

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 1.582, DE 2019

Dispõe sobre a aquisição de trilhos para ampliação da malha ferroviária em território brasileiro e dá outras providências.

**Autor:** Deputado CAMILO CAPIBERIBE

**Relator:** Deputado JONAS DONIZETTE

### I - RELATÓRIO

A proposição sob análise, de autoria do ilustre Deputado Camilo Capiberibe, tem por objetivo determinar que pelo menos 75% do valor gasto com trilhos, dormentes, fixações e outros componentes da via permanente, utilizados na ampliação da malha ferroviária nacional, deverá ser aplicado em produtos produzidos em território brasileiro.

O percentual mínimo proposto estaria condicionado à existência de fornecedor instalado no País e com capacidade para atender à demanda, bem como à exigência de que o preço não seja superior a 25% do preço de produto equivalente oferecido no mercado internacional.

Na justificção da proposta, o autor argumenta que mesmo sendo grande exportador de minério de ferro, principal matéria prima para produção de trilhos ferroviários, o Brasil não possui fábrica desses trilhos, estatal ou privada, instalada em seu território. Dessa forma, o autor busca estimular a implantação desse tipo de indústria no País, por meio da reserva de mercado proposta.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição



deverá ser encaminhada para análise de mérito da Comissão de Desenvolvimento Econômico (CDE) e da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) e de mérito e adequação financeira e orçamentária pela Comissão de Finanças e Tributação (CFT). Por fim, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa passarão pelo crivo da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), estando o projeto sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta nesta Comissão.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A proposição que ora analisamos tem por objetivo fomentar o desenvolvimento da indústria ferroviária nacional e estimular a expansão da infraestrutura ferroviária no País. O texto originalmente apresentado busca alcançar esse objetivo por meio da instituição de percentual mínimo de conteúdo local para aquisição de trilhos e demais componentes da via permanente.

A matéria já recebeu, nesta Comissão, pareceres divergentes de Relatores anteriormente designados, os quais analisamos detalhadamente para a formação de nosso entendimento acerca da proposta.

Entendemos que o projeto apresenta méritos relevantes, especialmente ao reconhecer a importância estratégica do setor ferroviário para o desenvolvimento econômico nacional. A ampliação e a modernização da infraestrutura ferroviária constituem medidas fundamentais para o aprimoramento da logística brasileira, reduzindo a excessiva dependência do modal rodoviário e promovendo ganhos de eficiência, segurança e sustentabilidade.

Todavia, verificamos que o modelo originalmente proposto, baseado na imposição de percentual mínimo obrigatório de conteúdo nacional,



pode suscitar preocupações relacionadas à eficiência econômica, à competitividade e à segurança jurídica. Em setores intensivos em capital e sujeitos a contratos de longo prazo, mecanismos dessa natureza podem ocasionar elevação de custos, restrições à concorrência e impactos sobre a execução contratual.

Além disso, deve-se considerar que a indústria ferroviária nacional ainda enfrenta limitações estruturais quanto à capacidade produtiva instalada, o que dificulta o atendimento imediato a exigências obrigatórias de conteúdo local.

Nesse contexto, o Substitutivo apresentado representa solução mais equilibrada e adequada para o alcance dos objetivos pretendidos pela proposição. Em lugar de estabelecer reserva de mercado, o novo texto institui o Regime Tributário para Incentivo à Expansão e Modernização do Setor Ferroviário (RIFER), estruturado com base em mecanismos de incentivo econômico voltados à implantação, ampliação e modernização da indústria ferroviária nacional.

O regime proposto prevê a redução ou suspensão de tributos incidentes sobre operações realizadas no território nacional, condicionando a fruição dos benefícios à realização de investimentos produtivos, à habilitação prévia dos agentes econômicos e à vinculação a projetos aprovados pelo Poder Executivo. Trata-se de modelo que confere maior eficiência, controle e segurança jurídica à política pública de desenvolvimento do setor.

O Substitutivo também incorpora mecanismos de habilitação e coabilitação capazes de estimular a integração progressiva de fornecedores à cadeia produtiva ferroviária nacional, fortalecendo a indústria doméstica sem impor restrições incompatíveis com a livre concorrência.

Ademais, a proposta articula-se com instrumentos já existentes no setor ferroviário, inclusive com políticas de financiamento e com os recursos destinados ao desenvolvimento tecnológico previstos em contratos de concessão, conferindo maior coerência e efetividade às medidas de incentivo.

Nesta Comissão de Viação e Transportes, compete-nos analisar a matéria sob a ótica do desenvolvimento do sistema ferroviário



nacional. Sob esse aspecto, entendemos que o Substitutivo aprimora substancialmente a proposição original ao compatibilizar o estímulo à indústria ferroviária nacional com a necessidade de preservação da eficiência econômica, da competitividade e da segurança jurídica dos investimentos.

Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, votamos pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 1.582, de 2019, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2026.

Deputado JONAS DONIZETTE  
Relator

2026-8085



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.582, DE 2019

Dispõe sobre a instituição de regime tributário para incentivo à implantação e ao desenvolvimento da indústria ferroviária nacional e à expansão da infraestrutura ferroviária, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Regime Tributário para Incentivo à Expansão e Modernização do Setor Ferroviário (RIFER), com a finalidade de promover a implantação, a ampliação e o desenvolvimento da indústria ferroviária nacional, bem como estimular a expansão e a modernização da infraestrutura ferroviária no País, observados os princípios da eficiência econômica, da livre concorrência, da segurança jurídica e da sustentabilidade dos investimentos.

Art. 2º Poderá habilitar-se ao RIFER a pessoa jurídica que implemente projeto de investimento destinado à implantação, ampliação ou modernização de unidade industrial voltada à produção, no território nacional, de bens e serviços relacionados ao setor ferroviário, desde que atendidos os requisitos estabelecidos nesta Lei e em seu regulamento.

§ 1º A habilitação ao regime dependerá da prévia aprovação, pelo Poder Executivo, de projeto técnico-econômico que demonstre a viabilidade do empreendimento e sua contribuição para o desenvolvimento da cadeia produtiva ferroviária nacional.

§ 2º Ato do Poder Executivo disporá sobre os procedimentos, critérios e prazos para habilitação, bem como sobre as condições para permanência no regime.

Art. 3º Poderá ser coabilitada ao RIFER a pessoa jurídica que, mediante vínculo contratual com pessoa jurídica habilitada, participe da cadeia



produtiva ferroviária nacional, na condição de fornecedora de bens, prestadora de serviços ou executora de etapas do processo produtivo.

§ 1º A coabitação será requerida pela pessoa jurídica interessada, na forma do regulamento, e dependerá da comprovação de sua vinculação a projeto previamente aprovado no âmbito do RIFER.

§ 2º À pessoa jurídica coabilitada aplica-se, no que couber, o mesmo tratamento tributário conferido à pessoa jurídica habilitada, observado o limite das operações vinculadas ao projeto aprovado.

Art. 4º No âmbito do RIFER, ficam reduzidas a zero ou suspensas, conforme o caso e na forma do regulamento, as alíquotas incidentes sobre os seguintes tributos em operações realizadas no território nacional:

I – Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);

II – Contribuição para o PIS/Pasep e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);

III – Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS); e

IV – Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).

§ 1º Os benefícios de que trata o *caput* aplicam-se exclusivamente às operações relativas:

I – à aquisição de insumos, partes, peças e componentes produzidos no País;

II – à produção, industrialização e comercialização de bens ferroviários;

III – à prestação de serviços diretamente vinculados à cadeia produtiva ferroviária; e

IV – à implantação, ampliação, modernização, manutenção e operação da infraestrutura ferroviária.

§ 2º Os benefícios previstos neste artigo não se aplicam à importação de bens ou serviços.



Art. 5º A fruição do RIFER fica condicionada ao cumprimento, pela pessoa jurídica habilitada ou coabilitada, dos seguintes requisitos:

I – realização de investimentos produtivos no território nacional, compatíveis com o projeto aprovado;

II – manutenção de regularidade fiscal perante a União;

III – cumprimento das obrigações acessórias e de prestação de informações estabelecidas em regulamento; e

IV – atendimento a parâmetros de desempenho e de desenvolvimento da cadeia produtiva nacional, a serem definidos pelo Poder Executivo.

Parágrafo único. O regulamento poderá estabelecer metas progressivas de expansão da capacidade produtiva, de agregação de valor no território nacional e de desenvolvimento tecnológico no setor ferroviário.

Art. 6º As pessoas jurídicas habilitadas ao RIFER ficam obrigadas a:

I – apresentar relatórios periódicos de execução do projeto aprovado;

II – comprovar a realização dos investimentos e a evolução da capacidade produtiva; e

III – demonstrar o cumprimento das condições e dos requisitos estabelecidos nesta Lei e em seu regulamento.

Art. 7º O descumprimento das condições estabelecidas nesta Lei ou em seu regulamento implicará, observado o devido processo administrativo:

I – suspensão da habilitação ou da coabilitação;

II – cancelamento da habilitação ou da coabilitação; e

III – exigência dos tributos não recolhidos em razão dos benefícios usufruídos, acrescidos de juros e multa, na forma da legislação aplicável.



Art. 8º A União poderá, no âmbito de suas competências, adotar medidas complementares de incentivo ao desenvolvimento da indústria ferroviária nacional, inclusive por meio de:

I – priorização, em linhas de financiamento público, de projetos que contemplem produção no território nacional;

II – estímulo à pesquisa, ao desenvolvimento tecnológico e à inovação no setor ferroviário;

III – utilização de recursos de desenvolvimento tecnológico previstos em contratos de concessão ferroviária; e

IV – articulação com Estados e o Distrito Federal para implementação de políticas de incentivo fiscal.

Art. 9º O Poder Executivo regulamentará esta Lei, especialmente quanto aos critérios de habilitação e coabilitação, à definição dos bens e serviços abrangidos e aos mecanismos de acompanhamento e avaliação dos projetos.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2026.

Deputado JONAS DONIZETTE  
Relator

2026-8085

