



## ADICIONAL DE PERICULOSIDADE PARA TRABALHADORES EM MOTOCICLETAS - Considerações acerca da Lei 12.997/2014

Melissa Restel de Carvalho Silva\*  
Servidora do TRT 10ª Região

**Resumo:** O presente trabalho tem por escopo abordar, ainda que sucintamente, os aspectos da nova “Lei do Adicional de Periculosidade – Lei 12.997/2014”, que estendeu o pagamento do referido benefício também à categoria dos trabalhadores em motocicleta. Recentemente regulamentada pela Portaria nº 1.565, de 13 de outubro de 2014 (DOU de 14/10/2014 - Seção 1), do Ministério do Trabalho e Emprego, a novel legislação passou a surtir efeitos pecuniários nos contratos de

trabalho dos motoboys, motofretistas e mototaxistas. Embora a instituição desse benefício represente uma importante conquista para a categoria profissional, remanesce primordial a preocupação com a saúde e segurança desses trabalhadores, que não pode ser ofuscada pela compensação remuneratória.

**Palavras-chave:** Adicional de periculosidade. Lei 12.997/2014. Portaria nº 1.565/2014 do MTE. Motociclistas profissionais.

\* Bacharel em direito, graduada pela Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – FUFMS. Ex-Assessora Jurídica na Procuradoria Regional do Trabalho da 24ª Região/MS. Analista Judiciária no Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região/DF e TO. Endereço eletrônico: melissa.silva@trt10.jus.br

## ADDITIONAL PAYMENT FOR MOTORCYCLE WORKERS – Ponderating the Law 12.997/2014

**Abstract:** *The work at issue intends to broach the features of the novel Law for “Additional Payment on Hazardous Activities – Lei 12.997/2014”, that has extended the benefit to comprise even the motorcycle workers. Recently regulated by the Governmental Order n. 1.565, from October, 13th, 2014 (DOU de 14/10/2014), from Ministry of Labour and Employment, the novel legislation has become to occasion monetary effects on the motoboys, motorfreights and motocabs work contracts. Despite the establishment of this benefit has brought out a significant conquest for these labours, it still remains the indispensable concern about the healthy and safety work conditions, which can't be blinded by the additional payment.*

**Key-words:** *Additional Payment for Hazardous Activities. Motorcycle workers.*

### INTRODUÇÃO

Logo em seu exórdio, a Constituição Cidadã<sup>1</sup> enuncia que a República Federativa do Brasil constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos, entre outros, a cidadania, a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho.

A preocupação do constituinte em garantir condições dignas de labor se revela na redação dos incisos XXII e XXIII do artigo 7º da Constituição Federal. O primeiro estabelece ser um

direito do trabalhador “a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança”. Estes riscos correspondem aos infortúnios laborais, ou seja, aos acidentes e às doenças profissionais. Pretende a Lei Maior que eles sejam não apenas reduzidos, mas eliminados ou neutralizados.

O inciso XXIII, por sua vez, determina a obrigatoriedade do pagamento de adicionais de remuneração para o labor em atividades penosas, insalubres ou perigosas. Referidos adicionais representam o intuito estatal de compensar o desgaste físico e mental que acomete o obreiro submetido ao desempenho de atividades prejudiciais à sua saúde e segurança.

Em consonância com o texto constitucional, a Lei 12.997, de 18 de junho de 2014, promoveu relevante inovação no Texto Consolidado para, ampliando o rol de atividades ou operações perigosas disciplinadas nos incisos I e II do art. 193 da CLT, considerar, também, como de risco acentuado, as atividades do trabalhador em motocicleta.

A matéria foi recentemente regulamentada pela Portaria nº 1.565, de 13 de outubro de 2014, do Ministério do Trabalho e Emprego, a qual aprovou o Anexo 5 – Atividades Perigosas em Motocicleta – da Norma Regulamentadora nº 16, que disciplina as “Atividades e Operações Perigosas”.

Assim, cabe tecer algumas considerações acerca das razões sociolaborais e legislativas que justificaram a preocupação parlamentar que culminou na alteração do texto consolidado.

1. Denominada pelo Deputado Ulysses Guimarães, então Presidente da Assembleia Nacional Constituinte, por ocasião da solenidade de promulgação da Constituição.

## PERICULOSIDADE PARA TRABALHADORES EM MOTOCICLETAS

O adicional de periculosidade, parcela contraprestativa devida aos trabalhadores que laboram em condições de risco acentuado, passou a ser, recentemente, estendido também à categoria dos trabalhadores em motocicletas.

Antes de adentrar à abordagem das razões sociolaborais que culminaram na edição da Lei 12.997/2014, que ampliou o rol das atividades perigosas, cumpre estabelecer uma breve conceituação do instituto e analisar, ainda que perfunctoriamente, a evolução histórica da legislação nacional acerca do tema.

### 1 CONCEITO DE PERICULOSIDADE

Adriana de Fátima Pilatti Ferreira Compagnoli e Graziel Pedroso de Abreu<sup>2</sup> definem trabalho perigoso como sendo aquele “prestado no ambiente de trabalho onde se encontram presentes os agentes que podem atuar instantaneamente, com efeitos danosos imediatos, uma vez que podem levar à incapacidade ou morte repentina do obreiro” (in GUNTHER, Luiz Eduardo e MANDALOZZO, Silvana Souza Netto, 25 anos da Constituição e o Direito do Trabalho. Curitiba: Juruá, 2013, p.29).

Conforme assevera Sebastião Geraldo de Oliveira, “de certa forma, todo trabalho encerra algum perigo, observando, entretan-

to, que, em algumas atividades, esse risco é mais acentuado” (in Proteção jurídica à saúde do trabalhador. 6. ed. São Paulo: LTr, 2011. p. 202).

Desse modo, tem-se que o exercício da atividade laborativa em ambiente perigoso é mais desgastante que aquele exercido sob condições tidas como normais, porque exige vigilância permanente do obreiro, além de submeter o trabalhador ao convívio constante com a possibilidade de ocorrência de acidentes. Assim, como meio de compensar o desgaste, instituiu-se o adicional de periculosidade.

Em uma perfunctória digressão histórica sobre a legislação nacional acerca do instituto, tem-se que a primeira norma a tratar do adicional de periculosidade foi a Lei 2.573/1955, que previa o pagamento de um adicional de 30% sobre o salário dos trabalhadores que exercessem suas atividades em contato permanente com inflamáveis, conferindo ao então “Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio” a faculdade de ampliar o rol de atividades profissionais delimitado pela lei<sup>3</sup>.

O artigo 193 da CLT, em sua redação original, não disciplinava o adicional de periculosidade, limitando-se a dispor sobre a necessidade de dispositivos de partida nas máquinas que assegurassem o início de movimentos sem perigo para os trabalhadores<sup>4</sup>. Esse artigo teve a sua redação alterada pelo Decreto

2. Adicional de periculosidade: uma breve exposição sobre as inovações da Lei 12.740/12.

3. Art. 2º Consideram-se, para os efeitos desta lei, como condições de periculosidade, os riscos a que estão expostos os trabalhadores decorrentes do transporte, da carga e descarga de inflamáveis, do reabastecimento de aviões ou de caminhões-tanques e de postos de serviço, enchimento de latas e tambores, dos serviços de manutenção e operação em que o trabalhador se encontra sempre em contato com inflamáveis, em recintos onde estes são armazenados e manipulados ou em veículos em que são transportados.

4. Art 193. Haverá nas máquinas dispositivos de partida que lhe permitam o início de movimentos sem perigo para os trabalhadores.





## 2 PROPOSIÇÃO ORIGINÁRIA DA LEI 12.997/2014: PROJETO DE LEI 2865/2011

O Projeto de Lei 2865/2011, de autoria do Senador Marcelo Crivella do PRB/RJ, posteriormente transformado na Lei Ordinária em estudo, foi apresentado ao Plenário do Órgão Legislativo em 07/12/2011, tendo como proposta a alteração do caput do artigo 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), “[...] para considerar perigosas as atividades de transporte de passageiros e mercadorias e os serviços comunitários de rua, regulamentados pela Lei 12.009 de 29 de julho de 2009 [...]”.

-Lei 229/67, passando a tratar da proibição da fabricação, venda, locação ou uso de máquinas em desacordo com as disposições constantes do capítulo que trata da segurança do trabalho<sup>5</sup>.

Foi apenas com a Lei 6.504/77 que o Texto Consolidado consagrou as atividades e operações perigosas, considerando, para tanto, aquelas que implicassem contato permanente com inflamáveis ou explosivos, em condições de risco acentuado<sup>6</sup>. A regulamentação da matéria ficou a cargo do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) que, a partir da expedição da Portaria n.º 3.214, de 08 de junho de 1978, vem disciplinando o instituto em sede infralegal.

Conforme o Projeto, o artigo 193 da CLT passaria a ter a seguinte redação:

*Art. 193. São consideradas atividades perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, as que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem permanente contato com inflamáveis e explosivos e as atividades de mototaxista, de motoboy e de motofrete, bem como o serviço comunitário de rua, regulamentados pela Lei n.º 12.009, de 29 de julho de 2009.*

5. Art. 193. Não serão permitidas a fabricação, a venda, a locação e o uso de máquinas e equipamentos que não atendam às disposições deste Capítulo. (Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 229, de 28.2.1967)

6. Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem o contato permanente com inflamáveis ou explosivos em condições de risco acentuado. (Redação dada pela Lei n.º 6.514, de 22.12.1977)

Submetida a Proposição ao crivo das Comissões Permanentes, operou-se a aprovação de um substitutivo pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), com o objetivo de adequar o texto original do Projeto às modificações introduzidas na CLT pelas Leis 12.009/09<sup>7</sup> e 12.740/12<sup>8</sup>.

No que tange à Lei 12.009/09, a medida se justificou em razão do fato de ter sido vetado<sup>9</sup> pelo Poder Executivo o parágrafo único do art. 3º da referida norma, que instituía o serviço comunitário de rua. Assim sendo, haveria uma incompatibilidade técnica insuperável em se garantir a percepção de um adicional de periculosidade para uma atividade que não foi legalmente reconhecida.

Em relação às modificações introduzidas pela Lei 12.740/12, o substitutivo atualizou o texto original do Projeto, para acrescentar à sua redação, também como atividades perigosas, a exposição à energia elétrica, a roubos ou outras espécies de violência física nas atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial.

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, analisando a matéria, decidiu pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2865-A e pela constitucionalidade e juridicidade do Substitutivo da CTASP, acrescentado, porém,

à redação, uma subemenda substitutiva para adequação da técnica legislativa, pelos seguintes motivos:

*No que se refere à técnica legislativa, o Substitutivo adotado pela CTASP tem uma falha na redação da ementa, uma vez que o substitutivo não altera o caput do artigo 193 da CLT, mas apenas acrescenta um parágrafo 4º ao artigo.*

*Por outro lado, o substitutivo da CTASP também peca na redação ao especificar e discriminar quais categorias profissionais serão contempladas com o adicional. [...]*

*[...] a lei protege genericamente a atividade exercida e não uma categoria específica de trabalhador, basta estar exposto a inflamáveis, explosivos ou energia elétrica. Isto para não cometer injustiça a uma categoria que, embora esteja sujeita às mesmas condições de periculosidade, não seria contemplada em face da restrição legal. Nesse sentido, substituímos a expressão “mototaxista, de motoboy e de motofrete” pela expressão “trabalhador em motocicleta”, o que evitará demandas judiciais de trabalhadores que solicitarão o tratamento isonômico.*

7. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

8. Altera o art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, a fim de redefinir os critérios para caracterização das atividades ou operações perigosas, e revoga a Lei nº 7.369, de 20 de setembro de 1985.

9. Razões do veto: “Para instituir nova modalidade de serviço de segurança privada, a proposta deveria ter contemplado mecanismos de controle e fiscalização do seu exercício, determinando, entre outros requisitos, a forma de registro dos profissionais e os cursos necessários à sua capacitação. Da forma como está redigido, o Projeto de Lei não deixa claro como se daria o serviço comunitário de rua, podendo gerar dúvidas quanto à sua compatibilidade com os serviços desenvolvidos pelos órgãos de segurança pública”.

Desse modo, a redação original do Projeto de Lei 2865/2011 foi alterada para, mantendo-se a redação do caput do artigo 193 da CLT, com as inovações introduzidas pela Lei 12.740/12, acrescentar ao referido dispositivo o §4º, determinando que “São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta”.

A relevância e a urgência da inovação legislativa podem ser muito bem observadas nas justificativas formuladas pelo Deputado Márcio Marinho, do PRB/BA, quando da elaboração de parecer sobre o Projeto de Lei nº 2.865-B de 2011, conforme se observa:

*Vemos com muito bons olhos a iniciativa aprovada no Senado Federal para considerar as atividades de transporte de passageiros e mercadorias e os serviços comunitários de rua como atividades perigosas, por meio de modificação da CLT.*

*Registre-se que a medida, na Casa de origem, foi fundamentada em relatório elaborado pelo Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo que constatou um aumento substancial nas estatísticas dos acidentes fatais ou de que resultaram lesões corporais graves. Com efeito, temos observado um crescimento desses índices não apenas em São Paulo, mas em todo o País e as razões são muitas, a exemplo da ampliação da frota de veículos, em especial, das motocicletas, e dos casos de violência praticados contra motoristas em geral, entre outros.*

*Interessante notar que, no dia 02 de maio deste ano, foi publicada a Lei nº 12.619, de 30 de abril de*

*2012, dispondo sobre o exercício da profissão de motorista para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção desses profissionais, entre outras providências, o que demonstra a atualidade do tema, em que pese o projeto restringir os seus efeitos às atividades feitas com o uso de motocicleta. E os dados recentes acerca de acidentes no trânsito envolvendo esses veículos, mais do que justificar o projeto em epígrafe, o tornam imprescindível.*

*Dados do Ministério da Saúde indicam que, em um período de nove anos, as mortes por acidentes com motocicletas quase triplicaram, sendo que, do total de mortes no trânsito verificadas em 2010, os acidentes com motos representaram cerca de vinte e cinco por cento, colocando o Brasil em quinto lugar entre os países com o maior número de mortes provocadas por veículos terrestres.*





*Além disso, devemos considerar o fato de que o projeto visa a atender os interesses das pessoas que dependem do veículo para obter seus ganhos remuneratórios, uma vez que a Lei nº 12.009, de 2009, mencionada expressamente no texto que se pretende dar ao art. 193 da CLT, restringe-se às atividades profissionais exercidas com motos.*

*Outro aspecto digno de nota é o fato de que a CLT foi promulgada há quase setenta anos e, desde então, as relações sociais em nosso País sofreram alterações substanciais. No entanto algumas matérias tratadas naquele instrumento legislativo não acompanharam essas modificações e essa desatualização é prejudicial a muitas categorias.*

*É o caso da definição da periculosidade que, no texto da CLT, é restrita às atividades em que há contato permanente com inflamáveis e explosivos. Com o passar dos anos, vimos que inúmeras outras situações podem e devem ser inseridas no conceito de atividade perigosa. Foi o que ocorreu, por exemplo, com os empregados no setor de energia elétrica, com a edição da Lei nº 7.369, de 20 de setembro de 1985.*

*Nessa mesma linha de raciocínio, e com fundamento nos argumentos acima lançados, entendemos que devam ser incorporadas ao conceito de periculosidade as atividades de mototaxista, de motoboy, de motofrete. [...]*

Conforme relatado no parecer, as estatísticas com relação ao número de mortes no trânsito são assustadoras, sendo certo que os acidentes fatais envolvendo motociclistas quase triplicaram em menos de dez anos. Por isso, justificou-se premente a necessidade de enquadramento das atividades dos motoristas profissionais como perigosas.

O requerimento de inclusão em pauta, elaborado pelo Deputado Federal Walter Tosta do PSD/MG considerou, ainda, “que há um grande número de aposentadorias por invalidez e mortes decorrentes de acidentes de motocicletas. Sobretudo, acidentes sofridos por pessoas que utilizam motocicleta em seus trabalhos”.

A preocupação do parlamentar tem respaldo na pesquisa formulada pelo Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos - CEBELA. Segundo o Mapa da Violência sobre Acidentes de Trânsito e Motocicletas<sup>10</sup>, divulgado pela instituição no ano de 2013, o número de mortes de motociclistas passou de 1.421, em 1996, para 14.666, em 2011, representando um crescimento de 932,1%. O estudo aponta, ainda, que as motocicletas transformaram-se na causa principal do aumento da mortalidade nas vias públicas nacionais. Em 2011, as mortes de motociclistas representaram 1/3 dos óbitos no trânsito.

Se, por um lado, a mera inserção do adicional na folha de pagamento não traz reflexos diretos na segurança e saúde desses trabalhadores, por outro, pode-se afirmar que, ao menos, houve um reconhecimento formal dos riscos inerentes a esse tipo de atividade,

10. in [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf)

podendo-se deflagrar, a partir daí, um estudo particularizado, específico e direcionado à implementação de medidas de prevenção e segurança voltadas ao meio ambiente de trabalho específico dos motociclistas profissionais.

### 3 APLICABILIDADE DA LEI 12.997/2014

A partir da vigência da Lei 12.997/2014, em 20 de junho de 2014, o art. 193 da CLT passou a compor-se de mais um parágrafo, conforme se observa:



*Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a: (Redação dada pela Lei nº 12.740, de 2012)*

*I - inflamáveis, explosivos ou energia elétrica; (Incluído pela Lei nº 12.740, de 2012)*

*II - roubos ou outras espécies de violência física nas atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial. (Incluído pela Lei nº 12.740, de 2012)*

*§1º - O trabalho em condições de periculosidade assegura ao empregado um adicional de 30% (trinta por cento) sobre o salário sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa. (Incluído pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977)*

*§2º - O empregado poderá optar pelo adicional de insalubridade que porventura lhe seja devido. (Incluído pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977)*

*§3º - Serão descontados ou compensados do adicional outros da mesma natureza eventualmente já concedidos ao vigilante por meio de acordo coletivo. (Incluído pela Lei nº 12.740, de 2012)*

*§4º - São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. (Incluído pela Lei nº 12.997, de 2014)*

Destaque-se que o caput do mencionado dispositivo faz expressa referência à necessidade de regulamentação pelo Ministério do Trabalho e Emprego, sendo que o poder regulamentar a que o Texto Consolidado se refere está consagrado no art. 155, caput e inciso I, e art. 200, caput, do mesmo diploma legal, que dispõem, respectivamente:



*Art. 155 - Incumbe ao órgão de âmbito nacional competente em matéria de segurança e medicina do trabalho: (Redação dada pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977)*

*I - estabelecer, nos limites de sua competência, normas sobre a aplicação dos preceitos deste Capítulo, especialmente os referidos no art. 200;*

*[...]*

*Art. 200 - Cabe ao Ministério do Trabalho estabelecer disposições complementares às normas de que trata este Capítulo, tendo em vista as peculiaridades de cada atividade ou setor de trabalho, especialmente sobre: (Redação dada pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977)*

Assim, conforme elucidam Adriana de Fátima P. L. Campagnoli e Graziel Pedroso de Abreu<sup>11</sup>:

*[...] o legislador, não sendo hábil a criar regulamentação sobre a matéria, porque de alta complexidade técnica, há que delegar ao órgão competente a função de instituí-la, permanecendo aquela apenas no regramento básico, calcado nos critérios políticos e administrativos e transferindo a competência para a regulamentação técnica.*

Revela-se, portanto, imprescindível, por parte do Órgão Ministerial, o detalhamento das questões técnicas atinentes à matéria, as

quais demandam conhecimento específico de profissionais habilitados para tanto.

A par disso, o Ministério do Trabalho e Emprego expediu a Portaria nº 439 de 14 de julho de 2014, disponibilizando para consulta pública o texto técnico básico de criação do Anexo V (Atividades Perigosas em Motocicleta) da NR-16, que trata das atividades e operações perigosas. O debate é feito por um Grupo de Trabalho Tripartite, com a participação de representantes do governo, dos trabalhadores e dos empregadores.

O texto sugerido para compor o Anexo V da NR-16 trazia a seguinte redação, verbis:



11. in Adicional de Periculosidade – uma breve exposição sobre as inovações da Lei 12.740/12; Gunther, Luiz Eduardo, 25 anos da Constituição e o direito do trabalho, Curitiba: Juruá, 2013, p.37:

## ANEXO V da NR-16 (Proposta de Texto)

### ATIVIDADES PERIGOSAS EM MOTOCICLETA

1. *As atividades laborais com utilização de motocicleta ou motoneta no deslocamento de trabalhador em vias públicas urbanas e rurais são consideradas perigosas.*

2. *Não são consideradas perigosas, para efeito deste anexo:*

a) *a utilização de motocicleta ou motoneta exclusivamente no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela;*

b) *as atividades em veículos que não necessitem de registro no órgão de trânsito.*

*(D.O.U. de 15/07/2014 - Seção 1)*

Expirado o prazo de consulta pública, o Órgão Ministerial expediu, no último dia 13 de outubro (DOU de 14/10/2014 - Seção 1), a Portaria de nº 1.565, que aprovou o Anexo V da Norma Regulamentadora (NR) 16, para disciplinar as “Atividades Perigosas em Motocicleta”, conforme se observa:

### GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA Nº 1.565, DE 13 DE OUTUBRO DE 2014

Aprova o Anexo 5 - Atividades Perigosas em Motocicleta - da Norma Regulamentadora nº 16 - Atividades e Operações Perigosas e dá outras providências.

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso II do

parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e os arts. 155, 193 e 200 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, resolve:

Art. 1º Aprovar o Anexo 5 - Atividades Perigosas em Motocicleta - da Norma Regulamentadora nº 16 - Atividades e Operações Perigosas, aprovada pela Portaria 3.214, de 8 de junho de 1978, com a redação constante no Anexo desta Portaria.

Art. 2º Os itens 16.1 e 16.3 da NR16, aprovada pela Portaria 3.214, de 8 de junho de 1978, passam a vigorar com a seguinte redação:

16.1. São consideradas atividades e operações perigosas as constantes dos Anexos desta Norma Regulamentadora - NR.

16.3 É responsabilidade do empregador a caracterização ou a descaracterização da periculosidade, mediante laudo técnico elaborado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do artigo 195 da CLT.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

MANOEL DIAS



## ANEXO

## ANEXO 5 - ATIVIDADES PERIGOSAS EM MOTOCICLETA

1. As atividades laborais com utilização de motocicleta ou motoneta no deslocamento de trabalhador em vias públicas são consideradas perigosas.

2. Não são consideradas perigosas, para efeito deste anexo:

a) a utilização de motocicleta ou motoneta exclusivamente no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela;

b) as atividades em veículos que não necessitem de emplacamento ou que não exijam carteira nacional de habilitação para conduzi-los;

c) as atividades em motocicleta ou motoneta em locais privados.

d) as atividades com uso de motocicleta ou motoneta de forma eventual, assim considerado o fortuito, ou o que, sendo habitual, dá-se por tempo extremamente reduzido.

O reflexo prático mais notável da regulamentação pelo MTE diz respeito aos efeitos pecuniários da Lei 12.997/2014. Isso porque, conforme disciplina o art. 196 da CLT, “Os efeitos pecuniários decorrentes do trabalho em condições de insalubridade ou periculosidade serão devidos a contar da data da inclusão da respectiva atividade nos quadros aprovados pelo Ministro do Trabalho, respeitadas as normas do artigo 11”.

Isso significa dizer que, enquanto pendente de regulamentação, a Lei 12.997/2014, que ampliou o rol das atividades perigosas descritas no art. 193 da CLT, não surtiu efeitos



remuneratórios nos contratos de trabalho dos obreiros beneficiados com o referido adicional.

A dependência de regulamentação pelo Órgão Executivo, embora pareça minar a efetividade da novel legislação, coaduna-se integralmente com a previsão normativa expressa da CLT, no sentido de que a caracterização das atividades ou operações perigosas dar-se-á “na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego”, consoante disciplina o art. 193, caput, do texto consolidado.

Ademais, continua sendo imprescindível, para a caracterização da periculosidade, a realização de perícia técnica a cargo de Médico do Trabalho ou Engenheiro do Trabalho, devidamente registrados no Ministério do Trabalho (art. 195 da CLT). Ressalva-se aqui, obviamente, a hipótese de pagamento espontâneo do adicional de periculosidade pelo



empregador, o que, nos termos da Súmula 453 do TST, caracteriza “fato incontroverso”, a afastar a necessidade da prova pericial de que trata o art. 195 da CLT<sup>12</sup>.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A abordagem sucinta delineada neste artigo, longe de incursionar nos reflexos multifacetados da instituição do adicional de periculosidade para os trabalhadores em motocicletas, pretendeu apenas abordar as razões embrionárias da inovação legislativa.

Viu-se que o Projeto de Lei do Senado Federal que culminou na edição da Lei 12.997/2014, embora de tramitação relativamente recente na Casa Legislativa, vez que datado de 2011, intencionou evidenciar a alarmante situação de risco que circunda a atividade dos trabalhadores em motocicletas.

O alargamento do rol das atividades perigosas não representa tão somente um acréscimo remuneratório na folha de pagamento desses trabalhadores; a inovação legislativa formaliza a preocupação dos representantes do estado e da sociedade em reconhecer a elevada taxa de acidentes, aposentadorias por invalidez e mortes que acometem cotidianamente os motociclistas profissionais.

Alimenta-se a pretensão de que a linha diretriz da inovação legislativa atinja a saúde laboral na sua essência, evitando-se que a equiparação monetária pelo risco acentuado das atividades dos trabalhadores em motocicletas seja tão somente retributiva, mas que

se traduza em um fator de estímulo para a deflagração e intensificação de promoção de medidas de precaução, prevenção e segurança no meio ambiente de trabalho desses profissionais.



## REFERÊNCIAS

GUNTHER, Luiz Eduardo e MANDALOZZO, Silvana Souza Netto. **25 anos da Constituição e o Direito do Trabalho. Adicional de periculosidade: uma breve exposição sobre as inovações da Lei 12.740/12** - Adriana de Fátima Pilatti Ferreira Compagnoli e Graziel Pedroso de Abreu Curitiba: Juruá, 2013, p.29.

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: LTr, 2011.

WAISELFISZ, JULIO JACOB. Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas. [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf). Rio de Janeiro, 2013.

12. SUM-453 ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. PAGAMENTO ESPONTÂNEO. CARACTERIZAÇÃO DE FATO INCONTROVERSO. DESNECESSÁRIA A PERÍCIA DE QUE TRATA O ART. 195 DA CLT. (conversão da Orientação Jurisprudencial nº 406 da SBDI-1) – Res. 194/2014, DEJT divulgado em 21, 22 e 23.05.2014 O pagamento de adicional de periculosidade efetuado por mera liberalidade da empresa, ainda que de forma proporcional ao tempo de exposição ao risco ou em percentual inferior ao máximo legalmente previsto, dispensa a realização da prova técnica exigida pelo art. 195 da CLT, pois torna incontroversa a existência do trabalho em condições perigosas