

O PAPEL ESTRATÉGICO DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA: DESAFIOS E PERSPECTIVAS FRENTE À REFORMA TRIBUTÁRIA SOBRE O CONSUMO

Eduardo Kiralyhegy¹

Rafael Augusto Pinto²

¹ Eduardo Kiralyhegy é advogado, sócio fundador do escritório NMK Advogados e atua nas áreas de Direito Tributário, Aduaneiro e Regulatório. Eduardo integrou Conselhos Fiscais de companhias listadas e foi Corregedor de ICMS da Corregedoria Tributária de Controle Externo da Secretaria de Fazenda do Estado do Rio de Janeiro entre 2013 e 2020. É palestrante em inúmeros eventos especializados em Direito Aduaneiro e Tributário, atua como professor em cursos universitários, e é membro-fundador do Instituto de Pesquisas em Direito Aduaneiro (IPDA), membro da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/RJ (CDAD/RJ), membro da Comissão Especial de Assuntos Tributários da OAB/RJ (CEAT/RJ) e membro da Comissão de Relações Institucionais com os Órgãos Fazendários da OAB/RJ (CRIOF/RJ).

² Rafael Augusto Pinto é advogado e sócio do escritório NMK Advogados e atua nas áreas de Direito Tributário, Aduaneiro e Regulatório, em temas contenciosos e consultivos. É pós-graduado em Direito Tributário e Financeiro pela Universidade Federal Fluminense – UFF e em Contabilidade Tributária pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, membro da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/RJ (CDAD/RJ) e membro da Comissão de Relações Institucionais com Órgãos Fazendários da OAB/RJ (CRIOF/RJ).

Palavras-chave para fins de indexação: *Reforma tributária. IBS. CBS. Renaval. Indústria naval brasileira.*

Resumo em português:

O artigo analisa o papel estratégico da indústria naval brasileira no contexto da reforma tributária sobre o consumo, destacando sua relevância econômica, geopolítica e ambiental. Diante da iminente substituição dos tributos atuais por um modelo de IVA-dual, o texto defende que a nova sistemática deve respeitar as especificidades do setor naval, que opera com ciclos longos de investimento e exige estabilidade regulatória. A criação do Renaval (Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval) pela LC nº 214/2025 é uma tentativa de mitigar os impactos da reforma, assegurando desoneração de IBS e CBS nas atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.

O artigo também faz críticas às limitações do Renaval, especialmente no que se refere à conservação, modernização e reparo das embarcações, cujas saídas são oneradas pelo IBS e CBS, além da restrição da aplicação do benefício fiscal a contribuintes que exerçam “precipualemente” essas atividades, o que pode afastar a possibilidade de que as empresas brasileiras de navegação sejam habilitadas como beneficiárias do regime. Em resposta, é defendida a aprovação da Emenda nº 72 ao PLP 108/2024, que ampliaria o escopo do benefício e corrigiria distorções na redação do art. 107 da LC 214/2025, garantindo que tanto estaleiros quanto empresas de navegação possam usufruir do regime de forma plena, o que promoveria maior segurança jurídica e daria maior efetividade à política pública de fomento à indústria naval nacional.

O Papel Estratégico da Indústria Naval Brasileira: Desafios e Perspectivas Frente à Reforma Tributária sobre o consumo

A indústria naval brasileira ocupa um papel indispensável na estrutura econômica e geopolítica do país, representando um dos setores mais estratégicos da economia nacional.

Historicamente, a construção e o reparo naval, a operação de embarcações de diversos portos e a complexa integração logística que conecta as regiões brasileiras e insere o país nas cadeias globais de valor são elementos indispensáveis para o desenvolvimento sustentável.

No Brasil, cuja extensa costa e rede fluvial são características intrínsecas de sua geografia, a indústria naval se revela tanto uma alavanca de crescimento econômico quanto um pilar essencial na garantia de uma infraestrutura competente para atender às demandas internas e externas de transporte e logística. Além disso, essa indústria se estabelece como um relevante propulsor de empregos e capacitação técnica, promovendo uma sinergia virtuosa entre o setor privado, as instituições acadêmicas e o Estado.

Os estaleiros navais ocupam um papel estratégico nesse panorama. Com polos de destaque em Pernambuco, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina, eles estimulam investimentos regionais, impulsionam o progresso tecnológico e apoiam o desenvolvimento de setores diretamente ligados à cadeia naval, como fabricantes de componentes e prestadores de serviços especializados.

No cerne desse papel estratégico, a indústria naval emerge como uma plataforma catalisadora de investimentos regionais e nacionais, atraindo atenção especialmente por sua capacidade de promover avanços tecnológicos em setores complexos. A indústria não apenas conecta o Brasil ao mundo, mas assume uma responsabilidade vital na defesa de sua soberania, na medida em que a expertise técnica acumulada fortalece também a segurança marítima e a proteção do extenso litoral brasileiro.

Em paralelo, a íntima relação da indústria naval com o setor de Óleo e Gás, uma das maiores riquezas econômicas do Brasil, reforça sua posição privilegiada. A navegação de apoio marítimo constitui a espinha dorsal das operações *offshore*, permitindo que o petróleo e o gás extraídos das águas profundas, inclusive do pré-sal, fluam com eficiência e segurança até os mercados consumidores.

Essa estrutura logística complexa é sustentada por uma dinâmica que exige inovação contínua, elevados padrões de segurança e um planejamento estratégico de longo prazo. Assim, qualquer interrupção ou gargalo nesse segmento repercute diretamente na exploração e produção de petróleo e gás, setor que responde por uma parcela significativa do Produto Interno Bruto brasileiro e detém importância crítica no equilíbrio das contas externas do país.

A constante modernização da frota e os investimentos em pesquisa aplicada asseguram não somente maior competitividade, mas também posicionam a indústria naval como vetor de sustentabilidade ambiental — uma exigência crescente em um mercado global voltado para mitigar os impactos climáticos de atividades intensivas em carbono.

Nesse contexto, não se pode ignorar a expansão da navegação de cabotagem enquanto pilar da integração nacional e da eficiência logística interna. O transporte marítimo de curta distância, que conecta os principais portos brasileiros, contribui sobremaneira para a redução dos custos logísticos, aliviando a sobrecarga em rodovias e ferrovias, enquanto favorece o escoamento de bens industriais e agrícolas.

Em um país de dimensões continentais como o Brasil, onde as assimetrias regionais na infraestrutura de transporte são historicamente pronunciadas, a cabotagem desempenha um papel transformador. Além disso, sua eficiência energética em comparação a outros modais de transporte posiciona o setor como um protagonista indispensável para os esforços de redução de emissões, permitindo ao Brasil progredir alinhado aos compromissos ambientais assumidos internacionalmente.

Nesse contexto, a aprovação da Lei nº 14.301/2022 – mais conhecida como programa BR do Mar -, que busca estimular a expansão da navegação de cabotagem no Brasil, potencializou ainda mais tal relevância, e colocou o segmento marítimo no centro das discussões sobre políticas públicas de infraestrutura e logística no país.

O transporte marítimo de longo curso, por sua vez, é igualmente relevante e digno de destaque. Como uma potência exportadora de produtos primários e semimanufaturados, o Brasil depende quase que completamente da eficiência de seu sistema de navegação de longo curso para manter a competitividade internacional e ampliar sua inserção nos mercados globais.

Este segmento não apenas sustenta a balança comercial, mas é também fundamental para o saldo de divisas externas e para a atração de investimentos estrangeiros. A magnitude desse setor é evidente em sua capacidade de viabilizar a exportação de commodities agrícolas, minerais e energéticas — pilares econômicos do Brasil — em volumes que ultrapassam bilhões de dólares anuais.

Com a perspectiva real e iminente de uma reforma tributária nacional voltada ao consumo, o horizonte se apresenta tanto desafiador quanto promissor para os atores da indústria naval brasileira. No entanto, essas mesmas mudanças podem representar vulnerabilidades, caso não sejam consideradas as especificidades de um setor que opera em ciclos longos de investimento e exige estabilidade regulatória para planejamento estratégico de seus negócios.

A reforma tributária que reorganiza o sistema de tributos sobre consumo no Brasil, ao focar na substituição de tributos cumulativos por um modelo de crédito financeiro (não cumulatividade plena), suscita discussões profundas sobre seus impactos no ecossistema marítimo e naval, onde a complexidade das operações econômicas desafia tratamentos generalistas. Por isso, é essencial que a construção dessa reforma seja guiada pela análise das especificidades setoriais, com especial atenção às externalidades positivas geradas pela indústria naval e a navegação nacional e internacional, tanto na economia quanto no meio ambiente.

Além disso, um modelo tributário que incentive o capital produtivo poderá consolidar a posição do Brasil como um eixo logístico de excelência para o transporte global. É crucial, portanto, compreender que o fortalecimento da indústria naval transcende os interesses setoriais, impactando diretamente nas estratégias de comércio exterior, soberania nacional e desenvolvimento regional. Esses fatores reforçam a necessidade de um debate público amplo, técnico e estruturado sobre as leis e os regulamentos que reformatarão o sistema tributário atual.

Portanto, a análise sobre a reforma tributária do consumo não pode prescindir de um olhar dedicado à indústria naval e aos setores interconectados da navegação marítima, ressaltando como as mudanças propostas têm o potencial de moldar, para o bem ou para o mal, um dos pilares mais resilientes e estratégicos da economia brasileira. A sustentabilidade da navegação deve ser colocada no centro dessa discussão, sob pena de comprometer os inúmeros benefícios econômicos e sociais que o setor proporciona ao Brasil.

O Marco Regulatório da Navegação no Brasil e o Registro Especial Brasileiro (REB) como Política Pública de Fomento

A indústria naval brasileira, reconhecida por sua complexidade e relevância estratégica, é historicamente influenciada por um marco regulatório que busca fomentar seu desenvolvimento e alinhar-se às dinâmicas do comércio e da logística. Nesse contexto, o Registro Especial Brasileiro (REB) emerge como uma das políticas públicas centrais, instituída pela Lei nº 9.432/1997, conhecida como o Marco Regulatório da Navegação Brasileira.

O REB foi concebido como um pilar estratégico essencial para o fomento e a expansão da marinha mercante nacional, e consolidou uma infraestrutura marítima robusta e competitiva.

A importância do REB transcende o simples registro de embarcações no Tribunal Marítimo por empresas brasileiras de navegação, posicionando-se, em última análise, como um mecanismo de incentivo capaz de gerar empregos, estimular diretamente a indústria naval e promover uma maior inserção do Brasil no comércio marítimo internacional. Sua concepção buscou equiparar a construção, conservação, modernização e reparo de embarcações registradas ou pré-registradas no REB, para todos os efeitos legais e fiscais, à operação de exportação (art. 11, § 9º da Lei 9.432/97). Essa equiparação fundamental tem sido a base para a concessão de incentivos fiscais específicos por meio de legislações federal e estaduais.

A legislação vigente assegura a ampla desoneração fiscal das atividades realizadas com embarcações registradas ou pré-registradas no REB e abrange diversas etapas do processo produtivo. Nas *aquisições realizadas por estaleiros navais*, observa-se a aplicação de alíquota zero de PIS, PIS-Importação, COFINS e COFINS-Importação sobre as aquisições nacionais e importações de materiais, equipamentos, partes, peças e componentes destinados ao emprego nessas embarcações, conforme autorizam o art. 8º, § 12, inciso I, c/c art. 28, inciso X, da Lei 10.865, de 2004.

Complementarmente, os arts. 10 e 11 da Lei 9.493/1997 estabelecem que a aquisição nacional de materiais e equipamentos para as embarcações registradas no REB beneficia-se da suspensão de IPI, enquanto as importações dos mesmos itens são contempladas com isenção de Imposto de Importação (II) e IPI-Importação.

Adicionalmente, os estaleiros navais brasileiros podem se beneficiar do regime de Drawback Embarcação, que confere suspensão de II, IPI-Importação, PIS-Importação, COFINS-Importação e ICMS-Importação na importação de insumos críticos a serem empregados na construção de embarcações destinadas ao mercado interno, na esteira do disposto nos arts. 76 a 80 da Portaria Secex 44/2020 e o art. 1º, § 2º, da Lei nº 8.402/1992, e, ainda, usufruir da isenção de PIS e COFINS sobre a receita bruta auferida nas atividades de construção, conservação, modernização, conversão e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB, prevista no inciso VI do §1º do artigo 14 da MP 2158-35, de 2001.

No âmbito estadual, diversas legislações preveem a desoneração do ICMS na importação e aquisição nacional de insumos utilizados na construção, conservação, modernização, conversão ou reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB, a exemplo da legislação dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Pernambuco, e a isenção de ICMS na saída de embarcações construídas no Brasil e de peças, partes e componentes empregados nas referidas operações, à luz do Convênio ICM 33 de 1977, completa o quadro das desonerações.

A relevância dessas desonerações é amplificada pela dinâmica financeira e operacional da construção naval. Embarcações são bens de capital com ciclos de produção que podem se estender por até 48 meses e exigem investimentos vultosos. Tipicamente, o encomendante financia a construção e realiza adiantamentos ao construtor ao longo do ciclo produtivo, de modo que grande parte do preço já foi pago quando o faturamento é realizado.

Nesse contexto, a eventual eliminação das desonerações fiscais vigentes, com a reforma tributária, representaria um grave impacto, na medida em que os materiais adquiridos (incluindo máquinas, equipamentos, partes e peças) e serviços contratados passariam a ser tributados no modelo de IVA-Dual. Embora esses tributos sejam recuperáveis, seu acréscimo à dívida financiada pelo encomendante durante o ciclo produtivo geraria um aumento no custo final da embarcação e complexos impactos de fluxo de caixa, que poderiam desestimular a aquisição de embarcações construídas no país.

Além disso, a indústria naval brasileira enfrenta uma forte competição predatória de líderes globais — Coreia do Sul, China e Japão — que dominam a construção naval mundial com estratégias avançadas e políticas industriais robustas. Esses países consolidaram sua liderança com a integração vertical de suas estruturas industriais, generosos subsídios governamentais e substanciais investimentos em pesquisa e desenvolvimento. O aumento de custos gerado no Brasil, pela possível revogação de benefícios fiscais, tornaria ainda mais desigual a competição com esses países, que já dominam o mundo em volume de entregas.

Foi nesse panorama que a aprovação da Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, buscou responder às preocupações do setor com a criação do Renaval (Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval), concebido como um instrumento destinado a preservar condições tributárias favoráveis para a indústria naval. Essa iniciativa pretendeu ajustar o marco regulatório às exigências da reforma tributária, concedendo suspensão e posterior conversão em alíquota zero do IBS e da CBS nas atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.

No entanto, apesar de representar um avanço significativo, o Renaval trouxe soluções apenas parciais para as preocupações do setor. Embora tenha preservado mecanismos fundamentais de incentivo, lacunas e desafios na sua implementação ainda precisam ser endereçados. A análise aprofundada do art. 107³ da Lei Complementar nº 214/2025 é crucial para compreender os impactos e as assimetrias desse regime na preservação da política pública que fomentou o setor por décadas.

Com essas considerações iniciais, faz-se necessário debater sobre a estrutura e alcance do Renaval, avaliando como ele regula e remodela o setor naval no contexto da reforma tributária e, principalmente, quais são os ajustes necessários para garantir que essa

³ “Art. 107. O Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval - Renaval permite aos beneficiários previamente habilitados suspensão do pagamento de IBS e CBS:

I - nos fornecimentos de embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro - REB instituído pelo art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para incorporação ao ativo imobilizado de adquirente sujeito ao regime regular do IBS e da CBS;

II - nas importações e nas aquisições no mercado interno de máquinas, equipamentos e veículos destinados a utilização nas atividades de que trata o inciso III efetuadas para incorporação a seu ativo imobilizado; e

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

(...)

§ 2º A suspensão do pagamento do IBS e da CBS prevista no caput deste artigo converte-se em alíquota zero após:

I - 12 (doze) meses de permanência do bem no ativo imobilizado do adquirente, no caso do inciso I do caput;

II - 5 (cinco) anos de permanência do bem no ativo imobilizado do adquirente, no caso do inciso II do caput; e

III - a incorporação ou consumo nas atividades de que trata o inciso III do caput.”

política vá além de uma resposta transitória e se torne verdadeiramente um instrumento de fortalecimento, modernização e expansão da indústria naval brasileira.

Renaval: Um Passo Inicial que Exige Aperfeiçoamento

Como visto no Tópico anterior, o Renaval foi criado como um importante instrumento de estímulo à indústria naval, que, até então, contava com relevantes desonerações tributárias aplicáveis às atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.

Em sua essência, o Renaval é um regime tributário especial instituído para suspender (e, posteriormente, converter em alíquota zero) a incidência do IBS e da CBS sobre as seguintes operações referidas no art. 107 da Lei Complementar 214/2025:

- i. fornecimentos de embarcações registradas ou pré-registradas no REB para incorporação ao ativo imobilizado de adquirente sujeito ao regime regular do IBS e da CBS;
- ii. importações e aquisições no mercado interno de máquinas, equipamentos e veículos destinados a utilização na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB efetuadas para incorporação a seu ativo imobilizado; e
- iii. importações e aquisições no mercado interno de matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças e componentes para utilização na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.

Como se nota, o pressuposto para a fruição do benefício fiscal é a permanência do bem no ativo imobilizado do adquirente por determinado período de tempo - a depender da natureza dos itens adquiridos - ou a incorporação ou consumo dos insumos que venham a ser adquiridos para utilização na construção, conservação, modernização e reparo de

embarcações pré-registradas ou registradas no REB, de modo que, após a sua respectiva destinação, a suspensão do pagamento do IBS e da CBS converter-se-á em alíquota zero.

Do ponto de vista constitucional, a criação deste regime tributário incentivador da indústria naval encontra guarida na Emenda Constitucional nº 132/2023, que autorizou, na forma do inciso V do § 5º do art. 156-A⁴, que a Lei Complementar desonerasse a aquisição de bens de capital pelos contribuintes. Nesse contexto, conclui-se que a criação do Renaval é absolutamente legítima e tem amparo constitucional, a exemplo do que também ocorreu em relação ao REIDI e REPORTO (artigos 105 e 106 da Lei Complementar 214/2025).

A despeito, no entanto, da sua festejada criação com o objetivo de desonerar as atividades da indústria naval e impedir um relevante aumento de carga tributária a partir da incidência do IVA-dual sobre operações com bens e serviços, o Renaval foi criado com imperfeições que limitam, do ponto de vista técnico, a sua relevância e efetividade.

Inicialmente, o inciso I do art. 107 da Lei Complementar 214/2025 determina a suspensão da incidência do IBS e da CBS *“I - nos fornecimentos de embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro - REB instituído pelo art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para incorporação ao ativo imobilizado de adquirente sujeito ao regime regular do IBS e da CBS”*.

Portanto, nas *construções*, percebe-se que o legislador se preocupou em desonerar da incidência do IBS e da CBS as operações de venda de embarcações pelos estaleiros navais para as empresas brasileiras de navegação.

⁴“Art. 156-A. Lei complementar instituirá imposto sobre bens e serviços de competência compartilhada entre Estados, Distrito Federal e Municípios.

(...)

§ 5º Lei complementar disporá sobre:

(...)

V - a forma de desoneração da aquisição de bens de capital pelos contribuintes, que poderá ser implementada por meio de:

a) crédito integral e imediato do imposto;

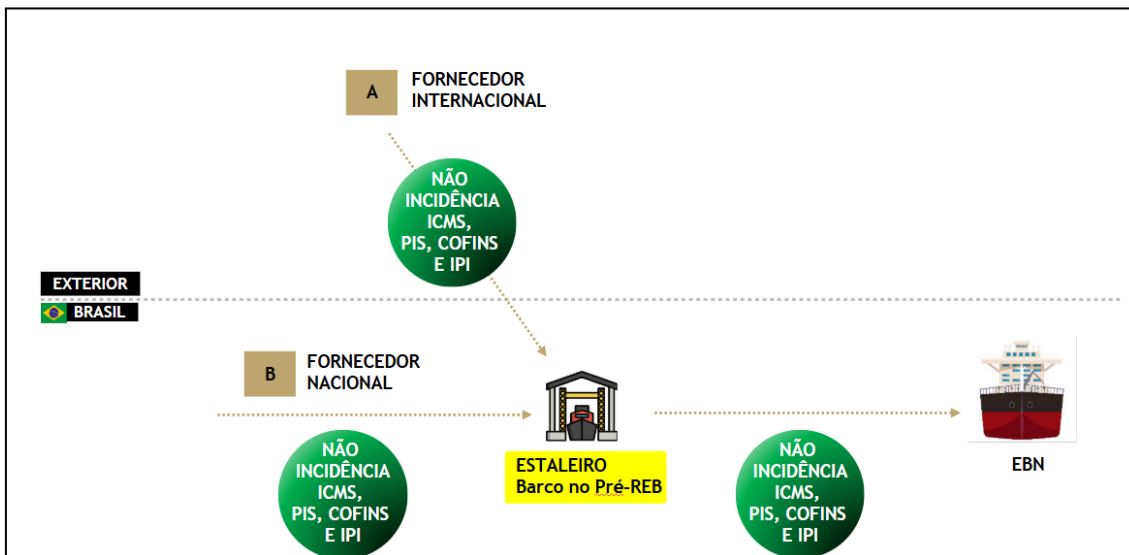
b) diferimento; ou

c) redução em 100% (cem por cento) das alíquotas do imposto;”

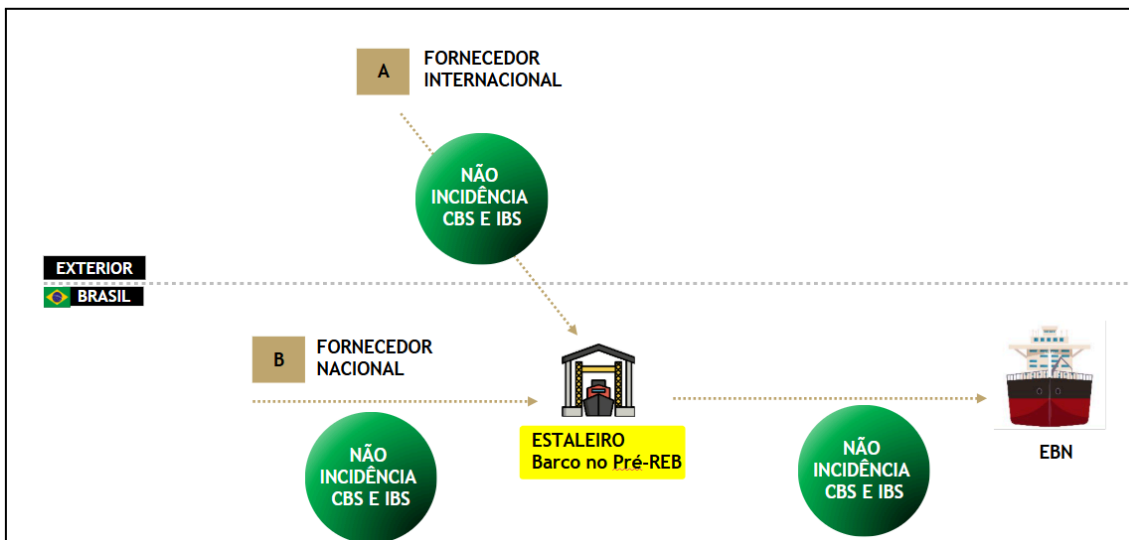
Além disso, por força do inciso III do art. 107, não estão sujeitas à incidência do IBS e da CBS as importações e aquisições no mercado interno de matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças e componentes para utilização na construção de embarcações pré-registradas ou registradas no REB (ou seja, a etapa anterior e necessária à construção das embarcações pelos estaleiros navais também é desonerada com base nesse dispositivo). Nessa última hipótese, a comprovação da destinação para que a suspensão do IBS e da CBS se converta em alíquota zero se darão com a incorporação ou consumo na atividade de construção.

Para facilitar a visualização do cenário antes e após a Reforma Tributária, reproduzimos abaixo os seguintes esquemas gráficos ilustrativos, que demonstram quais são os tributos que incidem e aqueles que passarão a incidir, doravante, na construção de embarcações:

- *Antes da Reforma (Construção):*



- *Depois da Reforma (Construção-Renaval):*



Como se nota, portanto, as construções de embarcações foram plenamente desoneradas da incidência do IBS e da CBS, razão pela qual se conclui que, em relação a esta operação, em particular, o Renaval atendeu ao seu objetivo precípua de incentivar a indústria naval como um todo, incluindo a aquisição da embarcação registrada ou pré-registrada no REB pelas empresas brasileiras de navegação.

O inciso II do art. 107, por sua vez, desonera apenas a aquisição de bens de capital para integrar o ativo imobilizado do próprio beneficiário do Renaval. Essa premissa é confirmada a partir da leitura da redação do dispositivo, que suspende a incidência do IBS e da CBS *“II - nas importações e nas aquisições no mercado interno de máquinas, equipamentos e veículos destinados a utilização nas atividades de que trata o inciso III efetuadas para incorporação a seu ativo imobilizado”*.

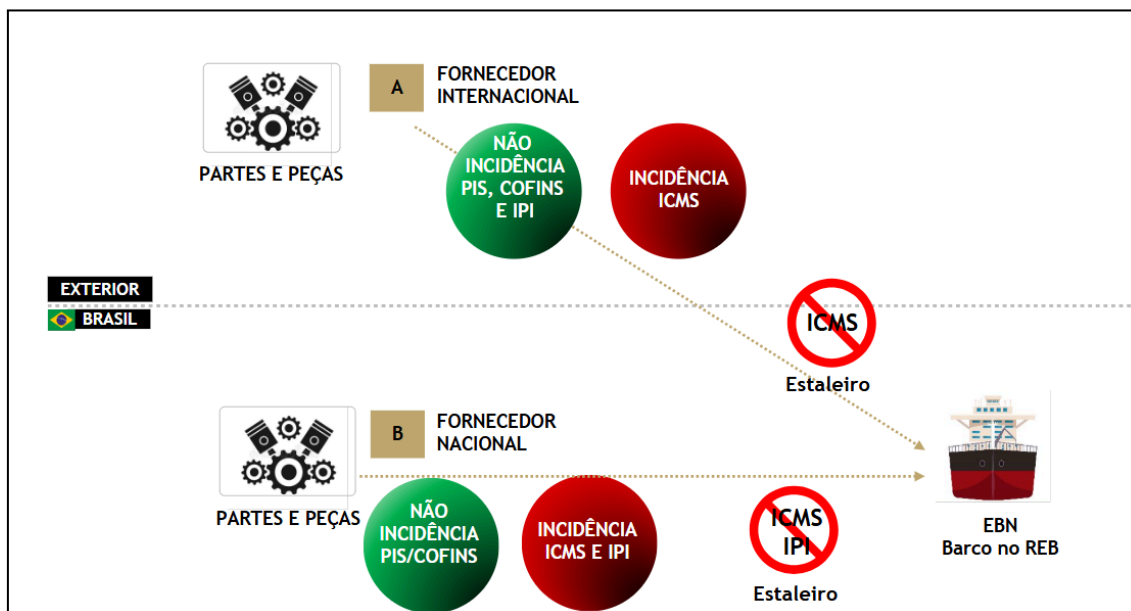
No que se refere, por outro lado, ao emprego de insumos nas atividades de construção, conservação, modernização e reparo, que muitas vezes ocorre nas docagens, percebe-se que apenas a primeira etapa da operação está desonerada, ou seja, por força do que estabelece o inciso III do art. 107, a suspensão da incidência do IBS e CBS somente ocorrerá *“III - nas importações e nas aquisições no mercado interno de matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças e componentes para utilização na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB”*.

Ocorre que, contrariando as premissas da Reforma, que regula as “operações” com bens e serviços, e não atividades específicas, como “aquisições”, não há no mesmo art. 107 da Lei Complementar qualquer norma que assegure a suspensão da incidência do IBS e da CBS nas operações subsequentes às aquisições dos insumos, ou seja, nas “saídas” dos mesmos insumos que são efetivamente empregados nas embarcações inscritas no REB nas atividades de conservação, modernização e reparo.

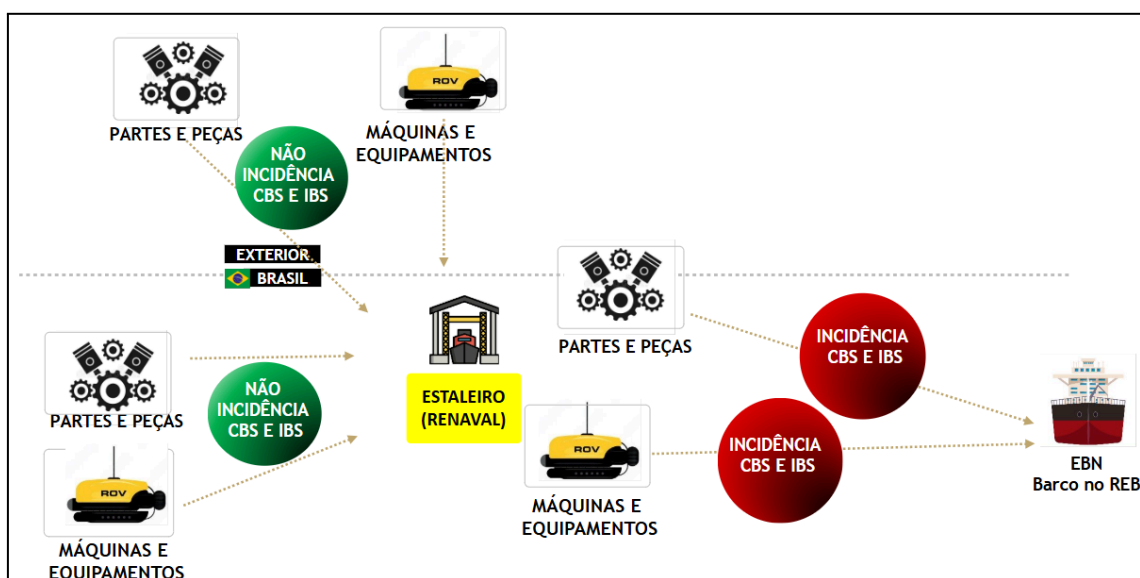
Portanto, as empresas brasileiras de navegação que celebraram os contratos de reparo, docagem ou modernização com os estaleiros navais sofrerão a incidência do IBS e da CBS por ocasião das (saídas) das partes, peças e componentes, que serão objeto de venda, atrelada à prestação dos serviços, pelos estaleiros navais brasileiros.

Mais uma vez, reproduz-se os gráficos ilustrativos abaixo para demonstrar a comparação entre o cenário de incidências tributárias antes e após a Reforma Tributária:

- *Antes da Reforma | Conservação, Modernização e Reparo:*



- *Renaval | Depois da Reforma (Conservação, Modernização e Reparo):*



Como se vê, apesar de os benefícios relativos à operação de construção terem sido mantidos, o Renaval terá aplicação bastante limitada para as demais atividades, já que as aquisições que serão realizadas pelos estaleiros para a conservação, modernização e

reparo das embarcações, sem a incidência de IBS e CBS, serão integralmente tributadas na operação subsequente (venda para a EBN).

Ou seja, em relação às atividades de conservação, modernização e reparo das embarcações, conclui-se que o Renaval é um benefício inócuo, na medida em que desonera apenas as aquisições de partes e peças pelo estaleiro naval, mas onera, por outro lado, as vendas dessas mesmas partes e peças (operação seguinte) às empresas brasileiras de navegação.

Não bastasse a reduzida aplicação do benefício do Renaval para os estaleiros navais nas operações de conservação, modernização e reparo das embarcações, um outro aspecto que deveria ser ajustado no art. 107 da Lei Complementar 214/2025 é o texto do § 1º, que trata dos beneficiários do regime.

Com efeito, o § 1º do art. 107 assevera que *“Somente contribuintes sujeitos ao regime regular do IBS e da CBS que exercem precipuamente as atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações poderão ser habilitados como beneficiários do Renaval, nos termos do regulamento.”*

A despeito de o Renaval ainda não ter sido regulamentado pela Receita Federal do Brasil e pelo Comitê Gestor de IBS – razão pela qual ainda não é possível ter absoluta certeza de quais são os contribuintes que poderão se habilitar no regime –, o vocábulo “precipuamente” parece denotar que somente os estaleiros navais poderiam ser beneficiários do regime, tendo em vista que as empresas brasileiras de navegação, não obstante possam exercer as atividades de construção, conservação, modernização e reparo, não o fazem de forma precípua ou principal.

Essa limitação para a fruição do Renaval exclusivamente pelos estaleiros navais não faz nenhum sentido, pois ela contraria a própria política pública setorial da indústria naval, como bem esclarece o Senador Laércio Oliveira no texto da Justificação da emenda, cujo trecho é abaixo transcrito:

“(…) No que se refere à alteração do § 1º, verifica-se que a redação atual do dispositivo restringe a aplicação do RENAVAL aos estaleiros navais nacionais, em detrimento da Política Pública setorial da indústria naval (construção e navegação). Desde a edição da Lei nº 9.432/97, as empresas brasileiras de navegação sempre puderam se valer dos incentivos do REB, sendo certo que a alteração ora proposta é fundamental para preservar o status quo, na medida em que as atividades de conservação, modernização e reparo costumam ser realizadas pelas próprias empresas brasileiras de navegação, sem a necessidade de contratação de estaleiro. Equipamentos, partes, peças e outros componentes podem ser importados e adquiridos no mercado interno pelas próprias EBNs e instalados nas embarcações por suas respectivas equipes técnicas.

A limitação dos incentivos do REB tão somente aos estaleiros prejudica, onera e burocratiza a dinâmica das EBNs, sem absolutamente nenhuma contrapartida ou necessidade, já que, ao fim e ao cabo, bens e serviços serão efetivamente empregados em embarcações inscritas no REB.”

Portanto, o uso da expressão “precipuamente” no § 1º e a falta de uma definição clara quanto aos possíveis beneficiários do Renaval são aspectos que devem ser corrigidos no art. 107 da Lei Complementar 214/2025, a fim de evitar possíveis dúvidas interpretativas na aplicação do regime pelos contribuintes de IBS e CBS.

Possibilidade de aperfeiçoamento do Renaval: Proposta de emenda modificativa do artigo 107 da Lei Complementar 214/2025

Com o objetivo de corrigir essas graves – e preocupantes - distorções na redação do artigo 107 da Lei Complementar 214/2025 e ampliar o espectro de aplicação do regime para alcançar o seu real objetivo de desoneração dos investimentos da indústria naval, em 29/04/2025, foi apresentada, pelo Senador Laércio Oliveira, a emenda nº 72 do PLP 108/2024, com o seguinte teor:

“Inclua-se onde couber no PLP 108/2024, o artigo com a seguinte redação:

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

Art. 107.....
(...)

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

§ 1º Somente contribuintes sujeitos ao regime regular do IBS e da CBS *que sejam empresas brasileiras de navegação ou estaleiros navais brasileiros* poderão ser habilitados como beneficiários do Renaval, nos termos do regulamento.”

O quadro a seguir facilita a visualização da redação original e aquela proposta na emenda nº 72. Veja-se:

Art. 107 da Lei Complementar 214/2025	Emenda nº 72 do PLP 108/2024
“Art. 107..... (...) III - nas importações e nas aquisições no mercado interno de matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças e componentes para utilização na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.	“Art. 107..... (...) III - nas importações e nas aquisições no mercado interno de matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças, componentes, <i>equipamentos e outros bens ou serviços</i> para utilização na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.
§ 1º Somente contribuintes sujeitos ao regime regular do IBS e da CBS que exercem precipualemente as atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações poderão ser habilitados como beneficiários do Renaval, nos termos do regulamento.”	§ 1º Somente contribuintes sujeitos ao regime regular do IBS e da CBS <i>que sejam empresas brasileiras de navegação ou estaleiros navais brasileiros</i> poderão ser habilitados como beneficiários do Renaval, nos termos do regulamento.”

A análise comparativa entre a redação original do art. 107 da Lei Complementar nº 214/2025 e o texto da emenda nº 72 do PLP 108/2024 permite inferir que a emenda proposta visa a corrigir os seguintes aspectos do Renaval:

- (i) Assegurar que a desoneração da incidência do IBS e da CBS alcance também os *equipamentos e outros bens e serviços* que sejam utilizados na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB; e
- (ii) Esclarecer que podem ser igualmente habilitados como beneficiários do Renaval os estaleiros navais brasileiros e as empresas brasileiras de navegação.

A primeira parte da proposta ampliaria o alcance do benefício fiscal previsto no inciso III do art. 107 da Lei Complementar 214/2025, de maneira a alcançar também os equipamentos e outros bens e serviços, que representam relevante parcela dos investimentos realizados nas modernizações e conservações de embarcações.

Já a segunda parte da proposta corrigiria o grande equívoco do legislador de não desonerar as “saídas” dos estaleiros navais dos materiais empregados na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB. De fato, se aprovada a emenda, as próprias empresas brasileiras de navegação poderiam adquirir diretamente as matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças, componentes, equipamentos e outros bens ou serviços para utilização na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB, usufruindo dos benefícios fiscais de IBS e CBS desde que comprovem o emprego de tais nas referidas atividades.

Conclui-se, portanto, que a aprovação da emenda apresentada pelo Senador Laércio Oliveira é indispensável para assegurar que os benefícios amplamente reconhecidos da indústria naval brasileira — desde seu papel estratégico no desenvolvimento econômico e logístico do país até os objetivos do REB em fomentar a competitividade e

sustentabilidade do setor — sejam plenamente contemplados na reforma tributária. Sem as alterações propostas na redação do art. 107, as distorções existentes no Renaval continuarão limitando sua efetividade, comprometendo tanto a desoneração dos investimentos realizados em construção, conservação, modernização e reparo de embarcações quanto a segurança jurídica necessária para que o setor naval atue como vetor estratégico de desenvolvimento nacional.

Conclusão

Por todo o exposto, conclui-se que a criação do Renaval deve ser festejada como um importante instrumento de estímulo à indústria naval, que, até então, contava com relevantes desonerações em relação aos tributos incidentes sobre as atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB. Esse programa reflete a preocupação com a manutenção da competitividade da indústria naval brasileira, considerando sua importância estratégica para o desenvolvimento econômico, logístico e geopolítico do país.

A instituição deste regime assegura que os investimentos destinados à construção de embarcações inscritas ou pré-inscritas no REB estejam, em grande medida, protegidos da incidência do IBS e da CBS, promovendo a continuidade das operações de construção naval com menor impacto tributário. Contudo, é essencial que tais benefícios sejam estendidos plenamente também às atividades de conservação, modernização e reparo, que desempenham papel complementar indispensável no ciclo de vida dessas embarcações.

No entanto, como demonstrado, o Renaval ainda apresenta distorções técnicas significativas que limitam sua efetividade. Em especial, a ausência de desoneração plena sobre as operações subsequentes às importações e aquisições de insumos destinados ao emprego nas referidas atividades torna o regime insuficiente para atender de forma abrangente e eficaz às necessidades do setor, particularmente em atividades como docagens e reparos, essenciais para a modernização e manutenção da frota brasileira e a sustentação da logística nacional.

Adicionalmente, o § 1º do art. 107, ao tratar dos beneficiários do regime, parece restringir de maneira indevida sua aplicação apenas aos estaleiros navais, excluindo as empresas brasileiras de navegação, e restringindo o benefício a um tímido benefício de fluxo de caixa voltado exclusivamente aos estaleiros, o que contraria a política pública setorial da indústria naval estabelecida pela Lei nº 9.432/1997 com a instituição do REB.

Nesse cenário, a aprovação da emenda apresentada pelo Senador Laércio Oliveira ao PLP 108/2024 emerge como uma medida indispensável, na medida em que corrige distorções graves, garantindo que as operações com insumos e bens relacionados às atividades de conservação e modernização sejam desoneradas tanto na etapa de aquisição quanto nas subsequentes. Para isso, ela assegura que tanto os estaleiros navais quanto as empresas brasileiras de navegação possam ser habilitados como beneficiários do Renaval, eliminando interpretações restritivas que possam limitar a aplicação do regime.

Portanto, o aperfeiçoamento do art. 107 é crucial para que o Renaval atenda plenamente ao seu propósito de desoneração, promovendo o fortalecimento, a modernização e a sustentabilidade de um dos pilares mais resilientes e estratégicos da economia brasileira. Sem essas mudanças, o Renaval corre o risco de ser um avanço parcial, incapaz de oferecer a segurança jurídica e os incentivos necessários para que o setor naval desempenhe plenamente seu papel como vetor de desenvolvimento nacional.