



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.582-A, DE 2019

(Do Sr. Camilo Capiberibe)

Dispõe sobre a aquisição de trilhos para ampliação da malha ferroviária em território brasileiro e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JONAS DONIZETTE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;

INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O valor total a ser gasto com aquisição de trilhos, dormentes, fixações e outros componentes da via permanente para ampliação da malha ferroviária nacional, deverá atender o percentual mínimo de 75% (setenta e cinco por cento) de conteúdo local a ser produzido em território brasileiro.

Parágrafo único. O atendimento ao percentual de conteúdo local definido no *caput* do artigo será exigido a partir do momento em que houver fornecedor instalado e produzindo em território nacional com capacidade técnica para atender à demanda por trilhos dos trechos ferroviários conforme o modelo de concessões definido pelo Governo Federal.

Art. 2º. O atendimento da regra de conteúdo local não será exigido se o preço nacional for superior em 25% (vinte e cinco por cento) ao preço médio do produto de especificação similar atestado pelo Ministério da Economia e/ou outro órgão nomatizador, produzido no mercado internacional.

Art. 3º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A infraestrutura e logística para escoamento da produção agrícola/industrial brasileira e a (i)mobilidade urbana são dois dos principais gargalos para o crescimento do nosso país. O que dizer das rodovias insuficientes e esburacadas e as filas de caminhões a cada ano de boa safra agrícola e a absoluta falta de uma malha ferroviária razoável para o escoamento da robusta produção do agronegócio e do crescente parque industrial brasileiro. Perdemos competitividade no mercado internacional pela precariedade da logística no escoamento das commodities brasileiras. O preço do frete no país é um dos mais caros do mundo. Estudo realizado pela consultoria americana McKinsey sobre as oportunidades e os desafios da infraestrutura brasileira mostra que nos últimos 20 anos, a falta de investimento no Brasil gerou uma lacuna de infraestrutura que demandará mais de R\$ 5 trilhões de investimentos para ser fechada. *“Poucos países têm tantas possibilidades de investimento quanto o Brasil – talvez só os EUA, China e Índia”*, afirma o estudo.

Nos últimos anos, a demanda nos principais setores de infraestrutura cresceu acima da capacidade instalada no país, mostrando um processo claro de esgotamento da infraestrutura. Somente o setor de ferrovias cresceu 7% acima da capacidade no que se refere a carga transportada por km de ferrovia.

O Brasil é o segundo maior produtor e exportador de Minério de Ferro do planeta, conforme a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (Unctad). Sua produção em 2010 foi de 372 milhões de toneladas, o que equivale a 15% do total mundial (2,4 bilhões de toneladas) ficando atrás apenas da Austrália. Infelizmente, o país não possui uma única fábrica de laminados (trilhos), estatal ou privada, em seu território, cuja matéria

prima para sua produção é justamente o minério de ferro.

De acordo com a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), as perspectivas para o consumo de trilhos no país são de manutenção da demanda em patamares considerados suficientes para estimular a implantação de uma fábrica de laminados no Brasil. O consumo estimado de trilhos é de 500 mil toneladas/ano, com perspectivas reais de crescimento.

Entre os motivos que mantêm as projeções positivas, está a previsão de expansão da rede ferroviária em 36% até 2020, passando dos atuais 30 mil quilômetros para 41 mil quilômetros. Além disso, após este período poderá haver uma adição de mais 10 mil quilômetros. Vale registrar a expansão da malha ferroviária urbana e semiurbana em várias cidades brasileiras com a implantação de linhas de Metrô, VLT e TMV para o transporte regional, além da possibilidade de implantação de uma Rede de Trens Regionais (RTR), vital para o desenvolvimento da mobilidade limpa no país. Vale registrar que o Brasil é o único país com dimensões continentais no mundo carente de sistema ferroviário de ligação entre as capitais dos estados, não possuindo uma rede ferroviária regional com esse perfil para transporte de passageiros e carga. Tal carência impacta negativamente no crescimento do PIB nacional e melhoria dos números relativos ao IDH.

Essa é outra questão crucial – As cidades brasileiras perdem, cada vez mais, tempo e dinheiro nos congestionamentos. Para desatar o nó, a melhor saída, talvez a única, é investir em sistemas de alta capacidade de transporte público limpo através dos trilhos. A mobilidade urbana virou um inferno e a solução adotada nas grandes cidades nos quatro hemisférios do planeta passa obrigatoriamente pela malha ferroviária – o modal troncal prioritário é o ferroviário, sendo os demais alimentadores do principal. Vale citar igualmente as vantagens imensuráveis para o meio ambiente, já que o grande vilão do processo de aquecimento global do planeta é justamente a queima de combustível fóssil produzida pelo modal rodoviário, ou seja: a combustão da gasolina, diesel e subprodutos do petróleo pelos veículos, caminhões e similares com a consequente emissão de CO₂ na atmosfera gerando o chamado “efeito estufa”. É um desafio antigo do Brasil, mas os governos ainda não conseguiram responder à altura. Tanto que a insatisfação e o preço e a qualidade do transporte público foi o estopim das manifestações populares de 2013 em todo país. Para os especialistas não há outra saída. Desfazer o nó nas grandes cidades só será possível com sistemas de transportes de alta capacidade sobre trilhos. Os especialistas são taxativos em relação aos corredores de ônibus como o BRT. “Eles não aumentam a capacidade de tráfego, são apenas paliativos”.

O Governo brasileiro lançou vários programas no passado para combater a problemática do grande gargalo da logística que emperra o pleno desenvolvimento nacional. Vale citar, no segundo semestre de 2012, o Programa de Investimentos em Logística – PIL que, como a maioria dos outros, não saiu do papel. O programa

incluiu um conjunto de projetos para o desenvolvimento de um sistema de transportes conduzidos por meio de parcerias estratégicas com o setor privado, com a promoção de sinergias entre as redes rodoviária e ferroviária, hidroviária, portuária e aeroportuária.

No setor ferroviário, o programa previu investimentos de R\$ 99,6 bilhões em construção e/ou melhoramentos de 11 mil km de linhas férreas, sendo 56 bilhões em um prazo de cinco anos. O programa ferroviário teve como diretrizes principais: provisão de uma rede ferroviária ampla, moderna e integrada; cadeias de suprimentos eficientes e competitivas; e modicidade tarifária.

O programa contemplou um novo modelo de concessão, em que os concessionários seriam responsáveis pela infraestrutura, sinalização e controle da circulação de trens. A concessão, pelo prazo de 35 anos, contemplaria ferrovias de bitola larga (1.600 mm) com alta capacidade de carga e traçado geométrico otimizado para maiores velocidades.

O modelo de concessão previa investimentos para serem realizados durante os primeiros cinco anos de contrato. Os bancos públicos brasileiros poderiam financiar até 70% do valor do investimento com uma taxa de juros de 1,0% mais a TJLP. Outras formas de financiamento também poderiam ser viabilizadas através dos Fundos de Desenvolvimento (FDCO/FDA/FDNE) criados para financiar o setor privado em projetos de infraestrutura e logística com uma taxa de juros de 3,5% ao ano.

Estrutura do Modelo de Concessão do PIL

1. *A Concessionária detém o direito de exploração da Ferrovia.*
2. *A Valec compra a totalidade da capacidade da Ferrovia, remunerando a Concessionária por uma Tarifa (Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional).*
3. *A Valec subcede, a título oneroso, partes do Direito de Uso aos Usuários.*
4. *A Concessionária presta serviços de operação diretamente aos Usuários, que a remunera através de outra Tarifa (Tarifa de Fruição), na medida da utilização da Ferrovia.*

Vale registrar que a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres tem competências específicas para o transporte Ferroviário de Cargas (Lei nº 10.233/2011), assim como responde pelas alterações do Marco Regulatório (Resolução nº 4057/2013) com a criação do Operador ferroviário independente, regras de cessão de capacidade e nova estrutura dos contratos de concessão. No novo Marco há a necessidade de conteúdo local, como regra contratual, para aquisição de trilhos (percentual mínimo de 75% de conteúdo local). Esta regra estimula a implantação de fábricas de trilhos em território brasileiro. A presente propositura vai ao encontro de regramento infra legal já definido pela ANTT, órgão vinculado ao Ministério da Infraestrutura, como regra contratual das concessões para aquisição de trilhos.

Por fim, vale também registrar que tal iniciativa foi apresentada pelos

deputados Beto Albuquerque, Paulo Foletto e Luiza Erundina em 2013, tendo seu processo de arquivamento sido concluído nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados em 01/fev/2015.

Como pode o Brasil, segundo maior produtor e exportador de minério de ferro do mundo, não ter instalado em seu território uma fábrica de trilhos para enfrentar graves problemas de logística e mobilidade que impactam negativamente no crescimento econômico e na qualidade de vida das médias e grandes cidades brasileiras?

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 19 de março de 2019

Dep. Camilo Capiberibe
PSB/AP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I **DO OBJETO**

Art. 1º. Constituem o objeto desta Lei:

- I - criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;
- II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;
- III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- V - criar a Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

CAPÍTULO II **DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO**

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária

e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

RESOLUÇÃO Nº 4.057, DE 25 DE MARÇO DE 2013

(Revogada pela Deliberação 317/2019/DG/ANTT/MI)

Institui a Agenda Regulatória no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres e para o biênio 2013/2014.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições conferidas pelo art. 25, inciso VIII da Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, fundamentada no Voto DCN - 028, de 22 de fevereiro de 2013, no que consta do Processo nº 50500.077711/2012 - 51;

CONSIDERANDO o Planejamento Estratégico aprovado pela Deliberação ANTT nº 158, de 24 de agosto de 2011; e

CONSIDERANDO o processo participativo e transparente de construção da agenda, que envolveu Consulta às Superintendências Organizacionais, Consulta Interna e a Reunião Participativa nº 010/2012 realizada nos dias 12 e 13 de novembro de 2012, que discutiu os temas propostos para compor a Agenda Regulatória com servidores da ANTT e representantes do setor de transportes terrestres, resolve:

Art. 1º Aprovar a Agenda Regulatória para o biênio 2013/2014, nos termos do Anexo a esta Resolução, e determinar que o aludido instrumento regulamentar seja disponibilizado para conhecimento dos interessados no sítio eletrônico da ANTT.

Art. 2º Imputar à Superintendência de Marcos Regulatórios - SUREG a coordenação das revisões ordinárias anuais e as extraordinárias, e o acompanhamento da implementação da Agenda Regulatória em articulação com as demais unidades da Agência.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JORGE BASTOS
Diretor-Geral
Em exercício

ANEXO

AGENDA REGULATÓRIA 2013/2014

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 justificação 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 coabilitação 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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.582, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.582/2019, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jonas Donizette.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle e Paulo Alexandre Barbosa - Vice-Presidentes, AJ Albuquerque, Bebeto, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Guilherme Uchoa, Helena Lima, Jonas Donizette, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Neto Carletto, Antonio Carlos Rodrigues, Beto Preto, Cabo Gilberto Silva, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Greyce Elias, Hugo Leal, Márcio Honaiser, Marcos Soares, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 01 de julho de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente





PROJETO DE LEI Nº 1.582, DE 2019

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

§ 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 coabilitação 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;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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 1º de julho de 2026.

**Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente**

Apresentação: 08/07/2026 16:37:59.490 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1582/2019

SBT-A n.1



FIM DO DOCUMENTO