**ADICIONAL DE PERICULOSIDADE**

**ATIVIDADE PERIGOSA EM MOTOCICLETA**

Nilton Massanori SATO[[1]](#footnote-1)

**Sumário:** Introdução; 1 Da Legislação; 1.1 Histórico; 1.2 Lei 12.997/14; 1.3 Portaria nº 1.565; 2. Considerações finais. Referências.

**Resumo**

*A presente pesquisa científica, trata-se de um texto esclarecedor sobre a recente Portaria MTE nº 1.565/2014, que acrescentou o Anexo 5 à NR-16, em face à promulgação da Lei nº 12.997/2014 em 18.6.2014 ,onde os trabalhadores que atuavam no exercício da função de motoboy, mototransporte, mototaxista, motofrete, dentre outras, já fariam jus ao correspondente adicional. No entanto, os efeitos pecuniários deste instrumento normativo, seriam devidos somente a partir de 14.10.2014, data de inclusão da respectiva atividade nos quadros aprovados pelo Ministério do Trabalho e Emprego (CLT, art. 196 c/c NR-16, do MTE). Com isto, busca-se informar o limite das "atividades perigosas em motocicleta", razão pela qual, é líquido e certo a exigibilidade do pagamento do adicional de periculosidade, para os trabalhadores que se utilizam deste veículo, como labor.*

**Palavras-chave**: Motoboy. Atividades Perigosas. Adicional de Periculosidade.

**Abstract**

*The present scientific research, it is an enlightening text about the recent ministerial order MTE No. 1,565/2014, who added annex 5 to NR-16, in the face of the enactment of law No. 12,997/2014 in 18.6.2014, where workers who acted in the exercise of the function of Motorcycle courier, mototransporte, mototaxista, motofrete, among others, I would do justice to the corresponding. However, the monetary effects of this normative instrument, is due only from the 14.10.2014, the date of inclusion of its activity in tables approved by the Ministry of labor and employment (labor code, art. 196 c/c NR-16, the MTE). With this, we seek to inform the limit of "dangerous activities in motorcycle", which is liquid and the enforceability of the payment of the additional danger to workers who use this vehicle, as labor.*

**Key words :** Motorcycle courier. Dangerous Activities. Risk premium.

INTRODUÇÃO

A segurança e a saúde do trabalhador brasileiro, necessita de mudanças e é um desafio não só do governo, mas sim da sociedade, com a participação direta dos empregadores e trabalhadores.

Nos ambientes de trabalho, têm como principais objetivos a redução do custo social com os acidentes de trabalho e a melhoria contínua da qualidade de vida dos trabalhadores.

A Legislação de Segurança e Medicina do Trabalho é composto de normas regulamentadoras, leis complementares, como portarias e decretos e também as convenções internacionais da Organização Internacional do Trabalho, ratificadas pelo Brasil.

Atualmente, as normas regulamentadoras são revistas ou elaboradas por comissões tripartites, compostas por representantes do governo, empregados e empregadores.

O presente trabalho tem por objetivo demonstrar os fundamentos pelos quais os efeitos pecuniários decorrentes da atividade perigosa do trabalhador em motocicleta não são aplicados imediatamente não obstante o acréscimo do parágrafo quarto ao artigo 193 da CLT.

Diante disto, há de ressaltar o que é previsto constitucionalmente e protegidos sob as égide de cláusula pétrea, os princípios fundamentais da dignidade da pessoa humana quanto os valores sociais do trabalho.

Tal proteção refere-se à aplicação da Lei 12.997/2014, ocorrida em 18 de junho de 2014, que considerou perigosa a atividade dos trabalhadores em motocicleta, obrigando o pagamento do adicional de periculosidade de 30% sobre o salário base sem quaisquer acréscimos.

Nota-se que o legislador brasileiro entendeu que a parcela adicional inserida pela Lei é devida em virtude não apenas em razão do desconforto, desgaste e *stress* que estes trabalhadores vivenciam diariamente, mas principalmente pelos perigos à saúde e segurança inerentes a tal atividade.

Com isto, é notório as pressões dos trabalhadores e sindicatos de classe para sua imediata aplicação, a própria CLT, no supracitado art. 193, posiciona-se que o adicional de periculosidade somente será devido à classe de trabalhadores em motocicletas a partir da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

Por sua vez, a doutrina e a jurisprudência são praticamente unânimes ao afirmar que para a aplicação da modificação legislativa, ora em análise, deve-se aguardar a regulamentação pelo Ministério do Trabalho, incluindo a atividade dos trabalhadores em motocicletas no rol das atividades perigosas, atualmente regulamentada pela Norma Regulamentadora nº 16 (NR 16).

Ora, pergunta-se: é justo tal entendimento?

No entanto, parece caminhar melhor a posição daqueles que defendem que os efeitos pecuniários passaram a ser devidos somente a partir de 14 de outubro de 2014, data de inclusão da respectiva atividade nos quadros aprovados pelo Ministro do Trabalho e Emprego (CLT, art. 196 c/c NR-16, do MTE).

Vejamos.

**1 Da Legislação**

* 1. **Histórico**

No art. 6º, capítulo II, da Constituição Federal, estabelece como direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, o lazer e a segurança.

No art. 7º da Constituição Federal, diz como direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

*XXII: Redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;*

*XXIII: Adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;*

*XXVII: Seguro contra acidente de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrerem dolo ou culpa.*

A CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, cita o Capítulo V, Título II, nos artigos 154 a 159 da CLT, à Segurança e Medicina do Trabalho.

O Direito do Trabalho é uma ciência que tem por objetivo acompanhar o desenvolvimento das relações de trabalho da sociedade contemporânea e, a partir dessa premissa, há alguns anos tem buscado regulamentar as atividades daqueles que trabalham em motocicleta.

 Neste contexto, a Lei 12.009/2009 procurou regulamentar as atividades de mototaxista, motoboy, motofretista e motovigia, bem como se buscou limitar a idade para o exercício destas profissões, ocorre que apesar da aparente boa vontade da lei, esta não foi suficiente para trazer maior proteção a estes trabalhadores que se encontram constantemente em risco, continuando à margem não apenas da sociedade como também do direito do trabalho, perdeu-se, quando da edição da lei acima mencionada, a oportunidade de reconhecer os perigos inerentes à atividade em motocicleta, não tratando da extensão do adicional de periculosidade a esta espécie de trabalhador empregado, deixando pendente tal questão (RIGON, 2014)

Ainda buscando aumentar a segurança dos trabalhadores em motocicletas, editou-se a Lei 12.436/2011 que, buscando garantir a segurança destes, passou a vedar que empresas ofereçam prêmios por quantidade de entregas, isentem consumidores que não receberem produtos em um determinado prazo e incentivem a competição entre os funcionários para aumentar o número de serviços prestados, buscando com isso fazer com que os motociclistas diminuam a velocidade e consequentemente diminuam os acidentes que ocorrem diuturnamente com tais profissionais, mais uma vez deixou-se de levar em conta a natureza perigosa de tal atividade (RIGON, 2014).

* 1. **Lei 12.997/2014**

Considerando a insuficiência das medidas anteriores, foi sancionada e publicada no Diário Oficial da União, em 20 de agosto de 2014, a Lei nº. 12.997/2014 que alterou a literatura do art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho com a inclusão do §4º, tema deste estudo:

**“LEI 12.997, de 18.06.2014 – DOU de 20.06.2014**

Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta.

***Art 1. O art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei 5.452, de 1 de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º :***

***‘Art. 193  ...***

***§ 4. São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta” (NR)***

***Art. 2. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação***

***Brasília, 18 de junho de 2014; 193º da Independência e 126º da República.***

***DILMA ROUSSEF”***

Outrossim, faz-se necessário esclarecer que o art. 193, CLT reza acerca das atividades consideradas perigosas e, consequentemente, atribui o dever do pagamento de adicional de periculosidade.

A Lei 12.997/2014 dispôs sobre a figura do trabalhador em motocicleta e atribui a esta atividade, propriedade de trabalho perigoso, modificando as características do contrato de trabalho e remuneratórias destes profissionais.

Quando da leitura do novo §4º do art. 193 da CLT, nota-se que o trabalhador em motocicleta passará a perceber adicional de periculosidade na base de 30% (trinta por cento) sobre o salário base sem quaisquer acréscimos. Denota-se que o legislador brasileiro compreendeu que a parcela adicional inserida pela Lei é devida em virtude não apenas em razão do desconforto, desgaste e *stress*  destes trabalhadores, mas principalmente pelos perigos à saúde e segurança inerentes a tal labor (RIGON, 2014).

A classe empresária brasileira questiona-se sobre o prazo de aplicação da Lei com a conseguinte inclusão do adicional de periculosidade nos vencimento de seus colaboradores e, neste sentido, é importante ressaltar que, não obstante a publicação da Lei 12.997/2014, ocorrida em agosto deste ano, e as pressões dos trabalhadores e sindicatos de classe para sua imediata aplicação, a própria CLT, no supracitado art. 193, posiciona-se que o adicional de periculosidade somente será devido à classe de trabalhadores em motocicletas a partir da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (RIGON, 2014).

Doutrina e jurisprudência são praticamente unânimes ao afirmar que para a aplicação da modificação legislativa, ora em análise, deve-se aguardar a regulamentação pelo Ministério do Trabalho, incluindo a atividade dos trabalhadores em motocicletas no rol das atividades perigosas, atualmente regulamentada pela Norma Regulamentadora nº 16 (NR 16) (RIGON, 2014).

Tal posicionamento encontra-se com respaldo jurídico no art. 196 do CLT que afirma que: ***“****Os efeitos pecuniários decorrentes do trabalho em condições de insalubridade ou periculosidade serão devidos a contar da inclusão da respectiva atividade nos quadros aprovados pelo Ministério do Trabalho respeitados as normas ao Art. 11”.*

Assim, normativamente o MTE – Ministério do Trabalho e Emprego – não regulamentar as atividades perigosas em motocicleta, nenhum adicional de periculosidade será devido.

Diante ao caso, primeiramente é preciso lembrar que tanto a dignidade da pessoa humana quanto os valores sociais do trabalho são princípios fundamentais da República Federativa do Brasil, previstos constitucionalmente e protegidos sob a égide de cláusula pétrea, assim, considerando que as condições de trabalho estão diretamente relacionados à dignidade humana não seria justo aguardar uma regulamentação meramente administrativa para se garantir a eficácia da nova lei quando incontroversa a atividade do obreiro motociclista (RIGON, 2014).

Destaca-se ainda que a classe empregadora escudar-se-á no disposto no art. 196 do Caderno Trabalhista para evitar o pagamento de tal verba, sendo, portanto, conivente interpretar a CLT no sentido estrito de que se não há regulamentação pelo MTE, não há obrigatoriedade de pagamento de adicional de periculosidade (RIGON, 2014).

Absurdo! Pois todas as leis recepcionadas pela Constituição Federal devem ser interpretadas com os olhos para ela voltados e ao elucidar o art. 196 da CLT, considerando-se apenas sua literalidade, fere-se o que o constituinte buscou tanto proteger, ou seja, os valores sociais do trabalho (RIGON, 2014).

Desta forma, por se tratar de atividades perigosas aquelas que por sua natureza ou métodos de trabalho impliquem risco acentuado à vida e segurança do trabalhador, contraria o princípio da razoabilidade aguardar a movimentação do Poder Executivo para a imediata aplicação da nova lei, pois o exercício da atividade em motocicleta não terá acentuado seu grau de periculosidade apenas pela regulamentação, o que no plano real ocorrerá é um prejuízo ainda maior a estes trabalhadores que há anos encontram-se à margem da proteção estatal, logo, escudando-se no princípio da dignidade humana, razoabilidade, princípio protetório do direito material do trabalho e valores sociais do trabalho, o imediato pagamento do adicional de periculosidade aos trabalhadores em motocicleta é medida que se impõe (RIGON, 2014).

Por outro lado, o entendimento literal do dispositivo do art 193 da CLT, oportuno e pertinentes são os ensinamentos do e. ministro do Colendo Tribunal Superior do Trabalho Augusto César Leite de Carvalho, em sua obra Direito do Trabalho: curso e discurso:

*Porquanto assim referido em lei, a mera condição de risco à saúde ou à incolumidade física não bastam à configuração do direito ao adicional de insalubridade ou ao adicional de periculosidade, respectivamente. Necessária é a prévia regulamentação do Ministro do Trabalho, indicando a condição de trabalho como insalubre ou perigosa.(1))*

Complementa o r. Jurista:

*Vale dizer: não é porque labora em situação de risco que o empregado tem direito a qualquer dos dois adicionais, pois, tem somente na hipótese de norma oriunda do Ministério do Trabalho arrolar a sua condição de trabalho como insalubre ou perigosa.(2)*

Diante ao exposto pelo e. ministro, fica demonstrado que não obstante a publicação da Lei 12.997/14, acrescentando o trabalhador em motocicleta como atividade perigosa, os efeitos pecuniários dessa atividade, somente serão devidos a partir da sua inclusão pelo Ministério do Trabalho.

* 1. **Portaria nº 1565 do MTE**

Muitas dúvidas têm surgido no setor empresarial quanto a obrigatoriedade de pagamento do

adicional de periculosidade (30%), instituído pela Lei 12997/14, que considerou perigosa a atividade dos trabalhadores em motocicleta.

O pagamento passou a ser exigido a partir da publicação da portaria 1565 do Ministério do

Trabalho e Emprego (MTE), em 13 de outubro de 2014, que regulamentou a matéria, normatizando o pagamento, acrescentando o Anexo 5 à Norma Regulamentadora (NR-16), a qual trata das "atividades e operações perigosas":

***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.(3)*

Nesse sentido, cita-se o julgado do Colendo Tribunal Superior do Trabalho:

***RECURSO DE REVISTA. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE****. Ao contrário da alegação contida no recurso de revista, as atividades periculosas são aquelas assim reconhecidas na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho, conforme disposto no artigo 193 da CLT. In casu, foi indeferido o pedido de pagamento do adicional de periculosidade em razão da atividade do reclamante não estar tipificada na NR 16 da Portaria nº 3214/78. Violação de dispositivos legais e constitucionais e divergência jurisprudencial não demonstradas.*

*(...) (4)*

Assim, com fulcro no ordenamento jurídico pátrio, resta demonstrado que enquanto o Ministério do Trabalho não publicar a regulamentação da atividade perigosa do trabalhador em motocicleta, os efeitos pecuniários dela decorrentes não subsistirão, não obstante o acréscimo do parágrafo quarto ao artigo 193 da CLT, ou seja, após 13 de outubro de 2014, com a Portaria 1565 do MTE, está valendo o benefício do adicional de periculosidade exigível por qualquer empregado que tenha obrigatoriedade de uso de motocicleta para o seu trabalho.

**2. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

No Brasil, a profissão de motoboy é considerada uma das mais perigosas, com altos índices de acidentes fatais.

No ano de 2014, somente na cidade de São Paulo, 536 motoboys morreram no trânsito, durante o horário de trabalho. (5)

Não bastasse, em recente estudo divulgado pela Unicamp, constatou-se que a maioria dos acidentes são ocasionados pelo estresse emocional da profissão, principalmente pela pressão que sofrem em relação à rapidez na entrega. (5)

Agora, as empresas devem ficar atentas, não só em relação aos novos custos financeiros, mas, sobretudo, quanto ao seu enquadramento legal, quanto às obrigações de saúde e segurança e quanto à responsabilidade em caso de acidentes com os profissionais que trabalham em motocicletas.

A inclusão do §4º do artigo 193 da CLT determina o pagamento de adicional de periculosidade de 30%, calculado sobre o salário-base, nas “atividades de trabalhadores em motocicletas”.

As empresas que empregam “mototaxistas” ou “motofretistas” ou mesmo aquelas que contratam os seus serviços continuados, como clientes, portanto, devem prestar bastante atenção a esta nova alteração legislativa, pois “desloca” definitivamente para o âmbito das relações trabalhistas a regulação de tais trabalhadores, levando consigo também todo o aparato de fiscalização do MTE, que cuidará de verificar o pagamento da periculosidade e a observância dos requisitos de saúde e segurança. (6)

Diante ao exposto, a preocupação do governo de regulamentar tão importante atividade, com o objetivo de torná-la mais decente, sobretudo no aspecto da saúde e segurança, tendo em vista o número crescente de acidentes e do prejuízo social e financeiro decorrente que se estende a toda a sociedade.

# REFERÊNCIAS

(1)) CARVALHO, Augusto César Leite de. Direito do Trabalho: curso e discurso. Aracaju: Evocati. 2011. p. 196.

(2) CARVALHO, Augusto César Leite de. Direito do Trabalho: curso e discurso. Aracaju: Evocati. 2011. p. 197.

(3) DOU 14/10/2014, Seção 1, n. 198, p. 80.

(4) \_\_\_\_\_\_. Tribunal Superior do Trabalho. 7ª T. Recurso de Revista 118000-20.2006.5.17.0011. Rel. Ministro Pedro Paulo Manus. DEJT 03.02.2012. Disponível na internet:.www.tst.jus.br. Acesso em 29/08/2015 .

(5) TREVISAN, Bruno Martins. Informativo Trabalhista/Adicional de Periculosidade Motoboy-http://informativotrabalhista.com/ em 08/06/2015.

(6) PRAGMÁCIO FILHO, Eduardo. Artigo Científico: Motoboys e as Mudanças no Direito ao Adicional de Periculosidade. Disponível na internet: pragmacio.filho@furtadopragmacio.com.br. Acesso em 20/08/2015

1. Advogado; Pós-Graduando em Direito do Trabalho e Previdenciário pelo PROJURIS; Bacharel em Direito pelas Faculdade Integradas de Ourinhos - FIO [↑](#footnote-ref-1)