

*Impactos da Regulamentação da Reforma
Tributária na Infraestrutura Brasileira*

8 Pontos Fundamentais para o Setor Transportador

Sumário

<i>O que pleiteamos?</i>	3
1. <i>Transporte internacional</i>	5
2. <i>Transporte interestadual e intermunicipal de passageiros</i>	6
3. <i>Transporte suburbano</i>	7
4. <i>Local do transporte</i>	8
5. <i>Vale-Pedágio</i>	9
6. <i>Contratos de longo prazo</i>	9
7. <i>Manutenção dos regimes especiais</i>	10
8. <i>Locadora de veículos</i>	10
<i>Conclusão</i>	12

O que pleiteamos?

O objetivo deste material é elencar pontos fundamentais para a infraestrutura brasileira e para o setor transportador na fase de regulamentação da reforma tributária.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) atua para corrigir distorções no texto que possam gerar impactos negativos para esse importante segmento econômico, que impulsiona a economia e movimenta o Brasil.

O temor é que eventuais elevações da carga tributária sobre segmentos estratégicos e constitucionalmente garantidos possam causar imensos prejuízos para o transporte, com reflexos diretos para o bolso do contribuinte.

Projeto de Lei Complementar nº 68/2024

O PLP nº 68/2024, de autoria do Poder Executivo, é um dos projetos de lei complementar que tramitam sobre a regulamentação de pontos tratados na Emenda Constitucional (EC) nº 132/2023, promulgada pelo Congresso Nacional no fim do ano passado.

Resultado das intensas articulações realizadas pela CNT junto ao Poder Legislativo, a aprovação do projeto, na Câmara dos Deputados, também contou com aspectos positivos para a atividade transportadora. Contemplou, por exemplo, pontos fundamentais para a operação do setor, como a supressão da necessidade de homologação dos créditos gerados na compra de combustíveis como insumos.

**CONFIRA A SEGUIR
OS OITO PONTOS
DEFENDIDOS PELO
SISTEMA TRANSPORTE
PARA O SUCESSO DA
REFORMA TRIBUTÁRIA,
SOB A ÓTICA DO SETOR
TRANSPORTADOR
BRASILEIRO.**

1. Transporte internacional

O Sistema Transporte defende a não incidência de IBS e CBS nos contratos de transporte internacional (exportação), quando o contratante do serviço é residente e domiciliado no Brasil.

O que estabelece o PLP nº 68/2024?

Art. 84. Para fins do disposto no art. 83, considera-se exportação de serviço ou de bem imaterial, inclusive direitos, o fornecimento:

I - para adquirente ou destinatário residente ou domiciliado no exterior; e

II - para consumo no exterior.

§ 1º Considera-se, ainda, exportação a prestação de serviço a residente ou domiciliado no exterior relacionada a:

[...]

III - transporte de carga para fins de exportação, quando contratada por residente ou domiciliado no exterior.

O que pode acontecer caso permaneça a tributação da forma prevista?

Concorrência desleal entre as transportadoras estrangeiras e brasileiras. Se uma empresa exportadora brasileira contratar uma transportadora no Brasil para entregar uma carga no exterior, haverá tributação.

Com isso, haverá um favorecimento de transportadoras estrangeiras em detrimento das brasileiras, tendo em vista que:

- as estrangeiras terão preço menor;
- a contratação concederá crédito na importação;
- as estrangeiras não terão burocracia.
- haverá o aumento dos valores a serem ressarcidos pelos Governos Federal, Estadual e Municipal: a tributação gera crédito, aumentando o saldo credor a ser pago aos exportadores.

É importante considerar que, hoje, não incidem PIS/Cofins e ICMS sobre as receitas do transporte internacional de cargas ou de passageiros, conforme o art. 14, V, § 1º, da Medida Provisória (MP) nº 2.158-35 – ICMS: art. 3º, da Lei Complementar (LC) nº 87/1996.

Súmula do STJ nº 649: não incide ICMS sobre o serviço de transporte interestadual de mercadorias destinadas ao exterior.

Solução

Garantir, no texto do PLP, a desoneração do transporte internacional de cargas destinado ao exterior.

O dispositivo seria assim definido:

Art. 84.

§ 1º

III – transporte internacional de carga, inclusive quando contratado por residente ou domiciliado no Brasil;

IV – movimentação, armazenagem, apoio, logística e demais atividades auxiliares ao transporte internacional de carga, contratado por residente ou domiciliado no exterior.

.....

Emenda 1346 do senador Beto Martins (PL/SC)

2. Transporte interestadual e intermunicipal de passageiros

Determinação efetiva da carga tributária relativa aos transportes rodoviário, hidroviário e ferroviário interestadual e intermunicipal de passageiros.

O que determina o PLP nº 68/2024?

Estabelece que será mantida a carga tributária atual, sendo permitido o creditamento relativo às aquisições correspondentes à atividade empresarial.

Qual é o problema?

- A metodologia de cálculo. O art. 284 c/c art. 279, do PLP 68/2024, são extremamente confusos.

- A interpretação da regra do art. 284 c/c art. 279, do PLP 68/2024 sinaliza no sentido de que haveria uma redução da alíquota padrão próxima de 60%.
- Concorrência desleal entre o transporte aéreo e os demais modais.

Solução

Garantir, expressamente, a aplicação de um percentual previamente definido, evitando metodologias de cálculo que podem aumentar a litigiosidade e a complexidade do sistema.

O dispositivo seria assim definido:

Art. 285. Em relação aos serviços de transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e hidroviário intermunicipais e interestaduais, as alíquotas do IBS e da CBS incidentes sobre o fornecimento desses serviços ficam reduzidas em 60% (sessenta por cento), ficando permitida a apropriação e a utilização de créditos de IBS e CBS nas aquisições de bens e serviços pelos fornecedores dos serviços de transporte, observado o disposto nos arts. 28 a 38 desta Lei Complementar.

I – [Suprimir]

II – [Suprimir]

.....

Emenda 1127 da senadora Soraya Thronicke (PODEMOS/MS)

3. Transporte suburbano

O transporte suburbano é uma modalidade de transporte metropolitano. O PLP atualmente não contempla essa diferenciação, o que pode causar dúvidas na interpretação do dispositivo.

Solução

Defendemos a inclusão da expressão “suburbano” no art. 152 do PLP 68/2024, tendo em vista se tratar de uma modalidade de transporte metropolitano.

O dispositivo seria assim definido:

Art. 152.....

a) urbano, que atende o deslocamento de pessoas no território do Município;

b) semiurbano, que atende o deslocamento de pessoas nas ligações intermunicipais, interestaduais e internacionais entre municípios limítrofes ou vizinhos e entre cidades gêmeas nas regiões de fronteira com outros países;

c) metropolitano, que atende o deslocamento de pessoas nas ligações intermunicipais entre municípios que pertencem a uma mesma região metropolitana;

.....
§ 2º Engloba-se na alínea “b”, do inciso I, do § 1º, o serviço de transporte rodoviário público coletivo de passageiros suburbano, desde que previsto em legislação.

Emenda 1649 da senadora Augusta Brito (PT/CE)

4. Local do transporte

O Sistema Transporte defende ajuste na redação do art. 11, VII, do PLP nº 68/2024, para que o fato gerador do IBS e da CBS ocorra no local de início do transporte de cargas, devido à dificuldade de apuração considerando-se o destino.

Qual é o problema?

Alguns setores, como o de transporte de bens, tem grande capilaridade de entrega. Controlar o que foi entregue em cada município, em um país cuja extensão territorial é enorme, como o Brasil, tem um custo de grande complexidade, o que é contrário à proposta da reforma tributária.

Solução

Alterar a redação para deixar claro que no serviço de transporte de cargas considera-se o local de início do transporte.

Emenda 356-U do senador Laércio Oliveira (PP/SE)

5. Vale-Pedágio

Manutenção do que já está previsto na Lei nº 10.209/2001, que determina a não incidência de tributação no Vale-Pedágio. Essa quantia não compõe o preço do serviço de transporte, sendo um adiantamento obrigatório efetivado pelo contratante ao transportador do valor correspondente às despesas com pedágio.

Solução

Alterar a redação do art. 11 do PLP.

O texto seria assim definido:

“Art. 12.....

§ 2º

VI – o valor do vale pedágio fornecido ao transportador rodoviário de cargas conforme previsto na Lei nº 10.209 de 23 de março de 2001

.....

Emenda 357-U do senador Laércio Oliveira (PP/SE)

6. Contratos de longo prazo

O setor transportador defende realizar a alteração dos arts. 375 e 376 para elevar a segurança jurídica dos contratos de longo prazo firmados antes da promulgação da Emenda Constitucional nº 132/2023 [reforma tributária].

Solução

Para isso, é necessária a previsão, no texto de reequilíbrio cautelar, dos contratos de longo prazo, com a realização antes de cinco anos.

O texto seria assim definido:

Art. 375. A administração pública poderá proceder, em comum acordo com a contratada, à revisão dos contratos para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, quando constatada a redução da carga tributária efetiva suportada pela contratada, nos termos do art. 374.

Art. 376.

II – {Suprimir}

.....

§ 4º No curso do prazo do § 1º, a contratada poderá, em caráter cautelar e antecipatório, acrescer às tarifas autorizadas ou previstas o valor proporcional à diferença entre as alíquotas dos tributos vigentes à época da contratação e as alíquotas definidas para os novos tributos, assegurado o ajuste final por ocasião da apuração definitiva do desequilíbrio, inclusive em relação ao diferencial de créditos e benefícios fiscais

.....

§ 6º [Suprimir]

§ 7º [Suprimir]

Emendas 452 e 454 do senador Dr. Hiran (PP/RR)

7. Manutenção dos regimes especiais

Garantir que as conquistas dos regimes especiais sejam mantidas na legislação, durante o período de transição.

Os regimes são os seguintes:

- **Reporto** – Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária.
- **Reidi** – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura.
- **REB** – Registro Especial Brasileiro para embarcações.

Atenção: o nosso pleito se restringe somente ao período da transição, em razão da necessidade de adaptação do empresário às novas regras.

Emenda 86-U do senador Omar Aziz (PSD/AM)

8. Locadora de veículos

Defende-se a necessidade de garantia da apropriação do crédito na aquisição, também, por pessoas jurídicas sujeitas ao regime regular de veículos para fins de revenda.

A restrição em questão está prevista no regime de transição estabelecido no art. 405, do PLP nº 68/2024.

Solução

Manter a garantia do crédito presumido no texto da regulamentação.

O texto seria assim definido:

Art. 405. A incidência do IBS e da CBS ficará sujeita às alíquotas estabelecidas neste artigo na venda de máquinas, veículos e equipamentos usados adquiridos até 31 de dezembro de 2032:

.....

§1º

I – o bem tenha sido adquirido até 31 de dezembro de 2026; e

.....

§3º

I – o bem tenha sido adquirido até 31 de dezembro de 2032; e

.....

§4º

a) 1 (um inteiro), no caso de bens adquiridos até 31 de dezembro de 2028;

.....

§6º

I – para bens adquiridos até 31 de dezembro de 2026, o montante correspondente à diferença entre:

.....

b) o ICMS, a Contribuição para o PIS/Pasep e a Cofins incidentes na aquisição do bem registrados na nota fiscal, quando recuperáveis; e

II - para bens adquiridos de 1º de janeiro de 2027 a 31 de dezembro de 2032, a base de cálculo do IBS e da CBS, conforme registrado na nota fiscal, acrescida do ICMS não recuperável;

.....

§9º Fica garantida a apropriação de créditos presumidos de IBS e de CBS na aquisição, por pessoas jurídicas sujeitas ao regime regular, dos bens de que dispõe o caput, para fins de revenda;

§10. O crédito presumido a que se refere o §9º corresponderá à soma das alíquotas do IBS municipal e estadual do local do estabelecimento adquirente, e da CBS fixada pela União, na data de aquisição do bem para fins de revenda, deduzido o valor pago à título de IBS e CBS nos termos deste artigo.” [NR]

Conclusão

Espera-se que este material tenha ajudado a esclarecer questões acerca dos pleitos do Sistema Transporte e dos segmentos de infraestrutura. Não se pretende obter nenhum tipo de regalia ou vantagem, mas, sim, assegurar que cada segmento seja tratado de maneira adequada.

Esperamos contar com o seu apoio para se unir à nossa luta em prol do transporte.

Em caso de dúvidas, entre em contato conosco pelo email: diri@cnt.org.br ou ligue para (61) 2196-5700.

CNT 70 ANOS **CNT / SEST SENAT / ITL**
Sistema Transporte