



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-A 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-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao



cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumprido destacar, ainda, que a caracterização de “prática reiterada” prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar



parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra-se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

