

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº \_\_\_\_\_, DE 2026**

(do Sr. Júnior Ferrari)

Altera a Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, para prever a desoneração de serviços em embarcações pré-registradas ou registradas no Registro Especial Brasileiro – REB relativos à adequação do Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval – Renaval, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei Complementar altera a Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, para prever a desoneração de serviços (reparos navais) em embarcações pré-registradas ou registradas no Registro Especial Brasileiro (REB), incluir as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) que sejam proprietárias ou possuidoras das embarcações beneficiadas no Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval - Renaval, e prever expressamente a operação de drawback-embarcação dentre os regimes aduaneiros especiais de aperfeiçoamento.

**Art. 2º** A Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

90 .....

§ 3º *O regulamento estabelecerá os requisitos e as condições para a admissão de bens materiais e serviços no regime aduaneiro especial de drawback e drawback-embarcação, na modalidade de suspensão.*

Art. 107. ....

*III - nas importações e nas aquisições no mercado interno de matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças, componentes e serviços para utilização na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.*



**IV - nos fornecimentos de bens e serviços destinados à conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.**

§1º Poderão ser habilitados como beneficiários do Renaval, nos termos do regulamento, os contribuintes sujeitos ao regime regular do IBS e da CBS que exercem precipuamente as atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações, **bem como as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) que sejam proprietárias ou possuidoras das embarcações beneficiadas.**

§ 2º .....

**IV - a incorporação ou consumo dos fornecimentos de que trata o inciso IV do caput.**

§3º O beneficiário do Renaval **ou o adquirente** que não cumprir a condição estabelecida nos incisos **I a IV do § 2º** fica obrigado a recolher o IBS e a CBS suspensos, com os acréscimos de que trata o § 2º do art. 29 desta Lei Complementar, calculados a partir da data de ocorrência dos respectivos fatos geradores, na condição de:”(NR)

**Art. 3º** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

Esta proposta de Lei Complementar tem por objetivo promover ajustes à Lei Complementar nº 214/2025, que regulamentou a Reforma Tributária, especificamente ao art. 107 que trata do Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval (Renaval), a fim de incluir serviços, tais como os reparos navais, dentro da lógica de desoneração deste Regime, além de prever as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) como beneficiárias, desde que sejam proprietárias ou possuidoras das embarcações beneficiadas.

O Renaval (Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval), instituído pela citada Lei Complementar nº 214/2025, é um regime especial que suspende tributos (Imposto sobre Bens e Serviços - IBS e a Contribuição sobre Bens e Serviços - CBS) na importação ou compra interna de insumos, partes, peças e equipamentos para construção, reparo ou modernização de embarcações no Brasil. Visa fomentar a indústria naval, equiparando operações a exportações e permitindo conversão em alíquota zero após prazos definidos para empresas habilitadas no Registro Especial Brasileiro (REB). A suspensão transforma-se em alíquota zero após 12 meses para embarcações e 5 anos para máquinas/equipamentos incorporados ao ativo imobilizado. Podem utilizar o benefício os estaleiros e as empresas habilitadas previamente que exerçam atividades navais e estejam sob



o regime regular de CBS/IBS. Como visto, este Regime foi criado no contexto da Reforma Tributária para garantir competitividade ao setor naval brasileiro.

Historicamente, a atividade de reparo naval tem sua origem no atendimento das primeiras embarcações da Marinha Mercante Brasileira, remetendo há quase 200 anos de operações ininterruptas e com significativa geração de empregos e movimentação de toda uma cadeia produtiva de insumos e equipamentos do setor naval.

A importância dessa atividade foi reconhecida ao longo dos anos por dispositivos legais que sempre procuraram fomentar a utilização dos estaleiros brasileiros de reparo naval como estratégicos para o desenvolvimento da indústria naval e da Marinha Mercante Brasileira.

Instituído pela Lei nº 9.432/1997, o Registro Especial Brasileiro (REB) é um pilar estratégico para a competitividade da navegação nacional. Mais do que um cadastro, ele funciona como uma ferramenta de política pública que equaliza as condições de operação das empresas brasileiras frente ao mercado global. Sua estrutura foca no fortalecimento da marinha mercante, incentivando a renovação da frota e impulsionando a indústria de construção e reparação naval no Brasil.

Os benefícios fiscais concedidos através da Lei nº 9.432/1997 para insumos e equipamentos adquiridos por estaleiros de reparos navais para embarcações listadas no REB e posterior desoneração do faturamento do reparo realizado garantiu, por décadas, uma maior competitividade do segmento de reparo naval brasileiro, sendo responsável pela geração de divisas através da disputa de mercados de embarcações com estaleiros ao redor do mundo, além de consolidar uma infraestrutura de reparos navais estratégica para as manutenções periódicas e corretivas da frota nacional em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Do ponto de vista tributário, o REB atua na redução dos custos estruturais do setor. O ponto focal dessa estratégia está no art. 11, § 9º da Lei nº 9.432/97, que equipara as atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações registradas no REB, para todos os efeitos legais e fiscais, às operações de exportação.

Com o advento da Reforma Tributária, através da Lei Complementar (LC) nº 214/2025, o tratamento conferido pelo Renaval é significativamente mais restritivo do que o observado no regime atual. Enquanto hoje as saídas do estaleiro são, em grande medida, beneficiadas, garantindo ao mercado uma desoneração em cadeia, no âmbito do Renaval não há qualquer desoneração aplicável ao faturamento do reparo, seja em relação aos serviços, seja quanto aos materiais empregados.

Importante ressaltar que, por meio do art. 503 da LC nº 214/2025, foi incluído o §9º-A ao art. 11 da Lei nº 9.432/1997, que veda expressamente a aplicação do regime de equiparação à exportação no âmbito da Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS). Tal dispositivo afasta a extensão automática dos benefícios do REB para o novo tributo.

A nosso ver, essa limitação decorre de um equívoco na redação do Regime, e não de uma escolha deliberada do legislador. Isso porque, o potencial óbice jurídico que poderia existir (relacionado à vedação constitucional à concessão de benefícios fiscais fora das



hipóteses de bens de capital) já foi, na prática, superado no próprio desenho do Renaval, ao se admitir a desoneração dos insumos adquiridos pelo estaleiro. Além disso, o segmento de construção naval seguiu contemplado em sua totalidade na redação do novo dispositivo, tendo acesso à desoneração tanto na aquisição dos insumos, quanto na fatura final do serviço de construção. Essa opção evidencia que o legislador adotou uma leitura orientada à desoneração da cadeia produtiva, como instrumento para viabilizar, de forma efetiva, a desoneração do bem de capital final.

Vale destacar que a atividade de reparo naval é a responsável pela manutenção de classe das embarcações, de qualquer porte, aplicando correta e periodicamente as intervenções necessárias à contínua adequação da frota mercante aos novos padrões de segurança e preservação do meio ambiente, impostas pela Organização Marítima Mundial (IMO), da qual o Brasil é signatário. Essas intervenções, bem como as mudanças estruturais e *overhauls* (revisões completas de sistemas de propulsão) que muitas vezes ocorrem durante os anos de operação da embarcação, tendem a prolongar a sua vida útil, inclusive permitindo a reavaliação deste ativo.

Nesse contexto, é necessário que a redação seja ajustada conforme propostas contidas neste Projeto de Lei Complementar, a fim de tornar a disciplina do Renaval mais alinhada ao novo paradigma de IBS e CBS, que não distingue os bens dos serviços, para incluir os custos de serviços contratados no custo final de aquisição, tanto em importações quanto em compras no mercado interno.

Neste sentido, um dos principais ajustes a serem feitos por meio desta proposta é desonerar os faturamentos relativos à conservação, modernização e reparo, bem como os materiais e **serviços** empregados, em consonância com a equiparação à exportação do fornecimento de bens e serviços para construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB, como previsto no § 9º do art. 11 da Lei nº 9.432/1997.

O segundo ajuste se destina a incluir como beneficiárias as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) que sejam proprietárias ou possuidoras das embarcações beneficiadas. O terceiro ajuste é para fazer constar, dentre as hipóteses de conversão da suspensão do pagamento do IBS e da CBS em alíquota zero, o fornecimento de bens e serviços, em linha com alterações comentadas. O quarto ajuste serve para considerar: (i) a responsabilidade do adquirente, ou seja, do contratante (armador), quando este descumprir os requisitos do regime; (ii) a menção ao novo inciso IV do *caput* do art. 107; e (iii) a correção da referência aos dispositivos que, se descumpridos, geram obrigação de recolher os tributos suspensos, aparentemente equivocada (consta na LC 214/205 como incisos I a III do *caput* do art. 107, ao invés dos incisos I a III do §2º do mesmo artigo, acrescido do novo inciso IV). Por fim, o quinto e último ajuste tem por objetivo incluir expressamente, dentre os regimes aduaneiros especiais de aperfeiçoamento com pagamento suspenso de IBS e CBS, o drawback-embarcação, ficando em linha com a desoneração prevista para os serviços de reparos das EBN.



Assim, pois, entendemos haver fundamentos consistentes para sustentar que os reparos navais, enquanto serviços, devem seguir sendo contemplados pela lógica de desoneração do Regime. Isto porque os reparos se agregam economicamente ao bem de capital (a embarcação), preservando sua funcionalidade, vida útil e valor econômico, sendo fundamentais para garantir a estratégia de infraestrutura de atendimento à frota brasileira, a entrada de divisas estrangeiras, o desenvolvimento da indústria e da navegação brasileira, e a geração de empregos.

À vista do exposto, contamos com o apoio dos Nobres Pares para aprovação dessa iniciativa.

Sala das Sessões, em        de março de 2026



**JÚNIOR FERRARI**  
Deputado Federal – PSD/PA

