



03 - CEPELO
PARECER Nº /2014

Da COMISSÃO ESPECIAL DAS PROPOSTAS DE EMENDA À LEI ORGÂNICA sobre a Proposta de Emenda à Lei Orgânica Nº 41/2012, que *altera a redação do inciso II do artigo 272 dispondo sobre a gratuidade no sistema de transporte coletivo no Distrito Federal para pessoas com idade a partir de 60 anos.*

AUTOR: Deputado Joe Valle.

RELATOR: Deputado Prof. Israel Batista.

I – RELATÓRIO.

Trata-se de proposição subscrita pelo Deputado Joe Valle e outros, com o objetivo de estender a gratuidade no sistema de transporte coletivo para as pessoas entre sessenta e sessenta e quatro anos de idade. A referida gratuidade, conforme o inciso II do art. 272 da LODF, já existe para os maiores de sessenta e cinco anos. A medida em questão viria, assim, a ampliar o direito para um universo maior de beneficiários.

Em sua justificção, o Autor apresenta significativo embasamento jurídico. Aponta o reconhecimento dos direitos fundamentais pela Constituição Federal e a concretização infraconstitucional da garantia de respeito à dignidade do idoso por meio da Política Nacional do Idoso (Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994), voltada para promover a longevidade com qualidade, visando a integração, a autonomia e a participação efetiva dos idosos na comunidade. Destaca a Lei federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 – Estatuto do Idoso –, que identifica *idosos* como as “pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos” (art. 1º), bem como define as garantias, tanto quanto as cominações por infração aos direitos, trazendo a matéria para o plano cotidiano; sobretudo, ressalta o § 3º do seu art. 39, o qual aventa a possibilidade de que a legislação local estabeleça condições para que se proceda à almejada ampliação da gratuidade no transporte coletivo para a faixa etária entre 60 e 65 anos.

Lida em 28 de março de 2012, foi encaminhada à apreciação da Comissão de Constituição e Justiça, a qual, em 22 de maio de 2012, manifestou-se pela admissibilidade da matéria.

A seguir, o processo foi encaminhado a esta Comissão Especial, para análise e parecer de mérito. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

IB



É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR.

A presente matéria, pela dimensão das repercussões decorrentes da medida que se busca alcançar com a PELO nº 41/2012, deve ser balizada por parâmetros técnicos que permitam subsidiar a tomada de decisão, esta sim, política, inerente a sua natureza legislativa. Para tanto, fazemos anexar ao presente Parecer, como parte dele integrante, nomeadamente *ANEXO 2*, o Estudo elaborado no âmbito da Assessoria Legislativa desta Casa, a partir de demanda do gabinete parlamentar deste Relator.

Dos pontos principais do referido estudo, destacamos:

- O contingente populacional sobre o qual diretamente incidiria a medida (PELO nº 41, de 2012), apenas no Distrito Federal (cuja população total residente é de 2,5 milhões de habitantes), é de cerca de setenta mil pessoas, quantidade aproximada de homens e mulheres com idade entre 60 e 64 anos no DF em 2010 (v. Censo IBGE 2010).

- O segmento populacional acima de sessenta anos no Distrito Federal vem crescendo significativa e aceleradamente, em ritmo superior ao da média do país.

- Dos dados do “Perfil da População Idosa do Distrito Federal” (CODEPLAN/GDF, publicação de set/2012) destacamos: a minoria da população idosa (36,43%) reside em domicílios com baixa renda; a maior parte desse segmento (63,57%) reside em domicílios na faixa média de renda (28,17%) ou de renda alta (35,4%); as mulheres compõem a maioria da população idosa no DF (57%); a maioria da população idosa do DF é composta por pessoas brancas; as autodeclaradas pretas e pardas no Censo Demográfico 2010 compõem 45,62% do universo; a população idosa que se declara preta não ultrapassa 15% em nenhuma Região Administrativa; pouco menos de um terço (29,44%) da população idosa está ativa e ocupada economicamente; é na população do Lago Sul que o percentual de idosos é maior (quase 20% da população total); esse percentual é proporcionalmente grande também no Lago Norte (15,28%) e em Brasília (13,93%); os menores percentuais situam-se no SAI, SCIA-Estrutural, Itapoã, Varjão e São Sebastião, onde a parcela é menor que 3%.

- O quadro ora esboçado, sem ser abertamente desfavorável ao segmento dos idosos, sinaliza uma clivagem de viés ao mesmo tempo socioeconômico e espacial, onde as regiões administrativas que concentram maior poder aquisitivo são também aquelas nas quais há mais idosos e, em sentido contrário, as áreas de condição socioeconômica mais precária abrigam menor percentual de idosos. Pode-se supor que, para o segmento situado na faixa composta por idosos residentes em domicílios de baixa renda nas áreas periféricas, a situação, ainda que não majoritária, deve ser das mais excludentes.



• Apoiadores da medida apontam que a possibilidade de utilização gratuita do transporte coletivo é importante para os idosos, ao propiciar-lhes participação na vida comunitária, visitação de parentes, lazer, acesso a consultas médicas etc..

• O serviço público prestado de forma indireta é aquele objeto de delegação nos regimes de concessão ou permissão (CF, art. 175). No caso, é o município o ente competente para prestar, direta ou indiretamente, os serviços de transporte coletivo urbano (CF, art. 30, V). A Constituição remete à lei a disciplina do regime jurídico dos serviços públicos prestados de forma indireta (CF, art. 175, Parágrafo único). A Lei nº 8.987/1995, que disciplinou o regime geral de serviços públicos, determina que é encargo do poder concedente (em nosso caso, o Distrito Federal), entre outros aspectos, regulamentar, fiscalizar, zelar pela qualidade do serviço prestado, bem como estimular o aumento dessa qualidade (art. 29). Em suma: cabe ao Distrito Federal garantir o serviço adequado de transporte coletivo urbano (aquele que "satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas." (art. 6º, §1º).

• Também é dever da delegatária, de acordo com a Lei nº 8.987/1995, não apenas prestar o serviço adequado como viabilizar a regulação de tal serviço em obediência à lei, às normas técnicas e ao contrato, manter em dia inventário e registro dos bens e informações relativas à delegação, prestar contas ao poder concedente e aos usuários, franquear a fiscalização, além de captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários (art. 31).

• A Lei nº 12.587/2012, que define a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tem, entre seus princípios, a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços (art. 5º, VII), e, entre suas diretrizes, a promoção da equidade no acesso aos serviços e a melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços (art. 8º, I e II). Ademais, dispõe que a tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo será constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador (art. 9º, §1º).

• O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Lei distrital nº 4.566, de 2011) tem como objetivo a redução do custo das tarifas, a melhoria da qualidade do serviço e o estabelecimento de "alternativas de integração que reduzam o custo e o tempo de deslocamento para maior número de usuários".

• Falta ao DF a definição de regime do transporte público e de um marco regulatório do setor de transporte coletivo urbano. Em decorrência dessa lacuna, os mecanismos existentes de (in)definição de tarifas e preços públicos no transporte coletivo acabam por levar à socialização dos custos da medida. Na prática, os custos e demais consequência são compartilhados pelos trabalhadores em geral, usuários

43.



diretos do sistema, pela via do simples aumento do preço das passagens ou pela precarização do serviço prestado.

- Cabe à Câmara Legislativa fiscalizar os atos do Poder Executivo e, por meio de suas Comissões Permanentes e demais instâncias parlamentares, subsidiar, com ideias e informações, a opinião pública e proporcionar amplo debate sobre o transporte que temos e, sobretudo, aquele que queremos, bem como sobre os meios para alcançá-lo.

- A proposta sob análise tem conteúdo meritório, podendo revelar-se uma rara oportunidade de inclusão do segmento dos idosos, objeto de vulnerabilidade social de matriz econômica e, mesmo, de segregação espacial.

Assim, no âmbito desta CE-PELO, manifestamo-nos, no mérito, pela aprovação do PELO nº 41/2012.

É o parecer.

Sala das Comissões, em

DEPUTADA ARLETE SAMPAIO

Presidente

DEPUTADO PROF. ISRAEL BATISTA

Relator



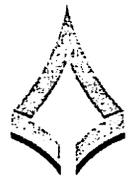
Solicitação de Serviço n.º 657/2012

Solicitante: Gab. do Deputado Professor Israel

Consultores Legislativos: Jeizon Allen Silverio Lopes e Paulo E. C. Parucker

ESTUDO

GRATUIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO ÀS PESSOAS ENTRE SESSENTA E SESSENTA E CINCO ANOS NO DISTRITO FEDERAL: ASPECTOS JURÍDICOS, ECONÔMICOS E SOCIAIS.



ÍNDICE

I – Justificação para a apresentação do estudo

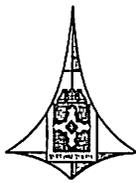
II – A condição social dos destinatários diretos da norma: o idoso no Distrito Federal

III - O homem na cidade e a perspectiva da alteridade: o transporte público como elemento central da cidadania

IV – A natureza jurídica do serviço de transporte coletivo urbano

V – O regime econômico e financeiro da concessão e da permissão de serviço de transporte público coletivo

VI– Considerações Finais



I – Justificação para a apresentação do estudo

Em 09/10/2012, por meio da Solicitação de Serviço nº 657/2012, foi demandada a esta Assessoria Legislativa, pelo Gabinete do Deputado Israel Batista, a elaboração de minuta de parecer acerca da Proposta de Emenda à Lei Orgânica (PELO) nº 041, de 2012, no âmbito da Comissão Especial instituída na presente legislatura para analisar as propostas de emenda à Lei Orgânica (CE-PELOs).

Distribuída a demanda à Unidade de Saúde, Educação, Cultura e Desenvolvimento Científico e Tecnológico – USE, foi constatada a complexidade que perpassa a proposta, bem como a dificuldade de obtenção de informações precisas e detalhadas provenientes das empresas prestadoras do serviço e do órgão executivo gestor do transporte. Assim sendo, o estudo que a seguir apresentamos à consideração do Gabinete Solicitante apenas de uma panorâmica aproximação à matéria.

De autoria do Deputado Joe Valle, a referida PELO nº 41/2012, mediante alteração do inciso II do art. 272 da LODF, visa a incluir o segmento dos idosos abaixo de sessenta e cinco anos no rol de beneficiários da gratuidade do transporte coletivo urbano do Distrito Federal.

A justificação da proposta é lastreada em forte embasamento jurídico, notadamente no § 3º do art. 39 da Lei federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 – Estatuto do Idoso –, que acena à legislação local com a possibilidade legislativa ora enfrentada.

Em que pese a extrema necessidade de inclusão social do idoso e o aparente mérito da propositura, as considerações finais do trabalho, que aqui antecipamos, apontam para a necessidade de cumprir-se algumas etapas legislativas preliminares (debate qualificado, identificação de fonte de recursos e estabelecimento de marco regulatório) como forma de evitar uma norma jurídica que venha a gerar efeitos econômicos e sociais perversos, contrários ao desiderato do proponente.

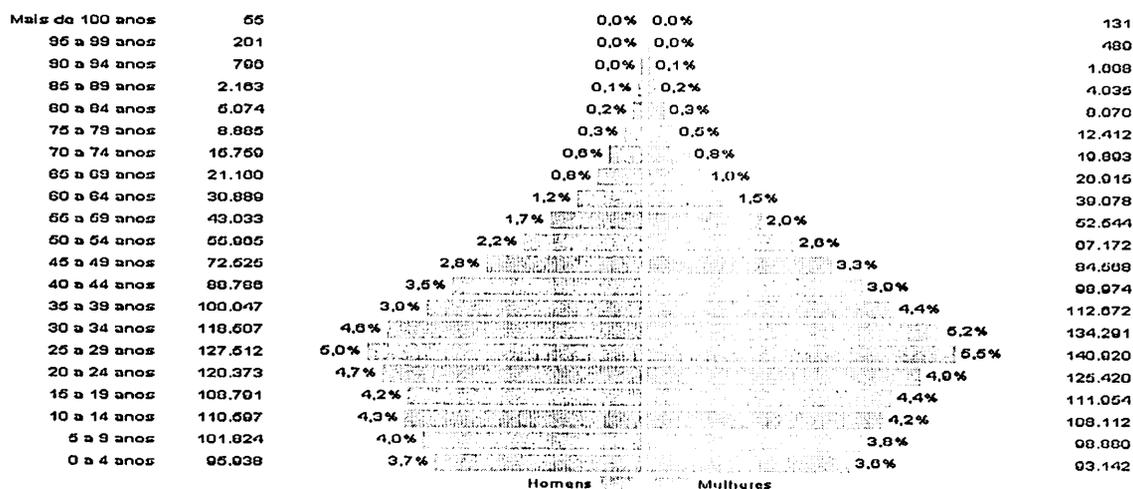


II – A condição social dos destinatários diretos da norma: o idoso no Distrito Federal.

Inicialmente, com vistas a caracterizar o objeto da proposição sob análise, cabe-nos considerar o quadro geral acerca das condições em que se encontra atualmente o segmento populacional do Distrito Federal composto pelas pessoas idosas.

Segundo dados do IBGE¹, o contingente populacional a ser beneficiado com a medida consignada na PELO nº 41, de 2012, apenas no Distrito Federal², é de cerca de setenta mil pessoas, quantidade aproximada de homens e mulheres com idade entre 60 e 64 anos no DF em 2010, conforme o quadro a seguir:

Pirâmide Etária do Distrito Federal em 2010



Fonte: IBGE - Censo 2010

¹ CENSO 2010.

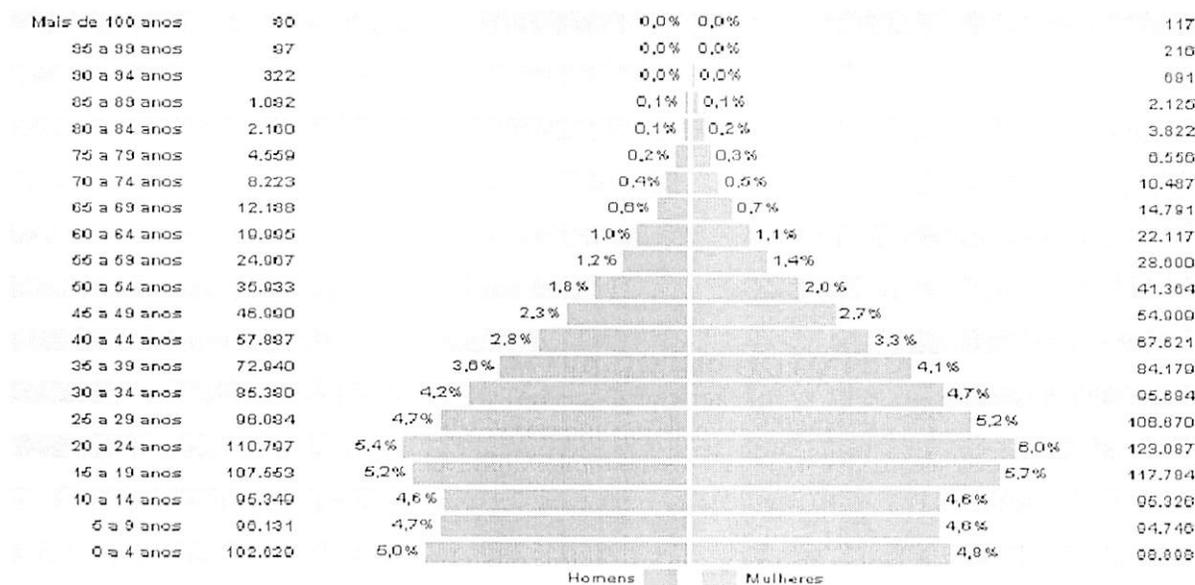
² Importante destacar que, nesse caso, não foram computados os moradores do entorno. Essa população, também segundo o CENSO IBGE 2010, é de, pelo menos, 1,2 milhão de habitantes. Para maiores informações veja-se a pesquisa do Observatório das Metrópoles disponível no seguinte endereço eletrônico:

http://web.observatoriodasmetrololes.net/planosdiretores/produtos/df/DF_Avalia%C3%A7%C3%A3o_PDP_Relat%C3%B3rio_Estadual_maior_2010.pdf; acesso em 12/08/2013.



Para fins de percepção da dinâmica de crescimento desse segmento, vejamos como se apresentava a pirâmide etária do Distrito Federal dez anos antes³:

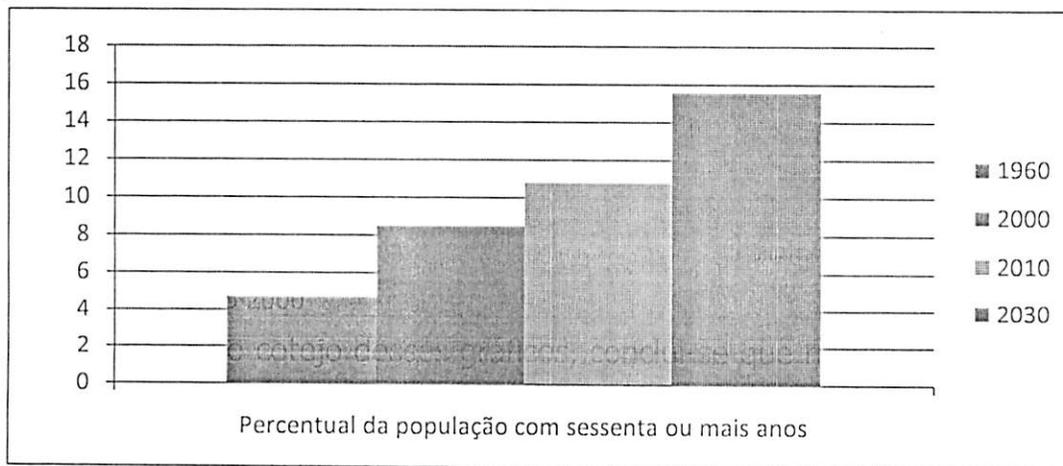
Pirâmide Etária do Distrito Federal em 2000



Fonte: IBGE - Censo 2000

A partir do cotejo desses gráficos, conclui-se que há um aumento significativo do percentual de idosos no Distrito Federal, de forma ainda mais relevante do que já ocorre no Brasil. É o que se demonstra nos dois gráficos a seguir, comparando-se os dados e as estimativas referentes ao país inteiro com aqueles pertinentes apenas ao DF:

Brasil – Estimativa da população com 60 ou mais anos -1960/2030 (percentual)

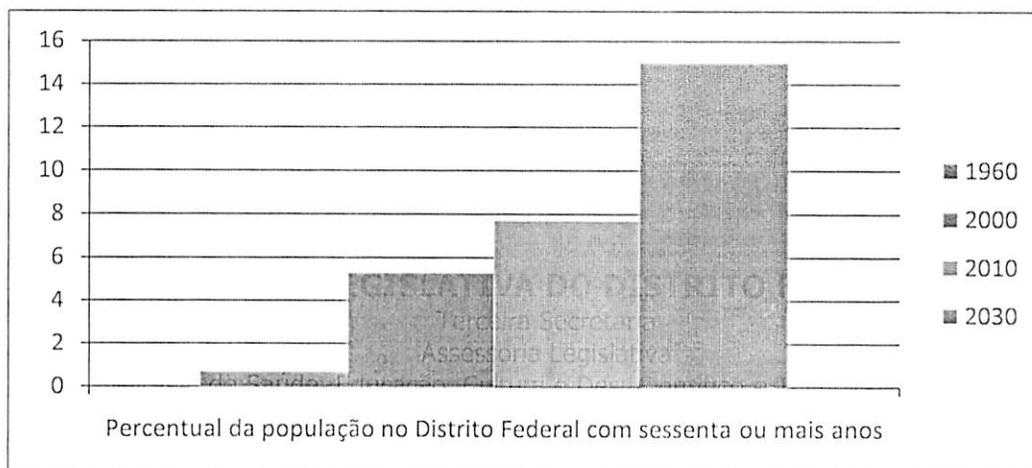


³ CENSO IBGE 2000.



Fonte dos dados: Brasil. Governo do Distrito Federal. SEPLAN/CODEPLAN/Diretoria de Estudos e Políticas Sociais, Perfil da População Idosa do Distrito Federal, Set/2012, p. 09.

Distrito Federal - Estimativa da população com 60 ou mais anos - 1960/2030



Fonte dos dados: Brasil. Governo do Distrito Federal. SEPLAN/CODEPLAN/Diretoria de Estudos e Políticas Sociais, Perfil da População Idosa do Distrito Federal, Set/2012, p. 09.

Como assinalado anteriormente, o segmento populacional acima de sessenta anos no Distrito Federal vem crescendo significativa e aceleradamente, em ritmo superior ao da média do país. Trata-se de informação relevante para a tomada de decisão no caso do PELO *sub examen*.

Importa ainda, para o presente esforço, considerar esse segmento populacional não somente em termos quantitativos, mas também sob outros aspectos que permitam um esboço mais aproximado de suas reais condições de vida. Para tanto, lançamos mão aqui do "Perfil da População Idosa do Distrito Federal", divulgado em setembro de 2012 pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN.

Segundo o mencionado estudo, a minoria da população idosa (36,43%) reside em domicílios com baixa renda; a maior parte desse segmento (63,57%) reside em domicílios na faixa média de renda (28,17%) ou de renda alta (35,4%). Outros dados relevantes: são as mulheres que compõem a maioria da população idosa no



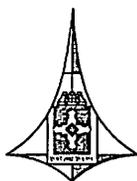
DF (57%); ademais, a maioria da população idosa do DF é composta por pessoas brancas (as autodeclaradas pretas e pardas no Censo Demográfico 2010 compõem 45,62% desse universo; a população idosa que se declara preta não ultrapassa 15% em nenhuma Região Administrativa). O *Perfil* também aponta que pouco menos de um terço da população idosa (29,44%) está ativa e ocupada economicamente. Revela, ainda, que o

... percentual de idosos [no Distrito Federal] é maior na população do Lago Sul, onde esse grupo compõe quase 20% da população total. Essa parcela também é grande no Lago Norte (15,28%) e em Brasília (13,93%). Os menores percentuais aparecem no SAI, SCIA-Estrutural, Itapoã, Varjão e São Sebastião, onde a parcela é menor que 3%.⁴

Veja-se um gráfico por Região Administrativa que ilustra bem essa situação:

Região Administrativa	População Total	População de Idosos	Percentual de Idosos
Distrito Federal	2.570.160	197.583	7,69
Águas Claras	102.076	5.824	5,71
Brasília	208.666	29.061	13,93
Brazlândia	57.542	4.035	7,01
Candangolândia	15.924	1.264	7,94
Ceilândia	402.729	29.168	7,24
Cruzeiro	31.379	3.618	11,53
Gama	135.723	13.067	9,63
Guará	107.226	12.458	11,62
Itapoã	51.501	1.400	2,72
Jardim Botânico	23.124	1.881	8,13
Lago Norte	32.903	5.027	15,28
Lago Sul	29.537	5.893	19,95
Núcleo Bandeirante	22.810	2.140	9,38
Paranoá	46.365	2.444	5,27
Park Way	20.955	2.242	10,70
Planaltina	171.303	10.063	5,87
Recanto das Emas	122.619	4.732	3,86
Riacho Fundo	35.545	2.238	6,30
Riacho Fundo II	36.309	1.499	4,13
Samambaia	199.533	9.592	4,81
Santa Maria	118.782	5.481	4,61
São Sebastião	84.788	2.517	2,97
SCIA-Estrutural	30.388	803	2,64
SIA	2.488	43	1,73
Sobradinho	60.209	6.135	10,19
Sobradinho II	98.409	5.834	5,93
Sudoeste/Octogonal	49.696	3.946	7,94
Taguatinga	199.715	21.136	10,58
Varjão	8.724	244	2,80
Vicente Pires	63.192	3.798	6,01

⁴ Brasil. Governo do Distrito Federal. SEPLAN/CODEPLAN/Diretoria de Estudos e Políticas Sociais, Perfil da População Idosa do Distrito Federal, Set/2012, p. 09.



Assim, esboça-se um quadro que, sem ser abertamente desfavorável ao segmento dos idosos, sinaliza uma clivagem de viés ao mesmo tempo socioeconômico e espacial. Nesse desenho, as regiões administrativas que concentram maior poder aquisitivo são também aquelas nas quais há mais idosos e, em sentido contrário, as áreas de condição socioeconômica mais precária abrigam menor percentual de idosos. Pode-se supor que, para o segmento situado na faixa composta por idosos residentes em domicílios de baixa renda nas áreas periféricas, a situação, ainda que minoritária, deve ser das mais excludentes.

Como vimos, a matéria ora analisada relaciona o segmento dos idosos à possibilidade de ampliação da gratuidade no sistema de transporte coletivo.

Consideremos que a utilização de ônibus, alternativamente ao uso de carros particulares, tende a ser mais frequente nas regiões menos favorecidas, e vice-versa. Em face do perfil sociodemográfico da população idosa acima delineado, a cogitada ampliação da gratuidade a idosos no transporte público coletivo pode não ser tão eficaz, em relação à integralidade de seu público-alvo, quanto o originalmente pretendido. No entanto, se, em razão do custo, a alternativa ao uso do ônibus for o transporte a pé ou simplesmente não *seguir viagem*, a ampliação da gratuidade para a faixa entre sessenta e sessenta e cinco anos pode ser uma das raras oportunidades de fruição de bens culturais, por exemplo, para aquele segmento minoritário e excluído dos idosos residentes em domicílios de baixa renda nas áreas periféricas.

Ora, entendemos que essa realidade distributiva desigual, desvelada há pouco, é construída historicamente e, como tal, não deve ser “naturalizada” e nem precisa ser reproduzida: cabe à própria sociedade e suas instituições mudá-la. Na linha desse outro sentido possível, vale frisar o que, reportando-se a um caso análogo (de gratuidade no transporte coletivo), assinalou representante do Ministério Público de Pernambuco (MPPE):



... é de grande importância para a população dessa faixa etária, entre 60 e 65 anos, pois propicia a participação dessas pessoas na vida da comunidade, possibilitando visitar parentes, o lazer e o acesso mais fácil às consultas médicas.⁵

Concluindo esta seção do presente estudo, a qual buscou caracterizar a condição social do idoso no Distrito Federal, cabe mencionar o quadro sinótico, constante do Anexo Único: ali relacionamos as principais normas distritais voltadas aos idosos, a revelar o recorrente interesse e a atenção do Poder Legislativo distrital sobre esse peculiar segmento da população.

III - O homem na cidade e a perspectiva da alteridade: o transporte público como elemento central da cidadania

Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil *construir uma sociedade livre, justa e solidária, garantir o desenvolvimento nacional, erradicar a pobreza e a marginalização, reduzir as desigualdades sociais e regionais e promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação*⁶.

Ocorre que a problemática do transporte coletivo urbano – que é ao mesmo tempo efeito da periferização das metrópoles e causa de exclusão, segmentação, precarização da qualidade de vida e limitação do direito ao tempo de lazer e descanso – é abordada, no mais das vezes, como mera mercadoria.

A perspectiva que aqui se apresenta tenta ultrapassar a percepção do serviço público como mercadoria. Antes disso, ele é direito. E direito à cidade.⁷ É na cidade que a economia se desenvolve, que os agentes sociais se manifestam e que a vida

⁵ Declaração da Promotora de Justiça Luciana Dantas, da área de Defesa da Cidadania do Ministério Público de Pernambuco, dada no contexto de disputa pela aplicação da Lei nº 17.834, de 2012, que estendeu aos idosos entre 60 e 65 anos a gratuidade no transporte coletivo urbano de Recife. Cf. <http://mp-pe.jusbrasil.com.br/noticias/100197179/mp-cobra-por-lei-que-garante-gratuidade-de-transporte-para-idoso>; acesso em 12/03/2013.

⁶ BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado 1988, art. 3º e incisos.

⁷ PINTO, Victor Carvalho. Direito Urbanístico: *Plano Diretor e Direito de Propriedade*. 3 ed. São Paulo: RT, 2011, p. 17.



ocorre.⁸ É na cidade que o sujeito adquire identidade pela percepção da alteridade⁹ e do engendrar contínuo da relação que possui com o mundo.¹⁰ É no viver a vida no mundo, com as pessoas, que o indivíduo pode vir a tornar-se substantivamente cidadão. Demais disso, a solidariedade que a Constituição impõe será, no mais das vezes, mero esforço retórico ou alguma capacidade de comiseração.

Deve-se, partindo-se dessa premissa, com efeito, abraçar a luta por um transporte acessível e desejável a todos, de modo a garantir ao cidadão a possibilidade de viver na cidade desencastelado da solidão insustentável dos automóveis. A ordem presente de anomia, ou seja, de omissão legislativa no Distrito Federal no setor de transportes, não apenas vulnera parte do núcleo substancial da Constituição¹¹, como prestigia interesses nada republicanos de falta de transparência na gestão de um serviço constitucionalmente público.

Desse modo, a conformação urbanística insular do Distrito Federal converge para um modelo altamente concentrador de renda no centro e com altos níveis de miserabilidade nas regiões periféricas,¹² o que interessa a poderosos setores que auferem lucros exorbitantes com a especulação imobiliária, geradora de progressiva segregação social geográfica e de cidadania¹³ – com uma multidão de trabalhadores invisíveis.

O transporte coletivo urbano de qualidade seria um relevante meio de atenuação dessas disparidades.¹⁴ No caso em questão, exatamente por sua

⁸ VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. Annablume, 2001, p. 12.

⁹ HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. 11 ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006, p. 43.

¹⁰ Idem, p. 18.

¹² IBGE, 2010. O Distrito Federal possui a maior concentração de renda entre todas as capitais pesquisadas.

¹³ Sobre a invisibilidade da população periférica trabalhadora das regiões abastadas: GAMA TORRES, Haroldo et al: *Pobreza e espaço: padrões de segregação em São Paulo*. Estud. av. vol.17 no.47 São Paulo Jan./Apr. 2003. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142003000100006&script=sci_arttext, acessado em 14 de janeiro de 2013.

¹⁴ ROSA, S. J. (2006) – *Transporte e exclusão social: a mobilidade da população de baixa renda da Região Metropolitana de São Paulo e trem metropolitano* – Dissertação – Escola Politécnica de São Paulo - USP.



desfuncionalidade, o transporte coletivo urbano é instrumento reforçador da iniquidade¹⁵.

Verifica-se que a fruição do direito ao transporte coletivo urbano é relevante modo de concreção da cidadania, por meio do reconhecimento da alteridade a partir do convívio social.

Trata-se, evidentemente, de uma perspectiva que vai de encontro à conformação das metrópoles brasileiras e, especialmente, ao desenvolvimento urbano do Distrito Federal.

Ocorre que, mesmo em um ambiente social, econômica e culturalmente ainda pouco propício ao transporte urbano como prioridade nas mentes e espíritos dos grupos de pressão mais organizados e poderosos, a cidade sobre rodas é insustentável: em um futuro iminente, o transporte coletivo urbano deixará de ser uma opção, passando a ser a única alternativa viável para grande parte da população que vive nos centros urbanos.

As manifestações dos últimos meses por todo o país apontam que a questão do transporte coletivo urbano está no cerne da insatisfação da sociedade brasileira. Não é à toa. Além de ser caro e de péssima qualidade, o transporte coletivo urbano, que é público por determinação constitucional, é prestado por particulares que auferem lucros. Como admitir que um serviço juridicamente público seja prestado, em geral, com péssima qualidade e a preços bastante elevados, e ainda propiciar lucros a uma pequena minoria?

IV – A natureza jurídica do serviço de transporte coletivo urbano

Pela dicção constitucional, o conceito de serviço público prestado de forma indireta é aquele objeto de delegação nos regimes de concessão ou permissão:

¹⁵ Esse reforço tem ao menos três vieses: um que sinaliza que o trabalhador que passa várias horas de seu dia no trânsito certamente será menos produtivo, outro que aponta que o indivíduo que perde tanto de seu tempo certamente terá fortemente limitado ou inviabilizado o seu direito ao lazer, à educação, à saúde e ao convívio familiar e um terceiro que fomenta a especulação imobiliária.



Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

No caso vertente, o Poder Público competente para prestar, direta ou indiretamente, os serviços de transporte coletivo urbano é o município. Assim estabelece a Constituição Federal:

*Art. 30. Compete aos Municípios:
V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;*

O art. 175 da Lei Maior ainda define que lei, cujo caráter é inequivocamente nacional – ou seja, perpassa todos os entes da federação –, definirá o regime jurídico dos serviços públicos prestados de forma indireta. *In verbis*:

*Art. 175.....
.....
Parágrafo único. A lei disporá sobre:
I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
II - os direitos dos usuários;
III - política tarifária;
IV - a obrigação de manter serviço adequado.*

A Lei nº 8.987/1995, que disciplinou o regime geral de serviços públicos, determina que é encargo do poder concedente (em nosso caso o poder concedente é o Distrito Federal), entre outros aspectos, regulamentar, fiscalizar, zelar pela qualidade do serviço prestado, bem como estimular o aumento dessa qualidade (art. 29). Em suma: cabe ao Distrito Federal garantir o serviço adequado de transporte coletivo urbano. Assim a norma ora em comento define o que é serviço adequado:

*Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.
§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de **regularidade**, **continuidade**, **eficiência**, **segurança**, **atualidade**, **generalidade**, **cortesia** na sua prestação e **modicidade das tarifas**. (grifo nosso)*



Também é dever da concessionária, de acordo com a Lei nº 8.987/1995, não apenas prestar o serviço adequado como viabilizar a regulação de tal serviço por meio de determinadas medidas:

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

II - manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;

III - prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;

.....

V - permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;

.....

VIII - captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

Não obstante a inadequação técnico-legal da PELO nº 41/2012, haja vista a ausência de indicação da fonte de custeio da medida (conforme exigido pela Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal), outras questões, não menos importantes, devem ser consideradas.

Com efeito, o ponto nodal da análise de mérito dessa proposição é saber de que modo a medida garante a concretização de direitos e, ao mesmo tempo, não prejudica a adequação do serviço, especialmente no que concerne aos direitos de outros segmentos da sociedade. Trata-se, portanto, de verificar a proporcionalidade da medida.

Assim se expressa a Lei nº 12.587/2012, que traz em seu bojo a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

.....

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

.....

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
(grifos nossos)



V - O regime econômico e financeiro da concessão e da permissão de serviço de transporte público coletivo

A norma delimitadora do regime jurídico da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) ainda trata do regime econômico e financeiro da concessão e da permissão de serviço de transporte público coletivo:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

*§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.*

*§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.*

*§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante. (grifos nossos)*

Por fim, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, consubstanciado na Lei distrital nº 4.566, de 2011, tem como objetivo a redução do custo das tarifas, a melhoria da qualidade do serviço e o estabelecimento



de “alternativas de integração que reduzam o custo e o tempo de deslocamento para maior número de usuários”. *In verbis*:

Art. 2º O PDTU/DF fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e garantindo condições adequadas de mobilidade para os usuários, cumprindo os seguintes objetivos:

(...)

IV – **redução dos custos** nos deslocamentos no transporte público coletivo.

(...)

Art. 5º O Poder Público promoverá o aumento da participação do transporte público coletivo no atendimento à demanda de interesse do Distrito Federal mediante:

I – **melhoria da qualidade e redução do custo** das viagens para o usuário dos serviços do STPC/DF;

Art. 14. O PDTU/DF estabelece os seguintes objetivos para o transporte público coletivo:

(...)

X – estabelecer alternativas de integração **que reduzam o custo e o tempo de deslocamento para maior número de usuários**; (grifos nossos)

Assim, espera-se ter feito um sucinto esboço da arquitetura jurídica do assunto, de modo que, com maior segurança, se possa definir quais os critérios juridicamente positivados que devem ser levados em conta para a tomada de decisão.

A Constituição estabelece o dever de os serviços públicos delegados serem adequados (art. 175, Parágrafo único, IV), conforme previsão legal.

A Lei nº 8.987/1995, por sua vez, em seu art. 6º, assevera que adequado é o serviço que satisfaz as condições de regularidade, eficiência e modicidade das tarifas.

A Lei que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, como grifado, estabelece que a política tarifária deve promover a equidade e melhorar a eficiência e eficácia do serviço público (art. 8º, I e II).

O art. 9º, § 1º da Lei nº 12.587/2012 define o regime econômico e financeiro da concessão e da permissão que assim pode ser resumido:



$$\Sigma + \Omega = \mu + \mathcal{F}$$

$$\beta = \Sigma + \Omega$$

$$\beta = \mu + \mathcal{F}$$

Em que:

β é a tarifa de remuneração da prestação de serviços de transporte coletivo;

μ é o preço público cobrado do usuário;

\mathcal{F} são as receitas de outras fontes de custeio;

Σ são os custos reais do serviço prestado;

Ω é a remuneração do prestador.

Disso, continua a norma em questão (art. 9º, § 3º e 4º), há os regimes de superávit tarifário e de déficit ou subsídio tarifário, que assim podem ser expressos:

Deficit ou subsídio tarifário (d):

$$\beta < \mu - d$$

Superavit tarifário (s):

$$\beta > \mu - s$$



Em qual regime econômico e financeiro se encontra o transporte público do Distrito Federal se sequer há um marco regulatório do setor de transporte coletivo urbano do Distrito Federal?

Assim, ao omitir-se quanto à regulação do transporte coletivo urbano, o Distrito Federal descumprir a Constituição que, como destacado, determina que o serviço público ou é prestado diretamente pelo Estado ou tem a prestação do particular necessariamente regulada.

Importa, ainda, observar outro aspecto relevante da matéria. Não é juridicamente possível que seja ampliada gratuidade no caso em análise sem correspondente indicação da fonte de custeio. Veja-se o que diz a Lei Maior do Distrito Federal:

Art. 71. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou comissão da Câmara Legislativa, ao Governador do Distrito Federal e, nos termos do art. 84, IV, ao Tribunal de Contas do Distrito Federal, assim como aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.

.....
§ 2º Não será objeto de deliberação proposta que vise a conceder gratuidade ou subsídio em serviço público prestado de forma indireta, sem a correspondente indicação da fonte de custeio.

É fato incontestável que o segmento acima de sessenta anos da população carece de políticas públicas inclusivas, haja vista as dificuldades que esse segmento tem em uma sociedade como a nossa.

Há que se cogitar, todavia, qual a repercussão de tal medida no transporte público coletivo urbano do Distrito Federal e procurar sopesar externalidades.

O fato objetivo é que, em geral, a inclusão social a ser viabilizada pela medida (aprovação da PELO nº 41/2012) seria de viés tecnicamente relevante: incluiria o segmento idoso, especialmente os moradores das regiões mais afastadas e que possuem maiores dificuldades de fruir os direitos culturais que, em geral, estão no Plano Piloto.

Seguindo-se a análise qualitativa, verificamos que, ao reverso do que parecia com os valores absolutos, o impacto econômico – que, de fato, existe – é, em termos



relativos, pequeno e alcançará exatamente o público a que deve prioritariamente se destinar uma norma inclusiva: os grupos de maior vulnerabilidade social.

VI – Sugestões para o engendramento de um ambiente regulatório resistente à captura e à corrupção

Preliminarmente faz-se necessária a seguinte ponderação: se um serviço público é delegado a agentes privados – que, naturalmente, por ela auferem lucro – tal serviço público deve ser adequado. Do contrário, a bem do interesse público, o Poder Público deve retomar a prestação do serviço, por meio do instituto “encampação”, tradicional figura do direito administrativo brasileiro.

Para a verificação do atendimento dos requisitos de adequação do serviço é necessário o engendramento de um ambiente regulatório que tenha condições de cotejar a exequibilidade do serviço adequado na equação econômico-financeira do serviço delegado.

O grande problema da regulação de serviços públicos é a captura, aí incluída a corrupção.¹⁶ A captura é o fenômeno que vulnera ou elimina a autonomia técnica necessária para a estabilidade – a depender dos interesses e das relações existentes entre os agentes econômicos envolvidos na regulação.

Se tais problemas são alvo de profícua produção acadêmica e acaloradas discussões políticas no mundo inteiro, inclusive no Brasil, não se pode olvidar de apresentar apontamentos que previnam, em alguma medida, que a regulação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros no Distrito Federal seja dominada por segmentos e atores com interesses excusos, ainda mais em uma cultura patriomonalista, cujas facetas mais evidentes são o compadrio e a relutante incapacidade de dissociar o público do privado.

Assim, a partir de marco regulatório que saiba concertar a viabilidade de



controle político e social e a preservação da autonomia técnica dos reguladores, pode-se escorçar os seguintes nortes:

- a) existência de uma entidade independente, cujos mandatos dos diretores serão necessariamente fixos;*
- b) impossibilidade de os diretores de tais entidades serem reconduzidos;*
- c) carreiras especializadas, economicamente atraentes, de dedicação exclusiva, obrigatória e unicamente providas por concurso público de provas e títulos, albergadas aí todas as etapas da regulação, especialmente a fiscalização;*
- d) a escolha dos diretores deve recair **majoritariamente** sobre os profissionais da carreira de regulador, ou seja, as decisões colegiadas terão sempre maioria técnica;*
- e) o controle político deverá existir na figura de um diretor estranho à carreira de regulador, com poder de veto. O veto, todavia, deve ter motivação pormenorizada, de modo a ser controlável pelo Poder Judiciário, pelo Poder Legislativo – no caso CLDF e TCDF – e pelo Ministério Público;*
- f) o controle político também poderá ser desempenhado por um Contrato de Gestão e Desempenho firmado entre o ente político – Distrito Federal – e entidade reguladora;*
- h) a independência financeira da entidade reguladora deve ser viabilizada pela instituição de taxa de fiscalização e a impossibilidade ex lege de contingenciamento orçamentário desses recursos.*

¹⁶ BOEHM, Frédéric. *Corrupción y captura em la regulación de los servicios públicos*. REVISTA DE ECONOMÍA INSTITUCIONAL, VOL. 7, N.º 13, SEGUNDO SEMESTRE/2005.



VII - Considerações Finais

É preciso ponderar que a proposta tem conteúdo meritório na sua intenção de proceder à inclusão social de idosos com menos de sessenta e cinco anos por meio da ampliação, a essa faixa etária, da gratuidade no transporte coletivo (já existente para a população de idade superior a 65 anos). Nas condições reais em que se insere o sistema de transporte público coletivo no Distrito Federal, a iniciativa poderia revelar-se uma rara oportunidade de inclusão desse segmento, objeto da vulnerabilidade social de matriz econômica e, mesmo, da segregação espacial.

Contudo, como se buscou demonstrar, a PELO nº 41/2012 revela flagrante inadequação legislativa, representada pela omissão na indicação das fontes de custeio da medida proposta. Tal inadequação só seria sanável mediante a realização dessa indicação nos termos da Lei de Responsabilidade Fiscal e da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Acresça-se a esse obstáculo um segundo, que se desdobra em duas ordens de questões. Em primeiro lugar, falta ao DF um marco regulatório claro, transparente e socialmente controlado ou controlável, que norteie as ações no plano do transporte público e permita avaliar com precisão o impacto financeiro da eventual gratuidade para uma quantidade significativa e crescente de usuários. Vale insistir: o impacto será relevante nos próximos anos, especialmente nas cidades mais periféricas, onde há muitas pessoas de meia idade e, em vinte anos, haverá muitos idosos.

Em segundo lugar e em decorrência dessa lacuna, os mecanismos existentes de (in)definição de tarifas e preços públicos no transporte coletivo acabam por desviar do Erário e da iniciativa privada os ônus de tal mudança, levando à socialização dos custos da medida, os quais tendem a ser compartilhados pelos trabalhadores em geral, usuários diretos do sistema, pela via do simples aumento do preço das passagens ou pela precarização do já péssimo serviço prestado.

Por fim, com o fito de auxiliar o debate a ser travado no Poder Legislativo, parece-nos relevante reindagar o que gera perplexidade: o que justifica a exploração



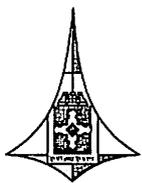
econômica (privada, com finalidade lucrativa) de um serviço público que é deficitário? Se, ao contrário, o serviço é superavitário, por qual motivo o interesse lucrativo de uma minoria pode de maneira tão acintosa suplantar o direito do cidadão ao transporte público decente?

Desse modo, entendemos que, nas atuais condições, a PELO nº 41/2012 não deve prosperar sem os devidos ajustes que apresentamos na minuta de parecer. Que isso, porém, em hipótese alguma justifique a omissão ou inação do Poder Legislativo do Distrito Federal. Cabe à Câmara Legislativa, no caso, a histórica tarefa de enfrentar com firmeza seu papel precípua de fiscalizar os atos do Poder Executivo e, por meio de suas Comissões Permanentes e demais instâncias parlamentares, subsidiar com ideias e informações a opinião pública para proporcionar amplo, aberto e fecundo debate sobre o transporte que temos e, sobretudo, aquele que queremos, bem como sobre os meios para alcançá-lo.

Para o momento, era o que cumpria apresentar. Na oportunidade, reiteramos que a Assessoria Legislativa segue à disposição para eventual colaboração no processo.

JEIZON ALLEN SILVERIO LOPES
Consultor Legislativo

PAULO EDUARDO CASTELLO PARUCKER
Consultor Legislativo



Quadro sinótico das principais normas distritais sobre idosos no Distrito Federal.

NORMA DISTRITAL	EMENTA	OBSERVAÇÕES
LEI Nº 4727/2011	Dispõe sobre as isenções do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA e do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU, prorroga a vigência de isenções da Taxa de Limpeza Pública e dá outras providências.	Art. 5º Ficam isentos do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU, até 31 de dezembro de 2015: (...) VII – o imóvel com até 120m ² (cento e vinte metros quadrados) de área construída cujo titular, maior de sessenta e cinco anos, seja aposentado ou pensionista, receba até dois salários mínimos mensais, utilize o imóvel como sua residência e de sua família e não seja possuidor de outro imóvel;
LEI Nº 4602/2011	Altera dispositivos da Lei nº 3.822, de 8 de fevereiro de 2006, que Dispõe sobre a Política Distrital do Idoso e dá outras providências.	Diploma alterador
LEI Nº 4569/2011	Dispõe sobre a isenção do pagamento pelas refeições nos restaurantes	Em vigor



		comunitários do Distrito Federal às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos.	
LEI 4299/2009	Nº	Altera a Lei nº 4.027, de 16 de outubro de 2007, que Dispõe sobre a prioridade de atendimento às gestantes, às mães com crianças no colo, aos idosos com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos e aos portadores de deficiência física e dá outras providências.	Diploma alterador
LEI 4271/2008	Nº	Dispõe sobre a afixação de aviso sobre o direito do idoso a ter acompanhante nas unidades de saúde no âmbito do Distrito Federal.	Em vigor
LEI 4027/2007	Nº	Dispõe sobre a prioridade de atendimento às gestantes, às mães com crianças no colo, aos idosos com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos e aos portadores de deficiência física e dá outras providências.	Em vigor



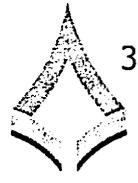
LEI 3822/2006	Nº	Dispõe sobre a Política Distrital do Idoso e dá outras providências.	Em vigor
LEI 3637/2005	Nº	Introduz alterações no art. 3º da Lei nº 2.477, de 18 de novembro de 1999, para adequá-la ao previsto na Lei federal nº 10.741, de 2003, referente ao Estatuto do Idoso.	Em vigor
LEI 3575/2005	Nº	Dispõe sobre a criação do Conselho dos Direitos do Idoso do Distrito Federal e dá outras providências.	<u>Revogada pela Lei nº 4602/2011.</u>
LEI 3502/2004	Nº	Institui a meia-entrada em estabelecimentos de entretenimento e lazer para idosos a partir de 60 anos de idade.	Em vigor.
LEI 3411/2004	Nº	Dispõe sobre a criação do Programa Terceira Juventude, destinado a assegurar a participação do idoso em atividades educativas e laborais, e dá outras providências.	Em vigor
LEI 3295/2004	Nº	Acrescenta artigo e parágrafo à Lei nº 2.477, de 18 de	Diploma alterador.



	novembro de 1999, que Dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de vagas para o idoso nos estacionamentos públicos e privados no Distrito Federal.	
LEI COMPLEMENTAR Nº 686/2003	Altera os arts. 1º e 4º da Lei Complementar nº 21, de 23 de julho de 1997, que Institui o Fundo de Apoio e Assistência ao Idoso do Distrito Federal e dá outras providências.	Diploma alterador
LEI COMPLEMENTAR Nº 664/2002	Altera os arts. 1º e 4º da Lei Complementar nº 21, de 23 de junho de 1997, que Institui o Fundo de Apoio e Assistência ao Idoso do Distrito Federal e dá outras providências	Diploma alterador.
LEI Nº 2811/2001	Cria o Programa Bombeiro Amigo.	O referido programa oferece atendimento às pessoas de terceira idade na forma de atividades físico ocupacionais.
LEI Nº 2477/1999	Dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de vagas para o idoso nos	Em vigor.



		estacionamentos públicos e privados no Distrito Federal.	
LEI 2341/1999	Nº	Desafeta a área que especifica, localizada no Setor de Residências Econômicas Sul, destinando-a ao Centro de Convivência do Idoso do Cruzeiro Velho, na Região Administrativa do Cruzeiro – RA XI.	Em vigor.
LEI Nº 2282/1999		Institui o Programa de Assistência Médico-Geriátrica a Idosos, nos Centros Comunitários de Idosos do Distrito Federal.	Em vigor.
LEI Nº 2009/1998		Cria o Cartão Facilitador da Saúde para atendimento aos idosos na rede do Sistema Único de Saúde – SUS do Distrito Federal.	Em vigor.
LEI COMPLEMENTAR Nº 21/1997		Institui o Fundo de Apoio e Assistência ao Idoso do Distrito Federal e dá outras providências.	Em vigor.
LEI 1759/1997	Nº	Cria o Programa de Abrigo Familiar do Idoso.	Em vigor.
LEI 1547/1997	nº	Institui o Estatuto do Idoso no Distrito Federal e dá outras providências.	Em vigor.
LEI 1523/1997		Dispõe sobre a criação da Praça do	Em vigor.



	Idoso no Cruzeiro Novo, Região Administrativa XI, e dá outras providências.	
LEI N° 1479/1997	Institui o Dia do Idoso no Distrito Federal.	Em vigor.
LEI N° 1445/1997	Cria a Subsecretaria para Assuntos do Idoso na estrutura da Secretaria de Governo do Distrito Federal e dá outras providências.	Em vigor.
LEI N° 1158/1996	Determina a seleção e a demarcação de áreas destinadas à implantação de centros de convivência para idosos.	Em vigor.
LEI N° 1362/1996	Concede à Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP isenção de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU e de Taxa de Limpeza Pública – TLP, remissão dos débitos relativos a estes tributos e dá outras providências.	<i>Art. 3º Fica isento do pagamento do IPTU e da TLP o imóvel com até cento e vinte metros quadrados de área construída, situado em cidade-satélite, cujo titular, maior de sessenta e cinco anos, seja aposentado ou pensionista, perceba até dois salários mínimos mensais, utilize o imóvel como sua residência e de sua família e não seja possuidor de outro imóvel. (Artigo e parágrafos vetados pelo Governador, mas</i>



		<i>mantido pela Câmara Legislativa. Promulgação publicada no Diário Oficial do Distrito Federal, de 10/4/1997.).</i>	
		Em vigor, isenta também da TLP.	
LEI 850/1995	Nº	Dispõe sobre a criação de seções especiais de atendimento ao idoso nas delegacias do Distrito Federal e dá outras providências.	Em vigor.
LEI 589/1993	Nº	Autoriza o Poder Executivo a criar os Centros de Convivência e Assistência ao Idoso – CECAI, no âmbito do Distrito Federal.	Em vigor.
LEI Nº 233/1992		Dispõe sobre a implantação de ambulatórios e clínicas geriátricas na rede hospitalar do Distrito Federal.	
LEI 218/1991	Nº	Cria o Conselho do Idoso do Distrito Federal, dispõe sobre a política de Assistência ao Idoso e dá outras providências.	Revogada pela Lei nº 3575/2005.