ADICIONAL DE PERICULOSIDADE PARA O AGENTE DE TRÂNSITO: DISCUSSÃO SOB A LUZ DA INTERPRETAÇÃO RACIONAL MODERNA

HAZARD PAY FOR TRAFFIC AUTHORITY OFFICERS: DISCUSSION IN THE LIGHT OF MODERN RATIONAL INTERPRETATION

Raissa Amarins Marcandeli[1]
Natanael Luiz Bello Zotelli Filho[2]
Edson da Silva Junior[3]

RESUMO: Trata-se de estudo sobre o adicional de periculosidade do agente da autoridade de trânsito, sob a luz do método de interpretação racional moderno. O trabalho se justifica pela provável dificuldade na aplicação da nova norma, principalmente porque no Brasil existem "leis inócuas". Assim, pretendeu-se compreender e identificar os principais tópicos para a sua aplicação, como a definição de agente de trânsito. Para tanto, optou-se pelo método de interpretação racional moderno, que permite focar o exame através do argumento da intenção do legislador. Foi possível aprofundar o exame e propor uma interpretação possível aos operadores do Direito Trabalhista.

PALAVRAS-CHAVE: agente de trânsito; adicional de periculosidade; intenção do legislador; interpretação racional.

ABSTRACT: This is a study of the hazard pay for traffic authority officers, in the light of modern of rational interpretation. The study is justified by the probable difficulty in applying the new rule, mainly because in Brazil there are "ineffective laws". Thus, the aim was to understand and identify the main topics for its application, such as the definition of a traffic officer. To this end, the modern rational interpretative method was chosen, which allows focusing the examination through the argument of the leg-

---

1 *Doutoranda em Direito Constitucional pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC-SP (Bolsista Capes/Prosuc); mestra em Sistema Constitucional de Garantia de Direitos pela Instituição Toledo de Ensino de Bauru (ITE); especialista em Direito Digital e Proteção de Dados pelo IDP/DF; pesquisadora do Núcleo de Estudos e Pesquisa em Direito Internacional, eixo Direitos Humanos, da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ); professora universitária; advogada. Lattes: http://lattes.cnpq.br/3341479248772973. Orcid: https://orcid.org/0000-0002-0710-8677. E-mail: raissaamarins@hotmail.com.*

2 *Mestre em Estudo de Linguagens (UFMS); especialista em Legislação Penal (Unyleya); acadêmico do curso de Direito da Faculdade Nove de Julho de Bauru (Uninove). Lattes: http://lattes.cnpq.br/1735621673703645. Orcid: https://orcid.org/0009-0003-3648-0317. E-mail: profnatanael@outlook.com.*

3 *Mestrando em Direito Constitucional pela Instituição Toledo de Ensino de Bauru (ITE); especialista em Direito Civil e Processual Civil pela mesma instituição; juiz do trabalho no TRT da 15ª Região; professor da Faculdade Nove de Julho de Bauru (Uninove). Lattes: http://lattes.cnpq.br/7967714056269988. Orcid: https://orcid.org/0009-0006-2158-1029. E-mail: dredsondasilvajunior@gmail.com.*

Recebido em: 21/01/2025
Aprovado em: 27/01/2025

islator's intention. It was possible to deepen the examination and propose a possible interpretation for operators of Labor Law.

KEYWORDS: traffic officer; hazard pay; legislator's intention; rational interpretation.

SUMÁRIO: 1 Introdução; 2 Fundamentação teórica; 2.1 Contextualização do adicional de periculosidade; 2.2 Método de interpretação racional moderno; 2.3 Da definição de agente de trânsito; 2.4 Do risco acentuado; 2.5 Da frequência de exposição; 2.6 Da vigência do direito ao adicional de periculosidade; 3 Metodologia; 4 Resultados e discussão; 4.1 Definição da categoria profissional; 4.2 Exposição ao risco acentuado; 4.3 Frequência de exposição ao risco; 4.4 Marco temporal para percepção do adicional; 5 Conclusão; Referências.

1 Introdução

Esta pesquisa apresenta-se em forma de artigo científico e versa sobre o adicional de periculosidade do agente da autoridade de trânsito, incluído recentemente no inciso III do art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Sabe-se que no Brasil existem leis que, devido a dificuldades de plena aplicação, são inócuas ou que, em outras palavras, "não pegam". Isso atrai a premissa de que existe dificuldade para definir quem são os empregados alcançados pelo inciso III do art. 193 da CLT, a quais riscos eles estariam expostos, com que frequência se dá essa exposição e a partir de quando o adicional deve ser pago. Tudo isso pode provocar insegurança jurídica para que a norma seja aplicada.

Diante disso, é lícito perguntar quais as condições necessárias para a aplicação do novo inciso III do art. 193 da CLT, considerando o método de interpretação racional moderno? O que faz levantar a hipótese de que se houvesse clareza sobre as condições que levam à percepção do adicional incrementado pelo inciso III do art. 193 da CLT, então haveria congruência entre a intenção do legislador e a aplicação prática do Direito, evitando de esta se tornar mais uma norma ineficaz.

Logo, para verificar se a hipótese se confirma ou não, traçou-se o objetivo geral de aprofundar o entendimento sobre a norma do art. 193, III, da CLT, a partir da interpretação racional moderna.

Ciente de sua complexidade, traçaram-se os seguintes objetivos específicos: (i) compreender quais espécies de empregados enquadram-se na nova norma; (ii) identificar os tipos de exposição ao risco; (iii) identificar a frequência de exposição ao risco; e (iv) compreender quando o adicional deve ser pago ao empregado.

Cumpre registrar que este artigo científico contém cinco capítulos, sendo a introdução o primeiro, a fundamentação teórica o segundo, a metodologia o terceiro, os resultados e a discussão o quarto, a conclusão o quinto e último capítulo, seguido ao final das referências bibliográficas que embasaram a pesquisa.

2 Fundamentação teórica

2.1 Contextualização do adicional de periculosidade

A Organização Internacional do Trabalho (OIT), ao elaborar a Convenção Internacional nº 155[4], orientou esforços globais para a prevenção de acidentes e a promoção da saúde no ambiente de trabalho.

Alinhada à ordem jurídica internacional, a Constituição Federal de 1988, desde o art. 1º até o art. 7º, estabelece preceitos destinados à segurança e saúde de todos os cidadãos e em especial do cidadão trabalhador, contemplando a dignidade da pessoa humana e a proteção dos valores sociais do trabalho como fundamentos da nossa República (art. 1º, III e IV); que são direitos dos trabalhadores a redução dos riscos inerentes ao trabalho (art. 7º, XXII), assim como a percepção de adicional de remuneração para as atividades perigosas (art. 7º, XXIII).

Salienta-se o conceito do direito ao meio ambiente insculpido no art. 225 da Constituição Federal, que alcança também o local de trabalho, dado que o seu objeto mediato é a garantia à saúde, à segurança e ao bem-estar para qualquer pessoa, de forma ampla e irrestrita, inclusive ao trabalhador no ambiente laboral. Tanto que Rocha (1997) define o meio ambiente do trabalho como o lugar onde se desenvolvem as atividades do trabalho humano, de modo que, dadas as modificações por que passa o trabalho, o meio ambiente laboral não se restringe ao espaço interno da fábrica ou da empresa, estendendo-se ao próprio local de moradia ou ao ambiente urbano.

Justamente nesse sentido de buscar proteger o trabalhador dos riscos ambientais é que a CLT preconiza a compensação financeira pela exposição ao perigo, à insalubridade, ao trabalho noturno, até que essa condição seja extinta pelo empregador.

Ao longo do tempo, o art. 193 da CLT passou por algumas atualizações, visando a aumentar o escopo de trabalhadores beneficiados pelo adicional de periculosidade, a exemplo dos (i) trabalhadores que se expõem a inflamáveis, explosivos, energia elétrica, roubos e outras espécies de violência física ligadas a atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial (incluídos em 2012, pela Lei nº 12.740); e (ii) trabalhadores que desempenham suas atividades em motocicleta (incluídos em 2014, pela Lei nº 12.997).

E, em 20 de setembro de 2023, a Lei nº 14.684 acrescentou o inciso III ao art. 193 da CLT para também considerar perigosas as atividades desempenhadas pelos agentes das autoridades de trânsito, nos seguintes termos:

---

4 Essa convenção foi concluída em Genebra, em 22 de junho de 1981, entrou em vigor no plano internacional em 11 de agosto de 1983 e no Brasil foi promulgada pelo Decreto nº 1.254, de 29 de setembro de 1994.

> 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:
>
> [...]
>
> III – colisões, atropelamentos ou outras espécies de acidentes ou violências nas atividades profissionais dos agentes das autoridades de trânsito (Brasil, 1943).

Como se vê da simples leitura do texto legal citado, considerando os riscos de colisões, atropelamentos ou outras espécies de acidentes ou violências a que estão submetidos os agentes das autoridades de trânsito, o legislador decidiu atribuir-lhes o direito ao recebimento do adicional de periculosidade para recompensá-los por esse risco acentuado.

E é esse novo direito previsto pelo legislador o objeto de análise no presente artigo, tratando dos principais aspectos a ele concernentes nos tópicos seguintes, com o propósito de auxiliar os operadores do Direito do Trabalho na sua atuação profissional, especialmente porque, até o momento da edição deste estudo, não há, ainda, regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego exigida pelo *caput* do art. 193 da CLT.

2.2 Método de interpretação racional moderno

Como se sabe, a hermenêutica jurídica é o ramo da filosofia dedicado a estudar a interpretação de normas jurídicas, cujo pressuposto é de que o significado de um texto não se finda com a sua elaboração e publicação, sendo necessário compreender os métodos científicos para identificar nesse texto uma possível interpretação.

Dentre os métodos de interpretação mais conhecidos, como o gramatical, histórico, sistemático e teleológico, o racional moderno foi escolhido para subsidiar esta pesquisa, por parecer ser o mais adequado aos objetivos já delineados.

Isso porque o método de interpretação racional moderno também se apoia no exame do argumento da "intenção do legislador", mesclando os critérios de *mens legis* (espírito da lei) e de *mens legislatoris* (vontade do legislador), permitindo compreender a norma a partir de sua gênese original (pleonasmo perdoado) em sintonia com o contexto de quando se promove a sua interpretação.

A despeito das discussões clássicas sobre o método racional e o argumento psicológico – desde a Escola da Exegese até os debates acerca da limitação dos juízes para consultar materiais pré-legislativos –, principalmente quanto à dissecação e classificação de cada argumento da norma, este trabalho se apoia

na visão mais moderna do método racional, isto é, na análise da intenção do legislador.

Nascimento (2021) ensina que, para Guastini (2014), a intenção do legislador não é um componente descartável quando se busca examinar o significado da norma legislativa. Inclusive, explica que a diretriz da interpretação da intenção do legislador é objetiva:

> O autor [Chiassoni, 2011, p. 95] tenta esclarecer que, embora o argumento psicológico apresente uma roupagem subjetiva [...], a diretriz de interpretação é objetiva (Nascimento, 2021, p. 177).

Em que pesem as críticas sobre esse método ter o efeito de conduzir a interpretação para um jogo de adivinhação acerca da intenção de cada legislador que votou a pauta que deu origem à norma, é preciso se afastar desse viés justamente porque a intenção do legislador como argumento para a interpretação jurídica não corresponde a conjecturas subjetivas, mas sim de compreensão objetiva e contextualizada do conteúdo essencial da norma.

Nesse sentido, Nascimento (2021) aponta para três fontes da hermenêutica moderna: Campbell (2001), MacCormick (2010) e Ekins (2012).

Campbell (2001) defende:

> [...] uma concepção institucional de intenção legislativa, segundo a qual não é necessário assumir que as legislaturas tenham um "estado de espírito psicológico unitário". *A intenção legislativa que importa é aquela manifestada no discurso público e traduzida como ato legislativo, e não as compreensões subjetivas dos membros do Parlamento* (Nascimento, 2021, p. 180-181). (Grifamos)

MacCormick (2010) considera que a:

> [...] *intenção do autor da lei* um argumento transcategórico, que *serve como material para elucidar o significado do texto.* Em sua construção, o argumento apoia as outras categorias de argumentos interpretativos: linguísticos, sistêmicos e teleológicos-deontológicos (Maccormick, 2010, p. 71). É como se o argumento intencional fosse subsidiário, de reforço, para esclarecer as dúvidas de substância.
>
> [...] *A intenção do legislador seria o guia adequado para atribuir valores objetivos à legislação, e o intérprete teria o dever de adotar a interpretação que mais realize os valores em questão* (Nascimento, 2021, p. 180-181); (Grifamos)

A mesma autora ainda enfatiza que:

> *A intenção é uma forma retoricamente eficiente e legítima de apresentar uma conclusão sobre a interpretação mais razoável em um contexto*, não um argumento adicional sobre o assunto (Nascimento, 2021, p. 182). (Grifamos)

E, corroborando, Ekins (2012) assevera que:

> [...] *a intenção legislativa é central para a interpretação jurídica*, porque as legislaturas têm autoridade e são o espaço de discussão sobre o que deve ser feito, bem como o de tomada de decisões [...].
>
> [...] *o ato de legislar baseia-se em boas razões* (para servir ao bem comum), *que devem ser levadas em conta na interpretação*.
>
> Dessa forma, a intenção legislativa a ser considerada não é a da maioria que votou a favor de uma lei, mas a intenção representada na escolha justificada no ato legislativo. *Assim, a intenção legislativa como um estado psicológico é definitivamente abandonada* (Nascimento, 2021, p. 182). (Grifamos)

Desse modo, nota-se que há sintonia na concepção moderna do método de interpretação racional – voltado para o exame da intenção do legislador – quanto ao abandono da tese de que se trataria de exame subjetivo ou de um argumento psicológico do legislador, o que reforça ainda mais a importância e relevância dessa abordagem para a interpretação jurídica.

Tanto que, para Nascimento (2021, p. 183), entre os diversos argumentos de análise no método racional moderno, a intenção do legislador reveste-se de maior importância, pois "existem vários argumentos interpretativos, mas o argumento da intenção do legislador tem precedência sobre os outros".

De todo modo, cabe registrar que:

> [...] o recurso à intenção do legislador não implica uma redução do Direito à lei, tampouco ao capricho pessoal dos legisladores, nem necessariamente é empregado no contexto da Escola da Exegese, que admite como única tarefa do intérprete a de descobrir a vontade do legislador, entendida como uma vontade psicológica, de maneira independente do querer da lei, objetivado nas palavras do texto (Nascimento, 2021, p. 188).

Por fim, merece o destaque sobre como e onde encontrar a evidência da intenção do legislador. E, sobre isso, aponta Nascimento:

> [...] *a intenção legislativa pode ser encontrada tanto nos preâmbulos quanto nas exposições de motivos*; [...].

> [...] descobrir a intenção legislativa passaria por compreender a chamada *occasio legis*, o contexto que originou a lei. Para isso, claro que *são relevantes as exposições de motivos*, preâmbulos, *justificativas*, informes e pareceres produzidos nas comissões, atas taquigráficas e registros das sessões com os debates parlamentares, ou seja, *tudo que permita alcançar a ambição ou a justificativa que possa adequadamente ser reconhecida como a intenção do Parlamento* (Nascimento, 2021, p. 189). (Grifamos)

2.3 Da definição de agente de trânsito

Revela-se indispensável definir quem são os "agentes das autoridades de trânsito" que podem ser os beneficiários do adicional de periculosidade previsto no inciso III do art. 193 da CLT.

E, para cumprir essa tarefa, considerando que a inovação celetista não trouxe tal conceito e ainda não há nenhuma norma definidora, é importante buscar na legislação vigente os elementos que auxiliem no entendimento do sentido da expressão "agentes das autoridades de trânsito".

Pois bem. A legislação brasileira, em vários de seus diplomas, oferece indicativos de quem são esses agentes, os quais merecem ser analisados.

A Constituição Federal de 1988 prevê, no seu art. 144, § 10, inciso II, que:

> Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:
>
> [...]
>
> § 10. *A segurança viária*, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:
>
> [...]
>
> II – compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos *órgãos* ou entidades *executivos* e seus *agentes de trânsito, estruturados em Carreira*, na forma da lei (Brasil, 1988). (Grifamos)

Por sua vez, o Código de Trânsito Brasileiro define agente de trânsito como sendo:

> Servidor civil efetivo *de carreira do órgão* ou entidade *executivos de trânsito* ou rodoviário, *com as atribuições de educação, operação e fiscalização de trânsito e de transporte* no exercício regular do poder de polícia de

> trânsito para promover a segurança viária nos termos da Constituição Federal (Brasil, 1997). (Grifamos)

Enquanto isso, na justificação do Projeto de Lei nº 447/2015, (convolada na Lei Ordinária nº 14.684/2023, que introduziu o inciso III ao art. 193 da CLT), apresentada pelo Deputado Décio Lima – autor do projeto –, menciona-se que o agente de trânsito:

> [...] é o trabalhador responsável por organizar, controlar e fiscalizar o trânsito dos veículos terrestres e que, ante a polissemia da expressão, abrangidos estariam todos os profissionais de que trata esta proposta são Agentes da Autoridade de Trânsito que possuem diferentes nomenclaturas do cargo (Brasil, 2015).

A análise dos textos supracitados demonstra que o agente da autoridade de trânsito é o servidor civil, de carreira, aprovado em concurso público do órgão executivo de trânsito, tal como: (i) na esfera estadual, o agente de trânsito do Detran-SP que é empregado público, regido pela CLT (cf. art. 15, parágrafo único, da Lei Complementar nº 1.195/2013); e (ii) na esfera municipal, os empregados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), conforme o art. 47 do estatuto social da CET.

2.4 Do risco acentuado

Os agentes de trânsito trabalham expostos a toda sorte de riscos inerentes tanto ao trânsito em si quanto ao comportamento imprevisível dos condutores fiscalizados. Os exemplos inundam os *sites* de notícias, que relatam desde atropelamentos e agressões físicas até homicídios de agentes de trânsitos, pelo mero exercício de suas funções, como autuar condutor infrator, realizar medidas administrativas como a retenção e a remoção de veículos, informar o resultado da reprova em exame prático de condução veicular.

Inclusive, o canal oficial do SBT Notícias no YouTube divulgou vídeo com a chamada "Descontrolado, campeão de MMA nocauteia agente de trânsito"[5], em que o condutor agride violentamente o agente de trânsito logo após ser autuado. O vídeo recorte do programa de notícias, que foi ao ar em 26/01/2023, conta com mais de 118 mil visualizações, 4,7 mil "likes" e coleciona comentários como "Esse lutador tem meu respeito", "ele realizou o sonho de muitos brasileiros, parabéns ao lutador!", "Parabéns ao lutador... Me senti bem. Esses guardas só querem acabar com aquilo que vc lutou pra te dar multa, guinchar e etc...".

5 Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=ksdNs_En_yE. Acesso em: 18 ago. 2024.

Em razão deste cenário fático, o legislador entendeu por bem em conceder o adicional de periculosidade para esses profissionais, conforme se verifica das considerações presentes na justificação do Projeto de Lei nº 447/2015, as quais enfatizam a realidade especial desse ambiente laboral:

> Atuam [...] em locais comumente perigosos [sujeitos] a atropelamentos e colisões. [...] o risco de morte acompanha o agente de forma constante nas operações de fiscalização. [...] é rotina as investidas e agressões dos infratores autuados, que sempre se sentem injustiçados frente ao cumprimento da legislação (Brasil, 2015) .

É interessante observar que, em razão das diversas situações de expor os agentes das autoridades de trânsito a risco acentuado, o legislador – por meio da expressão "outras espécies de acidentes ou violências" – definiu na nova norma celetista um rol exemplificativo quanto às espécies de acidentes ou violências a que o agente de trânsito está exposto.

É justamente por essa ampla gama de perigos que o adicional de periculosidade, como incremento salarial, foi considerado pelo legislador como a medida eficaz para (re)equilibrar a exposição ao risco exacerbado desse ambiente laboral perigoso.

2.5 Da frequência de exposição

Por mais que o *caput* do art. 193 da CLT aponte para a necessidade de exposição permanente para a caracterização do adicional de periculosidade, a jurisprudência trabalhista predominante tem garantido esse direito também ao trabalhador que fica exposto em caráter intermitente.

Nesse sentido, a redação da Súmula nº 364 do Tribunal Superior do Trabalho (TST), a qual dispõe o seguinte:

> ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. EXPOSIÇÃO EVENTUAL, PERMANENTE E INTERMITENTE.
>
> I – Tem direito ao adicional de periculosidade o empregado exposto permanentemente ou que, de forma intermitente, sujeita-se a condições de risco. *Indevido, apenas, quando o contato dá-se de forma eventual*, assim considerado o fortuito, *ou o que, sendo habitual, dá-se por tempo extremamente reduzido* (Brasil, 2003). (Grifamos)

Tradicionalmente, a jurisprudência especializada, ao interpretar o *caput* do art. 193 da CLT, vem adotando os seguintes entendimentos:

(i) Permanente: interpretado como diariamente, não importando se o contato do trabalhador com o elemento de risco se dê durante toda a jornada ou não (TST, E-RR-4.196/88-1, Rel. Min. Hélio Regato);

(ii) Intermitente: desnecessário que o trabalhador tenha contato com o agente em todos os instantes da jornada, basta que tenha contato habitual, mesmo que por curto período (TST-E-RR-467.469/1998.4, Rel. Rider de Brito);

(iii) Eventual: é sinônimo de acidental, de casual, de fortuito; ou seja, o contato do Reclamante com o agente de risco dependia do acaso ou de acontecimento incerto, ou ainda de um imprevisto (TST-E-RR-467.469/1998.4, Rel. Rider de Brito).

Na doutrina, considera-se permanente o contato diário, frequente e habitual. Contudo, o principal problema dessa distinção conceitual é que ainda não existe texto positivado para quantificar a frequência de exposição ao risco, de modo a permitir uma classificação objetiva, garantindo a segurança jurídica.

Considerando que os parâmetros para o reconhecimento do direito ao adicional periculosidade devem estar previstos em lei (art. 7º, XXIII, da CF/88), melhor seria se o legislador adotasse critérios objetivos, como os definidos na Instrução Normativa (IN) nº 15 do Ministério da Economia, especialmente o disposto no art. 9º. Vejamos:

> Art. 9º Em relação ao adicional de insalubridade e periculosidade, consideram-se:
>
> I – Exposição eventual ou esporádica: aquela em que o servidor se submete a circunstâncias ou condições insalubres ou perigosas, como atribuição legal do seu cargo, por tempo inferior à metade da jornada de trabalho mensal;
>
> II – Exposição habitual: aquela em que o servidor se submete a circunstâncias ou condições insalubres ou perigosas por tempo igual ou superior à metade da jornada de trabalho mensal; e
>
> III – Exposição permanente: aquela que é constante, durante toda a jornada laboral (Brasil, 2022).

Como se vê, a adoção de critérios objetivos como constante na IN nº 15 seria uma alternativa para quantificar objetivamente a frequência de exposição aos perigos inerentes ao ambiente de trabalho do agente de trânsito e traria maior segurança jurídica ao evitar decisões judiciais divergentes quanto à interpretação do tempo de exposição ao agente.

De todo modo, ao lembrar da justificação presente no Projeto de Lei nº 447/2015, que provocou a alteração na CLT aqui examinada, parece ser um contrassenso tentar calcular matematicamente o tempo de exposição aos perigos

inerentes do labor do agente de trânsito, pois eles permeiam todo o tempo de trabalho e fora dele. Vejamos o contexto descrito no projeto de lei:

> [...] é *rotina* as investidas e *agressões* dos infratores autuados, que sempre se sentem injustiçados frente ao cumprimento da legislação. [...]
>
> Este risco de morte acompanha os Agentes da Autoridade de Trânsito *mesmo após estes retirarem o uniforme* que caracteriza a atividade. Fato ilustrado por diversas vezes na mídia, em vários estados da federação, onde o *infrator persegue* e por vezes mata o fiscal. [...]
>
> Estes profissionais do trânsito trabalham diretamente com a legislação que trata de "crimes de trânsito", exercem o poder de polícia administrativa na fiscalização e no cumprimento da lei, e apesar da atividade fiscalizatória do trânsito estar inserida no capítulo da Segurança Pública da Constituição Federal *eles estão desprotegidos* [...].
>
> [...] a ira e espírito de vingança de infratores enquadrados por suas más condutas, os *perseguem* [os agentes de trânsito] rotineiramente, quando não, aos seus familiares; vitimando-os, como já ocorreu por várias vezes (Brasil, 2015). (Grifamos)

Portanto, é possível notar que os perigos envolvidos nas atividades dos agentes de trânsito não se restringem somente às ações de fiscalizações ou qualquer outra restrita ao tráfego. Eles ultrapassam o ambiente das vias e perseguem o profissional mesmo fora das ruas.

É por isso que, segundo o método de interpretação racional moderno, a tentativa de estabelecer uma equação precisa sobre o tempo de exposição ao perigo dos agentes de trânsito parece ser equivocada, pois pode afrontar a intenção do legislador estampada na justificativa do PL nº 477/2015.

2.6 Da vigência do direito ao adicional de periculosidade

Atento ao percurso lógico até aqui desenvolvido, nesse momento é natural que surja a dúvida: a partir de quando o novo adicional deverá ser pago aos agentes de trânsito? E a resposta a esse importante questionamento aponta para, pelo menos, duas alternativas.

De um lado, há quem defenda a autoaplicação das normas celetistas, o que implica assumir que o direito ao adicional de periculosidade existe desde a entrada em vigor da Lei nº 14.684, que incluiu o inciso III ao art. 193 da CLT, isto é, desde 20 de setembro de 2023.

Essa corrente fundamenta tal posição, na previsão do art. 912 da CLT:

> Art. 912. Os dispositivos de caráter imperativo terão aplicação imediata às relações iniciadas, mas não consumadas, antes da vigência desta Consolidação (Brasil, 1943).

E em doutrinas como a de Homero Batista:

> De maneira geral, *a Lei trabalhista se aplica aos contratos de trabalho em vigor* e aos processos em andamento, porque normalmente *não existe direito adquirido contra a Lei* e não existe direito adquirido a recursos e procedimentos no âmbito do direito processual antes que a parte tivesse o interesse naquela ferramenta jurídica (Batista, 2019, p. 433). (Grifamos)

Do outro lado, uma consistente parcela da doutrina entende que, nos casos de concessão de adicional de periculosidade, há que ser observado o princípio da reserva legal expressamente previsto no *caput* do art. 193 da CLT.

Certamente, para esta segunda corrente, o direito ao adicional de periculosidade disposto em qualquer um dos incisos ou parágrafos do art. 193 da CLT somente pode ser deferido "na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego".

Com efeito, assim como acontece com a exposição aos perigos descritos no inciso I (inflamáveis, explosivos e energia elétrica), inciso II (atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial) e no § 4º (atividades de trabalhador em motocicleta), todos do art. 193 da CLT, seria necessário aguardar a regulamentação ministerial por meio da inserção de um novo anexo à NR-16 da Portaria MTE nº 3.214/1978, definindo-se quem é o agente de trânsito a ser beneficiado e quais são as situações de risco acentuado que podem ensejar o recebimento do adicional, especialmente se considerada a redação mais aberta do texto legal que apresentou rol meramente exemplificativo nesse ponto.

É nesse sentido o entendimento doutrinário de Homero Batista:

> [...] o adicional de periculosidade para agentes de trânsito e funções análogas, inserido em 2023, fica recluso até que norma superveniente discipline a questão. [...] De qualquer forma, desde logo nos posicionamos contrários a teses de autoaplicabilidade ou de se deixar para resolver o tema caso a caso, processo a processo. E não se esqueça de que, se e quando a norma houver de ser regulamentada por Portaria, os efeitos pecuniários somente valem a partir de sua publicação, ou seja, eventual adicional de periculosidade de 30% sobre os salários dos agentes de trânsito somente terão (*sic*) efeito a partir da possível inserção de Anexo na NR-16 – como em qualquer outro assunto de

> insalubridade da NR-15 e de periculosidade da NR-16 (Batista, 2024, p. RL-1.47).

A despeito da primeira corrente de entendimento – de que a aplicação da alteração legal seria automática, independentemente de qualquer regulamentação –, é preciso frisar que o próprio *caput* do art. 193 da CLT exige expressamente a regulamentação ministerial para que as normas ali definidas surtam efeito.

Em verdade, nesse ponto, o texto legal não admite outra interpretação senão a de que para a configuração legal do adicional de periculosidade, previsto para as situações de perigo a que estão submetidos os agentes das autoridades de trânsito nas suas atividades profissionais, deve ser prevista na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

3 Metodologia

Para tornar possível a realização desta pesquisa, principalmente no que diz respeito ao alcance dos objetivos pretendidos, foi necessário definir os meios e as etapas da pesquisa. Desse modo, considerando o escopo deste trabalho (e consequentemente o não escopo), tem-se que:

i) O objetivo geral consiste em aprofundar o entendimento sobre a norma do art. 193, III, da CLT, por intermédio do método de interpretação racional moderno.

ii) Os objetivos específicos consistem em compreender que tipo de profissional se enquadra na nova norma celetista; identificar quais tipos de exposição ao risco, qual a frequência de exposição e quando o adicional deve ser pago.

Dessa maneira, este trabalho não se dedica a examinar aspectos sobre insalubridade; ou a fazer levantamento de quais atividades expõem o profissional a maior ou menor grau de perigo; nem mesmo a analisar a situação de servidores estatutários (e não celetistas) que ocupam cargos de agentes de trânsito.

Para realizar este estudo, optou-se pela consulta a fontes legais, normativas e doutrinárias a partir de mecanismo de busca simples por meio do buscador Google e biblioteca virtual Thomson Reuters, em que foram inseridas palavras-chave como "agente de trânsito", "CLT comentada", "adicional periculosidade", "interpretação racional", "intenção do legislador".

Como se trata de norma celetista nova, as buscas revelaram ausência de estudos mesmo que superficiais sobre o adicional de periculosidade do agente de trânsito. Por essa razão, escolheu-se o método de interpretação racional moderno, a fim de que este possa servir como um dos primeiros estudos em

profundidade acerca dessa inovação legal, com potencial de revelar de que maneira o referido direito trabalhista foi concebido pelo legislador.

Assim, cumpre registrar as características formais desta pesquisa:

i) Quanto à natureza, ela é aplicada, pois envolve o desenvolvimento de aplicações práticas para solucionar um problema específico;

ii) Quanto aos objetivos, ela é explicativa, pois os fatores que determinam o fenômeno já foram suficientemente descritos e detalhados em outros estudos, cabendo aqui a explicação de um ponto específico desse fenômeno;

iii) Quanto à abordagem, ela é qualitativa, pois não envolve a análise de dados quantitativos, mas sim de características e atributos não mensuráveis; e

iv) Quanto ao procedimento, ela é um estudo de caso, pois envolve um aprofundamento do estudo sobre o adicional de periculosidade, permitindo a problematização acerca dos enquadramentos legais para a percepção desse direito trabalhista.

4 Resultados e discussão

Geralmente, quando se discute a percepção do adicional de periculosidade, perseguem-se as seguintes questões: (i) Qual categoria profissional tem direito? (ii) A qual risco este profissional está exposto? (iii) Com que frequência este profissional se expõe ao risco? (iv) A partir de quando esse profissional deve receber o adicional de periculosidade?

Não à toa, são exatamente essas perguntas que guiam os resultados e a discussão neste artigo. Desse modo, apresentam-se as considerações legais, jurisprudenciais e doutrinárias, bem como aquelas presentes no PL nº 477/2015, considerando o método de interpretação racional moderno.

4.1 Definição da categoria profissional

Os diplomas legais concebem o agente da autoridade de trânsito como o servidor civil, de carreira, aprovado em concurso público do órgão executivo de trânsito, tal como (i) na esfera estadual, o agente de trânsito do Detran-SP que é empregado público, regido pela CLT (cf. art. 15, parágrafo único, da Lei complementar n 1.195/2013) e (ii) na esfera municipal, os empregados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), conforme o art. 47 do estatuto social da CET.

Para o PL nº 477/2015, o agente da autoridade de trânsito é aquele responsável por organizar, controlar e fiscalizar o trânsito, estando abrangidos todos os profissionais ligados a essas atividades, muito embora se reconheça

haver em cada Estado e município nomenclatura diversificada para designar o mesmo profissional, tal como guarda ou fiscal de trânsito, operador de tráfego ou até auditor fiscal de trânsito.

Portanto, essa interpretação justificada foi possível pelo método racional moderno, cujos fundamentos se escoram em preceitos constitucionais, legais, bem como no exame da intenção e do espírito do legislador.

4.2 Exposição ao risco acentuado

O contexto de patente violência contra os agentes de trânsito, que se revela pelo elevado número de notícias veiculadas sobre esse tema e pelo modo como a população se engaja ao interagir com elas, levou o legislador a tentar garantir a devida proteção legal contra os riscos inerentes da profissão.

Nesse sentido, o PL nº 477/2015 considera que o trânsito – ambiente de trabalho do agente de trânsito – é por si só perigoso, sujeitando o profissional a colisões, a atropelamentos e até à morte durante as atividades rotineiras. Inclusive, destaca a imprevisibilidade do comportamento de condutores fiscalizados, que comumente agridem e ameaçam o labor do agente de trânsito.

A CLT, pois, dispõe o inciso III no art. 193, elencando justamente as colisões e os atropelamentos como critérios de riscos para a percepção do adicional de periculosidade. Todavia, observa-se que a norma alarga as possibilidades de risco, uma vez que exemplifica o rol por meio da expressão "outras espécies de acidentes ou violências".

Logo, interessante observar que, considerando as variadas situações que podem colocar os agentes das autoridades de trânsito em risco acentuado, o legislador optou por trazer no texto legal um rol exemplificativo (e não taxativo) ao indicar as espécies de acidentes ou violências às quais o agente de trânsito está exposto.

É justamente por essa ampla gama de perigos que o adicional de periculosidade – como verdadeiro incremento salarial que é – foi considerado pelo legislador como a medida eficaz para (re)equilibrar a exposição ao risco exacerbado desse ambiente laboral perigoso.

4.3 Frequência de exposição ao risco

A CLT preconiza que só faz jus ao pagamento do adicional de periculosidade o empregado que se expõe permanentemente ao risco. Todavia, a Súmula nº 364 do TST flexibiliza tal norma, para considerar também exposto ao perigo o trabalhador que se sujeita às condições de risco de forma intermitente, es-

clarecendo que só não faz jus ao direito do adicional quem se expõe de forma eventual, ou habitual e por tempo extremamente reduzido.

Nesse sentido, notou-se que a jurisprudência se equilibrou em compreender a frequência de exposição ao risco em três principais categorias: a permanente, a intermitente e a eventual. Mesmo assim, ainda foi necessário que a doutrina conseguisse esclarecer o conceito de "permanente", concluindo ser aquela frequência de contato diário, frequente e habitual.

Observou-se que a disposição legal, a jurisprudência e a doutrina ainda eram insuficientes para pacificar o entendimento para a aplicação prática de soluções controversas. O que deu azo à publicação da IN nº 15 do Ministério da Economia, oferecendo uma relação de proporção – objetiva e matemática – entre o tempo de exposição ao perigo (ou insalubridade) e o tempo da jornada de trabalho.

Portanto, muito embora haja todo um arcabouço legal, jurisprudencial, doutrinário e regulamentador, considerando a justificativa do PL nº 477/2015 e o método de interpretação racional moderno, conclui-se ser pretensiosa qualquer intenção de calcular matematicamente o tempo de exposição aos perigos inerentes do labor do agente de trânsito, justamente porque o espírito do legislador revela a intenção de proteger o agente de trânsito da rotina de agressões, ameaças e perseguições que o acompanham mesmo fora das ruas e mesmo quando sem o uso de uniforme.

4.4 Marco temporal para percepção do adicional

De um lado, existe a tese de que as normas celetistas têm aplicação imediata, com apoio no art. 912 da CLT e no entendimento doutrinário de que a lei trabalhista se aplica aos contratos de trabalho em vigor, visto que não existe direito adquirido contra a lei. O que implica assumir que, ao tratar do adicional de periculosidade do agente de trânsito, o seu pagamento deveria acompanhar a vigência da lei.

Por outro lado, existe a corrente majoritária que defende a tese de proteção do princípio da reserva legal (em sentido amplo) positivada no *caput* do art. 193 da CLT, condicionando a percepção do adicional de periculosidade somente após a sua regulamentação ministerial.

Sendo assim, os efeitos do novo inciso III do art. 193 da CLT surtirão após a publicação de novo anexo à NR-16 da Portaria MTE nº 3.214/1978, que versará ao menos sobre a definição de quem é o agente da autoridade de trânsito.

5 Conclusão

Com o desenvolvimento desta pesquisa, foi possível compreender detalhadamente quem são os empregados que podem fazer jus ao adicional de periculosidade disposto no novo inciso III do art. 193 da CLT: os empregados públicos de órgão executivo de trânsito, tais como o agente de trânsito do Detran-SP (no âmbito estadual) e da CET (no âmbito municipal).

No entanto, não foi possível identificar exatamente os tipos de exposição ao risco, visto que estes são das mais variadas espécies. Observou-se, todavia, que o legislador já havia percebido essa característica desse segmento profissional, optando então em definir um rol exemplificativo para os tipos de riscos a que os agentes de trânsito estão expostos. Tal estratégia legislativa também reforça o entendimento de que o adicional nada mais é que um incremento salarial que tenta (re)equilibrar a exposição acentuada ao risco inerente do trânsito, o qual inclusive acompanha o empregado longe de suas atividades.

Nessa esteira, a pesquisa permitiu identificar a frequência com que o agente da autoridade de trânsito se expõe ao risco, a qual – segundo o método de interpretação racional moderno – não pode ser calculada matematicamente, uma vez que os perigos envolvidos nas diversas atividades dessa categoria profissional não se restringem às ações de fiscalização no trânsito. Isso porque o perigo ultrapassa o ambiente laboral e persegue o empregado mesmo fora das ruas.

Também foi possível compreender que o adicional de periculosidade do agente de trânsito deve começar a ser pago pelo empregador somente a partir da regulamentação do inciso III do art. 193 da CLT a ser feita futuramente pelo Ministério do Trabalho e Emprego, em estreita obediência ao princípio da reserva legal e do comando do *caput* da referida norma celetista.

Sendo assim, todo o caminho percorrido durante a pesquisa permitiu revelar resultados alinhados ao escopo do trabalho, principalmente no que tange ao aprofundamento do entendimento acerca do adicional de periculosidade do agente da autoridade de trânsito, disposto no novo inciso III do art. 193 da CLT, introduzido pela Lei nº 14.684/2023.

Logo, é lícito afirmar que a hipótese foi confirmada, porquanto os resultados revelaram a existência de um amplo espaço de dúvidas sobre as condições necessárias para fazer jus ao adicional de periculosidade do agente de trânsito. E, ao mesmo tempo, a pesquisa – revestida do devido rigor científico – lançou luz sobre uma possível aplicação do Direito em consonância com o argumento da intenção do legislador, por meio do método de interpretação racional moderno.

Com uma visão macro, observa-se que houve dificuldade para encontrar posicionamentos doutrinários críticos sobre o tema, o que se justifica

pela novidade celetista ter sido apresentada há pouco tempo. Soma-se a essa dificuldade o fato de não ter sido encontrada decisão judicial sobre o pleito do referido adicional de periculosidade para agente de trânsito, o que – em certa medida – reforçou a escolha metodológica pela interpretação racional moderna, buscando compreender o argumento da intenção do legislador conforme sua gênese e sem a interferência de outras interpretações jurisprudenciais.

Pretende-se, então, no futuro, poder examinar sentenças e acórdãos de reclamações trabalhistas que persigam o adicional de periculosidade aqui estudado, a fim de identificar que tipo de interpretação poderá ser usada pelos magistrados para decidir cada caso concreto.

Referências

BATISTA, Homero. Atividades perigosas. *In*: *Direito do trabalho aplicado*: saúde do trabalho e profissões regulamentadas (versão digital). São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. v. 3. Disponível em: https://next-proview.thomsonreuters.com/launchapp/title/rt/monografias/270354768/v1/page/1. Acesso em: 10 maio 2024.

BATISTA, Homero Mateus da Silva. *CLT comentada*. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019.

BATISTA, Homero Mateus da Silva. *CLT comentada*. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2024. Disponível em: https://next-proview.thomsonreuters.com/launchapp/title/rt/codigos/116124956/v5/page/1. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei nº 447/2015*. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=947918&fichaAmigavel=nao. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. *Decreto nº 10.088, de 5 de novembro de 2019*. Consolida atos normativos que dispõem sobre a promulgação de convenções e recomendações da Organização Internacional do Trabalho – OIT. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d10088.htm. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. *Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943*. Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. *Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. *Lei nº 12.740, de 8 de dezembro de 2012*. Altera o artigo 193 da CLT. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12740.htm. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. *Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014*. Altera o artigo 193 da CLT. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12997.htm. Acesso em 10 maio 2024.

BRASIL. *Lei nº 14.684, de 20 de setembro de 2023*. Acrescenta inciso ao art. 193 da CLT. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. Ministério da Economia. *Instrução Normativa SGP/SEGGG/ME nº 15, de 16 de março de 2022*. Disponível em: https://legis.sigepe.gov.br/legis/detalhar/23461. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. *Súmula nº 364, de 11 de agosto de 2003*. Disponível em: https://jurisprudencia.tst.jus.br/?tipoJuris=SUM&orgao=TST&pesquisar=1#void. Acesso em: 10 maio 2024.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. *Estatuto social*. Disponível em: https://www.cetsp.com.br/media/1181210/Estatuto-Social-2021.pdf. Acesso em: 10 maio 2024.

NASCIMENTO, Roberta Simões. O argumento da intenção do legislador: anotações teóricas sobre uso e significado. *Revista de Informação Legislativa: RIL*, Brasília, DF, v. 58, n. 232, p. 167-193, out./dez. 2021. Disponível em: https://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/58/232/ril_v58_n232_p167. Acesso em: 5 jul. 2024.

ROCHA, Júlio César de Sá da. *Direito ambiental e meio ambiente do trabalho*: dano, prevenção e proteção jurídica. São Paulo: LTr, 1997.

SÃO PAULO. *Lei Complementar nº 1.195, de 17 de janeiro de 2013*. Transforma o Departamento Estadual de Trânsito em autarquia e dá outras providências. Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2013/compilacao-lei.complementar-1195-17.01.2013.html. Acesso em: 10 maio 2024.

Como citar este texto:
MARCANDELI, Raissa Amarins; ZOETELLI FILHO, Natanael Luiz Bello; SILVA JUNIOR, Edson da. Adicional de periculosidade para o agente de trânsito: discussão sob a luz da interpretação racional moderna. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Porto Alegre, v. 91, n. 1, p. 180-198, jan./mar. 2025.