

A EFETIVAÇÃO DO ADICIONAL DE PERICULOSIDADE PARA MOTOCICLISTAS (NR-16) E O ABISMO JURÍDICO DOS TRABALHADORES POR APLICATIVO

Valena Jacob¹

RESUMO

Este artigo analisa a consolidação definitiva do adicional de periculosidade para motociclistas no Brasil, ocorrida em 3 de abril de 2026, como desfecho de um imbróglgio jurídico-normativo que perdurou por mais de uma década. Investiga-se o contraste entre a proteção conferida ao trabalhador celetista e o limbo enfrentado pelos entregadores de plataformas digitais. A metodologia baseia-se em pesquisa qualitativa de cunho bibliográfico e documental, utilizando o método dedutivo para analisar a evolução legislativa — da Lei nº 12.997/2014 à Portaria MTE nº 2.021/2025 — frente às teorias da subordinação algorítmica e da alteridade. Os resultados apontam que o saneamento dos vícios formais do Anexo V da NR-16 conferiu segurança jurídica ao mercado formal, mas acentuou uma "periculosidade seletiva" que desampara o trabalhador uberizado. Conclui-se que o risco de morte no trânsito é um dado físico dissociado do vínculo contratual, o que exige uma releitura do Direito do Trabalho para que a proteção contra o risco ambiental alcance todos os trabalhadores expostos às vias públicas, sob pena de esvaziamento do princípio da dignidade da pessoa humana.

Palavras-chave: Adicional de Periculosidade; NR-16; Subordinação Algorítmica; Plataformas Digitais; Segurança do Trabalho.

1 INTRODUÇÃO

Em 3 de abril de 2026, o cenário das relações laborais no Brasil atingiu um marco histórico com a consolidação definitiva do adicional de periculosidade para motociclistas celetistas. Após mais de uma década de insegurança jurídica e suspensões, a obrigatoriedade do pagamento de 30% sobre o salário-base tornou-se um dever incontestável, fundamentado na natureza letal do trânsito brasileiro. No entanto, a conquista ressalta uma ferida aberta no Direito do Trabalho contemporâneo: a fragmentação da proteção social. Enquanto o Estado finalmente compensa o risco de quem possui registro em carteira, mantém uma "cegueira deliberada" quanto à identidade do risco enfrentado por quem opera sob a égide das plataformas digitais, criando uma casta de trabalhadores invisíveis à proteção ambiental do labor.

¹ Doutora e Mestre em Direito – UFPA. Diretora do Instituto de Ciências Jurídicas – ICJ/UFPA. Coordenadora da Clínica de Combate ao Trabalho Escravo da UFPA. Professora do curso de Direito da UFPA e dos Programas de Pós-graduação (PPGD & PPGDDA) da UFPA. Secretária Adjunta da ABRAT. Tesoureira da JUTRA. Membro da Escola da ABRAT. Conselheira Federal da OAB. Coordenadora do Grupo de Pesquisa do CNPQ: Velhas formas de trabalho e novas práticas escravistas. e-mail: valenajacob@ufpa.br (dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/5232633034974997) Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2222933055414567>

A gênese desse direito remonta à Lei nº 12.997/2014, fruto de mobilização de movimentos sindicais e associações de classe², que denunciaram a histórica vulnerabilidade de uma categoria cujos índices de letalidade superavam profissões tradicionalmente consideradas perigosas, como eletricitários e vigilantes (BRASIL, 2011). Ao inserir o § 4º no Artigo 193 da CLT, o legislador buscou não apenas uma reparação pecuniária, mas um mecanismo de prevenção pelo custo. A lógica é clara: ao elevar o custo da mão de obra exposta ao perigo, induz-se o tomador de serviços a otimizar rotas e investir em segurança, transferindo a responsabilidade do risco ambiental — o asfalto — para quem detém o lucro da atividade.

Com o advento da Portaria MTE nº 2.021/2025, o direito ao adicional foi blindado por requisitos objetivos, encerrando o ciclo de interpretações subjetivas e liminares judiciais que marcaram a última década. A convergência doutrinária e jurisprudencial estabelece que a habitualidade no uso da motocicleta e o deslocamento em via pública são os únicos fatos geradores do benefício, independentemente da propriedade do veículo. Essa estrutura confere segurança jurídica ao mercado; contudo, a clareza técnica acentua o paradoxo ético: a proteção jurídica permanece restrita a uma moldura burocrática, ignorando que o perigo de vida é um dado biológico que não se altera conforme a natureza do vínculo contratual.

Este artigo analisa esse cenário de "periculosidade seletiva". Partindo da evolução normativa culminada em abril de 2026, investiga-se como o Direito do Trabalho pode superar o modelo clássico de subordinação para alcançar a subordinação algorítmica. O objetivo é demonstrar que a vida do trabalhador não pode possuir valores distintos a depender da ferramenta de gestão — seja ela um preposto humano ou um aplicativo — sob pena de esvaziamento da dignidade da pessoa humana e da perpetuação de um limbo protetivo que fere a alteridade e a justiça social.

2 O MARCO DA PERICULOSIDADE E O HISTÓRICO DA NORMA

A implementação definitiva do adicional em abril de 2026 é o desfecho de um imbróglio jurídico de dez anos. O fundamento primário encontra-se na Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014, que acrescentou o § 4º ao artigo 193 da CLT (BRASIL, 2014). Naquela época, o legislador reconheceu que as atividades com uso de motocicleta em vias públicas são perigosas por natureza. A justificativa pautou-se na natureza intrinsecamente perigosa da atividade, onde o ambiente de trabalho — a via pública — impõe um risco acentuado de morte e acidentes graves. Diferente de

² A pressão exercida por entidades como o SindimotoSP e a Febramoto, com o respaldo político da União Geral dos Trabalhadores (UGT), foi determinante para a tramitação célere do PL 2865/2011. Tais organizações demonstraram, por meio de dados estatísticos, que a periculosidade era uma realidade incontestável da categoria (BRASIL, 2011).

outros agentes nocivos que degradam a saúde paulatinamente, o tráfego oferece ameaça imediata à integridade física, o que exigiu resposta proporcional a essa realidade.

A medida buscou corrigir uma lacuna de proteção social. Ao instituir o adicional de periculosidade de 30%, utilizou-se o caráter pecuniário não apenas como compensação pelo risco, mas como um mecanismo de indução à prevenção. A lógica reside no fato de que, ao elevar o custo da mão de obra exposta ao perigo, as organizações são estimuladas a investir em treinamentos e equipamentos de proteção mais eficazes, visando a redução da sinistralidade e a preservação da vida do trabalhador que opera sobre duas rodas. No entanto, embora a lei estivesse em vigor, sua eficácia dependia de regulamentação. A Portaria MTE nº 1.565/2014 foi a primeira tentativa, mas sua aplicação foi imediatamente contestada judicialmente por diversas associações patronais e de logística (BRASIL, 2014).

Durante anos, liminares suspenderam os efeitos da portaria para diversas categorias. O argumento central era de que o processo de criação da norma não teria respeitado os ritos formais de consulta paritária previstos para as Normas Regulamentadoras (NRs)³. Esse cenário gerou uma "periculosidade seletiva", na qual o pagamento do adicional dependia de decisões judiciais precárias ou filiação a confederações específicas. Tal instabilidade prejudicou o caráter preventivo da norma e sobrecarregou o Judiciário com demandas repetitivas que buscavam anular o Anexo V da NR-16. A controvérsia evidenciou que, no Direito do Trabalho contemporâneo, a validade de uma norma de segurança e saúde ultrapassa o mérito da proteção, exigindo o estrito cumprimento do devido processo legal administrativo.

A superação definitiva desse impasse ocorreu com a Portaria MTE nº 2.021/2025 (BRASIL, 2025). Ao observar rigorosamente o rito tripartite da NR-1 (BRASIL, 2022), o novo texto saneou os vícios anteriores. A nova redação do Anexo V não apenas reafirma o direito ao adicional, mas detalha os conceitos de habitualidade e exposição, oferecendo a segurança necessária para que as empresas provisionem custos e trabalhadores tenham sua integridade valorizada. A transição entre a Portaria de 2014 e a de 2025 representa o amadurecimento das relações laborais no setor. Com a entrada em vigor da regulamentação atualizada, espera-se que o foco se desloque

³ O debate acerca da nulidade formal do adicional de periculosidade para motociclistas centrou-se na inobservância do rito procedimental estabelecido pela Portaria SIT nº 1.127/2010 (vigente à época) e pela Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1). Tais normas impõem que qualquer alteração ou criação de Normas Regulamentadoras (NRs) deve, obrigatoriamente, ser submetida ao Sistema Tripartite Paritário, composto por representantes do Governo, dos Empregadores e dos Trabalhadores, além de passar por consulta pública e análise da Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP). Entidades como a Confederação Nacional do Comércio (CNC) e a Associação Brasileira de Indústria de Refrigerantes (ABIR) obtiveram êxito em suspender os efeitos da Portaria MTE nº 1.565/2014 em diversas instâncias judiciais, sob o argumento de "vício de legalidade" no processo administrativo de sua edição. Esse cenário de fragmentação jurisprudencial foi o principal vetor para a edição da Portaria MTE nº 2.021/2025, que visou sanear tais vícios formais e pacificar a aplicabilidade do Anexo V da NR-16.

do litígio sobre o "dever de pagar" para a implementação de políticas de gestão de riscos (BRASIL, 2025).

A norma estabeleceu um período de *vacatio legis* que expirou em 3 de abril de 2026. A partir deste ponto, o pagamento do adicional tornou-se um dever incontestável do empregador celetista. Os requisitos tornaram-se objetivos: a habitualidade é indispensável; o benefício está condicionado ao deslocamento em via pública (excluindo as áreas privadas fechadas); e definiu-se a irrelevância da propriedade do veículo. Este histórico reforça que o Direito, embora lento, alinhou-se à realidade fática da perigosidade das vias brasileiras, restando agora o desafio de expandir essa visão para os trabalhadores desprotegidos pelas plataformas.

3 A EXCLUSÃO DOS TRABALHADORES POR APLICATIVO: O LIMBO DA PROTEÇÃO

Aqui reside a maior contradição do sistema. O risco de morte em um cruzamento é idêntico para o entregador de uma farmácia (regido pela CLT) e para o entregador de uma plataforma digital (considerado autônomo). Contudo, o Direito brasileiro opta por uma "cegueira deliberada" quanto ao segundo grupo. A crítica recai sobre a manutenção do modelo clássico de subordinação para a concessão de direitos básicos. Ao não reconhecer a "parassubordinação" ou o "trabalho sob plataforma" como sujeitos de direitos mínimos de saúde e segurança, o Estado permite que as empresas de tecnologia externalizem os custos do risco. Sem adicional, sem seguro digno e sem proteção previdenciária formal, estes trabalhadores tornam-se o exército de reserva da precarização.

Essa dicotomia ignora a transição da subordinação direta para a subordinação algorítmica, onde o controle patronal é exercido não por ordens diretas, mas por métricas de desempenho, bloqueios e incentivos financeiros. Ao afastar a incidência do adicional de periculosidade sob o pretexto da autonomia, o ordenamento jurídico ignora que o perigo de vida não se altera conforme a natureza do vínculo contratual. O risco é um dado biológico e físico, mas a proteção jurídica permanece restrita a uma moldura burocrática que já não alcança as novas dinâmicas da economia do compartilhamento. A resistência das plataformas fundamenta-se na tese da "mera intermediação", mas a doutrina de autores como Carelli (2020) e Delgado (2023), aponta que tal modelo configura transferência ilícita do risco do negócio. Ao lucrar sobre a atividade, a plataforma assume a posição de garantidora da segurança do prestador, não podendo externalizar os riscos ambientais e físicos da atividade — como o perigo de vida no trânsito — sob o manto de uma suposta autonomia contratual.

A rentabilidade das plataformas digitais repousa, fundamentalmente, na celeridade das entregas. Ao converter a pressa em lucro — dinâmica que impele o motociclista a manobras de

alto risco —, as empresas apropriam-se dos benefícios da exposição ao perigo sem assumir a contrapartida financeira do Art. 193 da CLT, configurando um enriquecimento sem causa lastreado na vulnerabilidade do prestador.

Consideremos o caso hipotético de João, um cidadão que trabalha de segunda a sexta-feira como motoboy registrado em uma empresa de logística e, aos finais de semana, atua como entregador por aplicativo. No Cenário A (Sexta-feira), se João sofre um acidente enquanto entrega uma encomenda da empresa, o Direito o socorre com o adicional de 30%, estabilidade acidentária, emissão de CAT e auxílio-doença integral. No Cenário B (Sábado), sofrendo o mesmo acidente, no mesmo cruzamento, mas entregando um lanche via plataforma, o Direito o abandona. Não há adicional, a plataforma nega o vínculo e a subsistência do trabalhador fica comprometida. Este exemplo revela a fragilidade ética do sistema: a vida de João parece valer 30% a mais na sexta-feira do que no sábado, uma incongruência que fere o princípio da dignidade da pessoa humana.

Por fim, a manutenção desse limbo jurídico exige uma releitura urgente do conceito de "empregado" frente às novas tecnologias. A proteção contra o risco de morte não deveria ser uma prerrogativa exclusiva do contrato de emprego clássico, mas um direito fundamental de qualquer ser humano que coloca sua integridade física à disposição de um modelo de negócio lucrativo. Enquanto a jurisprudência oscila e o Legislativo tarda em regular o trabalho sob plataformas de forma protetiva, o asfalto continua a cobrar seu preço, expondo o abismo entre a inovação tecnológica das empresas e a obsolescência social das garantias trabalhistas brasileiras.

4 CONCLUSÃO

A consolidação do adicional de periculosidade para os motociclistas celetistas, plenamente efetivada em 3 de abril de 2026, transcende a esfera da reparação financeira. Trata-se da materialização de um reconhecimento estatal tardio sobre a letalidade do trânsito brasileiro. O lapso de mais de uma década entre a Lei nº 12.997/2014 e a segurança jurídica estabelecida pela Portaria MTE nº 2.021/2025 evidencia que o Direito do Trabalho exige rigor técnico e diálogo paritário para sustentar suas garantias. Ao sanear os vícios formais que alimentavam a "periculosidade seletiva", o Estado reafirmou o caráter preventivo da norma, utilizando o ônus financeiro como indutor de segurança ocupacional e valorização da vida no asfalto.

O êxito desta conquista para os trabalhadores formais, contudo, expõe o desamparo daqueles que operam sob o domínio das plataformas digitais. A dependência de uma proteção vinculada exclusivamente ao modelo de contratação, e não à natureza do risco enfrentado, revela uma incongruência jurídica insustentável. O risco físico de um acidente em via pública é um dado fático que independe do liame jurídico; todavia, a resposta estatal permanece dual, tratando o

trabalhador "uberizado" como o único responsável por suportar riscos que, na relação de emprego clássica, são transferidos ao capital em estrita observância ao princípio da alteridade.

Manter a exclusão dos entregadores por aplicativo do adicional de 30% sinaliza uma "cegueira deliberada", permitindo que empresas de tecnologia externalizem os custos operacionais de suas atividades. Ao extrair lucro da subordinação algorítmica e da pressão por rapidez, as plataformas prosperam sobre a vulnerabilidade de uma massa trabalhadora que possui a mesma habitualidade e exposição ao perigo que os motociclistas celetistas. Essa disparidade protetiva fere o princípio constitucional da dignidade da pessoa humana e ignora a realidade de trabalhadores confinados a um limbo previdenciário e acidentário.

Em última análise, o marco alcançado em 2026 não deve ser interpretado como um ponto de chegada, mas como o início de uma necessária expansão dos conceitos de subordinação e proteção social. É urgente que o ordenamento jurídico e a jurisprudência avancem para além das molduras tradicionais da CLT, compreendendo que o direito a um ambiente de trabalho seguro e à sua respectiva compensação é um direito fundamental indisponível. Enquanto as lacunas da economia de plataforma não forem preenchidas, a vida do trabalhador continuará a ter valores distintos conforme o algoritmo que gerencia sua rota, perpetuando uma desigualdade injustificável perante os riscos reais do asfalto.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **Portaria SIT nº 1.127, de 25 de março de 2010**. Estabelece procedimentos para a elaboração e revisão de Normas Regulamentadoras. Brasília, DF, 2010.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Ata da Reunião Ordinária da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público**. Brasília, 14 jun. 2012. Notas taquigráficas referentes ao debate sobre o Projeto de Lei nº 2.865/2011.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, [1943]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm . Acesso em: 5 abr. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 2865/2011**. Justificação: Exposição de motivos sobre a periculosidade na atividade de motociclistas profissionais. Brasília, 2011.

BRASIL. **Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014**. Altera o art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) para considerar perigosas as atividades em motocicleta. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2014.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Portaria nº 1.565, de 13 de outubro de 2014**. Aprova o Anexo 5 - Atividades Perigosas em Motocicleta - da Norma Regulamentadora nº 16 - Atividades e Operações Perigosas. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 14 out. 2014. Seção 1, p. 84.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1):** Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais. Brasília, DF: Ministério do Trabalho e Emprego, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/inspecao-do-trabalho/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras>. Acesso em: 5 abr. 2026.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Portaria MTE nº 2.021, de 3 de dezembro de 2025.** Aprova o Anexo V - Atividades Perigosas em Motocicletas - da Norma Regulamentadora nº 16 (NR-16) - Atividades e Operações Perigosas. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 4 dez. 2025. Seção 1. 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/PortariaMTEn2.021AprovaoAnexoVAatividadescomMotocicletasdaNR16.pdf>. Acesso em: 5 abr. 2026.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O trabalho em plataformas e o vínculo de emprego:** desfazendo mitos e mostrando a nudez do rei. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Belo Horizonte, v. 66, n. 102, p. 93-106, jul./dez. 2020.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho:** obra revista e atualizada. 21. ed. São Paulo: LTr, 2026.