

NOTA TÉCNICA

ADICIONAL DE PERICULOSIDADE PARA MOTOCICLISTAS

Tema 101 do TST, Portaria MTE nº 2.021/2025 (Anexo V da NR-16) e Orientações às Empresas Associadas

Consultoria Jurídica Trabalhista — ASDAB | 15 de julho de 2026

1. OBJETIVO E ÂMBITO DESTA NOTA TÉCNICA

A presente Nota Técnica, elaborada pela Consultoria Jurídica Trabalhista da **ASDAB — Associação dos Distribuidores e Atacadistas da Bahia**, tem por finalidade orientar as empresas associadas quanto ao atual cenário normativo e jurisprudencial referente ao **adicional de periculosidade devido aos trabalhadores que utilizam motocicleta** no exercício de suas atividades laborais, especialmente diante da fixação do **Tema Repetitivo nº 101 pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST)** e da entrada em vigor da **Portaria MTE nº 2.021/2025**, que atualizou o Anexo V da Norma Regulamentadora nº 16 (NR-16).

O documento aborda a base normativa aplicável, o alcance e a natureza vinculante da tese fixada pelo TST, as ações judiciais e institucionais atualmente em curso movidas por associações representativas do setor, e apresenta orientações práticas e preventivas às empresas associadas, com o objetivo de mitigar riscos trabalhistas e organizar a atuação da consultoria jurídica junto aos associados.

2. BASE NORMATIVA

2.1. Artigo 193, § 4º, da CLT

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em seu art. 193, **caput**, estabelece a regra geral de que as atividades ou operações perigosas dependem de regulamentação do Ministério do Trabalho e Emprego para o reconhecimento do direito ao adicional respectivo. Ocorre que o **§ 4º do art. 193**, incluído pela Lei nº 12.997/2014, criou regra específica para o trabalho com motocicleta, dispondo que são **também consideradas perigosas** as atividades de trabalhador em motocicleta.

Trata-se de uma qualificação legal direta e específica que, diferentemente da regra geral do **caput**, não condiciona a fruição do direito à edição prévia de ato regulamentar pelo Poder Executivo. É exatamente esse o ponto central que foi definitivamente pacificado pelo TST no Tema 101, tratado no item 3 abaixo.

2.2. NR-16 e a atualização pela Portaria MTE nº 2.021/2025

O Anexo 5 da NR-16, que disciplina as Atividades Perigosas em Motocicletas, teve sua redação atualizada pela **Portaria MTE nº 2.021, de 3 de dezembro de 2025**, com fundamento no já mencionado art. 193, § 4º, da CLT. Em linhas gerais, a norma atualizada mantém o direito ao **adicional de periculosidade de 30% sobre o salário-base** para os trabalhadores que utilizam motocicleta ou motoneta no deslocamento em vias abertas à circulação pública como parte de sua rotina de trabalho.

O item 3.1 do Anexo V estabelece a regra geral:

"As atividades laborais com utilização de motocicleta no deslocamento de trabalhador em vias abertas à circulação pública são consideradas perigosas."

Já o item 3.2 do mesmo Anexo relaciona as hipóteses excepcionais em que a periculosidade não se caracteriza, a saber: (i) o deslocamento exclusivamente entre a residência e o local de trabalho (trajeto casa-trabalho); (ii) a condução exclusivamente em locais privados ou vias internas não abertas à circulação pública; (iii) o uso exclusivo em estradas locais de acesso a propriedades lindeiras ou entre povoações contíguas; e (iv) o uso eventual, assim entendido o fortuito ou aquele exercido por tempo extremamente reduzido.

O item 4.1 do Anexo V atribui à própria organização empresarial o encargo de **caracterizar ou descaracterizar** a periculosidade nessas hipóteses excepcionais, mediante **laudo técnico** elaborado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do art. 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16.

É importante destacar (e este é um ponto de atenção relevante para as empresas) que a exigência de laudo técnico recai sobre a **descaracterização** da periculosidade (ou seja, sobre a exceção), e não sobre o reconhecimento do direito ao adicional, que decorre diretamente da lei. Em outras palavras, a ausência de laudo não afasta o direito ao adicional; ao contrário, a inércia da empresa em produzir o laudo técnico tende a consolidar a presunção de periculosidade e, conseqüentemente, a obrigação de pagamento.

3. TEMA 101 DO TST: AUTOAPLICABILIDADE DO ART. 193, § 4º, DA CLT

3.1. O que foi decidido

Em julgamento do Incidente de Recursos de Revista e de Embargos Repetitivos nº TST-IncJulgRREmbRep-0000229-71.2024.5.21.0013, o **Tribunal Pleno do TST**, por maioria, fixou tese jurídica vinculante no **Tema 101**, respondendo à seguinte questão central: o pagamento do adicional de periculosidade ao empregado motociclista está condicionado à regulamentação da matéria pelo Ministério do Trabalho e Emprego?

A resposta do TST foi negativa. A Corte concluiu que o **art. 193, § 4º, da CLT é norma autoaplicável** e não depende de regulamentação adicional para produzir efeitos práticos. Ao Poder Executivo cabe apenas competência residual para especificar, em ato regulamentar, hipóteses excepcionais em que a periculosidade não se justifica tecnicamente — o que foi feito por meio dos itens 3.1 e 3.2 do Anexo V da Portaria MTE nº 2.021/2025, já explicados no item 2.2 acima.

A tese jurídica vinculante fixada pelo Pleno do TST contempla as seguintes diretrizes:

- 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 uso de motocicleta em vias públicas;
- A exceção ao enquadramento legal da atividade como perigosa — desde que previamente disciplinada por norma regulamentadora do MTE — deve ser formalizada por laudo técnico lavrado por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, nos termos do art. 195 da CLT e do item 16.3 da NR-16;
- O enquadramento do empregador nas exceções regulamentares não terá efeitos retroativos, nem enseja repetição de valores já pagos ao trabalhador;
- Em juízo, a prova da exceção ao enquadramento legal incumbe à parte que a alegar, observada a irretroatividade e a ausência de direito à repetição de valores pagos no curso da contratualidade.

O acórdão consignou, ainda, expressamente, que a **aplicação da tese não depende nem recomenda a técnica de modulação de efeitos**, devendo ser observada, desde logo, em todo o território nacional.

3.2. Caráter vinculante e obrigatório da tese

Por se tratar de julgamento proferido em **Incidente de Recursos de Revista e de Embargos Repetitivos**, a tese fixada no Tema 101 possui **caráter vinculante e de observância obrigatória** por todos os órgãos da Justiça do Trabalho — Tribunais Regionais do Trabalho e Varas do Trabalho de todo o país. Trata-se de mecanismo processual de uniformização de jurisprudência que visa exatamente evitar decisões conflitantes sobre uma mesma questão jurídica repetida em milhares de processos individuais.

Isso significa, na prática, que a tese não representa uma orientação a ser seguida apenas em novos processos: ela deve orientar o julgamento de **todos os processos em curso** que discutam a mesma matéria, ainda que pendentes de decisão em instâncias inferiores ou já em fase recursal. Como já explicado, a Corte optou por não modular os efeitos da decisão, de modo que a tese se aplica de forma imediata.

3.3. Sobre as decisões conflitantes anteriores ao Tema 101

É fundamental esclarecer às empresas associadas que, **até a fixação do Tema 101**, havia relevante divergência na jurisprudência trabalhista. Diversos Tribunais Regionais do Trabalho e Turmas do próprio TST vinham decidindo pela **inexigibilidade** do adicional de periculosidade a motociclistas, sob o fundamento de que a antiga Portaria MTE nº 1.565/2014 — que originalmente regulamentava a matéria — havia sido declarada nula por vícios formais em ação promovida pela ABAD (detalhada no item 4 abaixo), o que, para essa corrente, afastaria a exigibilidade do adicional por ausência de regulamentação vigente.

Essa era, até então, uma tese amplamente aplicada por diversos órgãos julgadores, inclusive com base em recomendações formais de entidades de classe às suas associadas no sentido de que a suspensão do pagamento do adicional seria juridicamente sustentável.

Com a fixação do Tema 101, contudo, o TST resolveu definitivamente essa controvérsia, reconhecendo que a exigibilidade do adicional **nunca dependeu** da existência de portaria regulamentar em vigor, por se tratar de direito diretamente extraído do § 4º do art. 193 da CLT. Em razão da natureza vinculante do precedente qualificado, **todas as decisões que vinham sendo proferidas em sentido contrário — isto é, afastando o direito ao adicional por ausência de regulamentação — deverão ser adequadas à tese do Tema 101**, inclusive mediante reforma em sede recursal ou por meio de ações rescisórias, conforme o caso e a fase processual em que se encontrem.

Na prática, isso representa uma **virada jurisprudencial relevante**: empresas que se apoiavam em decisões favoráveis baseadas na antiga tese da inexigibilidade — inclusive decisões já transitadas em julgado em processos específicos — devem reavaliar essa posição para os processos ainda em curso e para o passivo futuro, já que a tendência é que os órgãos julgadores, doravante, apliquem uniformemente o entendimento fixado no Tema 101, reformando ou afastando entendimentos divergentes remanescentes.

4. AÇÕES MOVIDAS POR ASSOCIAÇÕES DO SETOR E SEU ATUAL ESTÁGIO

4.1. Ação de Nulidade da Portaria nº 1.565/2014 (ABAD)

A **Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores (ABAD)**, representada pelo escritório Dessimoni | Blanco Advogados, ajuizou, em 03/12/2014, Ação de Nulidade de Ato Administrativo (Processo nº 0089075-79.2014.4.01.3400), buscando a declaração de nulidade da então vigente Portaria MTE nº 1.565/2014, sob a alegação de inobservância do devido processo legal em sua elaboração.

Resumo da linha do tempo processual:

- 2014 — Distribuição da ação e concessão de tutela antecipada para suspender os efeitos da Portaria nº 1.565/2014 em relação aos associados da ABAD;
- 2019 — Sentença de primeiro grau rejeitou o pedido de nulidade;
- 2020 — A 5ª Turma do TRF deu provimento ao recurso de apelação, declarando a nulidade da Portaria nº 1.565/2014 por vícios formais em sua elaboração;
- Atualmente — o processo aguarda julgamento de Recurso Especial interposto pela União Federal, que permanece pendente.

Foi justamente essa decisão de nulidade — e a jurisprudência que se formou a partir dela — que fundamentou, por anos, a tese de inexigibilidade do adicional de periculosidade por ausência de regulamentação, tese esta agora **superada** pelo Tema 101 do TST, conforme explicado no item 3.3 acima.

4.2. ADPF no STF (ABIR, com ingresso da ABAD como *amicus curiae*)

Mais recentemente, a **Associação Brasileira das Indústrias de Refrigerantes e de Bebidas não Alcoólicas (ABIR)** ajuizou Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) perante o **Supremo Tribunal Federal (STF)**, questionando diretamente a tese fixada pelo TST no Tema 101 e a validade da Portaria MTE nº 2.021/2025 (Anexo V da NR-16).

Segundo a ação, a forma como esses atos normativos e jurisprudenciais foram consolidados geraria insegurança jurídica e afrontaria princípios constitucionais como legalidade, isonomia, razoabilidade, proporcionalidade e livre iniciativa. Entre os pedidos formulados ao STF estão a **suspensão dos efeitos** da tese do TST e da Portaria do MTE ou, alternativamente, a **modulação de seus efeitos**.

A ABAD protocolou pedido de ingresso na ADPF na condição de **amicus curiae**, com o objetivo de apresentar ao STF informações técnicas e argumentos jurídicos que evidenciem os impactos econômicos e operacionais da norma sobre o setor atacadista distribuidor. A condução da ação, contudo, permanece sob responsabilidade da ABIR.

4.3. Articulação legislativa no Congresso Nacional

Paralelamente à atuação no STF, a ABAD vem coordenando mobilização nacional junto às suas filiadas para construir uma solução legislativa para o tema, articulando apoio político em torno de projeto de lei que proponha o aperfeiçoamento da redação do art. 193 da CLT, buscando conferir maior clareza à legislação e reduzir as inseguranças jurídicas decorrentes da interpretação atualmente aplicada.

4.4. O que isso significa, na prática, para as empresas associadas

É essencial que as empresas associadas compreendam que **nenhuma dessas ações institucionais em curso — ADPF no STF ou articulação legislativa — possui, até o momento, efeito suspensivo sobre a tese vinculante do Tema 101 ou sobre a Portaria MTE nº 2.021/2025**. Enquanto não sobrevier decisão do STF ou alteração legislativa que modifique esse cenário, **a tese do Tema 101 permanece plenamente aplicável e de observância obrigatória**, devendo orientar a conduta das empresas quanto ao pagamento do adicional de periculosidade. A ASDAB acompanhará de perto os desdobramentos dessas ações e manterá seus associados informados sobre qualquer alteração relevante nesse cenário.

5. ORIENTAÇÕES PRÁTICAS ÀS EMPRESAS ASSOCIADAS

5.1. Laudo de Periculosidade — obrigatoriedade e função estratégica

Diante do cenário normativo e jurisprudencial consolidado, é indispensável que as empresas associadas promovam, com brevidade, a **elaboração ou atualização do Laudo Técnico de Caracterização de Periculosidade**, com acompanhamento de profissional habilitado (Engenheiro de Segurança do Trabalho ou Médico do Trabalho), nos termos do art. 195 da CLT e dos itens 16.3 e 16.4 da NR-16.

O laudo técnico cumpre função estratégica relevante para a empresa:

- Organiza e fundamenta tecnicamente a defesa da empresa em eventuais demandas judiciais ou fiscalizações;
- Delimita com precisão o alcance da exposição ao risco, função por função e rota por rota;
- Pode, quando tecnicamente fundamentado, amparar a descaracterização da periculosidade nas hipóteses excepcionais previstas no item 3.2 do Anexo V da NR-16 (uso eventual, trajeto casa-trabalho, vias privadas, etc.);
- Deve ser mantido disponível para consulta dos trabalhadores, dos sindicatos representativos da categoria e da fiscalização do trabalho, sob pena de exposição a autuações e a presunção desfavorável em eventual perícia judicial.

Reforça-se que a ausência de laudo técnico **não afasta** o direito ao adicional — ao contrário, tende a consolidar a presunção de periculosidade sobre toda a atividade que envolva o uso de motocicleta em vias públicas, tornando a defesa da empresa, em juízo, significativamente mais difícil.

5.2. Pagamento do adicional e regularização do passivo (abril/2026 até os dias atuais)

Para as empresas que **ainda não vêm realizando o pagamento do adicional de periculosidade** aos trabalhadores que utilizam motocicleta no exercício de suas funções, é **recomendável, neste**

momento, iniciar o pagamento, ressalvadas as hipóteses de exceção expressamente previstas no item 3.2 do Anexo V da NR-16 (uso eventual, trajeto casa-trabalho, vias privadas ou internas, e trânsito entre propriedades lindeiras ou povoações contíguas), desde que devidamente amparadas por laudo técnico.

Adicionalmente, é de extrema importância que as empresas **busquem o apoio de consultoria jurídica trabalhista especializada** para tratar do **passivo referente ao período de abril de 2026** — mês de entrada em vigor da atualização do Anexo V da NR-16 pela Portaria MTE nº 2.021/2025 — **até os dias atuais**. A negociação e regularização desse passivo de forma estruturada e assessorada tende a reduzir significativamente os riscos de judicialização, de acréscimo de encargos (juros, correção monetária, multas) e de exposição a ações civis públicas movidas por sindicatos ou pelo Ministério Público do Trabalho.

Ao planejar o impacto financeiro do adicional de 30% sobre a folha de pagamento, recomenda-se considerar seus reflexos sobre férias, 13º salário, FGTS e demais verbas, bem como a necessária atualização de contratos de trabalho, recibos de pagamento, PPP e e-Social, conforme a conclusão técnica do laudo.

5.3. Medidas alternativas ao uso da motocicleta

Além do pagamento do adicional, as empresas podem — em conjunto com a consultoria jurídica trabalhista — avaliar a implementação de **medidas alternativas** voltadas à redução da exposição ao risco e, consequentemente, à mitigação de custos e passivos futuros, tais como:

- Proibição do uso de motocicleta para o exercício das atividades laborais, substituindo-a por outros meios de deslocamento;
- Criação de rotas e itinerários específicos, delimitando o uso da motocicleta a vias privadas ou de circulação restrita, quando operacionalmente viável;
- Disponibilização de transporte alternativo aos trabalhadores para a execução de suas atividades externas.

É fundamental alertar que **qualquer alteração nesse sentido deve ser implementada com extremo cuidado formal**, mediante:

- Construção de normativos internos claros e específicos, definindo objetivamente a nova política de deslocamento da empresa;
- Elaboração de toda a documentação necessária para blindar juridicamente a empresa, incluindo atualização de laudos técnicos, políticas internas, aditivos contratuais quando cabíveis, e registros de compliance;

- Comunicação formal e transparente aos trabalhadores sobre a nova política adotada, preferencialmente por escrito e com comprovação de ciência, evitando alegações de alteração unilateral prejudicial ou de supressão indevida de direitos já incorporados ao contrato de trabalho.

A ausência desse cuidado formal pode gerar o efeito inverso ao pretendido, expondo a empresa a questionamentos judiciais sobre alteração contratual lesiva (art. 468 da CLT) ou sobre a permanência do direito ao adicional já incorporado à remuneração dos empregados, especialmente quando a mudança de política não vier acompanhada de real e comprovada eliminação do risco.

6. NEGOCIAÇÃO COLETIVA E LIMITES LEGAIS

Foi analisada a possibilidade de afastamento do adicional de periculosidade por meio de convenção ou acordo coletivo.

6.1 Limitação legal expressa

Nos termos do art. 611-B, inciso XVII, da CLT:

* São indisponíveis, não podendo ser objeto de negociação coletiva, as normas de saúde, higiene e segurança do trabalho.

6.2 Aplicação ao adicional de periculosidade

O adicional de periculosidade:

- * Está diretamente vinculado à exposição a risco à integridade física;
- * Possui natureza de norma de saúde e segurança do trabalho.

O entendimento é de que não é válida cláusula coletiva que suprima ou reduza o adicional de periculosidade quando caracterizada a exposição ao risco. Nada impedindo, a normatização coletiva do pagamento do adicional de periculosidade para trabalhadores que fazem uso de motocicletas, desde que não haja redução ou supressão.

6. CONCLUSÃO

O cenário atual é de **consolidação jurisprudencial vinculante** quanto à exigibilidade do adicional de periculosidade para trabalhadores motociclistas, fixada pelo TST no Tema 101 e respaldada

pela Portaria MTE nº 2.021/2025. Embora existam frentes institucionais em curso — a ADPF perante o STF e a articulação legislativa no Congresso Nacional —, nenhuma delas, até o presente momento, suspende ou afasta a aplicabilidade imediata da tese vinculante.

Recomenda-se, portanto, que as empresas associadas adotem postura preventiva e proativa: regularizem seus laudos técnicos de periculosidade, avaliem e regularizem o pagamento do adicional devido, tratem estruturadamente do passivo existente desde abril de 2026, e, quando aplicável, implementem com o devido suporte jurídico e documental as medidas alternativas ao uso da motocicleta.

A **Consultoria Jurídica Trabalhista da ASDAB** está à inteira disposição das empresas associadas para maiores esclarecimentos, elaboração de laudos e documentação de suporte, negociação e regularização de passivos, bem como para o acompanhamento individualizado de cada caso concreto.

Consultoria Jurídica Trabalhista

GABRIELA CURI

OAB/BA 33.105

gabriela@gabrielacuriadv.com