

# APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 305

00077

DATA

05/07/2006

PROPOSIÇÃO

Medida Provisória nº 305/2006

AUTOR

JOÃO ALBERTO FRAGA SILVA

Nº PRONTUÁRIO

1 - SUPRESSIVA

2 SUBSTITUTIVA

3 - MODIFICATIVA

4 - ADITIVA

5 - SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

1/1

ARTIGO

7º

PARÁGRAFO

INCISO

IV

ALÍNEA

TEXTO

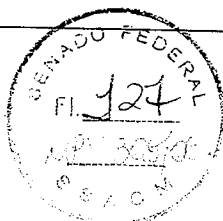
Acrescente-se o inciso IV ao artigo 7º com a seguinte redação:

**“IV – gratificação de Desempenho de Atividade Aeropolicial, devida aos servidores do cargo Policial Rodoviário Federal, classes de Inspetor e Agente Especial, tripulantes das operações aéreas do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no percentual de cinquenta por cento do valor do subsídio.”**

DATA: 05/07/2006

ASSINATURA

JOÃO ALBERTO FRAGA SILVA



EMENDA ADITIVA Nº , DE DE JULHO DE 2006.

**EMENDA ADITIVA À  
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 305, DE 29 DE JUNHO DE 2006**

Acrescente-se o inciso IV ao artigo 7º com a seguinte redação:

**“IV – gratificação de Desempenho de Atividade Aeropolicial, devida aos servidores do cargo Policial Rodoviário Federal, classes de Inspetor e Agente Especial, tripulantes das operações aéreas do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no percentual de cinquenta por cento do valor do subsídio.”**

**JUSTIFICATIVA**

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

Compensação pecuniária de desgaste **adicional** às funções de Policial Rodoviário Federal em decorrência do desempenho de atividades aéreas e manutenção dos serviços de apoio aeropolicial da Polícia Rodoviária Federal.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

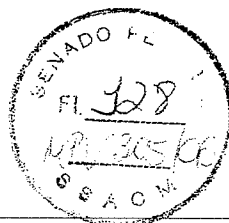
Apresenta emenda aditiva para, no âmbito da Polícia Rodoviária Federal, incluir Gratificação de Desempenho de Atividade Aeropolicial.

3. Alternativas existentes às medidas propostas:

- Não foram constatadas outras matérias em tramitação referente ao assunto.
- Nos termos da alínea “a” do inc. II do art. 61 da Constituição Federal, a via proposta constitui única alternativa para aumento da remuneração dos policiais rodoviários federais por ocasião do exercício da atividade suplementar à carreira instituída pela Lei nº 9.654/98 referente às operações aéreas, notadamente alterada pela Medida Provisória nº 305, de 29 de junho de 2006.

4. Custos:

- A despesa decorrente está prevista no orçamento anual sob a rubrica de vencimentos a servidores;
- Não há necessidade de abertura de crédito extraordinário;



- O valor a ser despedido está estimado em R\$ 108.000,00 (cento e oito mil reais) mensais, R\$ 1.296.000,00 (um milhão, duzentos e noventa e seis mil reais) por exercício, ou seja, apenas 0.0074% do valor da folha anual do órgão;

5. Razões que justificam a urgência:

- A ausência de compensação aos policiais rodoviários federais que desempenham funções aéreas na polícia rodoviária federal poderá ocasionar a saída para a iniciativa privada em virtude da extrema defasagem salarial percebida na função, conseqüentemente, inviabilizando a manutenção das operações de salvamento de vítimas e representando custo de formação de pessoal em parâmetros extremamente superiores aos valores a serem desembolsados para o pagamento da gratificação.
- A instituição da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC aumentou demasiadamente as necessidades de suporte técnico e financeiro exigidas dos tripulantes para a realização de suas atividades profissionais, praticamente inviabilizando a manutenção dos requisitos exigidos quando financiados pelo próprio servidor.
- O Aditivo visa, adicionalmente, compensar o policial rodoviário federal pelas atividades suplementares à carreira Policial Rodoviário Federal instituída pela Lei nº 9.654/98 em decorrência da demanda específica das atividades aeronáuticas.

6. Impacto sobre o meio ambiente:

Não há

7. Alterações propostas:

Novo texto legislativo ADITIVO à Medida Provisória nº 305, de 29 de junho de 2006.

**EMENDA ADITIVA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 305, DE 29 DE JUNHO DE 2006**

Acrescente-se o inciso IV ao artigo 7º com a seguinte redação:

“IV – adicional de Desempenho de Atividade Aeropolicial, devida aos servidores do cargo Policial Rodoviário Federal, classes de Inspetor e Agente Especial, tripulantes das operações aéreas do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no percentual de cinquenta por cento do valor do subsídio.”



## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Considerando a edição da Medida Provisória nº 305, de 29 de junho de 2006, há necessidade de adaptação dos termos no sentido de contemplar atividade especialíssima desenvolvida no âmbito da Polícia Rodoviária Federal e que representam ações de capacitação específica e condicionamento físico, intelectual e psicológico que devem ser considerados pelo Poder Público em diferenciais a serem estabelecidos em relação ao restante do cargo policial rodoviário federal.

2. As operações realizadas por aeronaves policiais e seus tripulantes vêm trazendo à Segurança Pública a eficiência outrora almejada pela sociedade, alicerçada por uma lista quase infindável de missões realizadas com sucesso e levadas a efeito diariamente, sendo certo que à medida que as solicitações de apoio aeropolicial se alastraram, tornou-se evidente que o uso desse tipo de equipamento é imprescindível às soluções dos problemas que até então eram de difícil solução, haja vista a ineficiência provocada pela falta de visão e mobilidade de que dispunham as equipes em terra.

3. Sob a responsabilidade da Polícia Rodoviária Federal, onde o uso de aeronaves é reclamado diariamente em diversas situações que passaremos, de forma não exaustiva, a expor:

3.1 **TRANSPORTE AEROMÉDICO E/OU REMOÇÃO DE FERIDOS:** O transporte aeromédico, mais freqüente às atividades da Polícia Rodoviária Federal, ou remoção de feridos, é atividade tanto executada por helicópteros quanto por aviões, de acordo com a situação confrontada. Geralmente utilizado para o traslado de acidentados, foi implementado mundialmente pela primeira vez na Suíça em 1952, tendo estatísticas posteriores comprovado sua eficiência pela drástica diminuição de vítimas fatais (48% em média, segundo matéria do "*New England Journal of Medicine*", publicado em 1991), em face da redução do tempo verificada entre o local do acidente e o hospital. Nesse sentido, não raro, helicóptero e avião agem em conjunto, atuando o primeiro no socorro imediato, muitas vezes em locais de difícil acesso, recebendo, posteriormente, o apoio do segundo, para remoção aos centros mais especializados. Adicionalmente, a Polícia Rodoviária Federal está prestando o suporte aéreo avançado ao Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU, do Ministério da Saúde (Portarias GM/MS nº 1863, de 29/09/2003; nº 1864, de 29/09/2003; e nº 2072, de 30/10/2003), potencializando todas as atividades de atendimento médico à população, tal como já demonstrado diretamente a essa Presidência da República.

3.2 **BUSCA, RESGATE E SALVAMENTO:** Comumente a Polícia Rodoviária Federal recebe solicitações de localização de acidentados ou desaparecidos, em muitas ocasiões em apoio ao Corpo de Bombeiros ou Defesa Civil. Tanto avião como helicóptero funcionam como Plataforma de Observação, cabendo ao equipamento de asa rotativa, depois de feita a localização da vítima, através de tripulantes habilitados, efetuar o resgate, o atendimento preliminar, se necessário, o transporte para atendimento médico, permitindo o rápido acesso a locais restritos, proporcionando um sistema de busca extremamente eficaz pelo seu raio de ação e velocidade e possibilitando o transporte de equipes especializadas e aumentam a eficiência do pronto atendimento. Atualmente essa função possui significância altamente



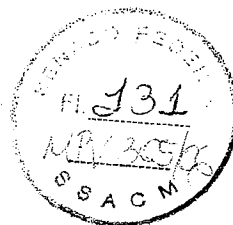
representativa à execução dos projetos na área de saúde pública desenvolvidos pelo Governo Federal, especificamente com a parceria firmada entre o Ministério da Justiça e o Ministério da Saúde para a implantação do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU, onde a Polícia Rodoviária Federal prestará o suporte em resgates básicos terrestres com suas viaturas equipadas e o devido resgate e atendimento avançado de vítimas com suas aeronaves, ou seja, as aeronaves do DPRF proporcionarão a sustentação do SAMU no resgate aéreo promovido pelo Governo Federal.

3.3 APOIO AOS DEMAIS ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA: A Polícia Rodoviária Federal, além das ações integradas com as demais forças policiais pelas operações aéreas são solicitadas freqüentemente por outros Órgãos da Administração Pública, quer pela especialização de seus tripulantes, quer pela necessidade do apoio de suas aeronaves, estendendo ainda mais rol de atribuições das equipes aéreas. Dentre eles podemos citar os mais comuns, encabeçados pela POLÍCIA FEDERAL em suas operações de combate ao narcotráfico e aos crimes federais; a FUNAI em missões de controle em Reservas Indígenas; IBAMA em localizações de desmatamentos, queimadas e demais crimes de natureza ambiental; CORPO DE BOMBEIROS, geralmente nas missões já descritas; SECRETARIAS DE SEGURANÇA PÚBLICA, em atividades cuja repercussão requeira atuação uniforme das Polícias; monitoramento das condições das rodovias com o DNIT e DERs, em patrulhamento e/ou repressão de crimes nas rodovias, nos quais a perseguição e interceptação de veículos, roubados ou não, através de ação repressiva armada, torna praticamente indefesa a ação de grupos criminosos; à RECEITA FEDERAL DO BRASIL nos crimes contra a Fazenda; ao MINISTÉRIO PÚBLICO na defesa da lei; ao PODER JUDICIÁRIO para apoio às atividades jurisdicionais; ao PODER LEGISLATIVO para atendimento das demandas da sociedade; apoio à atividades da Força Aérea Brasileira - FAB, da Marinha do Brasil, do Exército Brasileiro – EB e da INFRAERO; atendendo assim, direta e indiretamente as necessidades da população.

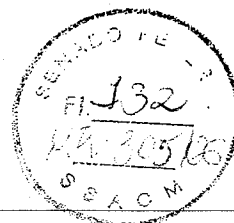
3.4 PROTEÇÃO ÀS EQUIPES DE AÇÃO TERRESTRE: A ação policial pela via aérea tem a capacidade de fornecer às equipes de policiamento terrestre todo o tipo de informação necessária ao deslinde da operação, haja vista a amplitude do campo de visão, alargada pela altitude e mobilidade em que se encontra a plataforma de observação. Nesta hipótese estão incluídas as missões de proteção a comboios (autoridades nacionais ou estrangeiras), proteção a comboios terrestres de transferência de presos, além da atuação repressiva e armada propriamente dita com a utilização de equipamento especial e atiradores de elite.

4. O Policiamento - talvez a principal e majoritária atividade potencializada por aeronaves seja o policiamento nas suas mais diversas formas. O uso de helicópteros nas polícias de todo o mundo tem se demonstrado como um meio extremamente efetivo, em função dos custos, para incrementar os recursos disponíveis nas organizações, visto que uma aeronave possui raio de ação e cobertura suficientes para substituir a operação de, aproximadamente, 20 viaturas policiais.

5. Ao contar com a capacidade de cumprir de eficientemente uma ampla gama de missões, o helicóptero se converteu em uma das armas mais versáteis e efetivas para o cumprimento da Lei.



6. Como parte do policiamento, o cerco configura-se na medida mais eficaz utilizada pelas polícias quando apoiadas por aeronaves, pois fica possibilitada a monitoração permanente e completa de toda a operação bem como a integração de todas ações das equipes de terra, vez que as possibilidades de fuga de um helicóptero são extremamente remotas.
7. O patrulhamento fica saliente pelo uso de aeronaves, pois constitui-se no principal fator de ostensividade policial no modo preventivo, pois proporciona uma sensação de onipresença da polícia pela sua área e velocidades de ação, coibindo intensamente as infrações.
8. A perseguição a veículos envolvidos em assaltos, seqüestros, suspeitos de terem envolvimento em ocorrência policial diminui sensivelmente o risco da operação terrestre com o uso de helicópteros, pois possibilita a monitoração segura da situação sem colocar em risco a população e os policiais envolvidos no apoio terrestre. Permite também o acompanhamento sem levantar interferência direta em veículos suspeitos em trânsito.
9. Destacam-se, além das já nominadas, as ações tendentes a eliminar o CRIME ORGANIZADO, mormente quadrilhas de narcotraficantes instaladas onde o acesso somente é permitido pela via aérea, geralmente situadas na Região Norte e Nordeste em que a utilização de aviões e helicópteros é o único meio eficaz para um desfecho positivo. De igual teor e importância, missões objetivando o combate ao cultivo da "*Cannabis sativa Linneu*", vulgarmente conhecida por "maconha", principalmente na região do Vale do São Francisco, onde a fartura de água permite a germinação saudável em locais quase inacessíveis. Citamos como exemplo clássico a OPERAÇÃO MANDACARÚ, realizada em conjunto entre Órgãos Militares, Polícia Rodoviária Federal e Polícia Federal, estas últimas já atuando nesse tipo de missão há vários anos. Qualquer que seja a utilização da aeronave, o fator surpresa, aliado à rapidez e mobilidade, garantem o sucesso das operações policiais, comprovados pelo crescente aumento de prisões e apreensões verificadas a partir da utilização desse meio. No combate ao crime organizado também verificamos a operacionalidade das aeronaves policiais com o monitoramento de cargas e fugitivos, de criminosos que realizam o tráfico de drogas e armas nas regiões fronteiriças do país, bem como o contrabando e descaminho que provocam prejuízos de bilhões de reais aos cofres das receitas da União e dos Estados, possibilitando uma ação realmente efetiva da Polícia, mesmo quando os meliantes tentam frustrar a ação policial desviando de bloqueios e trafegando por vias alternativas, principalmente nos tempos atuais, onde o tráfico aéreo ilícito foi minimizado com a regulamentação da chamada "lei do abate".
10. As ações policiais de âmbito tático dependem de um elemento chamado "fator surpresa" para que atinjam o sucesso almejado, neste ponto, o helicóptero proporciona a ação rápida e precisa de grupos de operações especiais além de possibilitar a prévia avaliação da situação de locais sob acontecimentos críticos, aumentando a segurança dos policiais envolvidos nas ações terrestres bem como da população fronteiriça.
11. Ainda nas atividades policiais podemos citar o eficaz uso das aeronaves no controle de distúrbios, tumultos e motins, pois representam o fator de contenção do Estado na defesa da incolumidade pública de forma rápida e otimizada, pois proporciona o acesso eficiente de equipes em várias posições de conflito e aparece como presença da força de contenção, coibindo, desta forma, maiores ações prejudiciais à população, tais como ações ilegais dos movimentos reivindicatórios de invasões e bloqueios de rodovias.



12. Os helicópteros ainda dispõem de características técnicas que lhes permitem a operação nas regiões montanhosas a maiores altitudes, locais onde seguidamente ocorrem quedas de barreiras bloqueando as estradas e impedindo o deslocamento terrestre em situações emergenciais, além de situações de calamidade pública em queimadas, temporais, enchentes.

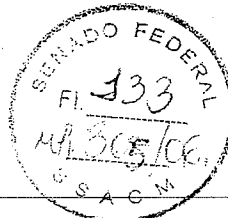
### O FATOR HUMANO NA OPERAÇÃO AEROPOLICIAL.

13. A operação realizada pelos tripulantes e pelo pessoal de apoio aeronáutico reveste-se de imperiosa especialização por suas características já citadas, realizando atividades especialíssimas da função, assim caracterizadas:

13.1 PILOTO POLICIAL: comanda a aeronave em condições de segurança; decide sobre o início, execução e encerramento de operação; interrompe a operação quando prejudicadas as condições de segurança de voo; determina à tripulação os procedimentos julgados necessários à segurança de voo; executa a comunicação de voo; providencia o fornecimento de alimentos à tripulação. É o responsável civil e criminal por danos causados a tripulação, terceiros e/ou bens e propriedades. Possui a qualificação mínima de Piloto Comercial (PC) ou de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH), Certificado de Capacidade Física (CCF) de primeira classe e habilitação específica para o modelo da aeronave voada (CHT), obtidos de acordo com os requisitos estabelecidos pelo Comando da Aeronáutica.

13.2 OPERADOR DE EQUIPAMENTOS ESPECIAIS: Também designado Operador de Voo, é o tripulante responsável por operar taticamente a aeronave com ações de embarque e desembarque no *rappel* e no pairado, voo pendurado (*mac-guire*) realização de atirador de elite em voo, socorro a vítimas de acidentes, desabamentos, incêndios, afogamentos e outros sinistros; efetua a observação e a segurança de voo da aeronave; atua como Chefe da equipe operacional e elo de ligação com o Piloto; manuseia guias e binóculos para localização de pontos de referência; abre, fecha e trava as portas; mantém conhecimento dos parâmetros de operação da aeronave, equipamentos e de armamentos; desembarca ou efetua o desembarque de tripulantes para intervenção em ocorrência; efetua a segurança embarcada e desembarcada da aeronave. Em aeronaves de asa fixa (aviões) é o responsável pela coordenação de segurança em missões de transferência de presos para outras Capitais de acordo com a legislação pertinente. A figura do operador de Voo não se verifica na aviação civil executiva, sendo sua existência relacionada única e exclusivamente ao voo policial e deve, tal qual o piloto, possuir Certificado de Capacidade Física (CCF), expedido por qualquer das representações dos Hospitais Aeronáuticos, além de cursos de especialização em operações aéreas.

14. Para a realização das atividades supra citadas, os profissionais da área aeronáutica são submetidos a avaliações periódicas pelo Departamento de Aviação Civil e condicionados a manutenção da regularidade de habilitações específicas para cada ação. Além disso, embora a atividade aeronáutica ocasione desgastes físicos extremos, as tripulações são submetidas periodicamente a rigorosos testes de saúde e aptidão física. Diante esses condicionantes, as tripulações necessitam adaptar e muitas vezes alterar o próprio ritmo de vida particular e social com vistas ao cumprimento dos requisitos exigidos pela especialidade da profissão, tais como manter o conhecimento aeronáutico permanentemente atualizado, moderar o uso de álcool e fumo, vigiar constantemente o peso através de dietas, realizar atividades físicas periodicamente e manter um



regime regulado de vida social e psicológica. Esses fatores de interferência do trabalho na vida particular nem sempre são agradáveis, mas são compulsórias para a preservação da saúde nos parâmetros mínimos aceitáveis para a realização da atividade aeronáutica. A condição física do tripulante é aferida anualmente e, em alguns casos, semestralmente, pelos hospitais da Força Aérea, inabilitando o tripulante ao exercício da atividade em caso de reprovação.

15. Os desgastes físicos da atividade aeronáutica contribuem para a inaptidão continuada das tripulações, causando mazelas físicas permanentes oriundas do voo continuado a bordo de helicópteros. A vibração, o nível extremo de ruído, as inúmeras variações barométricas, as radiações de altitude, as radiações catódicas dos instrumentos de voo e comunicadores, as acelerações e desacelerações gravitacionais, e danos psicossomáticos do exercício da função, a que são expostos os tripulantes das aeronaves policiais causam várias patologias, como exemplo: trauma acústico, labirintite, sinusite, artrite, lesões na coluna vertebral, otoesclerose, estresse, alterações respiratórias, hiperventilação, debilidade cardíaca e variação da pressão sanguínea. O desgaste físico é ainda corroborado pela trepidação e vibração de componentes, que por vezes causam danos progressivos à coluna; alterações bruscas de altura e temperatura; submissão a turbulências; e equipamentos individuais especiais; forçando o tripulante a manter um condicionamento físico adequado e constante, em muitos casos levando a uma adaptação a um novo modo de vida. Tais quesitos constituem fator de sobrecarga em relação à atividade policial normalmente desempenhada.

16. Além das complicações do exercício próprio aeronáutico, o risco provocado pela utilização de aeronaves no mister policial acrescenta novos índices de especialidade e potencialidade de risco provocadas por: voos realizados à baixa velocidade e altura; em condições de risco extremo pelas áreas restritas de voo, pouso e decolagens e pela incompatibilidade de blindagem das aeronaves pelo fator peso – fatores que demonstram ser extremamente fatais no caso de qualquer infortuito. Deste modo, quando a atividade aeronáutica se soma à atividade policial, o nível de especialização aumenta em níveis consideráveis, conseqüência do acréscimo de duas profissões de alto risco traduzidas em uma só função: a função de pilotar em atividade policial.

17. Assim, além de todos os requisitos inerentes ao cargo de policial rodoviário federal, outras, próprias da atividade aeronáutica são acrescidas e exigidas àquele que integrar os quadros da atividade aeropolicial da Polícia Rodoviária Federal.

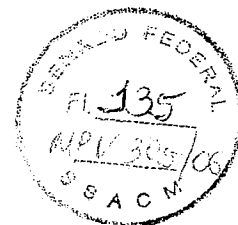
18. O conhecimento da atividade policial é imprescindível, motivo pelo qual, como requisito essencial, o integrante deve ter experiência mínima de três (03) anos. Constatando que o crime não escolhe local, a operação realizada em pistas homologadas e com regras e limites bem definidos, passam a necessitar de desvios nos mínimos autorizados por lei, a fim de viabilizar o sucesso de uma operação policial. Tais desvios são definidos por regra especial introduzida na Legislação Aeronáutica, sob a responsabilidade do Comandante da Aeronave, conforme dispõe o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 - RBHA, sub-parte K.

19. A utilização de armamento a bordo, temerário nos voos comerciais, é necessária à aviação policial, por força da natureza da utilização desse meio. Objetivando evitar qualquer tipo de acidente ou incidente por disparo não intencional, todos os tripulantes são submetidos a treinamento periódico, especialização que tenta diminuir o risco acrescido.





20. O desgaste causado pela atividade aérea sofre ainda relevante fator de aumento diante de uma necessidade de intervenção armada a grupos criminosos, onde o confronto, algumas vezes traduzido em trocas de tiros, requer da tripulação uma tranqüilidade e um autocontrole que deve superar o perigo, exigindo para tanto, treinamento exaustivo de toda a equipe em procedimentos simulados e periódicos.
21. No mesmo caminho anteriormente traçado, o crime também não se desenvolve a hora certa, privando a tripulação policial, por vezes, do descanso noturno ou finais de semana, dando azo, inclusive, a desentendimentos familiares.
22. Como se não fossem suficientes as condições específicas a que são submetidos às tripulações policiais, os custos de formação e manutenção dos parâmetros citados constituem fator de dispêndio não comportado pelos demais componentes da organização, caracterizando a necessidade de ampliação da percepção remuneratória dos servidores que realizam a atividade aeronáutica.
23. Ainda assim, a atividade aeronáutica na Polícia Rodoviária Federal se desenvolve em uma progressão geométrica gerada pela necessidade que se alastra, supedaneada pelo aumento indiscriminado de atos contrários à Legislação. Em decorrência, a formação de policiais especializados nesta área é requerida, surgindo dificuldades de toda ordem para o treinamento desse policial. O tempo requerido para a especialização nunca é inferior a um ano e meio, realizado em escolas especializadas ou mesmo fora do país, forçando-o a uma dedicação quase que integral. Os lapsos relativamente longos, aliados à falta de incentivo financeiro que compense o risco adicional, são fatores de desânimo para a escolha de policiais que terão sob sua responsabilidade, além de vidas humanas, o sucesso de operações relevantes à paz social. A mudança compulsória de base, por vezes, provoca a destruturação familiar, haja vista que toda a atividade aérea da Polícia Rodoviária Federal, atualmente, encontra-se distribuída em poucos pontos do território nacional. O operador de voo é igualmente submetido a treinamento exaustivo e constante em cursos especializados e em reciclagens periódicas, sendo alvo dos mesmos problemas já referidos.
24. Vale ressaltar que a própria legislação aeronáutica proíbe a terceirização dessa atividade, seja pela especificidade da atuação policial ou mesmo pelo caráter sigiloso que norteia as funções de Polícia, obrigando que seu exercício seja efetuado exclusivamente por Policiais de Carreira com Licença não inferior a Piloto Comercial ou Piloto Comercial de Helicóptero (RBHA, Sub-parte K).
25. Por fim, verifica-se que a média salarial no mercado da Aviação Civil, aos quais os tripulantes policiais também estão aptos, encontra-se com patamares salariais bem acima daqueles por eles percebido e com um nível de especialização nem sempre igual. Essa avaliação constitui fator de risco ao erário, que dificulta a permanência do Policial/piloto em atividade na Administração Pública, em face do surgimento de propostas mais vantajosas proporcionadas pela iniciativa privada. Obviamente que a reposição desse profissional acarretaria gastos adicionais à Administração, que ainda estaria incorrendo no mesmo risco em um prazo não muito longo, podendo resultar na inviabilidade de investimento pela falta de retorno.



26. Estabelece-se a notoriedade de provimento ao pleito pelos motivos supra-elencados e pela necessidade da solução de continuidade dos serviços prestados pelo Governo Federal, pela economicidade do erário público e pela situação de Direito adquirido em fato.

### SUSTENTAÇÃO JURÍDICA

Pela definição da Professora Maria Helena Diniz (in “Dicionário Jurídico”. Pág. 679, Editora Saraiva: São Paulo, 1998), temos:

“GRATIFICAÇÃO ADICIONAL. Direito Administrativo. Acréscimo, definitivo ou provisório, ao vencimento de funcionário público em decorrência de tempo de serviço, **pelo desempenho de funções especiais ou de suas condições pessoais.**” (grifo nosso)

Adicionalmente, verificamos a definição de De Plácido e Silva, (in “Vocabulário Jurídico”. pág. 385, Companhia Editora Forense: Rio de Janeiro, 1999):

“GRATIFICAÇÃO. Do latim *gratificatio*, de *gratificare* (beneficiar, favorecer, remunerar), é tomado no sentido de *prêmio* ou *bonificação*.

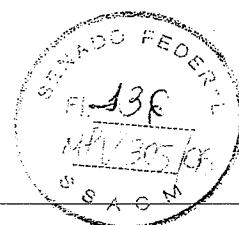
.....  
*Gratificação.* No sentido do Direito Administrativo, a gratificação entende-se sempre a paga adicional ao funcionário **e que lhe é devida** pelo efetivo exercício de um cargo, **em face de certas circunstâncias em que o mesmo se exerce.**

Assim, forma ao lado do *vencimento* ou *remuneração*, como compensação integral ao exercício do cargo ou do emprego, embora, às vezes, possa vir como bonificação ou paga de **trabalhos especiais ou serviços extraordinários.**

.....  
Em outros casos, a gratificação também se diz *adicional*, quando atribuída em caráter efetivo pela **natureza do cargo.**

Neste ponto, qualquer que seja a natureza da *gratificação*, ela se mostra um excesso ou excedente da remuneração ou do vencimento, embora se integre neles para formar o *ordenado mensal* do funcionário.” (grifamos)

Sobre a gratificação, ainda preceitua Hely Lopes Meirelles, são elas “*vantagens pecuniárias atribuídas precariamente aos servidores que estão prestando serviços comuns da função em condições anormais de segurança, salubridade ou onerosidade (gratificação de serviço), ou concedidas como ajuda aos servidores que apresentem os encargos pessoais que a lei especifica (gratificações pessoais). As gratificações - de serviço ou pessoais - não são liberalidades puras da*



*Administração: são vantagens pecuniária concedidas por recíproco interesse do serviço e do servidor... Em última análise, a gratificação não é vantagem inerente ao cargo ou função, sendo concedida em face das condições excepcionais do serviço ou do servidor.” (in Direito Administrativo Brasileiro, pág. 404 e 405. Editora Revista dos Tribunais, 1990) (grifamos).*

Ou ainda, pela definição comum de Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda (in “Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa”. pág. 1006, Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1999) que expõe:

“gratificação. [Do lat. *Gratificatione*.] S.f. 1. Ato ou efeito de gratificar. 2. **Retribuição de serviço extraordinário.** 3. Remuneração acima da devida, extraordinária por determinado serviço que reputou muito bem executado ou de execução difícil.” (grifamos)

Pelo supra exposto, constatamos que não se nega a constituição correta do termo almejado, ou seja, a consolidação da Gratificação pela atividade especialíssima aeronáutica desempenhada nas operações policiais.

Versando sobre “Gratificação de Desempenho de Atividade Aérea”, verificamos a competência para a emissão do Projeto de Lei incumbida ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, como representante máximo do Poder Executivo, considerado o teor da matéria conforme o inc. XIV do art. 21, c/c o art 61, §1º, I, letra “a”, da Carta Magna de 1988, conforme disposto pelo inc. III, art. 84 da mesma Constituição Federal de 1988, que rezam:

“Art. 21. Compete à União:

.....*omissis*.....

XIV - **organizar e manter a polícia federal, a polícia rodoviária e a ferroviária federais, bem como a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal e dos Territórios;**”

“Art. 61. ...

§ 1.º São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

.....*omissis*.....

II - disponham sobre:

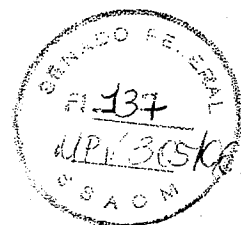
a) criação de cargos, **funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;**”

“Art. 84. Compete **privativamente** ao Presidente da República:

.....*omissis*.....

III - **iniciar o processo legislativo, na forma e nos casos previstos nesta Constituição;**” (grifamos)

Figura, portanto o fruto da simples leitura do dispositivo citado e transcrito, desacompanhada de qualquer estudo interpretativo, para que se faça a análise e a proposta no âmbito da União para a sustentação da Gratificação para as polícias que executam as atividades aéreas em âmbito federal, especificamente a Polícia Rodoviária Federal e a Polícia Federal.



Em sustentação à forma de vinculação estabelecida pelo Projeto de Lei *in tela*, entendemos a estrutura não estar prejudicada pelo que dispõe o inc. XIII do art. 37 da Constituição Federal de 1988, *in verbis*:

“Art. 37. A administração pública direta, indireta ou fundacional, de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e, também, ao seguinte:

.....*omissis*.....

XII - os vencimentos dos cargos do Poder Legislativo e do Poder Judiciário não poderão ser superiores aos pagos pelo Poder Executivo;

XIII - é vedada a vinculação ou equiparação de vencimentos, para o efeito de remuneração de pessoal do serviço público, **ressalvado o disposto no inciso anterior e no art. 39, § 1.º;**” (grifamos)

Podemos verificar essa premissa pelo disposto pelo § 1º do Art. 39 da Carta Magna, o qual transcrevemos *ipsis literis*:

“Art. 39. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios instituirão, no âmbito de sua competência, regime jurídico único e planos de carreira para os servidores da administração pública direta, das autarquias e das fundações públicas.

§ 1.º A lei assegurará, aos servidores da administração direta, **isonomia de vencimentos para cargos de atribuições iguais ou assemelhados do mesmo Poder ou entre servidores dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, ressalvadas as vantagens de caráter individual e as relativas à natureza ou ao local de trabalho.**” (grifamos)

Logo fazendo a relação do inc.XIII do Art. 37 combinado com o § 1º do Art. 39 da Carta Régia, fica de basilar entendimento que as vantagens de caráter individual e as relativas à natureza ou ao local de trabalho excluem-se do contexto de veto da vinculação de vencimentos, em vista que a Gratificação de Desempenho da Atividade Aérea configura-se exemplarmente nas características expressamente determinadas pela Constituição Federal, quais sejam: possui caráter individual pela especialidade do servidor e constituem em pleno direito sob natureza especialíssima de características singulares, tanto pela capacitação necessária para exercê-la, quanto pelo instrumento e local de trabalho a que se refere.

Ainda mais, verificando a indexação proposta, ou seja, o subsídio proposto ao cargo Policial Rodoviário Federal, podemos estabelecer a isonomia para a função determinada e especialíssima da atividade aeronáutica já determinada nos termos do dispositivo Constitucional supra citado, vez que a indexação refere-se a padrão efetivo de carreira da Polícia Federal, atribuindo valor único de gratificação para a mesma função desempenhada no âmbito das Polícias Federais e estendendo ao atendimento do disposto pelo Art. 9º da Lei nº 9.654, de 2 de junho de 1998, no referencial às 40 horas semanais.



Referente a possibilidade de entender-se como prejudicada a ação pela promulgação da Emenda Constitucional nº 19, de 4 de junho de 1998, que institui a figura do subsídio como forma de remuneração, e da própria Medida Provisória ora com proposta de emenda, verificamos o seguinte supedâneo legal, *in verbis*:

"Art. 39. ...

.....  
§ 4º O membro de Poder, o detentor de mandato eletivo, os Ministros de Estado e os Secretários Estaduais e Municipais serão remunerados exclusivamente por subsídio fixado em parcela única, vedado o acréscimo de qualquer gratificação, adicional, abono, prêmio, verba de representação ou outra espécie remuneratória, obedecido, em qualquer caso, o disposto no art. 37, X e XI.  
....."

"Art. 144....

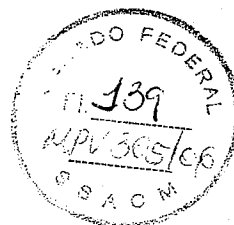
.....  
§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.  
.....

§ 9º A remuneração dos servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados neste artigo será fixada na forma do § 4º do art. 39."

A nova regra constitucional vem definir o novo instituto remuneratório, denominando-o subsídio, a ser recebido pelos Chefes do Poder Executivo e seus auxiliares imediatos; os membros do Poder Legislativo; os membros do Poder Judiciário; os membros do Ministério Público; os membros dos Tribunais de Contas, os Defensores Públicos e os Procuradores de Estado e, por fim, os servidores policiais elencados no art. 144 da Carta Magna.

Tem-se, assim, que o que qualifica o subsídio é a unidade da remuneração, que contemplará parcela única, a que se veda o acréscimo de qualquer valor, a título de gratificação, adicional, abono prêmio, verba de representação ou outra espécie remuneratória.

Ocorre, porém, que o artigo 36, da Constituição Federal, que passou a dispor sobre a remuneração dos servidores públicos e agentes políticos, em seu inciso X, estabelece que a remuneração dos servidores públicos e o subsídio de que trata o § 4º do art. 39, somente poderão ser fixados ou alterados por lei específica, como no caso da Medida Provisória nº 305/2006 – a qual se configura o instrumento hábil, na presente situação e configurados os requisitos do art. 62 da Constituição Federal, para a previsão do diferencial da atividade e da conseqüente parcela indenizatória da atividade especialíssima realizada, na forma de gratificação.



Ainda acerca dos quesitos remuneratórios, verifica-se que não há incompatibilidade com os ditames estabelecidos pela Lei nº 9.654, de 2 de junho de 1998, alterada pela Lei nº 11.015, de 13 de janeiro de 2005, visto que a gratificação proposta visa assegurar a manutenção dos quadros de policiais em exercício na atividade aeropolicial e proporcionar a adequada remuneração por esse serviço excepcional e especialíssimo desenvolvido dentro da carreira policial rodoviário federal. Portanto não há acréscimo ulterior nem sob o mesmo título, nem sob idêntico fundamento – trata-se de **atividade aérea adicional** a todas as demais atividades já desenvolvidas no exercício da carreira policial rodoviário federal.

Os demais dispositivos do anexo Projeto de Lei representam-se em partes legalmente constituídas e estruturadas com a operacionalização e o oportuno atendimento do pleito.

Ademais, os impactos referidos pela Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, serão estabelecidos por ocasião da implementação, visto que **representam variação praticamente insignificante no gasto público com despesas de pessoal, em vista do pequeno número do público alvo atingido e o superávit primário do Governo.**

De forma a explicitar a relação de incremento com a gratificação, explanamos a seguinte metodologia:

- a) Atualmente os gastos da União com os vencimentos dos servidores do Departamento de Polícia Rodoviária Federal ativos e inativos, somam R\$ 1.400.293.900,00, conforme projeção da Lei Orçamentária Anual do Exercício de 2004.
- b) Os servidores que desempenham as atividades especialíssimas de operações aeropoliciais totalizam 36 Policiais Rodoviários Federais, sendo 18 na especialidade de piloto de aeronave, 12 na especialidade de operador de voo, e 6 na especialidade de mecânico de voo.
- c) De acordo com a especialidade, resulta que as gratificações necessárias totalizariam um impacto de R\$ 108.000,00 mensais, e R\$ 1.296.000,00 por exercício, para compensação a todos os servidores existentes nas operações aéreas da Polícia Rodoviária Federal, considerando o subsídio proposto médio, percebida por cada policial rodoviário federal no exercício de sua especialidade aeropolicial de acordo com sua respectiva classificação.
- d) O incremento nas contas do DPRF com o pagamento das gratificações ora em implantação representaria **tão somente 0.0074% do valor da folha anual do órgão** e possibilitando, desta forma, que fossem mantidos os parâmetros de operação aeropolicial e a economia de recursos com a formação de novos quadros de especialistas para reposição, sem agressão aos comandos descritos pela Lei de Responsabilidade Fiscal. Neste tópico, para exemplificação, estima-se que o dispêndio médio para formação de um piloto policial para as atividades aeropoliciais da Polícia Rodoviária Federal totalize R\$ 600.000,00, englobando 150 horas de voo de instrução, diárias e cursos teóricos, de forma que seja constituído o nível mínimo para início operacional (sendo que um comandante deve possuir mais de 500 horas de voo, ou um custo total aproximado, individual, de R\$1.800.000,00).

