

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Relatório da 2ª Reunião Técnica da CTMU, em 2025

Este relatório apresenta um panorama das discussões e encaminhamentos feitos durante a 2ª Reunião Técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana - CTMU, realizada no dia 12 de março de 2025, às 19h, no Auditório Lindberg Aziz Cury, Térreo Inferior da CLDF, para **avaliar as repercussões da eliminação do dinheiro em espécie como pagamento de passagens dentro dos veículos para os cobradores e cobradoras de ônibus do DF.**

À mesa, estiveram presentes o Presidente da CTMU, **Deputado Max Maciel**; o Subsecretário de Operações da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, **Márcio Antônio de Jesus**; o Subsecretário de Arrecadação, Gestão e Controle de Gratuidades da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, **José dos Santos Bahia Neto**; a Advogada-Geral da Ordem dos Advogados do Brasil - Seccional do Distrito Federal, **Dr.ª Karina Amorim Sampaio Costa**; o Presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros e de Carga do Distrito Federal, **João de Jesus Oliveira**.

Compareceram ao debate os representantes das seguintes **empresas concessionárias: BSBus; Viação Marechal; Viação Pioneira e URBI**. Também houve participações do público nos debates.

1. Introdução

Em julho do ano passado, a Secretaria de Transporte e Mobilidade iniciou a transição para pagamentos exclusivamente eletrônicos dentro dos veículos. O objetivo, segundo o governo, foi ampliar os meios de pagamento e aumentar a segurança da operação. Em novembro, essa transição foi concluída e, desde então, todas as linhas do DF operam sem aceitar dinheiro em espécie.

Muito embora tal quadro seja benéfico do ponto de vista da modernização do transporte rodoviário, surgem preocupações legítimas acerca da manutenção dos postos de trabalho dos cobradores, uma vez que, além da possível extinção da função, os motoristas passariam a ficar sozinhos nos veículos, inexistindo outro profissional que pudesse auxiliá-lo a dirimir eventuais intercorrências no trajeto, a exemplo de problemas técnicos, atendimento aos passageiros ou até mesmo situações de insegurança.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Do ponto de vista legislativo, destacamos que o projeto de lei n.º 2.390, que tramitou na CLDF em 2006, tratava exatamente sobre a criação da figura do assistente de bordo. O projeto foi convertido na lei n.º 3.923/2006, reputada inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 3.899/2006.

Nesta legislatura, o mandato do Presidente da Comissão apresentou o Projeto de Lei n.º 1.421/2024, que dispõe sobre os direitos dos usuários do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal. Entre outras medidas, o projeto reconhece a necessidade de um profissional a bordo, além do motorista, para garantir conforto, informação, segurança e um embarque adequado para os usuários, especialmente pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou outras condições que demandem atendimento especializado. Nessa mesma linha, segue em tramitação na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei n.º 2.843/2024, que proíbe a acumulação das funções de motorista e cobrador nos ônibus.

Pelo exposto, considerando todas essas variáveis e complexidades acerca do tema, a CTMU convidou representantes do Poder Executivo, do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários, da Ordem dos Advogados do Brasil e, também, das empresas concessionárias do sistema de transporte público coletivo distrital, visando elaborar caminhos factíveis e juridicamente adequados, dentro do espectro de competências do Poder Legislativo do Distrito Federal.

2. Discussão

2.1. Deputado Max Maciel – Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

O parlamentar salientou a importância da participação do Sindicato nas tratativas, afirmando que o objetivo da comissão é atuar enquanto intermediária no diálogo entre o governo do Distrito Federal e os trabalhadores. Com esse intuito, foram realizadas diversas ações para avaliar os efeitos da retirada do dinheiro dos veículos. Destacou, também, que a Casa tem lutado em prol dos trabalhadores do sistema, pois os cobradores têm importância fundamental em diversos aspectos, como, por exemplo, orientar os passageiros (em especial as pessoas com mobilidade reduzida) e auxiliar os motoristas. Depreende-se, portanto, que a atuação dos cobradores vai muito além da questão meramente financeira.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

O Presidente da comissão mencionou a proposta legislativa anterior, de autoria do Deputado Paulo Tadeu (PL n.º 2.390/2006). A lei originada de tal projeto foi considerada inconstitucional, uma vez que a matéria se insere na competência da União. Tendo em vista este histórico, mas considerando as consequências de todo o processo para os trabalhadores e trabalhadoras, há uma proposta de sua autoria, no âmbito do Distrito Federal, trazendo a ótica dos direitos dos usuários, para destacar a importância de existir uma figura além do motorista. Isso guarda sintonia com a proposta em tramitação no âmbito federal. Nessa linha, defendeu que a tarifa zero pressupõe a presença desses trabalhadores; exemplo disso foi a experiência da gratuidade no período do carnaval, na qual a presença dos cobradores foi fundamental para o processo de fiscalização.

Conforme o Deputado, o prazo de dois anos é insuficiente, sendo necessário garantir o cumprimento do acordo e assegurar, também, a situação posterior ao governo atual. Os postos de trabalho devem ser mantidos, e para isso é necessário compreender como esses trabalhadores se reconhecem, de fato, dentro do novo sistema que está sendo moldado, o que será compreendido a partir de debates caracterizados pela concertação social.

O Deputado ressaltou a importância de uma atuação coesa que envolva o Poder Executivo, o Poder Legislativo e o Sindicato. Afirmou que, quando se ventilou a hipótese de que a experiência de gratuidade fosse com portas abertas, a comissão se posicionou de forma contrária, pois a tarifa zero não significa que não exista controle. É necessário conhecer os trajetos realizados pelas pessoas, para embasar ajustes nas linhas e entender a demanda reprimida.

O parlamentar sinalizou que não se pode esperar que o futuro governo cumpra os acordos do passado; por isso, sua intenção é firmar os acordos necessários nesta legislatura, de modo que o próximo governo tenha uma obrigação a cumprir. Opinou que as novas modelagens dentro do sistema de fato irão acontecer, a exemplo do sistema adotado no BRT. Assim, existem as hipóteses de enquadrar esses profissionais como fiscais de linha, fiscais de ônibus, auxiliares, agentes de bordo ou agentes de segurança, embarcados ou não. Nesse sentido, é necessário definir as etapas da qualificação dos profissionais, o que já foi tratado em reuniões com o SEST/SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), inclusive abordando formatos que permitam baratear os custos desse processo de qualificação.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

O Presidente da CTMU propôs, enquanto encaminhamento da reunião, que o Sindicato, junto ao Poder Executivo, apresente um normativo contendo as expectativas da categoria, de modo que a proposta faça sentido para os profissionais. Propôs um calendário para o andamento desta proposta, com a apresentação de uma primeira minuta (uma pré-proposta) até junho deste ano; em agosto, o assunto será retomado em uma nova reunião técnica; entre agosto e setembro, será remetida uma proposta do Executivo para a Casa. Já existe um acordo para aprovação deste texto na CLDF.

O custo dos cobradores representa 15% no total do sistema. Portanto, a economia seria ínfima e sua extinção geraria mais ônus para a população. Exemplo disso é o constante desrespeito aos passageiros idosos no BRT, que seria combatido havendo profissionais aptos a auxiliar os passageiros dessa faixa etária.

É necessário ter em mente que apenas a legislação federal é apta a definir as atribuições e a existência em si dos postos de trabalho. A proposta no âmbito distrital é para balizar a ordem de serviço das concessionárias e o governo irá chancelar isso com um processo regulatório, contexto no qual o Distrito Federal pode avançar nas possibilidades para dar exemplo à Câmara dos Deputados. O parlamentar reforçou que compreende a preocupação dos profissionais em relação às incertezas, mas a garantia dos direitos ocorre somente a partir da união da categoria. Assim, concluiu que o objetivo principal é melhorar o sistema e demonstrar sua importância para a população.

2.2. Dr^a. Karina Amorim Sampaio Costa - Advogada-geral da Ordem dos Advogados do Brasil - Seccional do Distrito Federal

Reforçou que a OAB continua à disposição da categoria. Ressaltou que, desde que tiveram conhecimento das medidas para a extinção dos postos de trabalho, atuaram de modo a combatê-las, inclusive a partir do sucesso na obtenção de uma decisão judicial em caráter liminar. Neste processo, houve, recentemente, uma manifestação do Ministério Público corroborando os argumentos da OAB. Opinou que não é possível a retirada do dinheiro sem que isso seja acompanhado por uma reestruturação. Por fim, ressaltou que há legitimidade da OAB para propor uma ADI caso seja editada alguma norma que macule as políticas públicas.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

2.3. João de Jesus Oliveira - Presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros e de Carga do Distrito Federal

Tranquilizou os trabalhadores quanto ao cumprimento dos acordos coletivos e afirmou que a atuação do Sindicato é no sentido de parar o sistema, promover uma greve (o que ocorreria no carnaval caso os cobradores tivessem sido excluídos). Garantiu que realizarão a defesa da categoria e da posição dos cobradores no sistema. Após o final do prazo do acordo coletivo, irão exigir a manutenção dos postos de trabalho dos cobradores, que atuam como verdadeiros agentes de segurança, ao auxiliar os motoristas no trânsito, auxiliar no embarque e desembarque dos passageiros (especialmente aqueles com mobilidade reduzida), inibir casos de assédio, fornecer informações aos usuários e evitar a evasão dentro dos veículos do transporte coletivo.

Esclareceu que, quando houve a retirada do pagamento em espécie, o Sindicato tomou providências junto à OAB, pois tem atuado sempre nesse sentido de proteção do cobrador, o primeiro profissional a ser afetado. Nessa linha, o Sindicato tem passado todas as orientações para que a categoria permaneça tranquila, pois nas negociações sempre foi salientado que os cobradores deveriam permanecer no interior dos ônibus.

A diretoria do Sindicato tem se reunido para elaborar a minuta do texto, pois é um interesse do Sindicato e da categoria conseguir um caminho para esses profissionais. O Presidente do Sindicato citou que, nos anos 1990, quando foi lançada a catraca eletrônica, a categoria também expressou preocupações, mas o Sindicato atuou em defesa dos postos de trabalho. Goiânia foi a capital pioneira em eliminar os cobradores, mas no Distrito Federal o Sindicato sempre os defendeu. Reforçou que continuarão atuando nesse sentido.

2.4. Márcio Antônio de Jesus - Subsecretário de Operações da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal

O Subsecretário afirmou que as palavras-chave nesse processo são: inclusão e capacitação. Deve haver um protagonismo do diálogo permanente da SEMOB/DF com o

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Sindicato, visando qualificar e reutilizar a mão de obra. Houve uma transformação do transporte com a atualização dos meios de pagamento, processo caracterizado pela ampla divulgação e pelos excelentes resultados, dentre estes destacam-se: a segurança para os trabalhadores e usuários; o aumento na dinâmica dos embarques e a desnecessidade de passar troco.

Asseverou que a política de inclusão dos trabalhadores está sendo considerada e tratada pelo governo. Nesse âmbito, a ótica de enfrentamento não deve prosperar, mas sim um tom conciliador, de entendimento, pois o Secretário participa de todas as reuniões, para promover um diálogo aberto e permanente com a categoria. O Acordo Coletivo celebrado que veiculou a garantia de dois anos teve a participação da SEMOB/DF.

Salientou a participação dos cobradores no programa “Vai de Graça”. Anteriormente, a Secretaria havia entendido que a presença do cobrador seria desnecessária, mas, com a intervenção do Sindicato, mudaram de opinião. A entrada livre das pessoas por qualquer porta acarretaria problemas para quantificar os dados. Além disso, os cobradores coordenavam a entrada dos passageiros e estavam liberando as botoeiras para aqueles que não tinham o cartão mobilidade. Portanto, considerou a operação exitosa, com elevada adesão popular, e a presença dos cobradores foi fundamental para esse sucesso.

Informou que, atualmente, não há pessoas requalificadas para exercer outras funções, pois precisam de mais informações sobre as atribuições dos agentes de bordo. A partir dessa definição, buscarão definir quais treinamentos serão realizados junto ao SEST/SENAT ou qualquer outra entidade qualificada. Opinou que os encaminhamentos do Deputado Max Maciel são razoáveis.

2.5. Demais participantes

- **Carlos Eduardo Barbalho – trabalhador rodoviário (motorista):** Opinou que Brasília tem a oportunidade histórica de ter o melhor transporte do país, mas há desafios para tanto: de um lado, o Governo promete melhorias no sistema sem demissões; do outro, há 6.500 trabalhadores dispostos a continuar colaborando com o transporte público. Entende que a categoria não possui um rumo, pois faltam objetivos, informações e clareza. Os trabalhadores não têm sido ouvidos e apenas hoje a Casa se abriu aos profissionais para discutir o futuro da categoria. A modernização do transporte é necessária, mas só será eficaz se for construída com diálogo. Dessa forma, é imprescindível que os maiores impactados (trabalhadores e

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

população usuária) sejam parte ativa desse processo. O participante realizou os seguintes questionamentos:

- **À SEMOB/DF:** Quais políticas de inclusão estão sendo planejadas para os trabalhadores com deficiência, que compõem parte significativa das 6.500 pastas de trabalho? Qual o planejamento para a capacitação e treinamento dos agentes de bordo, para garantir que desempenhem suas novas funções com excelência e reduzir as reclamações dos usuários?
- **Ao SITRATER/DF:** Como transformar as garantias temporárias dos acordos coletivos em proteções duradouras? Há alguma estratégia concreta sendo elaborada para assegurar a estabilidade dos empregos e conferir tranquilidade aos trabalhadores?
- **Às empresas concessionárias do STPC/DF:** Quais as perspectivas para os programas internos de formação?
- **Sandro Carvalho – trabalhador rodoviário (motorista):** Ressaltou que os rodoviários precisam de boas condições de trabalho, especialmente de saúde, psicológicas, para que a modernização seja efetiva e a prestação do serviço dotada de qualidade. Entretanto, atualmente, os terminais e as garagens são insalubres. Nesse contexto, é necessário ter contato direto, nas bases, com os profissionais, para verificar suas demandas. O prazo de dois anos do acordo coletivo é insuficiente, pois os trabalhadores têm necessidades que ultrapassam esse intervalo. Registrou que, até o momento, falta transparência e não há respostas diretas do Sindicato para a categoria.
- **Marco Júnior Duarte – trabalhador rodoviário (cobrador):** Opinou que o Sindicato deveria ter ajuizado a ação popular quando era oportuno e os sucessivos decretos do Governo do Distrito Federal não atendem às necessidades da categoria. Além disso, não existe qualquer contraponto a essa atuação, pois as normas editadas não foram combatidas. Existe a necessidade premente de união dos rodoviários e do Sindicato, para promover uma mobilização junto à Câmara dos Deputados para imprimir agilidade ao PL n.º 2.843/2024. Defendeu a mobilização da categoria dos rodoviários em âmbito nacional, bem como medidas para pressionar o Governo para que o decreto seja apresentado urgentemente. Questionou se haverá a recepção desses trabalhadores no mercado de trabalho em caso de demissões em massa e inquiriu o subsecretário sobre a ausência de ações de qualificação dos trabalhadores. Ao final, entregou uma carta aberta à mesa.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- **Núria Azevedo – representante da empresa concessionária Viação Marechal:** Trouxe algumas considerações sobre o tema da capacitação, afirmando que 45 cobradores já passaram por tais processos, passando a exercer as funções de motoristas e manobristas. Os profissionais foram promovidos através da escolinha da empresa, que instituiu um programa denominado “Crescer”. Não houve realocações, mas promoções, além das contratações de novos cobradores. Atualmente, há uma turma de formação de mecânica a diesel com quase 30 cobradores em parceria com o SEST/SENAT na empresa. Ressaltou que tais esforços são feitos em prol dos cobradores e dos demais colaboradores e isso envolve a renovação de frota, as mudanças na tecnologia e demais investimentos. Por fim, afirmou que o trabalho necessita do apoio da categoria e que o governo trouxe inovações para o sistema.

3. Encaminhamentos

- Ofício ao Poder Executivo com as intenções definidas na reunião;
- Apresentação, por parte do Sindicato, junto ao Poder Executivo, de um normativo contendo as expectativas da categoria até o mês de junho de 2025;
- Nova Reunião Técnica sobre o tema em agosto de 2025;
- Envio da proposta de iniciativa do Poder Executivo para análise e deliberação da Casa entre agosto e setembro de 2025;

Brasília, 21 de março de 2025.

THAINÁ RIBEIRO

Analista Legislativa da CTMU

FERNANDA AZEVEDO

Secretária da CTMU