funcionários é de: **6,70%**

⦿ Uma arrecadação de **3,00%** com base na remuneração média anual em empresas com 10 ou mais funcionários é de: **R\$ 43,9 bilhões**. Com isso seria possível ampliar o benefício para mais perfis de usuários ou reduzir a tarifa, por meio de subsídio público, para todos os demais passageiros pagantes.



## CONCLUSÃO E PONTOS EM ABERTO

Uma **PEC instituindo uma nova Contribuição para disponibilização do transporte público coletivo** pode zerar a tarifa dos trabalhadores, revogar a lei de Vale-transporte atual e ampliar o benefício da redução de tarifa para todos os passageiros, podendo chegar à tarifa zero no caso de adoção de uma alíquota maior.

No modelo indicado, seriam **responsáveis tributárias** apenas as empresas com 10 ou mais empregados, de forma a garantir uma redução de custos para os micro e pequenos empreendedores. O modelo pode ser adaptado para se ajustar melhor aos objetivos buscados pela política pública, porém indicamos as seguintes alíquotas como referência:

⦿ **2,5%** sobre a remuneração anual das empresas com 10 ou mais trabalhadores para garantir a **gratuidade para os trabalhadores em todos os trajetos**.

⦿ **3,0%** sobre a remuneração anual das empresas com 10 ou mais trabalhadores para garantir a **gratuidade para os trabalhadores em todos os trajetos e a redução tarifária** para todos os passageiros pagantes no momento do uso.

⦿ **6,7%** a remuneração anual das empresas com 10 ou mais trabalhadores para garantir a **tarifa zero em território nacional**.

Para dar prosseguimento a tal proposta, apontamos a necessidade de aprimorar os seguintes pontos:

⦿ A necessidade de estruturar um sistema de **repasses dos recursos**, que seriam arrecadados pela União e redistribuídos para os diversos entes federados.

- Os critérios de repasse devem ser debatidos, podendo ser usados alguns como: a dimensão dos sistemas de transporte público; a dimensão da população total; a dimensão da população com emprego formal; o combate à desigualdade regional.

⦿ A necessidade de se pensar em um modelo de oferta do transporte público coletivo e do cálculo da tarifa técnica que privilegie a qualidade da oferta contra a lotação e combata a concentração de recursos em poucas empresas concessionárias.

- Modelos baseados no custo de eficiência do sistema, considerando sua produção quilométrica (contra o número de passageiros) têm sido defendidos pela Coalizão Mobilidade Triplo Zero.
- Bem como modelos que decompõem a oferta do serviço em diversas partes (aluguel de garagem, manutenção de frota, operação dos ônibus, por exemplo) podem diversificar o perfil das empresas concessionárias.
- **A possibilidade de inadimplência** no pagamento da contribuição, de forma que seria necessário prever receitas alternativas, provenientes do orçamento público, para garantir a efetivação do serviço público nos diversos municípios.
- Os valores disponíveis a respeito da arrecadação do Vale-transporte são **pouco transparentes**, sendo que seria interessante encontrar valores mais precisos para conhecer melhor o perfil da contribuição hoje pelas empresas e trabalhadores.



## REFERÊNCIAS

- ANTP. (2020). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - SIMOB/ANTP. Relatório geral 2018.
- Carvalho, C. H., & Instituto de Estudos Socioeconômicos. (2019). Financiamento extratarifário da operação dos serviços de transporte público urbano no Brasil.
- CNT, & NTU. (2022). Financiamento da operação dos sistemas de transporte público coletivo nas cidades brasileiras. Brasília.
- Economia, M. d. (2021). Relação Anual de Informações Sociais (RAIS): Ano base 2020. Brasília.
- IBGE. (2018). Desigualdades Sociais por Cor ou Raça no Brasil. Fonte: IBGE: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/10091/82292>
- IBGE. (2021). Síntese de Indicadores Sociais: Uma análise das condições de vida da população brasileira 2021. Rio de Janeiro.
- Ministério da Economia. (2022). Mapa de Empresas: boletim do 1º quadrimestre de 2022. Brasília.
- NTU. (15 de Agosto de 2016). Vale-Transporte e Mobilidade Sustentável. Fonte: NTU: <https://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idNoticia=700&idArea=10&idSegundoNivel=106>
- Tavares, F. d. (2021). Custeio do Direito Fundamental ao Transporte Coletivo Urbano: para além do paradigma tarifário. Goiânia.



**Este estudo foi apresentado pela primeira vez em junho de 2023 no Congresso Nacional. O lançamento aconteceu durante a terceira edição do seminário Transporte como Direito e Caminhos para a Tarifa Zero, realizada no marco dos dez anos de Junho de 2013. Reunir subsídios para o aprimoramento de políticas públicas que beneficiam e garantem direitos a trabalhadores é o principal objetivo do levantamento, realizado por Letícia Birchal Domingues com apoio de um grupo de trabalho composto por alguns dos principais especialistas em Direito à Mobilidade do país. O esforço envolveu o levantamento e análise de todos os projetos de lei relacionados, entrevistas e modelagens econômicas.**

Baixe a versão completa e o resumo-executivo do estudo: <https://rosalux.org.br/vale-transporte-visao-geral-e-passos-possiveis-para-seu-financiamento-publico/>

