

## NOTA JURÍDICA

1

### **ADICIONAL DE PERICULOSIDADE PARA EMPREGADOS QUE UTILIZAM MOTOCICLETA NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE LABORAL BRASÍLIA, 4 DE ABRIL DE 2026**

#### **1. Objeto**

A presente nota jurídica examina a disciplina normativa aplicável ao adicional de periculosidade devido aos empregados que utilizam motocicleta no exercício de suas atividades, com foco na base legal, no marco de vigência da regulamentação específica e nos efeitos práticos para as empresas que mantêm trabalhadores nessa condição.

#### **2. Base normativa aplicável**

O eixo normativo da matéria parte da Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014, que acrescentou o § 4º ao art. 193 da CLT, passando a reconhecer como perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Posteriormente, a regulamentação foi detalhada pela Portaria MTE nº 2.021, de 3 de dezembro de 2025, que aprovou o Anexo V da NR-16, destinado especificamente às atividades perigosas em motocicletas.

Em termos normativos, a matéria se estrutura sobre: a) o art. 193 da CLT, com a redação introduzida pela Lei nº 12.997/2014, que acrescentou o § 4º e reconheceu como perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta; b) a Portaria MTE nº 2.021/2025, que aprovou o Anexo V da NR-16; c) o art. 195 da CLT, o item 16.3 da NR-16 e o item 16.3.1 da NR-16, no tocante à caracterização, descaracterização e disponibilidade do laudo técnico.

#### **3. Início de vigência da regulamentação**

A Portaria MTE nº 2.021/2025, publicada em 4 de dezembro de 2025, fixou vigência em 120 dias após a publicação. Assim, a regulamentação específica entrou em vigor em 3 de abril de 2026.

Esse marco temporal é especialmente relevante porque, embora a periculosidade em motocicleta já tivesse previsão legal desde 2014, a regulamentação posterior passou a trazer parâmetros mais objetivos de caracterização, descaracterização e fiscalização, o que impacta diretamente a gestão empresarial, a análise de enquadramento e a organização probatória das empresas.

#### 4. Conteúdo normativo da regulamentação

O texto destaca que o Anexo V da NR-16 considera perigosas as atividades laborais com utilização de motocicleta no deslocamento do trabalhador em vias abertas à circulação pública, aplicando-se às atividades ou operações que envolvam deslocamento em motocicletas nas vias terrestres disciplinadas pelo Código de Trânsito Brasileiro. <sup>[OBJ]</sup>

Ao mesmo tempo, a regulamentação delimitou hipóteses expressas de não incidência, o que afasta leituras automáticas e generalizantes. Segundo o texto-base enviado, não são consideradas perigosas, para os fins do Anexo V, as situações de:

- a) mero percurso entre residência e trabalho;
- b) atividades realizadas exclusivamente em locais privados, vias internas ou vias não abertas à circulação pública, ainda que exista trânsito eventual por via pública;
- c) atividades realizadas exclusivamente em estradas locais destinadas principalmente ao acesso a propriedades lindeiras ou entre povoações contíguas;
- d) uso eventual da motocicleta, entendido como fortuito, ou uso habitual por tempo extremamente reduzido.

Sob o ponto de vista empresarial, a mera percepção interna de que a atividade se enquadra em alguma das hipóteses de exclusão não basta, por si só, para afastar risco jurídico. A descaracterização tecnicamente segura exige coerência entre a realidade operacional, a descrição funcional, o trajeto efetivamente realizado e o suporte técnico correspondente.

Esse ponto é central. A regulamentação não autoriza presunção absoluta de periculosidade para qualquer empregado que utilize motocicleta. A norma, portanto, não institui automatismo absoluto nem para reconhecer nem para afastar a periculosidade. O enquadramento permanece vinculado ao caso concreto, à prova técnica e à consistência documental da empresa.

3

## 5. Necessidade de laudo técnico

Outro aspecto essencial, destacado no texto encaminhado, é que a caracterização ou descaracterização da periculosidade deve ser feita por 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. O texto ainda ressalta que o item 16.3.1 da NR-16 passou a exigir que esse laudo permaneça disponível aos trabalhadores, sindicatos e à inspeção do trabalho.

Esse ponto merece especial atenção empresarial. A exigência normativa de laudo não se limita às situações de dúvida ou apenas aos casos em que a empresa pretenda reconhecer a periculosidade. A redação do Anexo V atribui à organização a caracterização ou descaracterização da periculosidade mediante laudo técnico, o que torna juridicamente recomendável sua elaboração em todo caso em que haja utilização de motocicleta vinculada à atividade laboral, inclusive quando a empresa entenda configurada alguma das hipóteses de exclusão.

Em termos práticos, isso significa que a empresa deve ser capaz de demonstrar, tecnicamente, se o uso da motocicleta ocorre em via pública, com que habitualidade, em quais trajetos, em qual contexto operacional e sob qual grau de exposição. Onde houver uso de motocicleta na atividade, a ausência de laudo consistente enfraquece a posição da empresa em fiscalização, perícia e eventual demanda trabalhista.

## 6. Impactos práticos para as empresas

Conforme consignado no texto-base, a entrada em vigor do Anexo V impõe às empresas uma revisão imediata de suas rotinas internas, especialmente nas áreas de segurança e saúde no trabalho, descrição de cargos, fluxos operacionais e documentação técnica relacionada aos

empregados que utilizam motocicleta na execução dos serviços. Isso alcança, entre outros, setores de entregas, serviços externos, manutenção, apoio logístico e atividades de campo.

Os principais impactos para as empresas, a partir da vigência da norma, podem ser sintetizados da seguinte forma:

a) revisão de enquadramento funcional:

As empresas devem identificar precisamente quais funções envolvem utilização de motocicleta por determinação patronal e em quais condições isso ocorre.

b) análise do ambiente e do trajeto de trabalho:

Será necessário verificar se o uso ocorre efetivamente em via pública aberta à circulação, ou se a atividade se desenvolve em hipóteses que o próprio Anexo V exclui da incidência.

c) avaliação da habitualidade:

A diferenciação entre uso habitual e uso fortuito, eventual ou extremamente reduzido ganha relevo direto, pois interfere no enquadramento jurídico da atividade.

d) necessidade de laudo técnico atualizado:

A empresa que não possui laudo técnico consistente, ou que trabalha com documentos defasados, amplia seu risco de autuação, judicialização e divergência interpretativa.

e) impacto econômico na folha, no passivo e na contingência trabalhista:

Uma vez caracterizada a periculosidade, a repercussão econômica não se limita ao pagamento mensal do adicional. A matéria pode projetar efeitos sobre passivo trabalhista, provisões internas, contingências judiciais e estratégia de compliance laboral, razão pela qual a ausência de revisão preventiva amplia risco financeiro e jurídico.

## 7. Conclusão

5

Em síntese, a disciplina jurídica da matéria está assentada no art. 193, § 4º, da CLT, com redação dada pela Lei nº 12.997/2014, e na Portaria MTE nº 2.021/2025, que aprovou o Anexo V da NR-16, vigente desde 3 de abril de 2026.

Para as empresas que mantêm empregados com utilização de motocicleta na atividade laboral, a adequação não deve ser tratada como providência meramente formal. O ponto central está na revisão do enquadramento funcional, no mapeamento do trajeto e da habitualidade, na elaboração ou atualização de laudo técnico e na organização de documentação interna idônea para demonstrar, de forma consistente, a caracterização ou a descaracterização da periculosidade.

Em termos empresariais, a postura mais segura é preventiva: estruturar prova técnica antes da fiscalização ou do litígio, e não depois.



**Dra. Lirian Cavalhero**  
**Ope Legis Consultoria Jurídica**  
**Brasília / Brasil/ Portugal /Inglaterra/ Itália**