

Adicional de periculosidade e capacidade dos tanques de combustível

Análise do Tema 45 do TST e da NR-16

BRUNA SANTIAGO DIAS XAVIER

Advogada.

Resumo: O presente artigo examina a controvérsia consubstanciada no Tema 45 da Tabela de Recursos de Revista Repetitivos do Tribunal Superior do Trabalho (TST), relativa à caracterização de periculosidade em razão da capacidade dos tanques suplementares de combustível destinado ao consumo próprio do veículo. Examina-se a evolução normativa da NR-16 antes e depois da Portaria SEPRT 1.357/2019, bem como o reforço legislativo posterior, à luz da reserva legal, do princípio da separação de poderes e da técnica regulatória aplicada à caracterização de riscos ocupacionais. Sustenta-se que a capacidade volumétrica do tanque – ainda que superior a 200 litros – não é suficiente, por si só, para a caracterização de periculosidade, devendo prevalecer a objetividade normativa e a segurança jurídica.

Palavras-chave: adicional de periculosidade; NR-16; Portaria SEPRT 1.357/2019; Tema 45 do TST; tanques suplementares; reserva legal; segurança jurídica.

1. Introdução

O transporte rodoviário de cargas ocupa papel central na economia brasileira, respondendo por parcela significativa da matriz logística nacional. A relevância desse modal, contudo, vem acompanhada de debates jurí-

dicos cada vez mais complexos, sobretudo no campo da saúde e segurança do trabalho.

Entre os temas que despertam maior controvérsia, destaca-se a caracterização de periculosidade em razão da capacidade dos tanques de combustível dos veículos de carga, com capacidade superior a 200 (duzentos) litros, destinados à propulsão do próprio veículo.

Sobre o tema, em 18/10/2018, a Subseção I Especializada em Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho concluiu, no julgamento do Processo E-RR-50-74.2015.5.04.0871, que

o adicional de periculosidade é devido, em razão do simples fato de o veículo possuir um segundo tanque, extra ou reserva, com capacidade superior a 200 litros, mesmo para consumo próprio, conforme o item 16.6 da NR 16, de forma que não se aplica a exceção descrita no subitem 16.6.1.

A partir de 09/12/2019, a questão ganhou novos contornos com a edição da Portaria SEPRT 1.357/19, que alterou a NR-16, introduzindo regras ainda mais específicas acerca das características dos tanques de consumo próprio dos veículos.

A controvérsia se intensificou no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que afetou o tema à sistemática dos recursos de revista repetitivos (Tema 45), com a finalidade de uniformizar o entendimento jurisprudencial.

Este artigo analisa essa controvérsia sob a perspectiva da legalidade estrita, defendendo que a criação, pelo Poder Judiciário, de hipóteses de caracterização de periculosidade não previstas em lei ou em norma regulamentadora, representa extração de sua competência.

2. Competência regulatória e marco normativo

A Constituição Federal de 1988, no art. 7º, inc. XXIII, assegura o adicional de periculosidade “na forma da lei”, sinalizando de maneira expressa a necessidade de disciplina legal para a incidência do direito.

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), por sua vez, no art. 193, estabelece que são consideradas atividades ou operações perigosas aquelas

que, por sua natureza ou métodos de trabalho, implicam risco acentuado em virtude de exposição a inflamáveis, explosivos ou energia elétrica, em condições definidas em regulamento técnico. *In verbis*:

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 12.740, de 2012)

I – inflamáveis, explosivos ou energia elétrica; (Incluído pela Lei 12.740, de 2012)

II – roubos ou outras espécies de violência física nas atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial. (Incluído pela Lei 12.740, de 2012)

III – colisões, atropelamentos ou outras espécies de acidentes ou violências nas atividades profissionais dos agentes das autoridades de trânsito. (Incluído pela Lei 14.684, de 2023)

§ 1º O trabalho em condições de periculosidade assegura ao empregado um adicional de 30% (trinta por cento) sobre o salário sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa. (Incluído pela Lei 6.514, de 22.12.1977)

§ 2º O empregado poderá optar pelo adicional de insalubridade que porventura lhe seja devido. (Incluído pela Lei 6.514, de 22.12.1977)

§ 3º Serão descontados ou compensados do adicional outros da mesma natureza eventualmente já concedidos ao vigilante por meio de acordo coletivo. (Incluído pela Lei 12.740, de 2012)

§ 4º São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. (Incluído pela Lei 12.997, de 2014)

§ 5º O disposto no inciso I do *caput* deste artigo não se aplica às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio de veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga. (Incluído pela Lei 14.766, de 2023)

O desenho constitucional e legal indica, portanto, que a caracterização da periculosidade depende de parâmetros normativos objetivos, disciplinados pelo órgão competente.

No que tange ao manuseio e armazenamento de inflamáveis, o regramento técnico encontra-se na Norma Regulamentadora 16, editada pelo Ministério do Trabalho, cujos itens e subitens detalham atividades, quantidades, condições e exceções.

Antes de dezembro de 2019, a despeito da exceção prevista no item 16.6.1, a norma não trazia disciplina específica sobre as características dos tanques suplementares para consumo próprio do veículo, como o fato de ser original de fábrica ou certificado por órgão competente, lacuna que fomentou entendimentos jurisprudenciais heterogêneos, muitas vezes ancorados exclusivamente na capacidade volumétrica acima de 200 litros.

Com a edição da Portaria SEPRT 1.357/2019, foi introduzido o item 16.6.1.1 positivando-se que a quantidade de inflamáveis contidas nos tanques originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente, não caracteriza, por si só, condição de periculosidade. Confira-se o texto vigente à época:

16.6 As operações de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, em quaisquer vasilhames e a granel, são consideradas em condições de periculosidade, exclusão para o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 (duzentos) litros para os inflamáveis líquidos e 135 quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos.

16.6.1 As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta Norma.

16.6.1.1 Não se aplica o item 16.6 desta NR às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente. (Incluído pela Portaria MTE 1.357, de 09 de dezembro de 2019).

Desde a edição da Portaria MTb 3.214/1978, que aprovou as Normas Regulamentadoras relativas à Segurança e Medicina do Trabalho, a NR-16 previu, de forma expressa, que “As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta Norma”.

Tal redação já estabelecia, de maneira inequívoca, uma exceção à regra geral de caracterização da periculosidade, distinguindo o transporte de inflamáveis como carga – hipótese típica de risco – da utilização de combustível em tanques de consumo próprio.

Já o subitem 16.6.1.1, acrescido à NR pela Portaria SEPRT 1.357/2019 em 09/12/2019, especifica que “Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente”.

Na mesma linha, o § 5º do art. 193 da CLT, recentemente incluído pela Lei 14.766/23, excluiu expressamente a periculosidade nas hipóteses de exposição a

quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio de veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga.

Em agosto de 2024, o subitem 16.6.1.1 sofreu alteração, passando a vigorar com a seguinte redação:

Não se aplica o item 16.6 desta NR às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, e àqueles para consumo próprio de veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga (Alterado pela Portaria MTE 1.418, de 27 de agosto de 2024).

Portanto, as alterações normativas confirmaram o que já estava previsto no item 16.6.1, deslocando o foco da mera volumetria para a conformidade técnica aferida por certificação, promovendo objetividade e previsibilidade.

Apesar da clareza normativa, parte da jurisprudência consolidou, em determinados períodos, o entendimento de que a existência de tanques suplementares com capacidade superior a 200 litros ensejaria, por si só, o pagamento do adicional de periculosidade.

Esse posicionamento baseou-se em interpretação extensiva da lógica de risco, sem respaldo direto na CLT ou na NR-16, criando hipótese não contemplada pelo ordenamento jurídico.

Outros julgados, entretanto, firmaram entendimento em sentido contrário, reforçando que a volumetria isolada não basta para caracterizar a

periculosidade quando se trata de combustível destinado à propulsão do próprio veículo.

Destaca-se os seguintes arestos do TST, no sentido de que, mesmo antes da alteração promovida pela Portaria SEPRT 1.357/2019, a norma já estabelecia a não caracterização de periculosidade em decorrência da capacidade dos tanques de combustível para consumo do próprio veículo:

AGRADO EM RECURSO DE REVISTA DO RECLAMANTE – REGÊNCIA PELA LEI 13.467/2017 – ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA DE CAMINHÃO EQUIPADO COM TANQUE SUPLEMENTAR E ORIGINAL DE FÁBRICA PARA CONSUMO PRÓPRIO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. A Norma Regulamentadora (NR) n. 16 do MTE em seu item 16.6 disciplina o pagamento de adicional de periculosidade aos motoristas que dirigem caminhões equipados com tanques suplementares, mediante os seguintes dizeres “As operações de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, em quaisquer vasilhames e a granel, são consideradas em condições de periculosidade, exclusão para o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 (duzentos) litros para os inflamáveis líquidos e 135 (cento e trinta e cinco) quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos”. O item 16.6.1 da NR 16, inserido pela Portaria 608, de 26/10/1965, já se constituía enquanto exceção à regra geral ao mencionar que “As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta Norma.” Já o subitem 16.6.1.1, acrescido à NR pela Portaria SEPRT 1.357/2019, consigna que “Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente”. É relevante observar que a entrada em vigor subitem 16.6.1.1 não representou a criação de uma nova situação jurídica, uma vez que o item 16.6.1 já dispunha que as quantidades de inflamáveis nos tanques suplementares destinados ao consumo próprio não justificariam o pagamento do adicional de periculosidade por transporte de inflamáveis. Conforme registrado pelo acórdão regional, o motorista conduz caminhão equipado com tanque extra de combustível, original de fábrica e destinado ao consumo próprio, motivo pelo qual não faz jus ao recebimento do adicional de periculosidade. Mantida a decisão monocrática que deu provimento ao recurso de revista da reclamada. Agravo a que se nega provimento (Ag-E-D-RR-10399-63.2021.5.03.0028, 8^a Turma, Relator Ministro Sergio Pinto Martins, DEJT 13/05/2024).

[...] RECURSO DE REVISTA DO RECLAMANTE. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI 13.467/2017. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. INFLAMÁVEIS. MOTORISTA DE CAMINHÃO. TANQUE SUPLEMENTAR DE COMBUSTÍVEL SUPERIOR A 200 LITROS. NOVO ENFOQUE DA MATÉRIA EM DECORRÊNCIA DA PORTARIA SEPRT 1.357/2019. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Dispõe o art. 193, *caput* e inciso I, da CLT que “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 inflamáveis, explosivos ou energia elétrica”. Extrai-se do dispositivo legal que são consideradas atividades perigosas aquelas, que por sua natureza, exponham o empregado a situações de risco à saúde, sendo o enquadramento das operações perigosas realizadas pelo Poder Executivo mediante portarias do Ministério do Trabalho e Previdência. Conforme a Norma Regulamentadora n. 16, como regra geral, as operações de transporte de inflamáveis, em quaisquer vasilhames e a granel, são consideradas atividades perigosas, excluindo-se o transporte até o limite de 200 (duzentos) litros para os inflamáveis líquidos. Como exceção à regra, o item 16.6.1 dispõe que as quantidades de inflamáveis constantes nos tanques de consumo próprio dos veículos não serão computadas para o efeito da norma. Diante de tal cenário, a Subseção I Especializada em Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho, em sessão de 18/10/2018, concluiu que “o adicional de periculosidade é devido, em razão do simples fato de o veículo possuir um segundo tanque, extra ou reserva, com capacidade superior a 200 litros, mesmo para consumo próprio, conforme o item 16.6 da NR 16, de forma que não se aplica a exceção descrita no subitem 16.6.1”. Ocorre que, posteriormente ao julgamento ocorrido no âmbito da SBDI-1 desta Corte Superior, a então Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia editou a Portaria 1.357, publicada no *Diário Oficial da União* em 10/12/2019, incluindo o item 16.6.1.1 na NR 16 com o seguinte teor: “Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente”. Depreende-se da referida alteração da NR-16 que o Poder Executivo, responsável pela classificação de atividade perigosa, passou a excluir, de forma expressa, o transporte de inflamáveis em qualquer quantidade contida nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, desde que certificados pelo órgão competente. Significa dizer que as quantidades de combustíveis constantes nos tanques originais de fábrica

dos caminhões não traduzem periculosidade ao trabalho do motorista empregado, sendo indevido o respectivo adicional. A operação só será considerada perigosa se os tanques originais e suplementares não forem de fábrica e não possuírem o certificado do órgão competente, expondo o trabalhador ao risco de explosão. Ressalte-se, ainda, que a referida alteração da NR-16 que o Poder Executivo, responsável pela classificação de atividade perigosa, veio apenas a explicar que as quantidades de inflamáveis previstas no item 16.6 não se aplicam aos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente. Assim não se trata de norma que cria hipótese de exclusão do adicional de periculosidade, mas apenas esclarece uma condição já prevista, de modo que o referido entendimento deve se aplicar ao caso em análise, em que o contrato de trabalho estava em continuidade quando da vigência da publicação da Portaria SEPRT 1.357. No acórdão regional consta a premissa fática de que os tanques no caminhão utilizado pelo reclamante eram de fábrica, o que à luz do item 16.6.1.1 na NR 16 dispensa a certificação do órgão competente. Nesse contexto, deve ser mantido o acórdão regional, que se encontra em conformidade com o entendimento ora exposto. Logo, não há ofensa aos dispositivos invocados no recurso de revista, tampouco contrariedade ao verbete invocado na peça recursal, razão pela qual, em que pese a transcendência jurídica reconhecida e o próprio conhecimento do recurso, por divergência, a revista não merece provimento. Recurso de revista conhecido, e não provido (RRAg-399-11.2020.5.12.0053, 5^a Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 22/03/2024).

Conforme destacado pela ementa do Exmo. Ministro Sergio Pinto Martins, no v. acórdão do Processo Ag-ED-RR-10399-63.2021.5.03.0028, o item 16.6.1 da NR-16, inserido pela Portaria 608, de 26/10/1965, já se constituía exceção à regra geral ao mencionar que “As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta Norma”.

Sob esse ângulo de análise, a entrada em vigor do subitem 16.6.1.1, não se apresenta como nova situação jurídica, porquanto o item 16.6.1, há muito já previa que a quantidade de inflamáveis nos tanques suplementares destinados ao consumo próprio não seria considerada para configurar a periculosidade por transporte de inflamáveis.

Tal entendimento, contudo, não é unânime nos tribunais brasileiros, ainda persistindo a tese fixada em 18/10/2018 pela Subseção I Especializada

em Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho, no julgamento do Processo E-RR-50-74.2015.5.04.0871, no sentido de que

o adicional de periculosidade é devido, em razão do simples fato de o veículo possuir um segundo tanque, extra ou reserva, com capacidade superior a 200 litros, mesmo para consumo próprio, conforme o item 16.6 da NR 16, de forma que não se aplica a exceção descrita no subitem 16.6.1.

Outros julgadores vêm entendendo ainda que é devido o adicional de periculosidade pela capacidade do tanque de combustível até a edição da Portaria SEPRT 1.357/2019, estabelecendo novo marco regulatório sobre a matéria.

A divergência persiste: os profissionais técnicos certificam, com base na NR-16, que a quantidade de combustível contida nos tanques de consumo próprio dos veículos, ainda que superior a 200 litros, não caracteriza periculosidade, enquanto parte da jurisprudência insiste na caracterização de periculosidade com base tão somente na volumetria.

3. O Tema 45 no TST

A controvérsia envolvendo tanques suplementares de combustível foi formalmente afetada à sistemática dos recursos repetitivos no Tribunal Superior do Trabalho, sob o Tema 45 da Tabela de Recursos de Revista Repetitivos, a fim de uniformizar a jurisprudência sobre duas questões centrais:¹

- (a) É devido adicional de periculosidade aos motoristas, diante da existência de tanque suplementar nos veículos, para uso próprio, com capacidade superior a 200 litros, nas situações fáticas anteriores à edição da Portaria SEPRT 1.357/19, DOU de 10.12.2019, que alterou a NR16 do MTb?;
- (b) Após a edição da Portaria SEPRT 1.357/19, DOU de 10.12.2019, que alterou a NR16 do MTb, no item 16.6.1.1, deixou de ser devido adicional de periculosidade aos motoristas, qualquer que seja a capacidade de armazenamento dos tanques de combustível para uso próprio, originais de fábrica ou suplementares, desde que estes sejam certificados pelo órgão competente?

1. Temas Afetados – Disponível em: <https://www.tst.jus.br/en/nugep-sp/recursos-repetitivos/temas-afetados>. Acesso em: 2 set. 2025.

A resposta a ser definida pelo Tribunal impactará diretamente a previsibilidade das relações de trabalho, a conformidade regulatória das empresas e a racionalidade dos litígios sobre a matéria.

No Acórdão de Afetação² do Tema 45, o Ministro Aloysis Corrêa da Veiga consignou que

Consequentemente, a pacificação desta temática, sob a ótica do cenário normativo da NR 16, antes e depois da alteração promovida pela Portaria SEPRT 1.357/19, DOU de 10.12.2019, será aproveitada no futuro, para além dos casos concretos sob sua égide, quando surgirem eventuais controvérsias acerca do adicional de periculosidade à luz do novel art. 193 da CLT, tendo em vista que a *mens legis* do artigo alterado é a mesma da NR modificada, inclusive com redação semelhante.

Do ponto de vista institucional, a decisão repetitiva deve clarificar os limites entre (i) a função de uniformização jurisprudencial do TST; e (ii) a competência normativa do Executivo para definir, com base em critérios técnicos, os contornos das atividades perigosas.

Com efeito, a Constituição Federal, em seu art. 7º, XXIII, assegura o adicional “na forma da lei”, e a CLT, em seu art. 193, condiciona a caracterização de atividades perigosas “na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego”. Essa previsão traduz o princípio da reserva legal e reforça a necessidade de interpretação estrita: não cabe ao intérprete alargar, por analogia, hipóteses não contempladas pelo ordenamento.

À vista da competência atribuída constitucional e legalmente ao Poder Executivo para editar normas de saúde e segurança do trabalho, tem-se que a Portaria 1.357/2019, ao acrescentar o subitem 16.6.1.1, não criou hipótese de periculosidade, senão reforçou a interpretação extraída do já existente item 16.6.1 da NR-16.

Em outras palavras, a distinção entre o transporte de inflamáveis como carga e o combustível destinado à propulsão do veículo sempre esteve estampada na norma, especificamente no item 16.1.1, de modo que a edição da Portaria SEPRT 1.357/2019 não representa um novo marco regulatório.

2. Disponível em: jurisprudencia-backend2.tst.jus.br/rest/documents/71be4bf491e371bcald22d6a872a39fa

Portanto, a resposta aos questionamentos do Tema 45 deve ser construída em dois tempos complementares. Para as situações anteriores à Portaria, não se reconhece o direito ao adicional de periculosidade, pois, para além da exceção expressa estampada no item 16.6.1, a simples volumetria não era hipótese prevista na NR-16. Após a edição da Portaria, a regra ficou ainda mais clara: não há adicional em razão da capacidade do tanque, desde que certificados os recipientes, ressalvadas, evidentemente, hipóteses de irregularidade técnica ou de operações efetivamente tipificadas como perigosas.

Dessa forma, a expectativa quanto ao julgamento do Tema 45 é a de que o TST reforce a primazia da legalidade e da segurança jurídica, afastando a criação de hipóteses não previstas em norma e prestigiando a competência técnica do regulador.

4. Conclusão

A análise desenvolvida permite concluir que a volumetria dos tanques de combustível destinados ao consumo próprio de veículos nunca constituiu fundamento normativo suficiente para caracterizar a periculosidade.

Desde a redação originária da NR-16, a exceção para tanques de consumo próprio já estava prevista, sendo reforçada pela Portaria SEPRT 1.357/2019 e, mais recentemente, pelo § 5º do art. 193 da CLT (Lei 14.766/2023), que apenas acrescentou a objetividade do critério ao introduzir a exigência de certificação.

Em termos hermenêuticos, a leitura sistemática da CLT com a NR-16 impõe deferência ao arranjo técnico-regulatório, sob pena de substituição, por via jurisprudencial, do juízo técnico do regulador por uma presunção judicial abstrata fundada apenas no volume armazenado. Tal substituição é problemática sob dois ângulos: (i) afronta a reserva legal e a separação de poderes; (ii) produz insegurança jurídica para trabalhadores e empresas, que deixam de ter parâmetros claros de conformidade.

Ao fixar a tese repetitiva, espera-se que o TST reafirme a importância da deferência técnica, da legalidade e da segurança jurídica, fixando tese que prestigie a coerência normativa e reduza a litigiosidade.

Referências

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília-DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

BRASIL. Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943. Consolidação das Leis do Trabalho. *Diário Oficial da União*: seção 1, 9 ago. 1943.

BRASIL. Ministério do Trabalho. Portaria 3.214, de 8 de junho de 1978. Aprova as Normas Regulamentadoras relativas à Segurança e Medicina do Trabalho. *Diário Oficial da União*: seção 1, 6 jul. 1978.

BRASIL. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. Portaria 1.357, de 9 de dezembro de 2019. Altera a Norma Regulamentadora n. 16. *Diário Oficial da União*: seção 1, 10 dez. 2019.

BRASIL. Lei 14.766, de 22 de dezembro de 2023. Altera a CLT para dispor sobre adicional de periculosidade em tanques de combustíveis de veículos. *Diário Oficial da União*: seção 1, 26 dez. 2023.