



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1343/2026
(à MPV 1343/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com os parâmetros legais e constitucionais aplicáveis à matéria.

O dispositivo propõe a aplicação de penalidades em patamar que afronta diretamente o princípio da proporcionalidade, ao prever sanções de elevada magnitude sem a devida correlação com a gravidade concreta das condutas e sem considerar adequadamente a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Tal modelagem se distancia dos critérios estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, que orienta a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT na fixação de penalidades, exigindo a consideração de elementos como a natureza da infração, sua gravidade,



os danos dela decorrentes, a vantagem auferida pelo infrator e as circunstâncias atenuantes ou agravantes (art. 78-D).

Ao desconsiderar esses parâmetros e estabelecer penalidades em patamares excessivamente elevados, o dispositivo compromete a racionalidade do sistema sancionador e gera risco de aplicação de sanções descoladas da realidade fática.

Cumprido destacar, ainda, que os valores máximos de penalidade previstos superam, na ampla maioria dos casos, aqueles aplicáveis a agentes regulados em situações significativamente mais graves, como concessionárias que deixam de cumprir obrigações essenciais de prestação de serviços públicos, inclusive em casos de abandono de trechos ferroviários ou de falhas relevantes na manutenção de rodovias.

EM síntese, a “menor” penalidade constante no dispositivo é semelhante às “maiores” penalidades previstas nos contratos de concessão mais modernos dos setores ferroviário e rodoviário!

Essa assimetria evidencia inequívoco descompasso na calibragem do poder sancionador, atribuindo maior gravidade a infrações de natureza contratual privada do que àquelas relacionadas à prestação de serviços públicos de elevada relevância social e econômica.

Ademais, o § 3º do dispositivo caracteriza-se como intromissão indevida na atividade econômica, ao instituir mecanismos de restrição direta à celebração de operações privadas, em afronta aos princípios da livre iniciativa e da ordem econômica previstos na Constituição Federal.

A intervenção estatal proposta extrapola os limites da regulação e compromete a liberdade de organização da atividade



econômica, sem demonstração de necessidade ou adequação da medida em relação aos objetivos pretendidos.

Soma-se a isso o fato de que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos suficientes para a fiscalização e repressão de eventuais infrações, inclusive com previsão de sanções e mecanismos de recomposição econômica, não se justificando a introdução de medidas adicionais de caráter excessivamente gravoso.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para restabelecer a proporcionalidade do sistema sancionador, assegurar a coerência com o marco legal vigente e preservar os fundamentos da ordem econômica.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

