



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.829, DE 2019

(Dos Srs. Marreca Filho e Rosana Valle)

Regulamentação e enquadramento da atividade do profissional condutor de ambulância na área da saúde.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-929/2019. EM RAZÃO DESSA APENSAÇÃO DETERMINO QUE A MATÉRIA SEJA DISTRIBUÍDA À CSSF, QUE DEVERÁ SE MANIFESTAR ANTES DA CTASP E À CFT PARA ANÁLISE DA SUA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA.

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

(*) Avulso atualizado em 26/8/22 para inclusão de coautoria.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece, os requisitos para a regulamentação e enquadramento do profissional Condutor de Ambulância na área da saúde, nos termos que segue:

I - Condutor de ambulância é todo profissional responsável pelo transporte de urgência e emergência; transporte ambulatorial e/ou transporte de pacientes;

II – fica estabelecida a garantia ao adicional de insalubridade em grau máximo à categoria, vez que trabalham com exposição à agente biológico de forma contínua e permanente;

III – regulamentação da jornada de trabalho, com carga horária máxima de 30 horas semanais;

Art. 2º Cabe ao Condutor de Ambulância, no desempenho de suas funções: auxiliar a equipe de saúde nos gestos básicos de suporte à vida; auxiliar a equipe nas imobilizações e transporte de vítimas; realizar medidas de reanimação cardiorrespiratória básica; identificar todos os tipos de materiais existentes nas ambulâncias e sua utilidade, adentrar em ambientes hospitalares para a devida acomodação e recebimento do paciente pela equipe do hospital.

Art. 3º Por prestar serviços direto ao paciente, atuar no auxílio a equipe de saúde e ter total conhecimento da rotina da área da saúde e equipamentos da ambulância, fica o profissional inserido na área da saúde;

Art. 4º O condutor de ambulância somente será habilitado a conduzir veículo tipo Ambulância, se possuir carteira de habilitação nas categorias D ou E, estando de acordo com as regras Código de Trânsito Brasileiro, nos termos dos artigos 145 e 145-A.

Art. 5º O exercício profissional regulado nesta Lei assegura ao trabalhador a percepção de adicional de insalubridade em grau máximo, próprio de profissional de saúde que esteja sujeito a agentes biológicos.

Art. 6º O art. 235-C, do Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), passa a vigorar acrescido do seguinte §18:

“Art.235-C.

.....
§ 18. A duração da jornada de trabalho do condutor de ambulância não excederá de trinta horas semanais”.

Art. 7º Fica obrigado o profissional a que se refere esta Lei a auxiliar a equipe médica e de enfermagem nos atendimentos de urgência, emergência, remoção e transporte de pacientes, transporte ambulatorial e/ou transporte sanitário, nas unidades de suporte básico ou avançado do atendimento pré-hospitalar móvel.

Art. 8º Fica obrigado todo órgão ou empresa que exerçam as atividades previstas nesta Lei a declarar e enquadrar o condutor de ambulância no CBO 7823-20.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme a Classificação Brasileira de Ocupação – CBO 7823-20, condutor de ambulância é todo profissional responsável pelo transporte de urgência e emergência; transporte ambulatorial e/ou transporte de pacientes;

Os condutores de ambulância não são um motorista comum, pois são profissionais habilitados na condução de veículos de Emergências, com conhecimento específico de fisiopatologia no transporte de paciente, SBV- Suporte básico de vida, APH - Atendimento pré hospitalar, além de outros treinamentos como transporte de pacientes psiquiátricos, transporte em incubadora de pacientes neo natal; conhecimento dos riscos no local da cena. Também estão sobre o stress do trânsito e precisam ter um conhecimento preciso das unidades hospitalares.

O reconhecimento do condutor de ambulância, é necessário, vez que suas funções ocorrem exclusivamente junto ao atendimento à saúde.

Tais tarefas exigem dos condutores de ambulância: profissionalismo, ética, conhecimento específico, prevenção de acidentes, atenção de trafego e muita dedicação ao trabalho.

Esses profissionais correm riscos de morte diariamente. As condições de trabalho, na maioria das vezes, não são compatíveis com as necessidades. Em muitas vezes necessitam transitar em velocidade além do convencional, ficar atento nas estradas sem condições de trafegar de forma a não agravar o estado clínico do paciente, também ficar atento ao grande fluxo de veículos para salvar uma vida.

Esses Profissionais condutores, ficam expostos a condições críticas de trabalho como risco de agressões, falta de equipamentos de EPI e estão em contato direto com agentes biológicos.

Os especialistas em estudos relacionados à saúde dos profissionais de saúde Renata Curi Labate e Roosevelt Moisés Smeke Cassorla consideram que esses agentes de saúde defrontam-se cotidianamente com situações que os prejudicam, também, emocionalmente.

Muitas especificidades da natureza dessa atividade são fatores relevantes a serem considerados. Isso não só dificulta o trabalho dos condutores, como os confunde diante de aspectos técnicos, acarretando um grau considerável de sofrimento pessoal.

Ainda de acordo com os especialistas, podem ocorrer processos de identificações patológicas com o sofrimento da vítima, tornando o trabalho desses profissionais completamente insalubre do ponto de vista psicológico.

O professor da Universidade Federal de São Paulo – USP e especialista em saúde mental dos profissionais de saúde, Luiz Antônio Nogueira Martins, afirma que o tipo de trabalho executado pelos profissionais de medicina - que pode, do ponto de vista da insalubridade, ser comparado ao de outros profissionais da área de

saúde, como os condutores de ambulância – contém componentes específicos que podem se converter em fatores de risco para a saúde mental desses profissionais, como por exemplo o contato íntimo e frequente com a dor, o sofrimento e a perspectiva constante da morte, além de terem de lidar diretamente com a intimidade física e emocional das vítimas.

Nas palavras da doutora em psicologia pela USP, Lúcia Cecília da Silva: “é no contato com o outro que o “eu” se constrói, se diferencia e se reconhece, e saber da dor do outro, da finitude do outro é saber da própria dor, da própria finitude.”

Dessa forma, como profissional de saúde que resgata e transporta vítimas diariamente em seu ofício, o condutor de ambulância está frequente e diretamente em contato com seus conflitos e angústias.

A qualidade de vida e o bem-estar desses profissionais devem ser resguardados. Urge a necessidade de que seja positivado no arcabouço jurídico brasileiro, além do reconhecimento do condutor de ambulância como profissional da área de saúde, a percepção do adicional de insalubridade em seu máximo grau.

Quanto à jornada de trabalho, ressalta-se que a II Conferência Nacional de Recursos Humanos para a Saúde considerou que, pela natureza da atividade, a jornada máxima de trabalho para os profissionais da área de saúde deve ser de, no máximo, trinta horas semanais.

Ademais a própria Organização Internacional do Trabalho (OIT) afirma que a jornada de trinta horas é a mais adequada para esses profissionais.

A jornada de trabalho desgastante, associada ao stress causado pelos deslocamentos entre os diversos locais da prestação dos serviços, compromete irremediavelmente tanto a saúde do profissional quanto a qualidade do atendimento ao paciente.

Isso acaba por prejudicar a população em geral que, a cada dia, tem seu sofrimento aumentado com a deterioração do sistema de saúde do País.

Portanto torna-se indispensável a criação de Lei Federal que regulamente a atividade desses profissionais, não só para resguardá-los do ponto de vista da saúde, mas, também, para garantir a excelência na prestação de serviços.

Assim, diante do exposto e em face da importância da matéria, peço o apoio dos ilustres membros desta Casa para a aprovação do Projeto de Lei em tela.

Sala das Sessões, em 02 de julho 2019.

Deputado MARRECA FILHO
Patriota/MA

Deputada Rosana Valle
PL/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO**

Art. 145. 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 CONTRAN.

§ 1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. (*Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação, e transformado em § 1º pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015*)

§ 2º (*VETADO na Lei nº 13.154, de 30/7/2015*)

Art. 145-A. Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. (*Artigo acrescido pela Lei nº 12.998, de 18/6/2014*)

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

DECRETO-LEI N° 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, que a este decreto-lei acompanha, com as alterações por ela introduzidas na legislação vigente.

Parágrafo único. Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor em 10 de novembro de 1943.

Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO VARGAS.

Alexandre Marcondes Filho.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

TÍTULO III DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

Seção IV Dos Operadores Cinematográficos

Art. 234. A duração normal do trabalho dos operadores cinematográficos e seus ajudantes não excederá de 6 (seis) horas diárias, assim distribuídas: ([“Caput” do artigo retificado pelo Decreto-Lei nº 6.353, de 20/3/1944](#))

a) 5 (cinco) horas consecutivas de trabalho em cabina, durante o funcionamento cinematográfico;

b) 1 (um) período suplementar, até o máximo de 1 (uma) hora para limpeza, lubrificação dos aparelhos de projeção, ou revisão de filmes.

Parágrafo único. Mediante remuneração adicional de 25% (vinte e cinco por cento) sobre o salário da hora normal e observado um intervalo de duas horas para folga, entre o período a que se refere a alínea “b” deste artigo e o trabalho em cabina de que trata a alínea “a”, poderá o trabalho dos operadores cinematográficos e seus ajudantes ter a duração prorrogada por duas horas diárias, para exibições extraordinárias. ([Vide art. 7º, XVI, da Constituição Federal de 1988](#))

Art. 235. Nos estabelecimentos cujo funcionamento normal seja noturno, será facultado aos operadores cinematográficos e seus ajudantes, mediante acordo ou contrato coletivo de trabalho e com um acréscimo de 25% (vinte e cinco por cento) sobre o salário da hora normal, executar o trabalho em sessões diurnas extraordinárias e, cumulativamente, nas noturnas, desde que isso se verifique até 3 (três) vezes por semana e entre as sessões diurnas e

as noturnas haja o intervalo de 1 (uma) hora, no mínimo, de descanso. (Vide art. 7º, XVI, da Constituição Federal de 1988)

§ 1º A duração de trabalho cumulativo a que alude o presente artigo não poderá exceder de 10 (dez) horas.

§ 2º Em seguida a cada período de trabalho haverá um intervalo de repouso no mínimo de 12 (doze) horas.

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

(Seção acrescida pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado: (“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

II - de transporte rodoviário de cargas. (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado: (“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

I - estar atento às condições de segurança do veículo; (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva; (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo; (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

VI - (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias. (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa

de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias. ("Caput" do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera. (Primitivo § 2º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação. (Primitivo § 3º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação. (Primitivo § 4º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação. (Primitivo § 5º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 7º (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador

ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 15. Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 17. O disposto no *caput* deste artigo aplica-se também aos operadores de automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou pavimentação e aos operadores de tratores, colheitadeiras, autopropelidos e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015](#))

Art. 235-D. Nas de longa distância viagens com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco)

horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso. ("Caput" do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

I - (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

II - (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

III - (Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o *caput* fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação

de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.
(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos: ("Caput" do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos; (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação; (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado. (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 1º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 2º (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

§ 3º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 4º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 5º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 6º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 7º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 8º (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

§ 9º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 10. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 11. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 12. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista

profissional empregado em regime de compensação. (Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei. (Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-H. (Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Seção V Do Serviço Ferroviário

Art. 236. No serviço ferroviário - considerado este o de transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias – aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.

.....
.....

PORTARIA Nº 397, DE 09 DE OUTUBRO DE 2002

Aprova a Classificação Brasileira de Ocupações - CBO/2002, para uso em todo território nacional e autoriza a sua publicação.

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso da atribuição que lhe confere o inciso II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal,

Resolve:

Art. 1º Aprovar a Classificação Brasileira de Ocupações - CBO, versão 2002, para uso em todo o território nacional.

Art. 2º Determinar que os títulos e códigos constantes na Classificação Brasileira de Ocupações - CBO/2002, sejam adotados;

- I. nas atividades de registro, inscrição, colocação e outras desenvolvidas pelo Sistema Nacional de Emprego (SINE);
- II. na Relação anual de Informações Sociais - (RAIS);
- III. nas relações dos empregados admitidos e desligados - CAGED, de que trata a Lei N° 4923, de 23 de dezembro de 1965;
- IV. na autorização de trabalho para mão-de-obra estrangeira;

V. no preenchimento do comunicado de dispensa para requerimento do benefício Seguro Desemprego (CD);

VI. no preenchimento da Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS no campo relativo ao contrato de trabalho;

VII. nas atividades e programas do Ministério do Trabalho e Emprego, quando for o caso;

CLASSIFICAÇÃO BRASILEIRA DE OCUPAÇÕES

7823 :: Motoristas de veículos de pequeno e médio porte

7823-20 - Condutor de ambulância

Condutor de transporte de pacientes, Condutor de veículos ambulatoriais, Motorista de ambulância

Descrição Sumária

Dirigem e manobram veículos e transportam pessoas, cargas, valores, pacientes e material biológico humano. Realizam verificações e manutenções básicas do veículo e utilizam equipamentos e dispositivos especiais tais como sinalização sonora e luminosa, software de navegação e outros. Efetuam pagamentos e recebimentos e, no desempenho das atividades, utilizam-se de capacidades comunicativas. Trabalham seguindo normas de segurança, higiene, qualidade e proteção ao meio ambiente. Os condutores de ambulância auxiliam as equipes de saúde nos atendimentos de urgência e emergência.

FIM DO DOCUMENTO