



ORÇAMENTO
E FINANÇAS
PÚBLICAS

NOTA TÉCNICA
Nº 24/2025

Análise sobre a obrigatoriedade de trocaadores no transporte coletivo de Belo Horizonte



Ramon Thiago da Silva

N 24.



DIRETORIA GERAL

Christian Aquino Cota

DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO

Frederico Stefano de Oliveira Arrieiro

DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA

Marcelo Mendicino

SEÇÃO DE CONSULTORIA EM ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS PÚBLICAS

Evana Rezende Batista

CAPA

Larissa Metzker

Gustavo Ziviani

Yasmin Schiess

Seção de Criação Visual

Superintendência de Comunicação Institucional

PESQUISA DE LEGISLAÇÃO

Divisão de Instrução e Pesquisa

AUTORIA

Ramon Thiago da Silva

Consultor Legislativo de Administração Pública,

Orçamento e Finanças

CONTATO: divcol@cmbh.mg.gov.br

URL: www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes

Conforme a Deliberação da Mesa Diretora nº 1, de 2025, compete à Divisão de Consultoria Legislativa, entre outras atividades, elaborar textos técnicos, artigos, relatórios e outras peças informativas, bem como prestar assessoramento técnico às comissões, à Mesa Diretora e aos vereadores. Todos os Estudos e Notas Técnicas são produzidos em atendimento a solicitação de vereadora, de vereador, de comissão ou da Mesa Diretora.

O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade dos autores e não representa posicionamento oficial da Câmara Municipal de Belo Horizonte ou da sua Divisão de Consultoria Legislativa.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Como citar este texto:

DA SILVA, Ramon Thiago. **Nota Técnica nº**

24/2025: Análise sobre a obrigatoriedade de

trocadores no transporte coletivo de Belo

Horizonte. Belo Horizonte: Divisão de Consultoria

Legislativa/Câmara Municipal de Belo Horizonte,

maio 2025. Disponível em:

<www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes>.

Acesso em: DD mmm. AAAA.



ORÇAMENTO
E FINANÇAS
PÚBLICAS

NOTA TÉCNICA
Nº 24/2025

Análise sobre a obrigatoriedade de trocadores no transporte coletivo de Belo Horizonte

Ramon Thiago da Silva

N 24.

1. Dados da Audiência Pública

Requerimento de Comissão nº 1475/2025

Finalidade da Audiência Pública: discutir o Projeto de Lei que dispõe sobre a obrigatoriedade da presença de trocadores/cobreadores de passagens de ônibus do sistema de transporte público coletivo de passageiros de Belo Horizonte.

Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços.

Autoria do requerimento: Vereador Neném da Farmácia.

Data, horário e local: 29/05/2025, às 13:30h, no Plenário Helvécio Arantes.

2. Aspectos legais e administrativos

A presença de cobreadores nos ônibus urbanos sempre foi um tema central nas discussões sobre a qualidade e eficiência do transporte público, e em Belo Horizonte, não é diferente. A obrigatoriedade de presença de trocadores/cobreadores de ônibus não é regida por uma única norma nacional, mas por um conjunto de leis federais, estaduais e municipais, além de normas trabalhistas e regulamentos de agências de transportes.

Seguindo o princípio da separação de competências entre os entes federativos, a Constituição Federal de 1988 deu aos municípios a competência para legislar sobre assuntos de interesse local:

Art. 30. Compete aos Municípios:
I - legislar sobre assuntos de interesse local;

Deste modo, o Art. 193 da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte estabelece que incumbe ao município, dentre outras funções, planejar, coordenar e controlar a prestação de serviços públicos de transporte coletivo e individual de passageiros.

Art. 193 - Incumbe ao Município, respeitadas as legislações federal e estadual, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, trânsito, trânsito e sistema viário municipal.

Relativo à legislação municipal, a Lei nº 8.224 de 2001 implantou o sistema de bilhetagem eletrônica no transporte público e estabeleceu a obrigatoriedade da presença de cobradores nos veículos de transporte coletivo por ônibus na cidade de Belo Horizonte.

Art. 1º - Fica autorizada a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica no serviço de transporte coletivo de passageiros.

Parágrafo único - Fica proibida a substituição das catracas atuais por eletrônicas nos ônibus utilizados para o transporte coletivo de passageiros.

Art. 2º - Aos usuários do sistema municipal de transporte coletivo urbano de passageiros fica garantida a opção de pagamento da tarifa por moeda corrente.

Art. 3º - A função do cobrador será substituída pela função de agente de bordo e será mantida a função de despachante.

§ 1º - Cada veículo destinado ao transporte coletivo regular de passageiros será operado, em todo seu itinerário, no mínimo, por um motorista e um agente de bordo.

§ 2º - O agente de bordo não poderá receber salário menor que o atual do cobrador.

Art. 4º - Qualquer nova tecnologia implantada preverá o aproveitamento em novas funções de eventuais trabalhadores não mais necessários.

Conforme pode se verificar, o Art. 2º da Lei garantia aos usuários a opção de pagamento da tarifa em moeda corrente. Esse normativo também substituída a função de cobrador pela função de agente de bordo. Outrossim, conforme o § 1º do Art. 3º, em cada veículo do transporte coletivo, deverá haver, no mínimo, um motorista e um agente de bordo. Entretanto, a Lei 10.526 de 2012 alterou a legislação anterior. Esta criou exceções à obrigatoriedade da presença de agentes de bordo, conforme os artigos a seguir:

Art. 1º O § 1º do art. 3º da Lei nº 8.224, de 28 de setembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º ...

§ 1º Cada veículo destinado aos serviços de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte será operado por um motorista e um agente de bordo, à exceção dos veículos das linhas troncais do sistema de Bus Rapid Transit - BRT, dos veículos em operação em horário noturno e nos domingos e feriados, e dos veículos dos serviços especiais caracterizados como executivos, turísticos ou miniônibus.". (NR)

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 8.224/01 passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º e 2º:

"Art. 4º ...

§ 1º As concessionárias dos serviços de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município reenquadrarão agentes de bordo, cujos postos de trabalho sejam extintos em virtude da exceção estabelecida no § 1º do art. 3º desta lei, em funções nas bilheterias das estações de integração do sistema de BRT ou em outras que lhe sejam pertinentes, observada a necessidade de serviço.

§ 2º Para garantir as condições de segurança operacional nos veículos dos serviços especiais mencionados no § 1º do art. 3º desta lei, bem como nas regiões operadas pelo sistema de BRT, deverão ser disponibilizados mecanismos que facilitem o pagamento com créditos eletrônicos, em especial no que se refere aos procedimentos de aquisição de cartões e recarga de créditos.". (NR)

Desta forma, a retirada gradual dos cobradores em Belo Horizonte começou há cerca de 13 anos, quando a lei municipal permitiu que os coletivos operassem sem esses profissionais em algumas situações. De acordo com a regulamentação vigente, não há exigência de presença de agentes de bordo nos seguintes casos:

- Veículos das linhas troncais do sistema de Bus Rapid Transit (BRT);
- Ônibus em operação no período compreendido entre 20h30 e 5h59;
- Viagens realizadas aos domingos e feriados;
- Veículos classificados como de serviços especiais, tais como os executivos, turísticos e miniônibus.

3. Impactos Sociais e operacionais

A presença de cobradores é frequentemente associada à melhoria na segurança e no atendimento aos usuários. Além de realizar a cobrança das passagens, esses profissionais auxiliam no embarque e desembarque de pessoas com deficiência, idosos, crianças e gestantes, colaboram na segurança e podem prestar primeiros socorros em casos de incidentes ou emergências.

Cabe ressaltar também, que a segurança no emprego dos cobradores é garantida por dispositivos legais municipais, dentre eles o art. 9º da Lei 11.459 de 2023 que garante programas de requalificação e recolocação para estes trabalhadores que perderem seus empregos.

Art. 9º Qualquer nova tecnologia implantada que eventualmente elimine ou restrinja alguma função do serviço municipal de transporte público coletivo deverá prever programas de requalificação e recolocação dos trabalhadores atingidos.

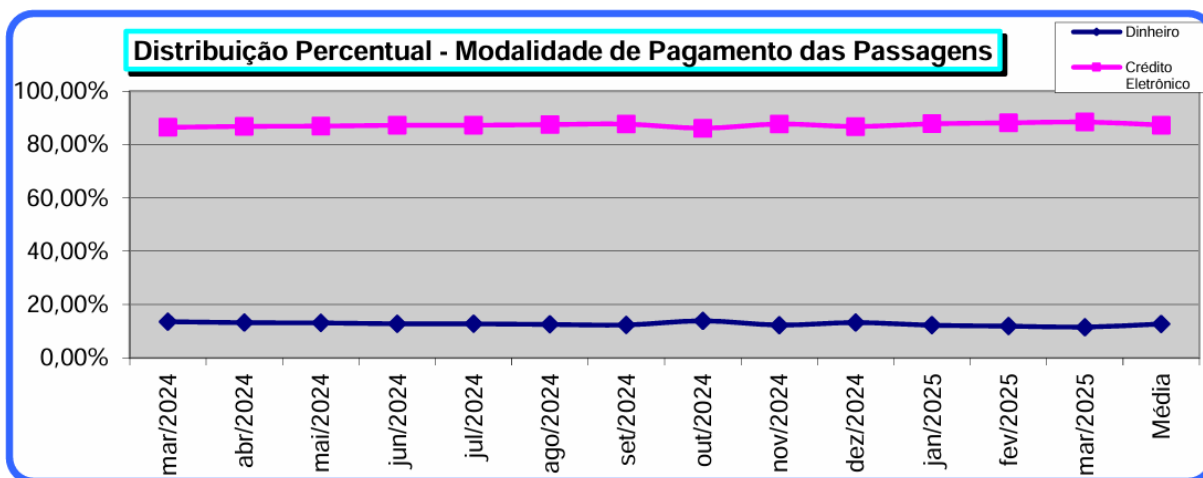
A reintrodução dos cobradores pode gerar empregos, contribuindo para a redução do desemprego na cidade. Por outro lado, as empresas operadoras

argumentam que a digitalização e a bilhetagem eletrônica são tendências irreversíveis que visam à eficiência e à redução de custos.

Com a ausência de cobradores, os motoristas passaram a acumular a função de cobrança, o que pode comprometer a segurança e a eficiência do serviço, e também a saúde dos motoristas, que podem ficar sobrecarregados e sem a contrapartida salarial por essa função. O acúmulo de funções aumenta significativamente o risco de acidentes, pois o motorista precisa contar moedas e dar troco enquanto dirige, o que compromete sua atenção ao trânsito.

Conforme relatório do transporte coletivo disponibilizado pela Prefeitura de Belo Horizonte, atualmente, cerca de 11% dos passageiros do sistema de transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte ainda realizam o pagamento da tarifa em dinheiro, o que representa aproximadamente 2,5 milhões de passagens adquiridas mensalmente nessa modalidade. Embora o direito ao pagamento em espécie tenha sido mantido, a Prefeitura de Belo Horizonte tem implementado políticas para reduzir progressivamente essa prática, incentivando o uso de meios eletrônicos, como cartões de débito e crédito, QR Code, PIX e o cartão BHBus. A medida visa modernizar o sistema, aumentar a segurança nos veículos e reduzir os custos operacionais associados ao manuseio de dinheiro.

Mês	Passageiros Registrados	Pago com Dinheiro	% Dinheiro	Crédito Eletrônico	% Crédito Eletrônico
mar/2024	22.609.154	3.065.641	13,56%	19.543.513	86,44%
abr/2024	24.185.188	3.188.121	13,18%	20.997.067	86,82%
mai/2024	23.513.636	3.079.126	13,10%	20.434.510	86,90%
jun/2024	22.776.986	2.908.660	12,77%	19.868.326	87,23%
jul/2024	23.778.498	3.032.801	12,75%	20.745.697	87,25%
ago/2024	23.742.537	2.976.776	12,54%	20.765.761	87,46%
set/2024	23.325.649	2.877.868	12,34%	20.447.781	87,66%
out/2024	25.102.422	3.487.264	13,89%	21.615.158	86,11%
nov/2024	22.534.679	2.771.630	12,30%	19.763.049	87,70%
dez/2024	21.506.094	2.847.878	13,24%	18.658.216	86,76%
jan/2025	21.253.590	2.593.339	12,20%	18.660.251	87,80%
fev/2025	21.968.897	2.615.789	11,91%	19.353.108	88,09%
mar/2025	21.968.901	2.529.700	11,51%	19.439.201	88,49%
Média	22.943.556	2.921.123	12,71%	20.022.434	87,29%
TOTAL	298.266.231	37.974.593		260.291.638	



A reintrodução dos cobradores implicaria em custos adicionais para as empresas operadoras, incluindo salários, treinamento e adaptação dos veículos. Esses custos poderiam ser repassados aos usuários por meio de aumento nas tarifas, o que geraria resistência por parte da população.

4. Experiências em outras capitais

Ao menos 56 cidades do Brasil dispensaram os cobradores de parte ou de todas as linhas de ônibus que operam, segundo levantamento da NTU, associação que reúne as empresas de transporte urbano do país. O Brasil tem cerca de 3.300 municípios com serviço de ônibus municipal.

Em 2014, no município de São Paulo, foi alterada uma legislação que exigia a presença de dois profissionais a bordo dos coletivos, permitindo que parte da frota operasse com apenas o motorista. Essa mudança foi implementada especialmente em linhas locais com veículos menores. A medida visou reduzir custos operacionais, já que o custo com mão de obra representa cerca de 50% do valor da tarifa paga.

No município do Rio de Janeiro, aproximadamente 34% da frota ainda opera com trocadores, segundo dados da NTU. A transição para a eliminação dos cobradores tem sido gradual, com algumas linhas já operando sem essa função. A medida busca reduzir custos e aumentar a segurança nos coletivos.

Campo Grande foi uma das pioneiras na eliminação dos cobradores, implementando a medida em 2012. A decisão foi motivada por uma onda de assaltos nos ônibus, que chegavam a cerca de 60 ocorrências mensais em 2010. Após a retirada dos cobradores, o número de assaltos caiu significativamente, com média de um roubo por mês em 2015 e 2016, uma vez que tal medida reduziu o dinheiro em circulação e diminuiu o interesse dos assaltantes. Além disso, a medida permitiu a realocação de funcionários para outras funções, como motoristas e técnicos administrativos, evitando demissões em massa.

Goiânia foi a primeira capital brasileira a abolir completamente a função de cobrador, adotando a medida em 1998. A decisão visou modernizar o sistema de transporte público e reduzir custos operacionais. Com o aumento do uso de meios eletrônicos de pagamento, a presença de cobradores tornou-se desnecessária.

A obrigatoriedade da presença de cobradores nos ônibus de Belo Horizonte é uma medida que envolve diversos aspectos legais, sociais e operacionais. Enquanto a manutenção dos cobradores visa melhorar a segurança e o atendimento aos usuários, além de gerar empregos, ela também implica em custos adicionais e pode ser considerada um desafio diante das tendências de digitalização e eficiência operacional. O comparativo com outras capitais brasileiras mostra que não há um modelo único, e cada cidade adota a solução que melhor se adapta às suas necessidades e contextos específicos.

5. Legislação Correlata

Legislação Federal:

BRASIL. *Constituição (1988)*. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 maio 2025.

Legislação Municipal:

BELO HORIZONTE. Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Câmara Municipal, 1990. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/legislacao/lei-organica>. Acesso em: 15 maio 2025.

BELO HORIZONTE. Lei nº 8.224, de 25 de julho de 2001. Autoriza implantar bilhetagem eletrônica nos coletivos, proíbe a substituição das catracas e garante emprego dos operadores na forma que menciona. Belo Horizonte: Câmara Municipal, 2001. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/legislacao>. Acesso em: 15 maio 2025.

BELO HORIZONTE. Lei nº 10.526, de 3 de maio de 2012. Altera a Lei nº 8.224/01 e dá outras providências. Belo Horizonte: Câmara Municipal, 2012. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/legislacao>. Acesso em: 15 maio 2025.

BELO HORIZONTE. Lei nº 11.459, de 21 de dezembro de 2023. Dispõe sobre o sistema de bilhetagem eletrônica no serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e dá outras providências. Belo Horizonte: Câmara Municipal, 2023. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/legislacao>. Acesso em: 15 maio 2025.

Belo Horizonte, 19 de maio de 2025

Ramon Thiago da Silva
Consultor em Administração Pública, Orçamento e Finanças

6. Referências

Prefeitura de Belo Horizonte. (2025). Relatório de marco 2025. Disponível em: https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-overno/bhtrans/2025/relatorio-de-marco-2025-para_publicacao.pdf. Acessado em: 15 maio 2025.

B50. Motoristas de ônibus que fazem cobrança têm direito ao acúmulo de função. B50, [s.l.], 6 jul. 2023. Disponível em: <https://b50.com.br/motoristas-de-onibus-que-fazem-cobranca-tem-direito-ao-acumulo-de-funcao/>. Acessado em: 19 maio 2025.

FOLHA DE S.PAULO. Onda de assaltos levou Campo Grande a extinguir cobradores de ônibus. São Paulo, 7 fev. 2017. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/02/1856077-onda-de-assaltos-levou-campo-grande-a-extinguir-cobradores-de-onibus.shtml>. Acessado em: 19 maio 2025.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE
Avenida dos Andradas 3100 . Santa Efigênia . BH . MG
www.cmbh.mg.gov.br
31 3555.1100