



CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE LEI N.º 4.965, DE 2024

(Do Sr. Pedro Uczai e outros)

Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para estabelecer a substituição obrigatória de vagões de carga, dispõe sobre a regulamentação das medidas de segurança operacional no transporte ferroviário e dá outras providências.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD



**PROJETO DE LEI N° DE 2024**  
**(Do Sr. Pedro Uczai, Sr. Baleia Rossi, Sr. Padovani e Sra. Denise Pessoa)**

Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para estabelecer a substituição obrigatória de vagões de carga, dispõe sobre a regulamentação das medidas de segurança operacional no transporte ferroviário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art 1º - A Lei n.º 14.273, de 23 de dezembro de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação no § 3º e § 4º do Artigo 37:

*Art. 37 -*

...

*§ 3º Os vagões de cargas, tais como, hoppers, gondolas, plataformas e todos aqueles que não transportem produtos perigosos, utilizados em operações ferroviárias deverão ser obrigatoriamente retirados de serviço e substituídos ao atingirem o prazo máximo de 50 (cinquenta) anos contados da data de fabricação.*

*I - Excepcionalmente, será admitida a extensão da vida útil por prazo adicional de até 15 (quinze) anos, desde que sejam atendidos cumulativamente os seguintes requisitos:*

- a) Laudo técnico emitido por entidade certificadora reconhecida pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), atestando a condição estrutural e operacional segura do vagão durante a vida remanescente;*
- b) Realização de inspeções técnicas anuais durante o período de extensão, incluindo avaliação de fadiga, conforme normas técnicas aplicáveis na forma de regulamento.*

*II - O descumprimento do prazo estabelecido acarretará sanções administrativas e operacionais previstas na legislação ferroviária, incluindo a interdição do equipamento.*

*§ 4º Os vagões-tanque utilizados em operações ferroviárias deverão ser obrigatoriamente e de forma imediata retirados de serviço e substituídos por vagões-tanque novos ao atingirem o prazo máximo de 50 (cinquenta) anos contados da data de sua fabricação.*

*I - O descumprimento do prazo estabelecido acarretará sanções administrativas e operacionais previstas na legislação ferroviária, incluindo a interdição do equipamento.*





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art 2º - O Poder Executivo regulamentará os procedimentos técnicos e administrativos necessários à substituição obrigatória de vagões, conforme no § 3º e § 4º do artigo 37, observando os seguintes princípios:

- I. Priorização da segurança operacional e ambiental no transporte ferroviário de cargas;
- II. Implementação de regulamento técnico alinhado às melhores práticas internacionais, incluindo diretrizes de entidades reconhecidas e normas aplicáveis;
- III. Estabelecimento de mecanismos de fiscalização contínua e criteriosa dos ativos ferroviários, com foco na mitigação de riscos de falhas mecânicas e estruturais e na prevenção de acidentes.

Art. 7º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

Este projeto, apresentado no âmbito da Frente Parlamentar para o Fortalecimento da Indústria Ferroviária Brasileira, visa reforçar a segurança operacional no transporte ferroviário de cargas perigosas, com especial atenção aos vagões-tanque, que, devido à sua função crítica no transporte de produtos perigosos, apresentam alto risco de falhas por fadiga. A proposta estabelece a substituição obrigatória dos vagões-tanque após 50 anos de sua fabricação, prevenindo riscos de falhas estruturais e mecânicas que podem resultar em acidentes graves.

As inspeções periódicas e os laudos técnicos exigidos asseguram que os vagões operem dentro dos padrões de segurança, protegendo vidas humanas, o meio ambiente e o patrimônio. Para garantir que esses vagões atendam aos requisitos necessários, o projeto exige inspeções anuais e avaliações de fadiga, em conformidade com as normas técnicas internacionais.

Considerando uma circulação anual de 120 mil quilômetros (já praticada em uma parte das ferrovias brasileiras), teríamos uma vida em fadiga de aproximadamente 50 anos. Esta estimativa deve garantir a não ocorrência de falhas e, consequentemente, acidentes de graves proporções no Brasil.

Os vagões tanque são utilizados no Brasil geralmente para o transporte de produtos perigosos, como líquidos inflamáveis, e além de obedecer aos critérios gerais de segurança, também precisam obedecer a critérios específicos. Estes vagões são críticos quanto à segurança operacional pois, em caso de acidentes, tem o potencial de causar enormes danos com alto risco de perdas de vidas humanas, materiais e ambientais.

Nos Estados Unidos, a principal referência técnica para o modelo ferroviário brasileiro, os requerimentos para vagões tanque são especificados em um requerimento específico, implementado pela FRA (Federal Railroad Administration), denominado DOT 117. A última atualização destes requerimentos foi feita em 2013, após um grave acidente ocorrido em Lac-Mégantic (Canadá), que resultou na morte de 47 pessoas e na destruição de 69 construções. Esta atualização elevou os critérios de construção e projeto de vagões-tanque, requerendo inclusive um programa de adequação obrigatório para a regularização de toda a frota em operação nos EUA. Esta nova regulamentação foi desenvolvida e implementada em conjunto com o Canadá, através do TC (Transport Canada), órgão governamental análogo a FRA, garantindo as mesmas regras de segurança nos dois países que operam um grande volume em regime de intercâmbio.

Um fato importante e crítico para a segurança ferroviária é a diferença de obrigações legais entre os setores rodoviário e ferroviário. Entende-se, logicamente, que tanto





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

vagões quanto caminhões tanque apresentam no mínimo o mesmo risco, já que transportam os mesmos produtos. No entanto, o modal ferroviário tem um potencial maior de causar danos ambientais e humanos, já que sabidamente um vagão tem uma capacidade de carga muito superior a de um caminhão e, em uma ocorrência ferroviária, geralmente mais de um vagão estão envolvidos.

Uma ação importante para a segurança que é praticada no transporte rodoviário de produtos perigosos, e que não ocorre no ferroviário, é a exigência de inspeções periódicas para atestar a condição de conservação dos veículos e dos tanques pelo INMETRO. Estas inspeções, regulamentadas e obrigatórias, garantem a conformidade técnica dos caminhões através da emissão do Certificado de Inspeção Veicular (CIV) e do Certificado de Inspeção para Produtos Perigosos (CIPP).

Além disso, o transporte ferroviário de produtos perigosos no Brasil carece de práticas semelhantes às exigidas para o setor rodoviário, como as inspeções periódicas realizadas pelo INMETRO nos caminhões-tanque. A falha em implementar medidas de segurança eficazes pode levar a desastres com danos ambientais e humanos de grande magnitude, como o acidente de Pojuca na Bahia, em 1983, que resultou em um grande vazamento de combustível, causando a morte de 99 pessoas e deixando outras 200 feridas.

Portanto, o projeto de lei visa mitigar esses riscos, garantindo que os vagões-tanque sejam retirados de circulação antes de atingirem limites críticos de fadiga, assegurando a proteção do sistema ferroviário e a segurança da população.

Sala das Sessões, em de dezembro de 2024.

**Deputado Federal Pedro Uczai**  
- PT/SC

**Dep Baleia Rossi – MDB/SP**

**Dep Padovani – UNIÃO/PR**

**Dep Denise Pessôa – PT/RS**

**FRENTE PARLAMENTAR PARA O FORTALECIMENTO DA INDÚSTRIA  
FERROVIÁRIA BRASILEIRA**



\* C D 2 4 2 8 6 3 4 2 5 2 0 0 \*



## **Projeto de Lei (Do Sr. Pedro Uczai)**

Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para estabelecer a substituição obrigatória de vagões de carga, dispõe sobre a regulamentação das medidas de segurança operacional no transporte ferroviário e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD242863425200, nesta ordem:

- 1 Dep. Pedro Uczai (PT/SC) - Fdr PT-PCdoB-PV
- 2 Dep. Baleia Rossi (MDB/SP)
- 3 Dep. Padovani (UNIÃO/PR)
- 4 Dep. Denise Pessôa (PT/RS) - Fdr PT-PCdoB-PV





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI N° 14.273, DE 23 DE  
DEZEMBRO DE 2021**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:202112-23;14273>

**FIM DO DOCUMENTO**