



EMENDA SUPRESSIVA E ADITIVA AO SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 68/2024

Inclua-se nova seção ao Capítulo III do Título II do Livro I (“Dos Regimes dos Bens de Capital”), com o seguinte teor:

Seção IV

Do Regime Tributário para Incentivo ao Registro Especial Brasileiro - REB

Art. xxº Observado o disposto na legislação específica, serão efetuadas com suspensão do pagamento do IBS e da CBS as aquisições de embarcações pré-registradas ou registradas no Registro Especial Brasileiro de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, desde que construída em estaleiro naval brasileiro.

§1º A suspensão do pagamento do IBS e da CBS prevista no caput converte-se em alíquota zero após a incorporação da embarcação à frota do adquirente.

§2º Aplica-se a suspensão prevista no caput para a importação e aquisição no mercado interno de serviços, materiais, máquinas, equipamentos, inclusive partes, peças, componentes e outros bens destinados ao emprego na construção, conservação, modernização ou reparo de embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro.

§3º A suspensão do pagamento do IBS e da CBS prevista no §2º converte-se em alíquota zero após a utilização ou incorporação dos serviços, materiais, máquinas, equipamentos, inclusive partes, peças, componentes e outros bens na construção, conservação, modernização ou reparo de embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro.

Inclua-se, no art. 93, o § 7º com a seguinte redação:

Art. 93. Fica suspenso o pagamento do IBS e da CBS incidentes na importação enquanto os bens materiais estiverem submetidos a regime aduaneiro especial de aperfeiçoamento, observada a disciplina estabelecida pela legislação aduaneira.

(...)

§7º O regulamento poderá disciplinar a aplicação de regime aduaneiro especial de drawback às embarcações destinadas para o mercado interno, como se exportadas fossem.

Inclua-se, no art. 105, o § 6º com a seguinte redação:

§6º. Excluem-se da suspensão do §5º os veículos autopropulsados pesados aquáticos, assim como as máquinas e equipamentos referidas na Seção IV deste Capítulo.

Suprima-se o artigo 481 do Substitutivo ao Projeto de Lei Complementar nº 68/2024:

“Art. 481. A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 11.....

§ 9º-A O disposto no § 9º não se aplica à Contribuição Social sobre Bens e Serviços – CBS.”

JUSTIFICATIVAS

O Registro Especial Brasileiro (REB), instituído pela Lei nº 9.432/97 (Marco Regulatório da Navegação Brasileira) é pilar estratégico na Política Pública voltada para o desenvolvimento da marinha mercante nacional objetivando consolidar uma infraestrutura marítima robusta e competitiva, necessária para o crescimento econômico do País.

A exemplo da prática internacional, o REB transcende o mero registro de embarcações, pois resulta na competitividade da frota brasileira, gerando milhares de empregos na vasta cadeia produtiva da indústria naval (construção e navegação), e maior inserção do Brasil no comércio marítimo internacional.

A preservação dos efeitos decorrentes do registro no REB na Emenda Constitucional nº 132/2023 está em linha com a própria essência da Reforma Tributária, que, estrategicamente, objetiva fomentar investimentos estruturais de longo prazo, sendo certo que a indústria naval brasileira depende da competitividade alcançada através dos incentivos delineados pelo REB.¹

¹ A criação do REB teve um impacto significativo na navegação brasileira, resultando em um aumento expressivo da frota nacional. Em janeiro de 2024, o Tribunal Marítimo registrou 3.747 embarcações no REB, das quais 2.338

e regulamentado pelos arts. 76 e seguintes da Portaria Secex 44, de 2020, para a construção de embarcações. Este regime é essencial devido aos altos custos dos insumos importados, que possuem alto valor agregado e não têm similar nacional. Embarcações são bens de capital com ciclos de produção longos, variando entre 12 e 38 meses, e exigem investimentos vultosos, sendo construídas sob encomenda com adiantamentos feitos pelas empresas de navegação. A desoneração tributária na compra dos insumos de produção é crucial para evitar graves distorções financeiras no novo sistema tributário, que inclui o IBS e CBS, pois os tributos pagos nos insumos só serão creditados após a emissão do documento fiscal da embarcação, gerando um desencaixe financeiro significativo.

Mesmo com a desoneração na venda das embarcações, a Indústria Naval enfrentará problemas de fluxo de caixa devido à necessidade de ressarcimento mensal dos saldos credores de CBS e IBS, com prazos de recebimento superiores a 100 dias. Além disso, o aumento no preço dos insumos pode chegar a 26,5%, impactando negativamente as margens da indústria. Considerando que o art. 156-A, §5º, VI da Constituição permite que a Lei Complementar disponha sobre regimes aduaneiros especiais, é necessário incluir o Drawback Embarcação no PLP 68 para abranger tanto a CBS quanto o IBS. A inclusão expressa deste regime no PLP 68 é fundamental para garantir a competitividade e viabilidade financeira da indústria naval brasileira, permitindo que o Drawback Embarcação também abranja as aquisições internas, conforme permitido pelo §2º do art. 88 do PLP 68.

Por fim, na tramitação do Projeto de Lei Complementar 68 de 2024, que institui o CBS e IBS, foi incluída uma nova seção que permite a suspensão do pagamento desses tributos na importação e aquisição interna de bens de capital, convertendo-os em alíquota zero após a incorporação ao ativo imobilizado do adquirente. No entanto, um parágrafo adicional ao art. 105, incluído nos momentos finais da votação, estende esse benefício a veículos autopropulsados pesados, incluindo embarcações, sem necessidade de ato conjunto do Poder Executivo e do Comitê Gestor do IBS. Isso permite a importação de embarcações sem pagamento de CBS e IBS, afetando gravemente a competitividade da Indústria Naval brasileira, que já enfrenta competição predatória de polos industriais estrangeiros subsidiados.

A inclusão desse parágrafo no PLP 68, sem a necessidade de ato conjunto, desonera completamente a importação de embarcações, reduzindo a diferença de carga tributária entre embarcações nacionais e importadas para apenas 11,2% (apenas ¼ da carga tributária atual de 43%). Isso é insuficiente para proteger a Indústria Naval brasileira, especialmente considerando a extinção de incentivos fiscais como o Drawback Embarcação e o REB. A desoneração fiscal deve ser restrita às embarcações adquiridas de estaleiros navais brasileiros para evitar a inviabilidade da indústria nacional. Por isso, propõe-se emenda para excluir a possibilidade de importação de embarcações estrangeiras com benefício de suspensão do §5º do art. 105.

Em suma, portanto, são propostas as seguintes sugestões de alteração no Projeto de Lei Complementar nº 68/2024:

- (i) supressão do artigo 481 do Projeto de Lei Complementar nº 68/2024, por ser incompatível com a política de desenvolvimento da marinha mercante nacional;
- (ii) inclusão de um dispositivo para ratificar que as atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou

registradas no REB, inclusive as operações e prestações antecedentes, são equiparadas à exportação para fins de desoneração do IBS e da CBS, consoante o disposto no § 9º do artigo 11 da Lei nº 9.432/97, que permanece vigente e produzindo plenos efeitos;

- (iii) Inclusão de um dispositivo para assegurar a manutenção da modalidade embarcação do regime aduaneiro especial de Drawback; e
- (iv) Inclusão de dispositivo para expressamente excepcionar os veículos propulsados pesados aquáticos (embarcações) da regra que admite a importação de bens de capital com desoneração de IBS e CBS.

Por todo o exposto, é imperativo que a **Reforma Tributária** desenhada pelo Governo incorpore e reconheça a essencialidade do REB dentro de seu arcabouço regulatório, assegurando a manutenção dos benefícios e incentivos atualmente oferecidos às embarcações registradas a partir da exclusão e inclusão dos dispositivos acima sugeridos.