



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 21ª Região

Incidente de Julgamento de Recurso de Revista e de Embargos Repetitivos 0000229-71.2024.5.21.0013

Relator: BRENO MEDEIROS

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 19/02/2025

Valor da causa: R\$ 59.543,28

Partes:

SUSCITANTE: Ministro Aloysio Corrêa da Veiga - Presidente do Tribunal Superior do Trabalho

SUSCITADO: TRIBUNAL PLENO DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO

CUSTOS LEGIS: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

RECORRENTE: SEBASTIAO IDALECIO AMANCIO DA SILVA

ADVOGADO: ANA CLARA LEMOS JACOME BEZERRA

RECORRIDO: INSTITUTO NORDESTE CIDADANIA

ADVOGADO: DANIEL CARLOS MARIZ SANTOS

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 1A. REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 2A REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 3 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 5 A REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 6A REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 7A. REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 8 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 11 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 12A REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 13 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14A REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 15A. REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 16 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO-17 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 18 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 19 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 20A.REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 21A REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 22A. REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 23 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 24 REGIAO

TERCEIRO INTERESSADO: UNIÃO FEDERAL (AGU)

AMICUS CURIAE: CONFEDERACAO NACIONAL DA INDUSTRIA

ADVOGADO: ALEXANDRE VITORINO SILVA

ADVOGADO: DANIEL DOMINGUES CHIODE

ADVOGADO: FERNANDA DE MENEZES BARBOSA

ADVOGADO: BIANCA LOUISE DE FREITAS LIMA

ADVOGADO: LUIS FELIPE NUNES VIVEIROS DA COSTA

AMICUS CURIAE: FED NAC DOS TRAB EM EMPRESAS CORREIOS TELEG E SIMILARES

ADVOGADO: ERYKA FARIAS DE NEGRI

ADVOGADO: ALEXANDRE SIMOES LINDOSO



PROCESSO Nº TST-IncJulgRREmbRep - 0000229-71.2024.5.21.0013

ACÓRDÃO
Tribunal Pleno
GMBM/STF

INCIDENTE DE RECURSOS DE REVISTA E DE EMBARGOS REPETITIVOS. TEMA Nº 101. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. ART. 193, § 4º, DA CLT. NORMA AUTOAPLICÁVEL. DESNECESSIDADE DE NORMA REGULAMENTAR PARA FRUIÇÃO DO DIREITO. COMPETÊNCIA RESIDUAL DO PODER EXECUTIVO PARA EXCEPCIONAR A PERICULOSIDADE DA ATIVIDADE EM HIPÓTESES ESPECÍFICAS LISTADAS PELO MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. ENQUADRAMENTO PATRONAL NAS EXCEÇÕES. LAUDO TÉCNICO. NECESSIDADE. O presente incidente de recurso repetitivo versa sobre a questão relativa à aplicabilidade do art. 193, § 4º, da CLT, a fim de definir a seguinte questão afetada ao Pleno do TST: “O pagamento do adicional de periculosidade ao empregado motociclista, previsto no art. 193, § 4º, da CLT, está condicionado à regulamentação da matéria pelo Ministério do Trabalho e Emprego?” Analisada a questão, conclui-se que o art. 193, § 4º, da CLT é norma autoaplicável e não depende de regulamentação adicional para surtir efeitos práticos no ordenamento. Nesse contexto, cabe ao Poder Executivo tão somente as especificações gerais sobre as atividades perigosas conexas ao uso da motocicleta em trabalho, a exemplo do que foi feito nos itens 3.1 e 3.2 da atual Portaria nº 2.021/2025. Ali, por exemplo, há uma listagem oficial de hipóteses excepcionais cujo adicional de periculosidade não é justificado em termos técnicos, diante da ausência concreta do risco acentuado para o trabalhador. Também nesse documento oficial é direcionado ao empregador o encargo administrativo de produzir estudo técnico, com laudo exarado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16 (previsão contida no item 4.1 da Portaria 2.021/2025), quando pretenda a sua inclusão no rol excepcional constante da norma regulamentar. Ou seja, em regra é devido o adicional de periculosidade a todo trabalhador que utiliza motocicleta em vias públicas para a execução de suas atividades laborais, de forma não eventual e/ou por tempo não considerado ínfimo, aplicando-se direta e imediatamente o art. 193, § 4º, da CLT, salvo prova de enquadramento patronal nas exceções listadas por norma regulamentar que trate da matéria. Em síntese, fixadas as premissas deste julgamento, a tese vinculante firmada pelo Pleno do TST contempla as seguintes diretrizes: 1) O art. 193, § 4º, da CLT é norma autoaplicável e garante o direito ao adicional de periculosidade a todos os trabalhadores que executam atividade laboral com o uso de motocicletas em vias públicas; 2) A exceção ao enquadramento legal da atividade com uso de motocicleta como perigosa, desde que previamente disciplinada por norma regulamentadora do Ministério do Trabalho e Emprego, deve ser formalizada por

laudo técnico lavrado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do artigo 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16; 3) O enquadramento do empregador nas exceções disciplinadas por norma regulamentadora não terá efeitos retroativos, nem enseja repetição de valores já pagos ao trabalhador; 4) Em juízo, a prova da exceção ao enquadramento legal incumbe à parte que a alegar, observado o item anterior, no tocante à irretroatividade e à ausência de direito à repetição de valores pagos ao trabalhador no curso da contratualidade.

Incidente de Recursos de Revista e de Embargos Repetitivos conhecido, com fixação, no mérito, de tese vinculante sobre o tema afetado. CASO PARADIGMA (PROCESSO Nº 0000229-71.2024.5.21.0013). IMPEDIMENTO DO RELATOR DO INCIDENTE. REDISTRIBUIÇÃO DOS AUTOS. Fixada a tese pelo Pleno, mas verificado o impedimento do relator do incidente para julgamento do caso paradigma, redistribuíam-se os autos para prosseguimento do feito. **Redistribuído o processo por impedimento do relator do incidente.**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de **Incidente de Julgamento de Recurso de Revista e de Embargos Repetitivos** nº TST-IncJulgRREmbRep - 0000229-71.2024.5.21.0013, em que é SUSCITANTE **Ministro Aloysio Corrêa da Veiga - Presidente do Tribunal Superior do Trabalho** e é SUSCITADO **TRIBUNAL PLENO DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO** e é CUSTOS LEGIS **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** e é RECORRENTE **SEBASTIAO IDALECIO AMANCIO DA SILVA** e é RECORRIDO **INSTITUTO NORDESTE CIDADANIA**, são TERCEIRO INTERESSADOS **TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 1A. REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 2A REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 3 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 5 A REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 6A REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 7A. REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 8 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 11 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 12A REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 13 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14A REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 15A. REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 16 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO-17 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 18 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 19 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 20A.REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 21A REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 22A. REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 23 REGIAO, TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 24 REGIAO** e **UNIÃO FEDERAL (AGU)** e são **AMICUS CURIAES CONFEDERACAO NACIONAL DA INDUSTRIA e FED NAC DOS TRAB EM EMPRESAS CORREIOS TELEG E SIMILARES.**

Trata-se de Incidente de Recursos de Revista e de Embargos Repetitivos suscitado pela Presidência desta Corte, o qual foi admitido pelo Tribunal Pleno na Sessão de 24/03/2025 e remetido a este relator por meio da Certidão da Distribuição de Id. 7af6119.

A discussão recai sobre a seguinte questão principal: *O pagamento do adicional de periculosidade ao empregado motociclista, previsto no art. 193, § 4º, da CLT, está condicionado à regulamentação da matéria pelo Ministério do Trabalho e Emprego?*

Instruído o processo, por meio dos despachos de ID's nºs 7dec95c e 6e2f10e, e admitidos como *amici curiae* **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDUSTRIA e FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS DE CORREIOS, TELÉGRAFOS E SIMILARES.** Foi deferida à **UNIÃO(AGU)** inclusão no rol de terceiros interessados.

Houve intimação e manifestação dos Tribunais Regionais do Trabalho e do Ministério Público do Trabalho, e não foram incluídos no feito recursos representativos da controvérsia.

Após as diligências de praxe, os autos foram conclusos para julgamento, sem

necessidade de instauração de audiência pública prévia.

É o relatório.

VOTO

I – DELIMITAÇÃO DO TEMA E TESE VINCULANTE PROPOSTA

ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. ART. 193, § 4º, DA CLT. NORMA AUTOAPLICÁVEL. DESNECESSIDADE DE NORMA REGULAMENTAR PARA FRUIÇÃO DO DIREITO. COMPETÊNCIA RESIDUAL DO PODER EXECUTIVO PARA EXCEPCIONAR A PERICULOSIDADE DA ATIVIDADE EM HIPÓTESES ESPECÍFICAS LISTADAS PELO MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. ENQUADRAMENTO PATRONAL NAS EXCEÇÕES. LAUDO TÉCNICO. NECESSIDADE.

O presente incidente de recurso repetitivo versa sobre a questão relativa à aplicabilidade do art. 193, § 4º, da CLT, a fim de definir a seguinte questão afetada ao Pleno do TST: “O pagamento do adicional de periculosidade ao empregado motociclista, previsto no art. 193, § 4º, da CLT, está condicionado à regulamentação da matéria pelo Ministério do Trabalho e Emprego?”

Analisada a questão, o voto condutor conclui que o art. 193, § 4º, da CLT é norma autoaplicável e não depende de regulamentação adicional para surtir efeitos práticos no ordenamento.

Nesse contexto, assevera-se que cabe ao Poder Executivo tão somente as especificações gerais sobre as atividades perigosas conexas ao uso da motocicleta em trabalho, a exemplo do que foi feito nos itens 3.1 e 3.2 da atual Portaria nº 2.021/2025. Ali, há uma listagem oficial de hipóteses excepcionais cujo adicional de periculosidade não é justificado em termos técnicos, diante da ausência concreta do risco acentuado para o trabalhador.

Também nesse documento oficial é direcionado ao empregador o encargo administrativo de produzir estudo técnico, com laudo exarado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16 (previsão contida no item 4.1 da Portaria 2.021/2025), quando pretenda a sua inclusão no rol excepcional constante da norma regulamentar. Ou seja, em regra é devido o adicional de periculosidade a todo trabalhador que utiliza motocicleta em vias públicas para a execução de suas atividades laborais, de forma não eventual e/ou por tempo não considerado ínfimo, aplicando-se direta e imediatamente o art. 193, § 4º, da CLT, salvo prova de enquadramento patronal nas exceções listadas por norma regulamentar que trate da matéria.

Fixadas as premissas de delimitação do tema, a tese vinculante proposta ao Tribunal Pleno do TST contempla as seguintes diretrizes:

- 1) O art. 193, § 4º, da CLT é norma autoaplicável e garante o direito ao adicional de periculosidade a todos os trabalhadores que executam atividade laboral com o uso de motocicletas em vias públicas;
- 2) A exceção ao enquadramento legal da atividade com uso de motocicleta como perigosa, desde que previamente disciplinada por norma regulamentadora do Ministério do Trabalho e Emprego, deve ser formalizada por laudo técnico lavrado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do artigo 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16;
- 3) O enquadramento do empregador nas exceções disciplinadas por norma regulamentadora não terá efeitos retroativos, nem enseja repetição de valores já pagos ao trabalhador;
- 4) Em juízo, a prova da exceção ao enquadramento legal incumbe à parte que a alegar, observado o item anterior, no tocante à irretroatividade e à ausência de direito à repetição de valores pagos ao trabalhador no curso da contratualidade.

Adiante, passa-se à fundamentação que compõe as razões de decidir do presente incidente.

II – FUNDAMENTAÇÃO

ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. ART. 193, § 4º, DA CLT. NORMA AUTOAPLICÁVEL. DESNECESSIDADE DE NORMA REGULAMENTAR PARA FRUIÇÃO DO DIREITO. COMPETÊNCIA RESIDUAL DO PODER EXECUTIVO PARA EXCEPCIONAR A PERICULOSIDADE DA

ATIVIDADE EM HIPÓTESES ESPECÍFICAS LISTADAS PELO MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. ENQUADRAMENTO PATRONAL NAS EXCEÇÕES. LAUDO TÉCNICO. NECESSIDADE.

Em primeiro plano, pretende-se fazer uma breve contextualização do histórico de construção da norma jurídica em exame. A CLT inseriu o § 4º do art. 193 por intermédio da Lei nº 12.997/2014. Essa legislação foi uma resposta à percepção política de que o trabalho em motocicleta nas vias públicas brasileiras efetivamente apresentava índices de risco elevados, tendo em conta o número de acidentes de trânsito que vitimavam os respectivos trabalhadores.

Portanto, a previsão legal não parte de uma constatação de risco que leva em consideração situações excepcionais ou episódicas, mas sim da percepção geral de que o uso de motocicleta no dia a dia do empregado para realizar tarefas laborais representa efetivo aumento potencial do risco de acidentes de trânsito. Por essa razão, o legislador entendeu justificável conferir o adicional de periculosidade a esses trabalhadores, e o fez em parágrafo apartado e distinto do *caput* do art. 193 da CLT, por representar situação *sui generis*, na qual o risco era flagrante, ou seja, independente de regulamentos adicionais para sua constatação, como ocorre com outros agentes de periculosidade (tais como os inflamáveis, que podem ser objeto de medidas protetivas que elidem o risco em questão).

Neste ponto, é importante perceber que o risco que envolve o uso da motocicleta em vias públicas é, a um só tempo, não elidível por medidas de proteção do empregador e representa risco concreto de perecimento instantâneo do trabalhador, a exemplo de outras situações que envolvem o pagamento do adicional de periculosidade. Essa constatação permite concluir que o uso da motocicleta, por si só, representa o potencial de lesão que outros agentes de periculosidade já reconhecidos. De fato, o que se reconhece com a norma é que acidentes envolvendo motocicletas são mais perigosos e constantes, além de possuírem uma probabilidade maior de evento morte ou de incapacidade permanente ou de longa duração para o trabalho.

Nesse caso, pode-se igualmente visualizar que o risco em questão é eminentemente qualitativo, embora situações específicas de uso, tais como o uso eventual ou por tempo ínfimo, possam justificar uma exceção na aplicação da norma. Isso foi, inclusive, objeto de regulamentação pela Portaria nº 2.021/2025 (que será adiante examinada), especificamente no item 3.2 do referido normativo. Aqui, importa notar também que, pela natureza do risco em questão, apenas por excepcionalidade devidamente comprovada por estudo técnico, e listada em norma regulamentadora, é possível concluir que o risco geral que fundamentou a criação da lei pode ser pontualmente afastado.

E, adotada essa premissa, constata-se que o uso em geral da motocicleta como veículo de realização da atividade laboral, independentemente do ramo de atuação profissional, representa o risco potencial de perecimento que justifica o adicional em questão. Essa pontuação é importante, porque, se levada na devida consideração, importa reconhecer que normas regulamentares em torno dessa questão não são uma condição de eficácia do direito, que emerge de norma perfeita e autoaplicável. À norma regulamentadora, portanto, cabe apenas especificar hipóteses excepcionais de não aplicação da norma geral, baseada em estudos técnicos de constatação de eventos e situações que retiram o uso da motocicleta no trabalho da norma geral de periculosidade reconhecida pelo legislador.

Ou seja, no contexto brasileiro, em que inserida uma norma específica na CLT para taxar de perigoso o trabalho realizado em motocicleta, os adendos de normas regulamentares essencialmente complementam a previsão legal, e não condicionam de antemão o pagamento do respectivo adicional. É dizer, pela própria natureza do risco superlativo que envolve o uso da motocicleta no contexto rodoviário brasileiro, o adicional é pago a todos por previsão legal autoaplicável. Já por norma regulamentar, esse direito é excepcionado pontualmente, a partir de estudos técnicos que demonstrem a ausência de tal risco em situações específicas.

Essa é a leitura que emerge do § 4º do art. 193 da CLT, por que, diferentemente daquilo que foi previsto no *caput* do preceito (que aponta para a previsão regulamentar como inerente ao enquadramento da situação de periculosidade), aqui o legislador é claro ao disciplinar que:

"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:

[...]

§ 4º **São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta."**

Pode-se até considerar que a inserção de tal direito em um parágrafo específico do art. 193 da CLT não representa a melhor técnica legislativa, pois a boa prática redacional da lei supõe algum nível de coesão entre o parágrafo e o *caput* de um preceito normativo. Mas uma eventual deficiência de técnica legislativa não pode retirar um direito que, pela deliberação política adotada pelo Congresso, deve ser estendido a todos que utilizam a motocicleta como instrumento de trabalho, pois isso representaria uma negativa de aplicação da lei pelo Poder Judiciário.

Portanto, a introdução do § 4º ao art. 193 da CLT pela Lei nº 12.997/2014 representou um marco legislativo que positivou expressamente e de modo completo a existência de periculosidade no trabalho realizado em motocicleta, independentemente do ramo, a princípio. Essa alteração legislativa reflete o reconhecimento formal do risco intrínseco e acentuado a que estão expostos os profissionais que utilizam esse veículo como instrumento de trabalho.

A importância de distinguir entre o conceito geral de periculosidade do *caput* do art. 193 da CLT e aquele emergente do seu § 4º é exatamente demonstrar que, diferentemente de outras formas de risco, como a explosão por inflamáveis, não há, a princípio, métodos eficazes para excluir a exposição do trabalhador a tal risco no uso regular de motocicleta, por envolver a conduta de terceiros, em um contexto de trânsito intangível pelo empregador, sendo certo que o uso de paramentos como capacete, coletes, botas, etc., embora possam atenuar as eventuais consequências de um acidente de trânsito, em certos contextos, não elidem por completo o risco do evento acidentário a que estão submetidos os trabalhadores em questão.

E é exatamente esse risco de acidente que justifica o pagamento do adicional em exame, razão pela qual não se justifica inserir o pagamento da verba ao condicionamento do *caput* do art. 193, senão à previsão do próprio § 4º do preceito. Portanto, condicionar a caracterização de atividades perigosas à "forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego", no caso da especificidade do § 4º do artigo 193, seria assumir a premissa de que é possível elidir o risco de acidente nesse tipo de atividade, o que só se justifica como exceção contextualizada e fundamentada em estudos técnicos específicos, já que, como regra geral, esse risco não pode ser elidido pelo simples uso de equipamentos.

Daí por que, o que serve para o adicional de periculosidade em geral, não serve para a hipótese específica da periculosidade no uso de motocicletas em trabalho, restando à norma regulamentar tão somente disciplinar as hipóteses excepcionais em que esse risco é reduzido de modo a não justificar o pagamento do adicional de periculosidade garantido pela regra estabelecida no § 4º do art. 193 da CLT.

Em suma, a redação "são também consideradas perigosas", prevista no § 4º, denota uma qualificação legal direta, o que deve ser observado, salvo norma regulamentar posterior que demonstre a ausência de tal periculosidade em hipóteses específicas de uso controlado da motocicleta, o que não ocorre em vias públicas, como regra. Tal constatação, aliás, foi reforçada pela própria edição da citada Portaria nº 2.021/2025, que fixou diretrizes gerais para excepcionar o pagamento do adicional de periculosidade pelo uso de motocicleta no trabalho.

Pelo normativo, a premissa geral é de que a atividade laboral com motocicleta em vias públicas é considerada perigosa, tal como aqui delineado. Nesse sentido, o item 3.1 do seu ANEXO V dispõe que: "*3.1 As atividades laborais com utilização de motocicleta no deslocamento de trabalhador em vias abertas à circulação pública são consideradas perigosas.*"

Por outro lado, o normativo em questão é expresso quando define situações excepcionais de não incidência do risco que justifica o adicional, como no item 3.2 do citado ANEXO V, *in verbis*:

"3.2 Não são consideradas perigosas, para efeitos desse anexo:

- a) o deslocamento em motocicleta exclusivamente no percurso entre a residência do trabalhador até a ocupação do posto de trabalho e para o seu retorno, após a conclusão de sua jornada;
- b) as atividades com a condução de motocicleta exclusivamente em locais privados ou em vias internas ou em vias terrestres não abertas à circulação pública, mesmo quando a motocicleta transitar de forma eventual por vias de circulação pública;
- c) as atividades com uso de motocicleta exclusivamente em estradas locais destinadas principalmente a dar acesso a propriedades lindeiras ou em caminhos que ligam povoações contíguas; e

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

Na alínea "a", como se percebe, a norma regulamentadora distingue o uso da motocicleta apenas como meio de locomoção da residência ao local de trabalho (e vice-versa), daquele uso efetivamente ligado ao exercício da atividade laboral. Na alínea "b", a exceção emerge da natureza privada das vias, com uso eventual de vias públicas, o que também atenua segundo o MTE o nível de periculosidade da atividade, retirando a condição legal de fruição do adicional.

Já a alínea "c" trata das vias abertas para o trânsito entre propriedades lindeiras ou para a ligação entre povoados contíguos – ou seja, hipótese em que o tráfego é ínfimo e não justifica o risco adicional atribuído ao uso da motocicleta em vias públicas. Por fim, a alínea "d" insere os conceitos de uso eventual e tempo extremamente reduzido como hipóteses de exceção à norma legal.

Do que se pode depreender do documento oficial, a própria norma regulamentadora converge com a compreensão externada aqui, de que, como regra, o uso da motocicleta como ferramenta de trabalho em vias públicas é condição suficiente para o enquadramento da atividade no rol de atividades perigosas de que trata o adicional em questão.

Portanto, a Portaria MTE nº 2.021/2025, que inseriu o uso de motocicleta no rol de atividades perigosas do Anexo V da NR-16, tem a função de detalhar e excepcionar o pagamento do adicional de periculosidade para motociclistas em certas condições, diferenciando o uso laboral contínuo em vias públicas de outras formas de utilização da motocicleta que não configuram risco equivalente. Tanto assim que o Ministério do Trabalho transfere ao empregador o encargo de elaboração de estudo técnico específico quando pretenda a sua inclusão no rol de excepcionalidades.

Nesse sentido, o item 4.1 do citado ANEXO V dispõe:

4.1 É responsabilidade da organização a caracterização ou descaracterização da periculosidade, nas hipóteses dos itens 3.1 e 3.2 deste anexo, que deve ser feita mediante laudo técnico elaborado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do artigo 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16.

Dessa previsão é possível concluir que a descaracterização da hipótese de pagamento do adicional de periculosidade é que depende de estudo prévio específico, e não o seu pagamento. Ou seja, a condição aqui é resolutiva, e não suspensiva, já que não seria razoável interpretar a NR-16 no sentido de atribuir ao empregador o domínio de fato para a implementação de uma disposição legal que, se vista de tal maneira, converteria o estudo técnico em uma condição meramente potestativa, e barraria por simples inércia patronal a fruição de um direito cuja previsão legal é autoexplicativa.

Daí por que, considerando-se que houve expressa previsão do direito ao adicional de periculosidade para os empregados que realizam trabalho em motocicleta, não se pode concluir, nem à luz da antiga Portaria nº 1.565/2014, tampouco sob o enfoque da atual Portaria nº 2.021/2025, que a ausência de laudo imponha um óbice à regular fruição do direito pelos trabalhadores. Elas devem ser lidas como complemento para a especificação de hipóteses excepcionais de não incidência da norma celetista, autoaplicável por definição do próprio § 4º do art. 193 da CLT.

Assim é que se conclui que, enquanto o *caput* do art. 193 da CLT estabelece uma regra geral de dependência regulamentar para identificar as hipóteses de aplicação do adicional de periculosidade, o § 4º consagra a periculosidade como regra no tocante ao uso da motocicleta em vias públicas. Essa especificidade legal garante a autoaplicabilidade da norma, conferindo-lhe eficácia plena desde a sua entrada em vigor.

Outra premissa jurídica que dá suporte a essa compreensão emerge dos princípios da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), já que, no seu Art. 2º, a LINDB dispõe que: "*Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue*".

A perenidade da lei, como regra de eficácia do ordenamento, impõe considerar que, em hipóteses como a deste incidente, na qual não paira dúvidas acerca da periculosidade da atividade laboral executada com o uso em vias públicas de motocicleta, não é possível interpretar a norma como dependente de regulamentação adicional para sua aplicação. Em verdade, como visto, a norma regulamentar, e o estudo técnico a cargo da empresa, podem até excepcionar essa periculosidade, mas não inviabilizar de antemão a deflagração dos efeitos jurídicos da lei.

Em outros termos, uma Portaria, que é um ato administrativo inferior à lei e que visa regulamentá-la, não pode impor uma suspensão de efeitos do comando legal quando a norma possui previsão clara de seus pressupostos de aplicação. Na sua função regulamentar, portanto, o Poder Executivo detalha o modo de execução da lei, mas não cria nem extingue direitos consagrados pelo legislador.

Daí por que, nem a anulação da Portaria nº 1.565/2014 por vícios formais em sua elaboração, nem a edição de novo ato normativo pelo Ministério do Trabalho, são capazes de impor uma interpretação restritiva quanto aos efeitos imediatos e autoaplicáveis do art. 193, § 4º, da CLT. É o que se depreende do Art. 6º da citada LINDB, que prescreve que: "*A Lei em vigor terá efeito imediato e geral, respeitados o ato jurídico perfeito, o direito adquirido e a coisa julgada.*"

Se o art. 193, § 4º, da CLT é autoaplicável, ele produz efeitos imediatos e gerais. Nesse contexto, o direito ao adicional de periculosidade, uma vez preenchidos os requisitos legais do trabalho com uso de motocicleta, torna-se um direito concreto do trabalhador, até que laudo posterior venha a descaracterizar a periculosidade, por questões técnicas específicas, ou norma regulamentar venha a disciplinar exceções ao direito, como fez a atual Portaria 2.021/2025.

Portanto, a revogada Portaria nº 1.565/2014 jamais poderia ser interpretada como *conditio sine qua non* para a exigibilidade do adicional previsto no § 4º do art. 193 da CLT. Sua finalidade era apenas estabelecer distinções e hipóteses excepcionais de não pagamento, delimitando as condições e o tempo de exposição que não configurariam a periculosidade, e não de criar o próprio direito.

Uma vez firmada essa compreensão, fixa-se a seguinte tese jurídica vinculante neste incidente:

- 1) O art. 193, § 4º, da CLT é norma autoaplicável e garante o direito ao adicional de periculosidade a todos os trabalhadores que executam atividade laboral com o uso de motocicletas em vias públicas;
- 2) A exceção ao enquadramento legal da atividade com uso de motocicleta como perigosa, desde que previamente disciplinada por norma regulamentadora do Ministério do Trabalho e Emprego, deve ser formalizada por laudo técnico lavrado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do artigo 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16;
- 3) O enquadramento do empregador nas exceções disciplinadas por norma regulamentadora não terá efeitos retroativos, pelo que não enseja a repetição de valores já pagos ao trabalhador;
- 4) Em juízo, a prova da exceção ao enquadramento legal incumbe à parte que a alegar, observado o item anterior, no tocante à irretroatividade e à ausência de direito à repetição de valores pagos ao trabalhador no curso da contratualidade.

A aplicação da tese fixada neste incidente não depende nem recomenda a adoção da técnica de modulação dos efeitos decisórios do precedente, devendo ser observada, desde logo, em todo território nacional.

Incidente de Recursos de Revista e de Embargos Repetitivos conhecido, com fixação, no mérito, de tese vinculante sobre o tema afetado.

III - CASO PARADIGMA (PROCESSO Nº 0000229-71.2024.5.21.0013). IMPEDIMENTO DO RELATOR DO INCIDENTE. REDISTRIBUIÇÃO DOS AUTOS.

Fixada a tese pelo Pleno, mas verificado o impedimento do relator do incidente para julgamento do caso paradigma, redistribuam-se os autos para prosseguimento do feito.

Redistribuído o processo por impedimento do relator do incidente.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros do Tribunal Pleno do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade, conhecer do Incidente de Recursos de Revista e de Embargos Repetitivos e, no mérito, por maioria, fixar a seguinte tese jurídica vinculante: 1)O art. 193, § 4º, da CLT é norma autoaplicável e garante o direito ao adicional de periculosidade a todos os trabalhadores que executam atividade laboral com o uso de motocicletas em vias públicas; 2) A exceção ao enquadramento legal da atividade com uso de motocicleta como perigosa, desde que previamente disciplinada por norma regulamentadora do Ministério do Trabalho e Emprego, deve ser formalizada por laudo técnico lavrado

por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do artigo 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16; 3)O enquadramento do empregador nas exceções disciplinadas por norma regulamentadora não terá efeitos retroativos, pelo que não enseja a repetição de valores já pagos ao trabalhador; 4) Em juízo, a prova da exceção ao enquadramento legal incumbe à parte que a alegar, observada a norma do item anterior, no tocante à irretroatividade e à ausência de direito à repetição de valores pagos ao trabalhador no curso da contratualidade. Vencidos, no mérito, os Exmos. Ministros Evandro Pereira Valadão Lopes, Guilherme Augusto Caputo Bastos, Alexandre Luiz Ramos, Luiz José Dezena da Silva e Amaury Rodrigues Pinto Junior e as Exmas. Ministras Maria Cristina Irigoyen Peduzzi e Morgana de Almeida, que votaram pela fixação da seguinte tese: O pagamento do adicional de periculosidade ao empregado motociclista, previsto no art. 193, § 4º, da CLT, está condicionado à prévia regulamentação da matéria pelo Ministério do Trabalho e Emprego, não possuindo a referida norma eficácia autoaplicável. II - Redistribuir os autos do Processo nº 0000229-71.2024.5.21.0013, por impedimento do relator do incidente.

Brasília, 17 de abril de 2026.

BRENO MEDEIROS

Ministro Relator

