



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

EMENDA Nº
(ao PL 5874/2025)

Dê-se ao art. 37 do Projeto de Lei nº 5.874, de 2025, a seguinte redação:

“Art. 37. A Lei no 12.855, de 2 de setembro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º É instituída indenização a ser concedida ao servidor público federal regido pela Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990, em exercício nas delegacias e postos do Departamento de Polícia Federal e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal e em unidades da Secretaria da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Agricultura e Pecuária, do Ministério do Trabalho e Emprego, do Serviço Florestal Brasileiro, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e da Agência Brasileira de Inteligência, situados em localidades estratégicas vinculadas à prevenção, ao controle, a fiscalização e a repressão de delitos transfronteiriços.

§

1º.....

VII - Carreira de Fiscal Federal Agropecuário, de que trata a Lei nº 10.883, de 16 de junho de 2004;

VIII - Carreira Auditoria-Fiscal do Trabalho, de que trata a Lei nº 10.593, de 6 de dezembro de 2002;



IX - Plano de Carreira dos Cargos de Atividades Técnicas e Auxiliares de Fiscalização Federal Agropecuária – PCTAF, de que trata a Lei nº 13.324, de 29 de julho de 2016;

X - Carreira de Especialista em Meio Ambiente, de que trata a Lei nº 10.410, de 11 de janeiro de 2002;

XI - Plano Especial de Cargos do Ministério do Meio Ambiente e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – PECMA, de que trata a Lei nº 11.357, de 19 de outubro de 2006;

XII - Carreiras da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, de que trata a Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004;

XIII - Plano Especial de Cargos da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, de que trata a Lei nº 10.882, de 9 de junho de 2004, observado o disposto no art. 34 da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004;

XIV – Carreiras e Plano Especial de Cargos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, de que trata a Lei nº 11.171, de 02 de setembro de 2005; e

XV - Plano de Carreiras e Cargos da Agência Brasileira de Inteligência, de que trata a Lei nº 11.776, de 17 de setembro de 2008.

.....” (NR)

“Art. 2º A indenização de que trata o art. 1º será devida por dia de efetivo trabalho nas delegacias e postos do Departamento de Polícia Federal e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal e em unidades da Secretaria da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Agricultura e Pecuária, do Ministério do Trabalho e Emprego, do Serviço Florestal Brasileiro, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e da Agência Brasileira de Inteligência situadas em localidades estratégicas, no valor de R\$ 91,00 (noventa e um reais).

.....” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

As carreiras do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), de que trata a lei nº 11.171/2025, tem atuação constante em áreas de fronteira, de difícil acesso e de fixação de pessoal, estratégicas para a execução, manutenção e fiscalização de uma vasta e complexa rede de infraestrutura de transporte terrestre e aquaviária. Suas atividades de campo — que abrangem o planejamento, a supervisão e a fiscalização de obras rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias — são funcionalmente análogas, em termos de relevância para a soberania nacional e de exposição a riscos, assim como carreiras já beneficiadas, como as da Polícia Federal (PF), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Receita Federal (RFB) e de Auditores-Fiscais Federais Agropecuários (AFFAs).

A inclusão da carreira na indenização de fronteira é apresentada como uma solução fiscalmente responsável para mitigar o crônico e alarmante déficit de pessoal no DNIT, que opera com cerca de 50% de sua força de trabalho necessária e enfrenta aproximadamente 1.700 cargos vagos. O benefício atua como um mecanismo comprovado de atração e fixação de servidores qualificados, reduzindo a alta rotatividade (turnover) e os incalculáveis custos diretos e indiretos associados à perda de conhecimento institucional e à descontinuidade de projetos. Além disso, a indenização formaliza uma remuneração justa para o trabalho em áreas de risco, mitigando as vulnerabilidades de integridade e os riscos associados à falta de fiscalização em locais remotos.

O DNIT é o órgão gestor e executor da infraestrutura de transportes terrestres e aquaviários do país. Sua competência abrange a operação, a manutenção, a restauração, a reposição e a ampliação da malha federal. A atuação da autarquia é intrinsecamente ligada à soberania e ao desenvolvimento nacional, pois garante a fluidez do trânsito de pessoas e mercadorias, o escoamento da produção e a presença do Estado em todas as regiões do território. A manutenção de uma infraestrutura de transporte robusta em zonas de fronteira é uma pré-



condição para o sucesso das políticas públicas de segurança e de desenvolvimento regional.

O trabalho de fiscalização em campo, particularmente em regiões de fronteira, é uma manifestação direta da soberania nacional. A garantia de que as rodovias, ferrovias e hidrovias estejam em boas condições de tráfego, em conformidade com os projetos e normas técnicas do DNIT, permite um patrulhamento mais ágil pela Polícia Rodoviária Federal e otimiza o fluxo de mercadorias lícitas, enquanto a precariedade da infraestrutura cria vulnerabilidades que podem ser exploradas por atividades ilícitas. A fiscalização de uma obra rodoviária em uma área remota é, portanto, um ato de controle estatal que se alinha diretamente com o "controle" e a "fiscalização" em seu sentido mais amplo e estrutural, conforme previsto na Lei nº 12.855/2013.

Além das atribuições técnicas previstas em lei, as carreiras do DNIT também participam de operações rodoviárias que envolvem ações de fiscalização de trânsito, controle de carga e apoio à segurança viária. Essas atividades, especialmente em áreas de fronteira, exigem presença física em campo e expõem os servidores a riscos operacionais e de integridade, como confrontos com transportadores irregulares, pressão de grupos econômicos e isolamento geográfico. As ações de fiscalização e pesagem de veículos, em cooperação com instituições como a PRF e Receita Federal, podem resultar no mapeamento de rotas para o controle e combate das ações de tráfico de substâncias ilícitas ou contrabando de mercadorias.

A segurança nacional e a defesa do Estado dependem de uma série de fatores, dentre os quais as infraestruturas críticas, como as de transportes, desempenham um papel essencial. A Política Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas (PNSIC) define essas instalações, serviços e sistemas como cruciais para a segurança e a soberania nacionais, bem como para o desenvolvimento econômico.

O DNIT, como órgão responsável pela gestão e manutenção da infraestrutura de transportes, atua como o guardião de uma parte vital da segurança do país. A infraestrutura logística nacional é um pré-requisito para a "Capacidade de Mobilidade Estratégica" das Forças Armadas, permitindo o



deslocamento rápido para áreas de emprego, se necessário. Essa responsabilidade direta na defesa do território nacional demonstra a relevância estratégica dos cargos do DNIT que atuam em campo.

As atribuições do DNIT e sua participação como agente do Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN), reforça a importância de sua capilaridade e da gestão da infraestrutura de transportes em zonas de fronteira, como intrinsecamente ligada à defesa e à segurança do Estado, tornando a atuação dos profissionais do DNIT indispensável para a salvaguarda da soberania nacional.

As operações rodoviárias realizadas pelo DNIT — que incluem ações de fiscalização de trânsito, manutenção da infraestrutura e investigação de irregularidades — são atividades que extrapolam o escopo técnico e se alinham diretamente com os objetivos de segurança pública e controle estatal.

Portanto, as operações rodoviárias do DNIT devem ser reconhecidas como atividades de Estado com impacto direto na segurança pública, na proteção da infraestrutura crítica e na defesa da soberania nacional. A atuação dos agentes em campo, especialmente em zonas de fronteira, justifica plenamente a inclusão da carreira na indenização prevista pela Lei nº 12.855/2013.

A Lei nº 12.855/2013 institui a indenização para servidores que atuam em localidades estratégicas vinculadas à "prevenção, controle, fiscalização e repressão dos delitos transfronteiriços". O rol de carreiras beneficiadas, que inclui servidores da Polícia Federal, da Polícia Rodoviária Federal, da Receita Federal e de Auditores-Fiscais do Ministério da Agricultura (MAPA) e do Trabalho, demonstra que o espírito da lei não se restringe a atividades de segurança pública em sentido estrito, mas abrange um leque mais amplo de atividades de Estado que enfrentam riscos e desafios em áreas de difícil provimento.

A Lei nº 12.855/2013 foi inicialmente pensada para carreiras com atribuições restritas de segurança pública ou fiscalização direta de fronteiras. No entanto, o fato de o Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) ter proposto a inclusão de servidores da Agência Brasileira de Inteligência (ABIN), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis



(IBAMA), Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio e ANVISA abre um importante precedente regulatório.

Embora a ABIN seja um órgão de segurança pública, as discussões para a inclusão de carreiras, que não possuem atribuições de segurança pública em sentido estrito, demonstram que a indenização pode ser estendida a órgãos que, assim como o DNIT, enfrentam dificuldades crônicas de lotação de servidores em áreas remotas e de fronteira. A inclusão desses setores, cruciais para o desenvolvimento e a presença do Estado em todo o território nacional, alinha-se a essa expansão do escopo da lei, que agora abrange setores cruciais para o desenvolvimento e a presença do Estado em todo o território nacional.

A indenização de fronteira é um investimento preventivo. O custo de fixar um servidor qualificado em uma área crítica é superado pela economia de longo prazo gerada pela estabilidade do quadro. A indenização quebra o ciclo vicioso de recrutamento e perda de pessoal, garantindo que o DNIT tenha profissionais capacitados em campo para gerir o seu vasto orçamento e assegurar a qualidade dos projetos de infraestrutura.

A ausência de servidores em campo compromete não apenas a fiscalização técnica, mas também a capacidade do Estado de prevenir fraudes e garantir a segurança viária. A falta de presença física em operações rodoviárias abre espaço para práticas ilícitas, como transporte irregular de cargas, evasão fiscal e corrupção em contratos de manutenção. A indenização de fronteira atua como incentivo para fixar servidores em áreas críticas, reduzindo esses riscos e fortalecendo a governança pública.

Diante do exposto, consideramos que a presente emenda aperfeiçoará o ordenamento jurídico, bem como contribuirá para trazer isonomia e equidade, prestigiar o serviço público estratégico desenvolvido pelo DNIT, razões pelas quais rogamos aos Pares seu apoio.



Sala das sessões, 10 de março de 2026.

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



Assinado eletronicamente, por Sen. Confúcio Moura

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3606120826>