

## COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

### PROJETO DE LEI Nº 7.191, DE 2010 (Apensado PL nº 7.895, de 2010)

*Regula o exercício da atividade de condução de veículos de emergência.*

**Autor:** Deputado DR. UBIALI

**Relatora:** Deputada SANDRA ROSADO

#### I – RELATÓRIO

O Ilustre Deputado Dr. Ubiali pretende, com o presente Projeto, regulamentar o exercício da atividade de condução de veículos de emergência.

O Projeto estabelece que a referida atividade será regida de forma complementar pelas disposições nele contidas, sem prejuízo da legislação de trânsito específica (art. 1º). Nesse sentido, dispõe que, para o exercício da atividade, o condutor de veículos deve preencher os seguintes requisitos: ser portador da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias “B” ou “D”; ser portador de diploma de curso de ensino médio; ter experiência de, no mínimo, 2 anos como motorista nas referidas categorias e ter concluído curso de condutor de veículos de emergência (art. 2º).

A empresa prestadora de serviços de transporte de emergência fica obrigada, entre outros benefícios, a oferecer treinamento especializado ou de reciclagem aos motoristas (art. 3º).

O exercício profissional dessa atividade assegura ao trabalhador a percepção de adicional de periculosidade (art. 4º).

A jornada de trabalho do condutor de veículos de emergência é de 12 horas por 60 de descanso obrigatório (art. 5º), sendo-lhe devido o piso salarial de R\$ 1.020,00 (art. 6º).

Em sua justificação, o autor alega que *os condutores de veículos de emergência hoje não têm qualquer regulamentação das atividades que exercem, e isto é simplesmente inadmissível, pois não se trata apenas de conceder ou não direitos a uma determinada categoria profissional, mas, sobretudo, de proteger a sociedade dos riscos que a atividade oferece.*

À proposição, foi apensado o PL nº 7.895, de 2010, que “Dispõe sobre a profissão de motorista e de condutor de veículos de emergência”, de autoria do Deputado Eduardo da Fonte.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

## **II – VOTO DA RELATORA**

Estamos totalmente de acordo com os Autores dos Projetos de Lei, pois reconhecemos a grande importância desta categoria profissional, cujos trabalhadores exercem suas atividades em condições, muitas vezes, de extrema tensão, em vista das situações de emergência em que atuam.

Ademais, os Projetos de Lei em exame vão ao encontro do previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *Institui o Código de Trânsito Brasileiro*. O art. 145 dessa Lei determina que, para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos: I - ser maior de vinte e um anos; II - estar habilitado: a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E; III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses; IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Nesse sentido, o CONTRAN expediu a Resolução n.º 168<sup>1</sup>, de 14 de dezembro de 2004, com o objetivo de *estabelecer normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.*

O art. 3º da citada Resolução determina que, para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, o candidato deverá submeter-se à realização de exame escrito, sobre a integralidade do conteúdo programático, desenvolvido em Curso de Formação para Conductor. O art. 7º, por seu turno, determina que a formação de condutor de veículo automotor e elétrico compreende a realização de Curso Teórico-técnico e de Prática de Direção Veicular, cuja estrutura curricular, carga horária e especificações estão definidas no Anexo II.

O item 6 do Anexo dispõe sobre cursos especializados para condutores de veículos, que têm a finalidade de aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar os condutores, habilitando-os à condução de veículos de transportes: coletivos de passageiros, de escolares, de produtos perigosos e **de veículos de emergência.**

Na estrutura curricular do curso, constam as seguintes disciplinas e respectivas horas/aula: *legislação de trânsito* (10 horas/aula), *direção defensiva* (15 horas/aula), *noções de primeiros socorros, respeito ao meio ambiente e convívio social* (10 horas/aula) e *relacionamento interpessoal* (15 horas).

O Anexo ainda dispõe, no item 7, sobre a atualização desse curso, com carga horária de 17 horas.

Pensamos, dessa forma, que as disposições acima serão complementadas pelo disposto no inciso IV do art. 2º do projeto principal e no art. 2º do apensado.

Os Projetos de Lei ainda referem-se às condições de trabalho dos condutores de veículos de emergência, como a jornada de trabalho e o piso salarial.

---

<sup>1</sup> [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_168\\_04.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04.pdf)

As disposições sobre a jornada de trabalho, de modo geral, estão previstas na Constituição Federal e na Consolidação das Leis do Trabalho (que dispõe sobre durações especiais de jornada que se aplicam a categorias específicas, como os bancários). Algumas particularidades são tratadas, de uma forma residual, em leis específicas, o que será o caso das presentes proposições, que dispõem sobre uma atividade que requer condições de trabalho diferenciadas.

Também concordamos com a fixação de um piso salarial para a categoria, que está sugerido em R\$ 1.020,00, no Projeto principal, e em R\$ 1.200,00, no apensado, valor a ser reajustado anualmente por um dos índices oficiais que medem a inflação, especificamente o Índice Nacional de Preços ao Consumidor, elaborado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

O art. 7º do Projeto apensado ainda dispõe que os referidos profissionais terão direito aos seguintes adicionais: de 30% da remuneração mensal pelo desempenho da função de socorrista; de 30% pelo exercício de atividade penosa e de 25% pelo trabalho noturno. Há ainda a previsão de aposentadoria especial após 25 anos de efetivo exercício na atividade e do seguro obrigatório destinado à cobertura de riscos inerentes à atividade. No projeto principal, há também a previsão do adicional de periculosidade (art. 4º).

Quanto aos adicionais, temos que:

- 1) o de desempenho de função é inerente à própria atividade, portanto, a nosso ver, não há justificativa para a sua existência;
- 2) o de periculosidade é incompatível com o previsto no art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, que assegura o adicional aos que exerçam atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, que por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem o contato permanente com inflamáveis ou explosivos em condições de risco acentuado. Entendemos que não é o caso da condução de veículos de emergência;

- 3) o de penosidade, apesar de previsto no inciso XXIII da Constituição Federal, ainda não foi regulamentado, notadamente quanto às suas características e à mensuração do adicional;
- 4) o noturno já é previsto no inciso IX da Constituição Federal e regulamentado no art. 73 da CLT, que prevê o adicional de 20%, pelo menos, sobre a hora normal. Esse percentual normalmente é elevado por instrumentos decorrentes de negociação coletiva, o que não impede que seja determinado em lei.

Quanto à aposentadoria especial, a Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, que *Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências*, estabelece, em seu art. 57, que a aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência nela exigida, ao segurado que tiver trabalhado sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante 15, 20 ou 25 anos, conforme dispuser a lei. A concessão da aposentadoria especial dependerá de comprovação pelo segurado, perante o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, do tempo de trabalho permanente, não ocasional nem intermitente, em condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante o período mínimo fixado (§ 3º). O segurado deverá comprovar, além do tempo de trabalho, exposição aos agentes nocivos químicos, físicos, biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física, pelo período equivalente ao exigido para a concessão do benefício (§ 4º). O tempo de trabalho exercido sob condições especiais que sejam ou venham a ser consideradas prejudiciais à saúde ou à integridade física será somado, após a respectiva conversão, ao tempo de trabalho exercido em atividade comum, segundo critérios estabelecidos pelo Ministério da Previdência Social, para efeito de concessão de qualquer benefício (§ 5º).

Pela análise dessas disposições depreendemos que a aposentadoria especial não é concedida a uma categoria profissional específica, mas em virtude do efetivo exercício de atividades prejudiciais à saúde ou à integridade física do trabalhador, de forma permanente, não ocasional ou intermitente. Entendemos que esse seja o caso da condução de veículos de emergência cujos trabalhos são realizados para estabelecimentos

de saúde em contato com pacientes portadores de doenças infecto-contagiosas (Anexo IV do Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999).

Também no Projeto apensado há a determinação, no art. 8º, de que é obrigação da pessoa jurídica de direito público e da pessoa jurídica de direito privado em relação aos profissionais: I – oferecer treinamentos especializados e ou reciclagem em cursos específicos; II – fornecer equipamento de proteção individual e uniforme adequado à função; III – garantir as condições de segurança do veículo; e IV – contratar seguro destinado à cobertura dos riscos inerentes às atividades.

Não há nenhum óbice quanto à determinação de que tais benefícios sejam concedidos pelo empregador de direito privado, sendo que os itens II e III já são de sua obrigação. Porém, no caso de o empregador ser pessoa jurídica de direito público, a iniciativa está eivada de inconstitucionalidade na medida que vai de encontro ao previsto no art. 61, § 1º, II, “c”, da Constituição Federal, o qual estabelece que são de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que disponham sobre os servidores públicos da União e dos Territórios. Dessa forma, entendemos que, nesse aspecto, o Projeto de Lei nº 7.895, de 2010, é inconstitucional, razão pela qual sugerimos a supressão do dispositivo.

Essas são as razões pelas quais somos pela aprovação do Projetos de Lei n.º 7.191, de 2010, e 7.895, de 2010, nos termos do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2011.

Deputada SANDRA ROSADO  
Relatora

## COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

### SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nºs 7.191 e 7.895, DE 2010

*Regula o exercício da atividade de condução de veículos de emergência.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A atividade de condução de veículos de emergência rege-se, de forma complementar à legislação de trânsito, por essa Lei.

Art. 2º Para o exercício da atividade, são exigidos do profissional os seguintes requisitos:

I – ser portador da Carteira Nacional de Habilitação na categoria:

a) “B”, para veículos de emergência de pequeno porte;

b) “D”, para veículos de emergência de maior porte;

II – ser portador de diploma de curso de ensino médio;

III – ter experiência de, no mínimo, dois anos como motorista nas categorias previstas nas alíneas “a” e “b” do inciso I deste artigo;

IV – ter concluído curso de condutor de veículos de emergência com, no mínimo, noventa horas-aula, que abrangerá os seguintes conteúdos temáticos:

a) atendimento pré-hospitalar de primeiros socorros;

b) direção defensiva teórica e prática.

Parágrafo único. A cada cinco anos de efetivo trabalho na condução de veículos de emergência, os condutores ficam obrigados a frequentar cursos de reciclagem oferecidos gratuitamente pelo empregador.

Art. 3º Os condutores de veículos de emergência devem demonstrar aptidão para o exercício da atividade, sendo periodicamente avaliados sob os seguintes aspectos:

- I – disposição pessoal;
- II – equilíbrio emocional e autocontrole;
- III – disposição para cumprir ações orientadas;
- IV – capacidade de manter sigilo profissional; e
- V – capacidade de trabalho em equipe.

Art. 4º Ficam assegurados aos condutores de veículos de emergência, a expensas do empregador, os seguintes benefícios:

- I – treinamentos especializados e reciclagem em cursos específicos previstos no inciso IV e no parágrafo único do art. 2º desta Lei; e
- II – seguro destinado à cobertura de riscos inerentes à atividade de condução de veículos de emergência.

Art. 5º A jornada de trabalho de condutor de veículos de emergência é de doze horas de trabalho por sessenta de descanso obrigatório, num total de cento e vinte horas semanais, vedada a realização de serviços extraordinários.

Parágrafo único. A remuneração do trabalho noturno terá um acréscimo de vinte e cinco por cento sobre a do diurno.

Art. 6º É devido ao condutor de emergência o piso salarial de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), a ser reajustado anualmente pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Art. 7º Os infratores dos dispositivos desta lei incorrerão na multa de R\$ 1.000,00 (hum mil reais), por condutor, aplicada em dobro em caso de reincidência, oposição à fiscalização ou desacato à autoridade.

Parágrafo único. O processo de fiscalização, de autuação e de imposição de multas reger-se-á pelo disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2011.

Deputada SANDRA ROSADO  
Relatora