



O CONTEXTO HISTÓRICO DO DIREITO DO TRABALHO FRENTE AO ADICIONAL DE PERICULOSIDADE PARA MOTOCICLISTAS

THE HISTORIC CONTEXT OF LABOR LAWS IN FRONT OF HAZARD PAY TO MOTORCYCLISTS WORKERS

Volmar Antonio Zanini Filho¹
Guilherme de Souza Goulart²
Isaias Inkelman Dorneles³

RESUMO

O artigo em tela versa sobre o adicional de periculosidade para motociclistas, medida esta que modifica a relação de emprego e interfere nos efeitos pecuniários, conferindo um acréscimo de valor de 30% sobre o salário do trabalhador que exerça suas atividades sob algum risco à saúde do trabalhador. Profissionais que desenvolvem a atividade laboral com motocicletas, comumente denominados “motoboys”, estão constantemente expostos a situações de risco no cotidiano de seu trabalho. No entanto, o adicional de periculosidade para estes trabalhadores, ao contrário do que preconiza a legislação vigente da Consolidação das Leis do Trabalho, não está sendo devidamente compreendido e cumprido. De acordo com o artigo 193, parágrafo quarto, foi acrescentado o adicional de periculosidade para “motoboys” à Consolidação das Leis do Trabalho. Desta forma, diante do artigo em epígrafe citado, percebe-se a necessidade do Supremo Tribunal Regional manifestar-se demonstrando sua colocação frente às portarias de nº 1565 e de nº 1930, as quais colocam dúvida a real aplicabilidade do direito em questão. A primeira estipula que o adicional de periculosidade para motociclistas é um direito deste trabalhador. Já a portaria nº 1930 suspende a portaria anterior. Em vista desse conflito, entende-se como necessário discorrer sobre o adicional de periculosidade no contexto laboral de motociclistas, visto que envolve à saúde do trabalhador, a fim de fornecer argumentos que comprovem que tal medida é um direito deste trabalhador, devendo ser encarada como tal pelas comarcas brasileiras.

PALAVRAS-CHAVE: Adicional de periculosidade para motociclistas; Conceito; Efeitos pecuniários; Relação de emprego; Saúde.

ABSTRACT

The present paper exhibit the additional hazard pay for the motorcyclists, that modify the employment relationship, and cause pecuniary effects, where increase 30% over the worker's salary exercising their job activities under any risk to their physical integrity.

¹ Advogado - Graduado em Direito pela Universidade Franciscana em 2017 pós-graduado em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pela Damásio Educacional e Ibmecc - Santa Maria. zaninivf@gmail.com

² Advogado - Graduado em Direito pela Universidade Franciscana em 2016, mestrando em Direito das Relações Internacionais e Integração na América Latina pela Universidad de La Empresa, em Montevideu, Uruguai. gsouzagoulart@hotmail.com

³ Advogado - Graduado em Direito pela Universidade Franciscana em 2015, mestrando em Direito das Relações Internacionais e Integração na América Latina pela Universidad de La Empresa, em Montevideu, Uruguai. isaiasdorneles@hotmail.com



Professionals who develop work with the bikers, ordinarily called "couriers", are constantly exposed to all kinds of risks daily. However, the dangerousness additional, unlike to what advocates the legislation of the Consolidation of Labor Laws, does not seem to be comprehended and fulfilled. According to article 193, fourth paragraph, was added the hazard further to the "couriers" of the Consolidation of Labor Laws. Therefore, in the cited article it is noticed that Supreme Court Regional must manifest itself demonstrating their placement against ordinance numbers 1565 and 1930, which set doubtfully the real law application. The first stipulate that hazard additional to motorcyclists is a labor law. On the contrary, the second cancel the previous one. Owing to this conflict, it is necessary discourse about the additional hazard payment for this worker, in order to provide arguments that proves his rights, and the Brazilian counties should be face as well.

KEY-WORDS: historicity; the granting of hazard pay for motorcyclists. Employee. Pecuniary effects Employment relationship; health.

INTRODUÇÃO

Sabe-se o quão perigoso é a atividade laboral como motociclista ou atividades que sejam necessárias o uso da motocicleta. Esse é um assunto de extrema relevância no meio jurídico, uma vez que o empregado é a parte mais frágil da relação de emprego, sendo de suma importância uma maior abordagem do tema em epígrafe, uma vez que à saúde do trabalhador é colocada em risco.

O presente trabalho busca discutir a concessão do adicional de periculosidade para trabalhadores motociclistas e trabalhadores que utilizam motocicletas para exercer suas atividades laborais. O adicional de periculosidade, para essa categoria, é preconizado pela portaria de número 1565 em consonância com a Consolidação de Leis Trabalhistas, e que, no entanto, é negada pela portaria de número 1930, a qual suspendeu a portaria anterior.

Com a alteração da legislação busca-se beneficiar o empregado que exerce suas funções com a motocicleta, como mototaxista e motofretista, dentre outros, na qual ainda há quem sustente a ideia do devido adicional de periculosidade ao empregado que presta serviço comunitário de rua, como aqueles que fazem rondas em condomínios e deverão ter direito ao benefício. Sobre o empregado autônomo entende-se que não faz jus ao adicional de periculosidade, visto que não possui carteira assinada por ser autônomo.

A Consolidação de Leis Trabalhistas sofreu alterações em seu artigo 193, parágrafo quarto, onde se acrescentou o adicional de periculosidade para motociclistas, compreendendo como perigosas às atividades laborais praticadas por estes. Assim,



sancionou-se, no ano de 2014, a lei 12.997/14⁴ denominada “Lei do Adicional de Periculosidade”.

Discutir sobre tais questões faz-se relevante frente a recorrências de acidentes como citado anteriormente, sendo que a maior contribuição deste trabalho consiste em fazer valer o preconizado em lei no que diz respeito à aplicabilidade do adicional de periculosidade, conferindo mínima proteção ao trabalhador motociclista. Além disso, são poucos os estudos encontrados em publicações no meio científico que abordam esta temática, tornando-se necessário colocá-las em pauta a fim de que contribuam para maiores compreensões acerca desta.

1. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE: DELINEAMENTOS CONCEITUAIS

O adicional de periculosidade é devido a todos os trabalhadores que exerçam atividades de risco, obtendo o benefício elevando o salário do profissional que executa tal atividade perigosa. Aduz na Constituição Federal de 1988, em seu artigo 7º, XXIII:

Artigo 7º - São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: (...)

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

Com a aprovação do projeto da Lei 12.997/14 iniciado pelo Corpo de Bombeiros de São Paulo, uma vez demonstrado o alto número de sinistros ocorridos envolvendo motociclistas, assim fora incluído à Consolidação de Leis Trabalhistas em seu artigo 193, parágrafo quarto, onde introduziu o adicional de periculosidade para motociclistas, conforme segue:

Art. 193 CLT: 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: (Redação dada pela Lei nº 12.740, de 2012)

§ 4º São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. (Incluído pela Lei nº 12.997, de 2.014)

Dessa forma, o adicional de periculosidade é um acréscimo de 30% ao salário dos

⁴ BRASIL. Lei nº 12.977 de 18 de junho de 2014. Altera o Art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 18 jun. 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm. Acesso em: 05 jul. 2019.



trabalhadores que laboram em condições de alto risco. Recentemente foi estendido esse adicional à categoria dos trabalhadores em motocicletas. Nesse sentido, não é necessário que o profissional seja “motoboy”, ou seja, apenas desempenhando qualquer atividade laboral que utilize motocicletas lhe é devido tal adicional com a ressalva de que esteja em regime da Consolidação de Leis Trabalhistas.

O adicional de periculosidade foi instituído aos trabalhadores motociclistas pela Portaria nº 1.565, de 13 de outubro de 2014, do Ministério do Trabalho e Emprego, a qual aprovou o Anexo 5 - Atividades Perigosas em Motocicleta - da Norma Regulamentadora nº 16, que fala sobre as “Atividades e Operações Perigosas”.

Examinando a noção do conceito de adicional de periculosidade, Gunther e Mandalozzo (2013), verifica-se que estes conceituam:

(...) trabalho perigoso como sendo aquele “prestado no ambiente de trabalho onde se encontram presentes os agentes que podem atuar instantaneamente, com efeitos danosos imediatos, uma vez que podem levar à incapacidade ou morte repentina do obreiro⁵.

Diante do que aduz Sebastião Geraldo de Oliveira, “De certa forma, todo trabalho encerra algum perigo, observando, entretanto, que, em algumas atividades, esse risco é aumentado”⁶.

Após ressaltar os conceitos acima, fica demonstrado que a profissão que utiliza motocicleta é mais perigosa que outras atividades profissionais, em que o trabalhador não necessita usar motocicleta.

A atividade laboral de motociclista ou outra que necessite que o trabalhador empregue motocicleta gera um maior risco à saúde do trabalhador do que os chamados “trabalhos normais”, visto que trabalhar com motocicleta é uma atividade profissional de altíssimo risco, pois a todo o momento se está na iminência de sofrer alguma lesão ou até mesmo vir a óbito.

O benefício em questão cabe sempre quando o trabalhador estiver em contato

⁵ GUNTHER, L.E.. e MADALOZZO, Netto. Adicional de periculosidade: uma breve exposição sobre as inovações da Lei 12.740 de 2012, **25 anos da Constituição e o Direito do Trabalho**. Curitiba: Juruá, 2013, p. 23.

⁶ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo. **Proteção à jurídica à saúde do trabalhador**. .. 6. ed. rev. ampla e atual. São Paulo: LTr, 2011. Disponível em: <http://www.guiatrabalhista.com.br/legislacao/nr/nr16.htm> Acesso em: 5 de julho de 2019.



permanente com inflamáveis, explosivos, energia elétrica, segurança pessoal e patrimonial e atividades de trabalhador em motocicletas. Tendo em tese a necessidade de perícia, no caso de pagamento espontâneo do adicional de periculosidade, possuímos fatos incontroversos e nesse caso, a perícia acaba sendo dispensada.

O adicional de periculosidade é um exemplo de salário condição, o empregado recebe o adicional, enquanto trabalhar naquela condição, possuindo natureza salarial. A partir do momento que cessa a periculosidade, cessa o recebimento desses adicionais.

Assim, a situação, ainda que fique pendente de regulamentação ministerial, é apropriado, já que a condição do trabalhador, em que utiliza motocicleta no exercício de suas atividades, representa explícita exposição a um agente perigoso, constituindo situação suficiente a liberar o pagamento do adicional de periculosidade.

1.2 Efeitos pecuniários e retroativos

Os efeitos pecuniários do adicional de periculosidade devem começar a surgir no momento em que o trabalhador for motociclista ou necessitar de motocicleta para exercer sua função independente de qual seja sua profissão, visto isso é importante frisar que não há necessidade do trabalhador ser “motoboy”, e sim exercer função em qualquer outra atividade que utilize motocicleta para se locomover e praticar sua atividade profissional. O adicional de periculosidade e seus efeitos pecuniários são determinados pela Consolidação de Leis Trabalhistas, onde será devido quando o empregado iniciar alguma atividade que esteja regulamentada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, assim como aduz no artigo 196 da Consolidação de Leis Trabalhistas:

Art. 196 - 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. 11⁷.

No tocante do artigo em epígrafe, percebe-se o momento em que o trabalhador deve receber o adicional de periculosidade, devendo começar a receber o adicional de tal benefício no momento em que utilizar motocicleta, independente de qual cargo exercer,

⁷ BRASIL. Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, RJ, 01 mai. 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 05 jul. 2019.



como dito anteriormente. Sendo assim, é necessário salientar sobre os diversos trabalhadores que não atuam como “motoboys”. Esses, muitas vezes, são montadores de móveis, que precisam se locomover com maior rapidez para atender todos seus clientes, dentre outros exemplos.

Além disso, o exercício do profissional com motocicleta não está claramente configurado com atividade perigosa e danosa à saúde, restando aguardar regulamentação ministerial. É notável quando o trabalhador, que faz o uso de motocicleta ao exercer suas atividades, está representando uma explícita exposição de sua saúde a um agente perigoso, essa situação dispensa perícia, sendo suficiente o detalhamento da atividade laboral que pratica para aprovar o pagamento do adicional de periculosidade.

A alteração da legislação representa uma busca da melhor qualidade de vida para o trabalhador que utiliza motocicleta, na qual recebe o adicional de 30% (trinta por cento) no salário conforme discursa o artigo 193 §1º e §4º, da Consolidação de Leis Trabalhistas:

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: (Redação dada pela Lei nº 12.740, de 2012)

I - inflamáveis, explosivos ou energia elétrica⁸.

No inciso supramencionado, refere-se aos trabalhadores que atuam em usinas hidrelétricas, postos de combustíveis, vigilantes, seguranças, ou seja, o trabalhador deve receber o adicional sempre que se enquadrar nos casos apresentados.

II - roubos ou outras espécies de violência física nas atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial. (Incluído pela Lei nº 12.740, de 2012)⁹.

O exemplo que evidencia de forma perfeita o inciso acima são as atividades práticas de carros fortes, que necessitam fazer escolta armada, para que haja certo nível de segurança na execução do serviço de transporte de valores.

§ 1º - O trabalho em condições de periculosidade assegura ao empregado um adicional de 30% (trinta por cento) sobre o salário sem os acréscimos

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ibidem*.



resultantes de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa. (Incluído pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977).

(...)

§ 4º São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. (Incluído pela Lei nº 12.997, de 2014)¹⁰.

Após observar o artigo em epígrafe, é necessário discorrer sobre a natureza salarial do adicional de periculosidade, visto que o benefício em questão incidirá nas contribuições previdenciárias, concomitantemente ira incidir nos casos de auxílio-doença e na aposentadoria do trabalhador. As atividades do trabalhador com motocicleta geram responsabilidades objetivas ao empregador, visto que na profissão que se utiliza motocicleta possui um significativo índice de acidentes, assim nas ações trabalhistas se discute indenizações por danos materiais, morais, estéticos e até lucros cessantes.

É evidente que os profissionais que estão conduzindo motocicletas estão vulneráveis, acarretando um maior número de acidentes, com consequências que podem ser mais relevantes em comparação a outros profissionais que não necessitam de motocicleta, por exemplo, o profissional que atua sua carga horária apenas na empresa e que não precisa se locomover. Nesse tocante, é notável uma estimativa menor de risco com esse trabalhador que labora em um nível de exposição inferior dos demais colegas que usam motocicletas.

Antigamente não era viável a cumulação de adicional de periculosidade com adicional de insalubridade. Caso existisse uma situação em que surgisse, em função da atividade, concomitante, ocasiões perigosas e insalubres de atividade laboral, o trabalhador deveria optar um dos benefícios com como citado no artigo 193, § 2º da Consolidação de Leis Trabalhistas:

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.

§ 2º - O empregado poderá optar pelo adicional de insalubridade que porventura lhe seja devido. (Incluído pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977)¹¹.

Como demonstrado no artigo em epígrafe, o profissional que estiver exposto a atividades insalubres e perigosas à saúde precisaria optar pelo benefício que pretendesse

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ *Ibidem*.



ser favorecido.

Atualmente há casos excepcionais onde o profissional recebe os dois benefícios, periculosidade e insalubridade, visto que o Tribunal Superior do Trabalho autoriza em algumas situações a cumulação destes. Sobre a perícia é importante frisar que está especificada pelo Ministério do Trabalho e Emprego em sua Norma Regulamentadora número 16, a qual expõem os casos configurados como insalubres em que o empregador é beneficiado com tal adicional após ser precedido por perícia técnica, ao cargo engenheiro do trabalho ou clínico geral, que configure e regule a situação como de risco.

É importante expor o artigo a seguir, caput do artigo 195 da CLT:

Artigo 195 - A caracterização e a classificação da insalubridade e da periculosidade, segundo as normas do Ministério do trabalho, far-se-ão através de perícia a cargo de Médico do Trabalho ou Engenheiro do Trabalho, registrada no Ministério do Trabalho.

Analisando o artigo acima citado é notável o instante em que o profissional deve receber o adicional de sua preferência, podendo agora haver acumulação de benefícios se o emprego for necessário a de cumulação de benefícios. Ainda precisando comprovar a existência do risco para que seja possível diminuir ou eliminar as condições que sejam perigosas, quando se falar de adicional de periculosidade.

Um exemplo, é quando o trabalhador que necessitaria de adicional de periculosidade e de insalubridade é o profissional mecânico e transporta peças de moto ou vai ao local fazer algum conserto, esse exemplo caberia os dois benefícios, no que tange o trabalho com agentes nocivos à saúde e a o uso de motocicleta para transportar peças e realizar serviços, demonstrando a necessidade dos dois adicionais. Outro exemplo seria o entregador de matérias de limpeza, quando carrega agentes nocivos à saúde, além de utilizar motocicleta para efetuar suas entregas.

Sendo importante frisar que para a concessão adicional de periculosidade não carece de perícia técnica, uma vez que é impossível deduzir o grau de perigo, já o adicional de insalubridade é diferente, onde o grau de agentes nocivos à saúde pode variar, por isso não há um percentual fixado para o adicional em questão podendo ser de 10% (dez por cento) até 40% (quarenta por cento), tendo o percentual mais elevando quando o empregado trabalhar diretamente com substâncias que possam danificar sua saúde ao longo do tempo. No caso de periculosidade o dano seria no tocante à vida do



empregado por expor completamente sua saúde física.

O Tribunal Superior do Trabalho (doravante somente 'TST') vem flexibilizando a cumulação dos benefícios de adicional de periculosidade e insalubridade. Esta mudança ocorreu a partir de abril de 2015, na sétima Turma da Corte, em que foi admitido que as empresas devessem pagar aos empregados os adicionais citados, sendo que os fatos gerados das verbas devem ser diferentes.

A partir do entendimento do Tribunal Superior do Trabalho, ao invés do empregado optar por apenas um dos benefícios, prevê-se que o adicional de periculosidade pode ser cumulado ao de insalubridade. Neste sentido, o benefício elevaria a remuneração num percentual de 30% (trinta por cento) sobre o salário base ou pelo adicional de insalubridade que varia entre 10% (dez por cento) e 40% (quarenta por cento) sobre o salário mínimo regional.

Está evidente que as profissões citadas anteriormente expõem o trabalhador de forma em que, ao praticar sua atividade laboral está integralmente exposto a todo e qualquer risco, ficando na eminência de um acidente que pode resultar em óbito do empregado, visto que seu único material de proteção é o capacete para proteger exclusivamente a região do crânio, utensílio este que é indispensável para que seja possível a locomoção com motocicleta.

Assim, foi demonstrado acima como deve ocorrer o pagamento do adicional de periculosidade, resta, no momento, observar qual o entendimento dado pelos Tribunais Regionais do Trabalho, não sendo tampouco desimportante a posição do Tribunal Superior de trabalho, uma vez que é recorrente diversos exemplos e casos em que o empregado que utiliza motocicleta deve receber o devido adicional.

1.3 A visão do Tribunal Regional de 4ª Região e do Tribunal Superior do Trabalho frente à concessão do adicional de periculosidade para profissionais que utilizam motocicleta

A partir da notícia divulgada pelo Senado Federal, o Corpo de Bombeiros de São Paulo apresentou um significativo número de ocorrências de acidentes envolvendo motociclistas, os quais ocasionaram a estes profissionais sérias lesões corporais e, em alguns casos, o óbito. Em decorrência dessas questões de perigo eminente aprovou-se o



projeto original da Lei 12.997/14, no ano de 2011. Isso demonstra que tal atividade laboral, de fato, oferece riscos à integridade física dos motociclistas, nesse tocante, essa constatação necessita ser devidamente compreendida e encarada sobre fins jurídicos.

No caso exposto com entrada de Processo: AIRR-1331-21.2014.5.17.0004, data de julgamento em 24/10/2016, Relator Ministro Aloysio Corrêa da Veiga, 6ª Turma, data de publicação DEJT em 28/10/2016, foi pleiteado pelo profissional o adicional de periculosidade, adicional de insalubridade e adicional noturno. Assim foi comprovada a necessidade dos três adicionais.

No caso citado acima, o trabalhador exercia duas atividades, uma como mecânico e outra como motoboy, sendo esse trabalho realizado algumas vezes no período da noite. Nesse sentido, o trabalhador que necessite de motocicleta para se deslocar deve receber o adicional de periculosidade.

Porém, existe a súmula número 76 do Tribunal Regional do Trabalho da Quarta Região que explana sobre impossibilidade da acumulação de adicional de periculosidade e insalubridade.

Súmula nº 76 - ADICIONAIS DE INSALUBRIDADE E PERICULOSIDADE. ACUMULAÇÃO. IMPOSSIBILIDADE. O pagamento cumulativo dos adicionais de insalubridade e periculosidade encontra óbice no artigo 193, § 2º, da CLT, o qual faculta ao empregado o direito de optar pelo adicional mais favorável. Inexistência de violação aos incisos XXII e XXIII, do artigo 7º, da Constituição.

Tal súmula entrou em vigor em 8 de setembro de 2015 tendo por objetivo dizer que o empregado não pode obter os dois tipos adicional, devendo assim o profissional optar por qual adicional prefere incluir em sua remuneração mensal. O Tribunal Regional do Trabalho tem como entendimento a possibilidade de cumulação dos adicionais, uma vez existindo casos como o mencionado em epígrafe, onde o trabalhador era mecânico e utilizava motocicleta para entregar algumas peças realizar seu serviço com maior rapidez.

Também o entendimento da 3ª Vara do Trabalho de Brasília, segundo o juiz lotado, segue a mesma forma do Tribunal Superior do Trabalho entendendo que existem casos em que há possibilidade do pagamento de adicional de periculosidade cumulado com o adicional de insalubridade. O requisito estabelecido pela lei é atividades de trabalhador em motocicleta. Assim, qualquer que seja sua função, haverá a incidência do adicional de periculosidade se houver utilização de motocicleta para o desempenho de suas atividades



laborais, como é a situação incontroversa dos autos, onde o trabalhador, em deslocamento para as suas atividades, tem como função montar móveis e utiliza motocicleta para se deslocar até seus clientes. Para este juízo é desimportante a função do profissional, sendo necessário apenas que use a motocicleta para efetuar suas atividades laborais.

No Tribunal Regional de 4ª Região há diversos casos onde o motociclista pleiteia o adicional de periculosidade por necessitar abastecer a motocicleta diversas vezes em um dia. No processo RO 498007019965040011 RS 0049800-70.1996.5.04.0011, o empregado tinha como atividade laboral entregar pizzas, com isso era necessário abastecer a motocicleta mais de uma vez no dia para que conseguisse fazer suas entregas, a 11ª Vara do Trabalho de Porto Alegre julgou improcedente o benefício pleiteado, aduzindo que a função de entregador de pizzas não se assemelha com a de quem manuseia bomba de combustível em postos.

Após analisar o caso narrado, é perceptível que as alegações sustentadas estão se divergindo uma vez que o motociclista deveria receber o adicional por utilizar motocicleta para exercer suas atividades laborais e não por ir ao posto abastecer diversas vezes ao dia podendo ficar exposto a explosivos e inflamáveis.

No processo nº 0020524-33.2015.5.04.0203 (RO) do Tribunal Regional de 4ª Região, foi reconhecido o vínculo empregatício do motociclista, cabendo assim o pagamento de adicional de periculosidade, tendo efeitos pecuniários originando do contrato de trabalho existente entre as partes como demonstrado no devido processo, devendo os valores ser pagos no momento da data de inclusão da respectiva atividade de motociclista nos quadros aprovados pelo Ministério do Trabalho e Emprego. O relator Luiz Alberto de Vargas demonstrou caracterizada e classificada a atividade de motociclista como perigosa, devendo o trabalhador se beneficiar do adicional de periculosidade.

Nesse episódio, de processo número 0021300-26.2016.5.04.0000 MS, nesse caso o trabalhador era vendedor e que necessitava de motocicleta para desenvolver suas atividades, nesses trajetos eram percorridos diversos quilômetros, expondo assim a profissional aos acidentes de trânsito. Assim o desembargador Raul Zoratto Sanvicente deu provimento aos pagamentos em função do risco da irreversibilidade.

Tais decisões onde foram concedidos os adicionais de periculosidade levaram em conta o tão significativo número de acidentes que envolvem motocicletas diariamente, sendo que nesse caso o trabalhador percorria em média cento e vinte quilômetros por dia.



É possível perceber que grande parte dos juízes está levando em consideração o alto nível de acidentes ocorridos e que ocorre todos os dias, isso demonstra o quanto importante foram os dados demonstrados pelo Corpo de Bombeiros, números estes que auxiliaram na aprovação o projeto original da Lei 12.997/14. Lei esta que considera perigosas as atividades que o trabalhador utilize motocicleta para trabalhar.

Tanto o Tribunal Superior do Trabalho quanto o Tribunal Regional do Trabalho da Quarta Região estão dando provimento aos pedidos de concessão de adicional de periculosidade e às vezes ocorre a cumulação de benefícios de periculosidade e insalubridade como aconteceu no exemplo em epígrafe mencionado. Partindo do entendimento utilizado percebemos que o trabalhador que utiliza motocicleta deve receber o adicional de periculosidade, uma vez que está exposto a acidentes de trânsito, colocando assim sua integridade física em risco.

Além disso, é necessário lembrar que a cada dia que passa os números de acidentes que envolvem motocicletas estão aumentando, mesmo a motocicleta devendo estar com seu farol aceso sempre, método esse que busca dar maior visibilidade ao profissional que necessita de motocicleta para cumprir suas atividades laborais.

Fica evidente nas jurisprudências apresentadas que o adicional de periculosidade não carece de perícia, uma vez que é impossível constatar o grau de perigo que o trabalhador está exposto, devendo assim ser pago tal adicional no momento em que o profissional começar a exercer atividades que sejam configuradas como perigosa para à saúde do mesmo.

Diante disso, entende-se que após mudanças na Consolidação de Leis Trabalhistas e da lei 12.997/14 e nas portarias supramencionadas, verificasse que houve um grande avanço nas decisões que os juízes vêm aplicando atualmente.

CONCLUSÃO

Com base em todo o exposto, pode-se perceber que é de suma importância analisar os diferentes entendimentos aplicados em nosso país, sobretudo cabe configurar como perigosa a atividade como motociclista ou a atividade que seja necessária utilizar a motocicleta. No estudo demonstrado constatou-se que o entendimento ainda não está pacificado, visto que existem portarias em conflito. O benefício mencionado tem por objetivo aumentar o salário do empregado para que supra sua exposição ao perigo.



Dessa forma, o adicional de periculosidade vem sendo concedido para os trabalhadores que necessitam de motocicleta para se locomover, uma vez que estes profissionais estão fazendo jus ao seu benefício, já que, ao dirigir motocicleta, fica exposto a acidentes de trânsito.

O tema supracitado foi originado após a notícia publicada no Site do Senado Federal, como justificativa para o Projeto de Lei do Senado nº 193¹², a qual relatava que o Corpo de Bombeiros de São Paulo estava atendendo a inúmeros casos em que envolviam trabalhadores motociclistas. Essa grande iniciativa do Corpo de Bombeiros do estado de São Paulo, em demonstrar o significativo número de acidentes envolvendo motocicletas, foi iniciado o projeto de lei 12.997 de 2014, o qual foi aprovado e acrescentado à Consolidação de Leis Trabalhistas em seu artigo 193, parágrafo quarto, adicionando o que versa sobre a configuração como perigosa às atividades de motoboys como profissionais que estão expostos a riscos em acidentes de trânsito.

Como apresentado antes, o empregado não precisa ser motoboy, por vezes é mecânico e precisa se locomover com rapidez para que seja possível um atendimento mais qualificado aos seus clientes, assim utiliza da motocicleta, meio demasiado convencional aos empregados desta categoria, a qual se atribui sabidamente qualidades como agilidade e economia na locomoção por qualquer cidade, especialmente os grandes centros.

Todavia, nem sempre é devido apenas o adicional de periculosidade, no caso do mecânico é passível de acumulação de adicionais como de periculosidade e de insalubridade, pois o mecânico está também exposto a agentes nocivos a sua saúde como óleo, fumaça e outros líquidos que possam danificar a saúde do empregado gradativamente. Com esses benefícios pagos busca-se suprir o desgaste físico do trabalhador, para que possa mais tarde conseguir pagar algum tratamento em prol do bem estar próprio.

O direito do trabalhador referente ao adicional de periculosidade pretende, portanto, diminuir os elevados índices de acidentes envolvendo empregados motociclistas ou funcionários que necessitem de motocicleta em suas atividades laborais. Isto decorre da

¹² BRASIL. Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003. Acrescenta parágrafo ao art. 166 e altera a redação dos arts. 167 e 193, da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 e dá outras providências. In: **Diário do Senado**, Brasília, DF, 20 de maio de 2003. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3548699&disposition=inline>. Acesso em: 28 de julho de 2019



busca pelo exercício das atividades profissionais com a maior segurança possível para a categoria de motociclistas. A partir deste direito, espera-se uma redução dos índices de acidentes abrangendo os profissionais em questão.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Acórdão de decisão que negou provimento a pedido de reconhecimento de atividade insalubre no uso de motocicletas.** Agravo de Instrumento em Recurso de Revista n. 1331-21.2014.5.17.0004. Sérgio Fernandes Rocha e Keude Comércio e Serviços Ltda. Relator: Ministro Aloysio Corrêa de Veiga. 24 de outubro de 2016. Disponível em <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AI RR%20-%201331-21.2014.5.17.0004&base=acordao&rowid=AAANGhAA+AAAQxdAAI&dataPublicacao=28/10/2016&localPublicacao=DEJT&query=adicional%20and%20de%20and%20periculosidade%20and%20para%20and%20motoboy> Acesso em: 20 de agosto de 2019.

BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943. Aprova a consolidação das leis do trabalho e dá outras providências. In: **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, RS, 1º de maio de 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm. Acesso em: 28 de julho de 2019.

BRASIL. Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014. Acrescenta o §4º ao artigo 193 da Consolidação das Leis do Trabalho. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 de junho de 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm. Acesso em: 28 de julho de 2019.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **Onze novas súmulas do TRT-RS entram em vigor.** Disponível em: <http://www.trt4.jus.br/portal/portal/trt4/comunicacao/noticia/info/NoticiaWindow?cod=1181053&action=2> Acesso em 22 de set. de 2019

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **Acórdão de decisão que deferiu que a suspensão dos efeitos da portaria ministerial nº 1.565/2014 não impede a concessão da tutela de evidência.** Recurso Ordinário nº 5561823/RS. Disponível em: http://gsa5.trt4.jus.br/search?q=cache:CFPw1gfkzVsJ:jbintra.trt4.jus.br:8080/pje_2grau_helper/jurisp%3Fo%3Dd%26c%3D6823149%26v%3D13646298+adicional+de+periculosidade+para+motoboy+inmeta:DATA_DOCUMENTO:2015-11-10..2016-11-10++&client=jurisp&site=jurisp_sp&output=xml_no_dtd&proxystylesheet=jurisp&ie=UTF-8&lr=lang_pt&proxyreload=1&access=p&oe=UTF-8

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **Acórdão de decisão que deferiu que a suspensão dos efeitos da portaria ministerial nº 1.565/2014 não impede a concessão da tutela de evidência.** Mandado de Segurança nº 409.473-5/8-00. Ministério Público de São Paulo e José Joaquim Trindade. Relator: Desembargador Renato Nalini. 19 de outubro de 2006. Disponível em: http://gsa5.trt4.jus.br/search?q=cache:y2UfXBKO5lkJ:jbintra.trt4.jus.br:8080/pje_2grau_helper/jurisp%3Fo%3Dd%26c%3D7125014%26v%3D14250028+adicional+de+periculosidade+para+motoboy+inmeta:DATA_DOCUMENTO:2015-11-10..2016-11-10++&client=jurisp&site=jurisp_sp&output=xml_no_dtd&proxystylesheet=jurisp&ie=UTF-8&lr=lang_pt&proxyreload=1&access=p&oe=UTF-8 Acesso em: 18 de agosto de 2019.



BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **Acórdão que julgou cabível adicional de periculosidade para motociclista**. Recurso Ordinário nº 5924568178.281. 11 de agosto de 2016. Disponível em:

http://gsa5.trt4.jus.br/search?q=cache:y184zlPtj1cJ:jbintra.trt4.jus.br:8080/pje_2grau_helper/jurisp%3Fo%3Dd%26c%3D4731903%26v%3D9463806+adicional+de+periculosidade+para+motociclistas+inmeta:DATA_DOCUMENTO:2015-11-08..2016-11-08++&client=jurisp&site=jurisp_sp&output=xml_no_dtd&proxystylesheet=jurisp&ie=UTF-8&lr=lang_pt&proxyreload=1&access=p&oe=UTF-8 Acesso em: 20 de agosto de 2019.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Portaria nº 1.930 de 16 de dezembro de 2014. Dispõe sobre a suspensão da portaria 1565. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 dez. 2014. Disponível em:

http://www.trtsp.jus.br/geral/tribunal2/ORGaos/MTE/Portaria/P1930_14.html Acesso em: 28 de julho de 2019.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência Social. **Periculosidade em trabalho com motocicleta: tema de consulta pública**. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2016/04/periculosidade-em-trabalho-com-motocicleta-e-tema-de-consulta-publica> Acesso em: 28 de julho de 2019.

GUNTHER, L.E. MANDALLOZZO, Netto, S.S. **25 anos da Constituição e o Direito do Trabalho**. Adicional de periculosidade: uma breve exposição sobre as inovações da Lei 12.740/12 - Adriana de Fátima Pilatti Ferreira Compagnoli e Graziel Pedroso de Abreu. Curitiba: Juruá, 2013, p.29.

WASELFISZ, J. J. **Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas**. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf Acesso em: 1º de agosto de 2019.

ADICIONAL de periculosidade por uso de moto não se restringe aos motoboys. Revista CONJUR - Consultor Jurídico, Brasília, s/n, jun. de 2016. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2016-jun-05/periculosidade-uso-moto-nao-restringe-aos-motoboys> Acesso em: 22 de agosto de 2019.