



CONGRESSO NACIONAL

DEPUTADO FEDERAL RICARDO MAIA

EMENDA Nº - CMMPV 1286/2024
(à MPV 1286/2024)

Dê-se nova redação ao art. 112; e acrescente-se art. 112-A à Medida Provisória, nos termos a seguir:

Art. 112 Os Anexos I, III, IV, V, VII e VIII à Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, passam a vigorar, respectivamente, na forma dos Anexos CLXXXI, CLXXXII, CLXXXIII, CLXXXIV, CLXXXV e CLXXXVI a esta Medida Provisória, observadas as alterações previstas no Art. 112-A.

Art. 112-A A Tabela I, do item b, do Anexo VII da Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, passa a vigorar na forma da tabela f-A do Anexo CLXXXIV à Medida Provisória nº 1286, de 2024.

ANEXO CLXXXIV

(Anexo V à Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005)

Altera a Tabela f do ANEXO CLXXXIV da Medida Provisória nº 1286, de 2024.

f-A) Vencimento básico dos cargos de nível superior de Arquiteto, de Economista, de Engenheiro, de Engenheiro Agrônomo, de Engenheiro de Operações, de Estatístico e de Geólogo, a partir de 1º de janeiro de 2025:			
CLASSE	PADRÃO	VENCIMENTO BÁSICO EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE	
		1º DE JANEIRO DE 2025	1º DE ABRIL DE 2026
ESPECIAL	V	11.172,80	11.789,10
	IV	10.641,10	11.229,05
	II	10.138,44	10.699,72
	II	9.841,18	10.385,86
	I	9.372,74	9.892,85
C	V	8.813,28	9.303,43
	IV	8.479,49	8.951,49
	II	8.154,36	8.608,87
	II	7.839,57	8.277,24
	I	7.704,82	8.135,28
B	V	7.223,18	7.627,54
	IV	6.938,08	7.327,67



A	II	6.661,05	7.035,46
	II	6.392,83	6.752,62
	I	6.133,15	6.478,87
	V	5.872,76	6.204,63
	IV	5.630,28	5.949,35
	II	5.395,49	5.701,27
	II	5.165,16	5.459,14
	I	4.944,06	5.225,72

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir uma distorção inaceitável criada pela Medida Provisória nº 1.286/2024, que estabelece um tratamento discriminatório entre os Analistas de Infraestrutura de Transportes e os Engenheiros do Plano Especial de Cargos (PEC) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Tal diferenciação contraria princípios constitucionais e administrativos, além de comprometer a eficácia e a equidade no serviço público.

Os profissionais de ambas as carreiras exercem funções estratégicas no planejamento, execução e manutenção da infraestrutura rodoviária, aquaviária e ferroviária do Brasil. Sua atuação é essencial para garantir a correta aplicação dos recursos públicos, a segurança viária e a execução eficiente de projetos de infraestrutura de transportes. No entanto, a MPV 1.286/2024 rompe uma histórica paridade remuneratória entre essas carreiras, estabelecendo uma diferenciação injustificada e prejudicial ao funcionamento do órgão.

Os servidores do PEC e os Analistas de Infraestrutura exercem as mesmas atribuições, atuam nos mesmos projetos, compartilham o mesmo ambiente de trabalho e possuem exigências técnicas idênticas para a execução de suas funções. Essa paridade funcional é expressamente reconhecida pela Direção Geral do DNIT, conforme consta no OFÍCIO Nº 195205/2024/DG-SEAA/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI nº 19163315):

"embora os analistas da carreira atual deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e os servidores do PEC/DNIT de nível superior **desempenhem funções tecnicamente idênticas**, os servidores de nível superior oriundos do PEC não foram incluídos no regime de subsídio, o que criou uma diferenciação em termos de remuneração e tratamento.

[....] Em vista dessa realidade, percebe-se, então, que **a principal correção necessária** do Termo de Acordo nº



26/2024 consiste em assegurar que os servidores do nível superior do PEC/DNIT, especialmente aqueles que ingressaram nesta Autarquia por meio de concurso público no ano de 1994, passem a receber por subsídio, de forma a equipará-los aos analistas da carreira do DNIT”

O mesmo entendimento foi reforçado pelo Ministério dos Transportes no OFÍCIO Nº 915/2024/SE (SEI nº 8931428), endereçado ao MGI:

“[...] tanto os Engenheiros do PEC quanto os Analistas de Infraestrutura realizam atividades essenciais, como a fiscalização de contratos, a elaboração de projetos e o controle de obras. Em muitos casos, um mesmo contrato é acompanhado por profissionais de ambos os cargos, o que reforça a necessidade de que tenham remuneração e tratamento equivalentes. A quebra dessa paridade, conforme proposto no acordo, criará um desequilíbrio sem justificativa, já que as atribuições permanecem iguais e são fundamentais para o funcionamento eficiente do DNIT”.

Ademais, os Engenheiros do PEC são servidores oriundos do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e desempenharam todas as funções operacionais do DNIT desde a sua criação, em junho de 2001, até a entrada dos primeiros Analistas de Infraestrutura, em setembro de 2006. Durante esse período, esses profissionais garantiram a continuidade das atividades do órgão, o que fortalece ainda mais o argumento de que não há justificativa para a diferença de tratamento imposta pela MPV 1.286/2024.

Sob a perspectiva jurídica, a diferença de regime remuneratório fere princípios fundamentais da Administração Pública, notadamente:

- **Princípio da Isonomia (art. 5º, caput, da Constituição Federal):** Servidores que desempenham funções idênticas devem receber tratamento igualitário, sob pena de violação ao princípio da igualdade.
- **Princípio da Eficiência (art. 37, caput, da Constituição Federal):** A desmotivação dos engenheiros do PEC, diante da diferenciação salarial injustificada, pode comprometer a execução dos projetos de infraestrutura.
- **Jurisprudência do STF (ADIs 4.616 e 4.151):** O Supremo Tribunal Federal tem consolidado entendimento de que a reestruturação de carreiras deve respeitar a equivalência de atribuições e requisitos de ingresso, sob pena de violação ao princípio da razoabilidade.

Portanto, diante da clara equivalência de atribuições, da histórica paridade salarial, dos impactos organizacionais negativos e da segurança jurídica favorável, a alteração na tabela proposta abrange



os 84 (oitenta e quatro) profissionais de nível superior do PEC do DNIT, que inclui os 70 (setenta) Engenheiros do PEC, mantendo e preservando a paridade remuneratória, sem necessidade de receber por subsídio, que sempre existiu é medida necessária para garantir a isonomia, a equidade e a eficácia da Administração Pública. Essa proposição visa evitar a descontinuidade da Lei nº 11.171/2005 e preserva a coerência no tratamento das carreiras essenciais à infraestrutura nacional.

Sala da comissão, 10 de fevereiro de 2025.

Deputado RICARDO MAIA
DEPUTADA (A) FEDERAL

