EMENDA Nº - CMMPV 1400/2026
(à MPV 1400/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** O art. 2º-A da Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º-A e 2º-A:

'**Art. 2º-A.** .....

.....

§ 1º-A. Em relação às embarcações de apoio marítimo, o disposto neste artigo aplica-se às aquisições de embarcações novas que entrem em operação a partir de 1º de janeiro de 2027.

.....

§ 2º-A. Para os fins deste artigo, inclusive do *caput* e dos §§ 1º e 1º-A, considera-se data de aquisição do navio-tanque ou da embarcação de apoio marítimo a data de emissão, pelo estaleiro brasileiro, da nota fiscal relativa à entrega da embarcação à pessoa jurídica adquirente, independentemente da data de celebração do contrato de construção ou de aquisição.

....." (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória prorroga a vigência do Auxílio Gás do Povo, instituído pela Lei nº 14.237, de 19 de novembro de 2021, na redação dada pela Lei nº 15.348, de 13 de fevereiro de 2026, resultante

LexEdit
CD264176885200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264176885200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

da conversão da Medida Provisória nº 1.313, de 4 de setembro de 2025. Essa mesma lei de conversão alterou o artigo 2º-A da Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, para estender a depreciação acelerada aos navios-tanque empregados na cabotagem de derivados de gás natural e acrescer R$ 800.000.000,00 (oitocentos milhões de reais) ao limite de renúncia do programa (artigo 8º da Lei nº 15.348, de 2026), e é desse mesmo artigo 2º-A que trata a presente emenda.

O artigo 2º-A autoriza quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque e embarcações de apoio marítimo novos, produzidos no Brasil, "adquiridos a partir da data de publicação do referido decreto", ou seja, do Decreto nº 12.242, de 8 de novembro de 2024, para os navios-tanque, e do Decreto nº 12.589, de 19 de agosto de 2025, publicado em 20 de agosto de 2025, para as embarcações de apoio marítimo.

Embora a data de aquisição seja o marco inicial do benefício, essa definição acabou ficando a cargo da regulamentação, que adotou como critério a data de celebração do contrato. É o que se observa na alínea "d" do inciso IV do artigo 5º do Decreto nº 12.242, de 2024, que exige do requerente a "data prevista de aquisição do navio-tanque, referente à celebração do contrato", e, relativamente às embarcações de apoio marítimo, na alínea "b" do inciso IV do artigo 5º-A do mesmo Decreto e no Anexo II da Portaria GM/MDIC nº 226, de 15 de setembro de 2025, que fixam a data prevista de aquisição da embarcação de apoio marítimo como a "data da celebração do contrato".

O efeito prático é a exclusão das embarcações cujos contratos de construção foram celebrados antes da publicação do decreto, ainda que a entrega e a entrada em operação ocorram dentro do período de vigência do benefício. Ficam de fora, inclusive, os armadores que,

LexEdit
CD264176885200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264176885200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

confiando na lei já em vigor, contrataram embarcações em estaleiros brasileiros entre a Lei nº 15.075, de 26 de dezembro de 2024, que estendeu o regime às embarcações de apoio marítimo, e o Decreto nº 12.589, de 2025, editado quase oito meses depois.

Para a legislação do imposto de renda, a aquisição do bem depreciável é a sua incorporação ao ativo imobilizado, tanto que a quota de depreciação se calcula sobre o custo de aquisição do ativo e só é dedutível "a partir da época em que o bem é instalado, posto em serviço ou em condições de produzir" (§§ 1º e 8º do artigo 57 da Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964; §§ 2º e 3º do artigo 317 e artigo 319 do Regulamento do Imposto sobre a Renda, aprovado pelo Decreto nº 9.580, de 22 de novembro de 2018). A própria Lei nº 14.871, de 2024, cujo regime o inciso I do § 2º do artigo 2º-A aplica às embarcações, refere-se a bens incorporados ao ativo imobilizado do adquirente e conta as quotas a partir do ano em que o bem é instalado, posto em serviço ou colocado em condições de produzir (§ 3º do artigo 2º).

O contrato de construção naval, por sua vez, tem por objeto a obrigação de entregar coisa futura e não se confunde com a aquisição efetiva da embarcação. Segundo o artigo 4º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, a embarcação pode ser adquirida por meio de sua construção, mas a transmissão da propriedade "só se consolida pelo registro no Tribunal Marítimo", registro que a lei elege como prova de que a embarcação foi produzida no Brasil (§ 3º do artigo 2º-A) e que só existe depois de concluída a construção.

A Portaria GM/MDIC nº 226, de 2025, ao descrever as etapas de construção, situa a entrega, com a assinatura dos documentos de aceitação pelo armador e o registro na autoridade marítima, como a última delas. E a lei distingue os dois momentos ao referir-se, no § 1º

LexEdit
CD264176885200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264176885200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

do artigo 2º-A, às "aquisições de navios-tanque novos cujos contratos sejam celebrados até 31 de dezembro de 2026", de modo que o contrato é atributo da aquisição, e não a própria aquisição.

O Poder Executivo, aliás, já adota o critério da nota fiscal para o mesmo benefício quando o bem é máquina ou equipamento, pois as orientações oficiais do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços sobre o programa do artigo 2º da Lei nº 14.871, de 2024, informam que a Receita Federal do Brasil "considerará apenas as aquisições realizadas a partir da data de publicação do Decreto nº 12.175/2024, observando, para esse fim, a data da emissão da nota fiscal". Não há razão para que a embarcação encomendada ao estaleiro receba critério diverso do aplicado ao equipamento encomendado ao fabricante.

O § 2º-A proposto introduz na lei esse critério, objetivo e verificável, e afasta a incerteza que hoje cerca as habilitações prévias em curso e a habilitação definitiva perante a Receita Federal do Brasil.

O § 1º-A, por sua vez, supre lacuna da lei quanto às embarcações de apoio marítimo, já que o § 1º do artigo 2º-A fixou, apenas para os navios-tanque, o prazo para a celebração dos contratos e a entrada em operação a partir de 1º de janeiro de 2027, ao passo que o parágrafo único do artigo 2º-A do Decreto nº 12.242, de 2024, estendeu ambas as condições às embarcações de apoio marítimo sem base legal.

A emenda confere base legal à exigência de entrada em operação a partir de 2027, coerente com o período de vigência do § 4º, e não reproduz o prazo para a celebração dos contratos, uma vez que o limite fiscal do programa é o dos §§ 4º e 4º-A, e não a data em que o armador contrata o estaleiro.

LexEdit
CD264176885200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264176885200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Do ponto de vista fiscal, a emenda não cria benefício, não amplia o limite de renúncia dos §§ 4º e 4º-A do artigo 2º-A nem altera a estimativa anual de que trata o § 6º, limitando-se a definir quais aquisições concorrem ao limite já autorizado, razão pela qual não há renúncia nova a estimar para os fins do artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e do artigo 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Como a cláusula de vigência da Medida Provisória é imediata, o critério produzirá efeitos desde a publicação da lei de conversão, alcançando as habilitações em curso.

Por essas razões, contamos com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 16 de novembro de 2026.

LexEdit
CD264176885200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264176885200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal