



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 4, DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 5594, de 2025, do Senador Flávio Bolsonaro, que Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoar a modalidade culposa.

PRESIDENTE EVENTUAL: Senador Sergio Moro

RELATOR: Senador Marcos Rogério

14 de abril de 2026



PARECER N° , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 5.594, de 2025, do Senador Flávio Bolsonaro, que altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoar a modalidade culposa.

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.594, de 2025, de autoria do senador Flávio Bolsonaro, propõe alterações no Código Penal Brasileiro (Decreto-Lei nº 2.848, de 1940). O objetivo principal da proposta é tornar mais rigorosas as punições para crimes que atentem contra a segurança de meios de transporte marítimo, fluvial e aéreo no Brasil. A iniciativa busca atualizar a legislação penal para lidar com situações em que ações criminosas possam colocar em risco a integridade de passageiros, tripulações e cargas, além de causar prejuízos à segurança pública e à infraestrutura de transporte do país.

De acordo com o autor da proposição, a pena atualmente cominada ao crime de “expor a perigo embarcação ou aeronave [...] ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea”, que é de reclusão de dois a cinco anos, é desproporcional ao risco envolvido, especialmente diante de tragédias que podem ceifar dezenas ou centenas de vidas. Nesse contexto, a elevação da pena-base, a criação de formas qualificadas, e o agravamento da forma culposa com resultado, irá conferir efetividade, justiça e proporcionalidade ao sistema penal, além de reafirmar o valor da vida e da segurança coletiva como bens jurídicos indisponíveis no Estado Democrático de Direito.



Dessa forma, o projeto prevê o agravamento das penas para quem cometer o crime de atentado contra a segurança desses meios de transporte. Além disso, a proposta cria formas qualificadas do crime, ou seja, situações em que a punição pode ser ainda maior caso o ato criminoso provoque consequências mais graves, como lesões corporais ou morte de pessoas. Outro ponto importante do texto é o aperfeiçoamento da modalidade culposa do crime, que ocorre quando o resultado é causado sem intenção, mas por imprudência, negligência ou imperícia. Essas mudanças têm como objetivo tornar a legislação mais clara e adequada para lidar com diferentes tipos de situações que possam comprometer a segurança do transporte.

De acordo com a justificativa da proposta, o endurecimento das punições pretende aumentar a proteção da população e fortalecer a prevenção de crimes que possam afetar a segurança do transporte, especialmente em setores considerados estratégicos para a mobilidade e para a economia do país. A atualização das penas e das definições legais também busca acompanhar os desafios atuais relacionados à segurança, considerando o impacto que incidentes nesses meios de transporte podem causar em grande escala.

A matéria será analisada por esta comissão e depois será deliberada, de forma terminativa, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Nos termos do inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias relacionadas a transportes terrestres, marítimos e aéreos.

A proposição em exame atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade. A União está autorizada a legislar sobre direito penal, marítimo e aeronáutico conforme o art. 22, inciso I, da Constituição Federal, e o Congresso Nacional, conforme o art. 48 da mesma Carta, pode dispor sobre todas as matérias de competência da União, com ulterior sanção presidencial. Não há reserva de iniciativa na disciplina desses assuntos, e o Projeto de Lei ora em análise não infringe as cláusulas pétreas constitucionais.

A proposta também satisfaz o requisito de juridicidade, por inovar o ordenamento jurídico com abstração e generalidade. A escolha da lei



ordinária como espécie normativa é plenamente justificável, visto que Constituição não exige lei complementar para tratar do tema. O Projeto de Lei está em consonância com a técnica legislativa, ao obedecer aos preceitos estabelecidos pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regulamenta a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

A proposição em análise não conflita com nenhuma outra legislação e está em conformidade com as normas regimentais desta Casa, não havendo reparos a fazer quanto à sua técnica legislativa.

No contexto dos serviços de transporte, a aplicação majorada de penas para o crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, previsto no art. 261 do Código Penal Brasileiro, revela-se medida de elevada importância jurídica e estratégica. Trata-se de norma penal que tutela não apenas a integridade física dos passageiros e tripulantes, mas também a estabilidade de todo o sistema logístico nacional, cuja estrutura depende diretamente da regularidade e da segurança desses meios de transporte.

O transporte marítimo e fluvial é responsável por parcela significativa do escoamento de *commodities*, combustíveis e insumos industriais, enquanto o transporte aéreo assegura mobilidade de pessoas, cargas de alto valor agregado, medicamentos e serviços essenciais. Assim, qualquer atentado contra embarcações ou aeronaves não afeta apenas indivíduos diretamente envolvidos, mas pode comprometer cadeias produtivas inteiras, provocar desabastecimento, gerar elevação de custos e impactar o comércio interno e internacional. A majoração da pena, nesse cenário, funciona como instrumento de proteção do sistema logístico nacional, ao reforçar a gravidade da conduta e ampliar o efeito dissuasório da norma penal.

Além disso, os serviços de transporte integram a chamada infraestrutura crítica do país. Sua interrupção pode gerar instabilidade econômica, insegurança social e prejuízos à imagem internacional do Estado. Ao estabelecer penas mais severas quando o atentado resulta em desastre ou morte, o ordenamento jurídico reconhece o elevado potencial lesivo dessas condutas e reafirma o compromisso estatal com a continuidade e a confiabilidade dos fluxos logísticos.

Portanto, a aplicação majorada de penas não se limita à repressão individual do agente infrator. Ela desempenha função preventiva e estratégica, fortalecendo a proteção do sistema logístico nacional, garantindo a circulação



segura de pessoas e mercadorias e assegurando a estabilidade econômica e social. Trata-se, assim, de mecanismo essencial para preservar não apenas vidas humanas, mas também a própria estrutura funcional do país.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.594, de 2025.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



**Relatório de Registro de Presença****4ª, Extraordinária****Comissão de Serviços de Infraestrutura**

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)		
TITULARES		SUPLENTES
EDUARDO BRAGA	PRESENTE	1. CONFÚCIO MOURA
VENEZIANO VITAL DO RÊGO		2. EFRAIM FILHO
VAGO		3. FERNANDO DUEIRE
JAYME CAMPOS	PRESENTE	4. ZEQUINHA MARINHO PRESENTE
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	5. RENAN CALHEIROS
CARLOS VIANA	PRESENTE	6. SERGIO MORO PRESENTE
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	7. JADER BARBALHO

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)		
TITULARES		SUPLENTES
CID GOMES		1. CHICO RODRIGUES
OTTO ALENCAR		2. VAGO
IRAJÁ		3. NELSON TRAD PRESENTE
DANIELLA RIBEIRO		4. VANDERLAN CARDOSO
VAGO		5. LUCAS BARRETO PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)		
TITULARES		SUPLENTES
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	1. DRA. EUDÓCIA
MARCOS ROGÉRIO	PRESENTE	2. ROGERIO MARINHO
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	3. JORGE SEIF
WILDER MORAIS	PRESENTE	4. ASTRONAUTA MARCOS PONTES

Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)		
TITULARES		SUPLENTES
BETO FARO	PRESENTE	1. FABIANO CONTARATO PRESENTE
ROGÉRIO CARVALHO		2. RANDOLFE RODRIGUES
WEVERTON	PRESENTE	3. VAGO
JORGE KAJURU		4. VAGO

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)		
TITULARES		SUPLENTES
ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE	1. TEREZA CRISTINA
LAÉRCIO OLIVEIRA	PRESENTE	2. LUIS CARLOS HEINZE
CLEITINHO		3. ANGELO CORONEL

Não Membros Presentes

IZALCI LUCAS
STYVENSON VALENTIM
MARCOS DO VAL
ZENAIDE MAIA





Relatório de Registro de Presença

Não Membros Presentes

DAMARES ALVES



DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 5594/2025)

REUNIDA A COMISSÃO NESTA DATA, É LIDO E APROVADO O RELATÓRIO DO SENADOR MARCOS ROGÉRIO PELA APROVAÇÃO DO PL 5594/2025. PRESIDIU A REUNIÃO DURANTE A LEITURA E VOTAÇÃO O SENADOR SERGIO MORO.

14 de abril de 2026

Senador Sergio Moro

Presidiu a reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura



Assinado eletronicamente, por Sen. Sergio Moro

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4775873925>