



Consultor Jurídico

A Portaria MTE 2.021/2025 e a pacificação do adicional de periculosidade para motociclistas

Edilson Moreira Bueno

5 de janeiro de 2026

O adicional de periculosidade, previsto no artigo 193 da CLT desde seu surgimento, visa a proteger o trabalhador contra o risco imediato de morte.

A exemplo do corpo legislativo da CLT, muitos de seus dispositivos foram alterados em razão das mudanças ocorridas entre a relação capital e trabalho, com o decurso do tempo.

O marco mais relevante quanto às mudanças legislativas sobre o adicional de periculosidade ocorreu com a Lei nº 2.573/55, que tratava do contato de trabalhadores com agentes inflamáveis, cuja consolidação ocorreu apenas em 1977 com a Lei nº 6.514/77.

Com o tempo, foram reconhecidas outras atividades que ofereciam risco de vida iminente tão alto quanto o manuseio de agentes inflamáveis e explosivos, motivo pelo qual foram inseridos como agentes perigosos:

- **Eletricidade:** estabelecida em 1985, através da Lei nº 7.369 que instituiu o adicional para funcionários do setor de energia elétrica, devido ao altíssimo risco de choque fatal;
- **Radiação ionizante:** oriunda de portarias do Ministério do Trabalho no ano de 2003, que confirmou que o trabalho com radiações ionizantes ou substâncias radioativas também gerava o direito ao adicional de periculosidade;
- **Segurança pessoal e patrimonial:** instituída pela Lei nº 12.740 no ano de 2012, passando a incluir os vigilantes em razão do risco de violência física inerente à profissão;
- **Motociclistas:** incluídos no ano de 2014, por meio da Lei nº 12.997; e
- **Agentes de trânsito:** incluídos no ano de 2023, com o advento da Lei nº 14.684/23, em razão da exposição do trabalhador a colisões, atropelamentos ou outras espécies de acidentes ou violência;

Normas regulamenta atividades perigosas com uso de motocicletas

Desde então, existiam muitas discussões a respeito do pagamento do adicional de periculosidade ao trabalhador em motocicleta, pois o enunciado do artigo 193, desde o ano de 1977, condiciona o

enquadramento das atividades laborais como perigosas à regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

Por essa razão, em 2014, foi editada a Portaria nº 1.565 do Ministério do Trabalho e Emprego, a qual aprovou a inclusão do anexo 5 na Norma Regulamentadora — NR 16, passando a prever quais as atividades laborais seriam consideradas como perigosas em razão do uso de motocicletas.

Ocorre que o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, em decisão proferida no processo nº 0018311-63.2017.4.01.3400, cujo trânsito em julgado ocorreu em 24 de setembro de 2021, suspendeu a eficácia da Portaria nº 1.565/2014, do MTE, especificamente para as entidades que faziam parte daquela ação judicial, até que sobreviesse nova norma.

Isso porque, para o tribunal, a portaria supracitada, que versa sobre o adicional de periculosidade em atividades com uso de motocicleta, não obedeceu a todas as etapas de estudo e regulamentação de normas inerentes à saúde, segurança e condições gerais de trabalho, por não observar a necessidade de deliberação ampla e participativa dos segmentos envolvidos.

O referido cenário gerou inúmeras e conflitantes decisões quanto ao reconhecimento da suspensão da eficácia da norma no âmbito de suas representações, promovendo a insegurança jurídica.

Posto isso, ao analisar o §4º do artigo 193 da CLT, e as mais variadas interpretações que lhe foram conferidas nos últimos anos, cabe lembrar que a interpretação, dentro da Teoria Pura do Direito de Kelsen, é um ato condicionado à vontade que a institui, de modo que seu exame exige métodos teleológicos capazes de permitir a correta análise do que motivou sua regulamentação.

Confusão com trabalhador que usa motocicleta por liberalidade

Nesse sentido, o §4º do artigo 193 da CLT, incluído pela Lei nº 12.997, de 2014, prevê que “também são consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta”, o que não pode ser confundido com os casos em que o trabalhador, por mera liberalidade, utiliza sua motocicleta para realizar seu trabalho.

Isso porque essa não foi a vontade do legislador.

Ao procedermos a interpretação sistêmica do dispositivo supracitado, retornamos à Lei nº 12.997/14, resultante do PL nº 2.865/2011 [1], que possui 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 nº 12.009, de 29 de julho de 2009.”

Ocorre que, durante o trâmite do referido projeto na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em 6 de junho de 2013, o deputado Vilalba (PRB-PE), enquanto relator da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), apresentou seu parecer[2] requerendo a retirada do termo “serviço comunitário de rua”, em razão do veto ao parágrafo único do artigo 3º da Lei nº 12.009/2009, parágrafo esse que instituiu o serviço comunitário de rua, definindo as atribuições do profissional.

Assim a redação legislativa sugerida foi, *in verbis*:

“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 mototaxista, de motoboy e de motofrete.” (NR)

Já em 6 de dezembro de 2013, a requerimento do relator, deputado Vitor Paulo (PRB-RJ), por uma questão de semântica, alterou o texto legislativo, a fim de não cometer injustiça a uma categoria que, embora esteja sujeita às mesmas condições de periculosidade, não seria contemplada em razão de sua atividade que não é legalmente reconhecida, razão pela qual optou por substituir do texto as palavras “mototaxista”, “motoboy”, “motofrete” e “serviço comunitário de rua”, pela expressão “trabalhador em motocicleta”, justamente para que esse direito não fosse renegado a outros empregados cuja atividade obrigatoriamente necessite do trabalho com a motocicleta.

A generalidade dada ao texto legislativo buscou o tratamento isonômico dos trabalhadores nessa situação. Contudo, promoveu inúmeras discussões jurídicas em razão da generalidade atribuída ao instituto.

Posteriormente, em 4 de dezembro de 2025, foi publicada a Portaria MTE nº 2.021 [3], que atualizou o Anexo V da NR-16, e trouxe mudanças cruciais quanto ao §4º no artigo 193 da CLT.

Atividades perigosas quando exigem deslocamento em vias de circulação pública

Em total observância à motivação do legislador à Lei nº 12.997/14, resultante do PL nº 2.865/2011, o MTE definiu que as atividades laborais com utilização de motocicleta serão consideradas perigosas quando a realização do trabalho exigir o deslocamento de trabalhador em vias abertas à circulação pública.

Desse modo, serão consideradas perigosas as atividades laborais em que os trabalhadores utilizam a moto como ferramenta de trabalho essencial em vias públicas, como motoboys, motofretistas e similares.

Por consequência, o Anexo V lista situações que não geram o adicional de periculosidade:

- **Trajeto residência-trabalho:** O deslocamento exclusivo entre a casa e o posto de trabalho.
- **Vias privadas:** Atividades em locais privados, vias internas ou vias terrestres não abertas à circulação pública.
- **Uso eventual:** O uso da motocicleta de forma fortuita, ou que, sendo habitual, se dá por tempo extremamente reduzido.

A edição da Portaria MTE nº 2.021/2025, que entrará em vigor no prazo de 120 dias após a data de sua publicação (4 de dezembro de 2025), ou seja, a partir de abril de 2026, surge como um importante instrumento de pacificação jurídica ao delimitar, de forma técnica e objetiva, que o direito ao adicional

está intrinsecamente ligado ao uso da motocicleta como ferramenta essencial de trabalho em vias públicas.

Ao afastar o benefício de situações de uso eventual ou deslocamentos residenciais, a norma resgata a essência teleológica do artigo 193 da CLT, garantindo que a compensação financeira seja direcionada precisamente àqueles que enfrentam o risco acentuado e inerente ao tráfego urbano cotidiano, promovendo o equilíbrio entre a proteção social e a clareza operacional.

[1] Relatório de proposta legislativa – PL nº 2.865, de 2011. Parecer final CCJ – Câmara do Deputados. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1207581&filename=PRL+3+CCJC+%3D%3E+PL+2865/2011>. Acesso em 01/01/2025.

[2] Relatório de proposta legislativa – PL nº 2.865, de 2011. Parecer CTASP – Câmara do Deputados. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1097253&filename=SBT+1+CTASP+%3D%3E+PL+2865/2011>. Acesso em 01/01/2025.

[3] Portaria MTE nº 2.021/2025. Disponível em:

<<https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2025/dezembro/mte-atualiza-nr-16-e-fortalece-protecao-para-trabalhadores-que-utilizam-motocicletas/PortariaMTEn2.021AprovaoAnexoVAtividadescomMotocicletasdaNR16.pdf>> Acesso em 02/01/2025.

Edilson Moreira Bueno

é advogado, graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, pós-graduado em Direito do Trabalho pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, cursando MBA e Compliance e ESG na Universidade de São Paulo, membro efetivo regional da Comissão de Direitos Humanos da OAB-SP e da Comissão Municipal de Erradicação do Trabalho Escravo (Comtrae-SP).