



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

18/09/2024 - 48ª - Comissão de Assuntos Econômicos

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberto a 48ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 18 de setembro de 2024.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater os impactos da reforma tributária na infraestrutura brasileira, em atenção ao Requerimento nº 66, de 2024, da CAE, de autoria do Senador Vanderlan Cardoso.

Antes de convidar os nossos expositores, comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211.

O relatório completo de todas as manifestações será disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Convido a ocupar a mesa a Sra. Alessandra Brandão.

Pode aplaudi-la aí, gente, para animá-los depois do almoço. (*Palmas.*)

A Alessandra Brandão é Consultora Tributária da CNT, Confederação Nacional do Transporte.

Convido também Davi Ferreira Gomes Barreto, Diretor-Presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). (*Palmas.*)

Convido também Mário Povia, Diretor-Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI). (*Palmas.*)

Marco Aurélio de Barcelos, Diretor-Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). (*Palmas.*)

E também o Sr. Márcio Roberto Alabarce, Diretor da MoveInfra. (*Palmas.*)

Já vou passar a palavra imediatamente, então, à nossa Consultora Alessandra Brandão.

A SRA. ALESSANDRA BRANDÃO (Para expor.) - Boa tarde a todos!

Senador Izalci, em primeiro lugar, a CNT gostaria de agradecer-lhe e parabenizá-lo por esta oportunidade de estarmos aqui. Uma reforma tributária dessa dimensão precisa de muita discussão, de muito ajuste, e é impossível que se faça isso de forma bem-feita na celeridade que às vezes se quer imprimir ao processo.

Então, com relação ao transporte, nós já tivemos vários avanços e vários amadurecimentos nesse processo legislativo, mas tem algumas questões ainda que causam alguma preocupação pelos impactos que isso tem, inclusive, na economia.

O primeiro ponto que causa preocupação da CNT é com relação ao transporte internacional de cargas. Hoje, quando uma transportadora brasileira é contratada por uma empresa exportadora brasileira, ela é totalmente isenta de PIS-Cofins e ICMS, tanto quando ela pega a carga no Brasil e entrega no exterior quanto quando ela traz do exterior para o Brasil.

De acordo com o PLP 68, contrariando toda a teoria da reforma, que é a desoneração das exportações, se uma empresa brasileira contratar um transportador brasileiro, vai ter incidência dos tributos. Então, vai passar a incidir CBS e IBS.

A princípio, eles colocaram uma solução intermediária, que era um pedido de um regime especial para a suspensão dos tributos, só que esse regime vai ser pedido pelo exportador. Então, o exportador não tem nenhum estímulo para fazer isso, porque isso tem um custo de conformidade alto, ele vai ser fiscalizado, vai ter que apresentar documentação e, se incidir o tributo, ele vai se creditar disso e para ele não tem prejuízo nenhum. Então, ele não tem nenhum interesse nessa suspensão dos tributos. E, se se mantiver a tributação, nós temos uma concorrência totalmente desleal entre o transportador brasileiro e o transportador estrangeiro. Então, vai ser muito melhor para as empresas exportadoras contratarem transportadores principalmente dos países do Mercosul, porque o preço deles vai estar menor - como eles exportam esse serviço, o custo deles é menor, eles não têm tributo. Eles não têm custo de conformidade, não têm que pedir regime especial, não têm que fiscalizar, não têm nada. E ainda, nesse caso, a empresa que comprar esse serviço do exterior vai se creditar da mesma maneira. Então, com essa tributação, nós temos uma concorrência totalmente desleal e um prejuízo para as transportadoras brasileiras. Elas não estarão competitivas com as empresas que estão aqui, principalmente no Mercosul, pela proximidade com o Brasil.

Uma outra questão, superada essa questão do transporte, é que o art. 68, o artigo que determinou a isenção do transporte urbano, semiurbano e metropolitano, utilizou estas palavras: "transporte urbano", "semiurbano" e "metropolitano". Só que, em alguns estados, em alguns municípios, usa-se uma expressão diferente para designar o metropolitano, usa-se a expressão "suburbano". Então, como as isenções são interpretadas de forma restrita, é preciso que no texto se contemple a expressão "suburbano" para abarcar todas as modalidades que estão dentro dessa mesma realidade, que é esse transporte metropolitano nos grandes centros e também dentro da cidade, dentro do município.

Um outro ponto que diz respeito ao transporte é com relação ao transporte rodoviário e ferroviário de passageiros, àquelas viagens que são entre municípios e entre estados.

O transporte intermunicipal e interestadual de passageiros já tem um regime - ele já tem, eu acho que está havendo uma falta de compreensão nesse sentido - reduzido. E qual que é a redução deles? O PLP 68 determina que se faça uma proporção entre o que eles pagam de tributo hoje com o faturamento. Então, nós fizemos essa conta nas empresas de transporte. A alíquota deles varia de 8% a 13%, que é uma alíquota reduzida se a gente considerar os 26,5%. Só que, como isso varia muito de estado para estado, porque tem estado que tem isenção de ICMS, tem estado que não tem, então o setor de transporte se sentiria mais seguro e seria mais transparente se fosse feito da mesma forma como foi feito com o transporte aéreo e se tivesse um percentual já definido. Como essa redução é da ordem aproximada de 60%, que esses 60% ficassem definidos na legislação, assim como foi feito com o transporte aéreo, porque, da forma como está, o transporte aéreo vai concorrer com o transporte rodoviário, que já sofre outros tipos de concorrência hoje com transportes alternativos. Então, seria um prejuízo muito grande para eles.

Nós temos... Eu acredito que hoje, por ser um dia de uma audiência pública da infraestrutura, todos os meus sucessores falarão dos regimes especiais que foram concedidos nos contratos de longo prazo. Então, seria muito importante, no período da transição, principalmente, que esses regimes especiais que foram concedidos para contratos de longo prazo fossem mantidos, porque os investimentos foram feitos considerando essa realidade. Então, é preciso que seja observada essa questão dos contratos de longo prazo e da manutenção dos regimes.

Uma outra questão importante com relação ao transporte é relativa às locadoras de veículos. As locadoras de veículos, com a reforma tributária, vão fazer um esforço grande. Hoje, elas não são contribuintes do ICMS e do ISS, elas têm plena consciência e já estão absorvendo esse impacto nas suas atividades, mas o período de transição tem sido muito oneroso para elas. E, através dessas discussões do processo legislativo, foi concedido um crédito presumido para quando elas venderem um veículo. Então, quando elas venderem um veículo para uma pessoa física, elas terão um crédito presumido de CBS e IBS para compensar os desajustes, porque elas vão comprar o carro com uma alíquota e vão vender com uma alíquota maior, porque, nesses dois anos, que é a média que elas compram e vendem, elas compram com uma alíquota mais baixa, e a alíquota vai aumentando progressivamente no período de transição, então elas vão vender...

(Soa a campanha.)

A SRA. ALESSANDRA BRANDÃO - ... com uma alíquota maior. E aí elas têm esse crédito presumido quando elas vendem para pessoa física. Então, é importante que esse crédito nas vendas para a pessoa física também seja aplicado para as pessoas jurídicas.

Então, esses são os nossos pleitos. Agradecemos mais uma vez a atenção do senhor. Nós vamos entregar o material escrito. Eram essas as nossas principais considerações.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Alessandra.

A gente começou com a CNT, que engloba praticamente quase todos do transporte, mas deve ter aqui outros que vão falar também individualmente cada ponto desses.

Bem, o objetivo dessas reuniões que nós estamos fazendo aqui... E eu tenho falado sempre assim, que a gente quer ir muito ao mundo real, na prática, porque na teoria isso aí já está bem consolidado, o projeto; teórica e academicamente, está maravilhoso. Agora, no mundo real é que a gente quer que vocês nos coloquem de uma forma bem pontual: sobre o artigo tal, na Câmara, nós queremos a modificação do artigo, e aí vem a justificativa. Que seja uma justificativa muito óbvia, para a gente poder convencer os Parlamentares, e de uma forma bem pedagógica, bem sintética. Então, como foi dito aqui, no caso da exportação, é uma coisa tão óbvia que fica fácil, depois que se apresentou a emenda, a gente debater isso de uma forma muito clara; porque o objetivo é exatamente desonerar a exportação, então não tem sentido cobrar o frete, o transporte sendo onerado.

São coisas assim que nós queremos pontualmente: qual artigo... Lá tem as emendas já, todas elas, não é?

A SRA. ALESSANDRA BRANDÃO - Tem.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k.

Bem, vou passar então agora para o Davi, que é o nosso Diretor da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO (Para expor.) - Boa tarde a todos.

Presidente Senador Izalci, quero primeiro agradecer pelo convite e, ao mesmo tempo, parabenizá-lo por esta audiência pública. A reforma tributária, certamente, é um dos temas legislativos mais importantes em discussão hoje no Congresso e é crucial para o setor de infraestrutura, para o setor de transportes.

A ANTF, Senador, representa as concessionárias de ferrovia de carga do país. São 14 concessões, sete principais grupos, que administram algo como 30 mil quilômetros de ferrovia; transportam aí mais de 500 milhões de toneladas por ano, o dobro do que foi feito no início do processo de estatização e que investiu aí mais de R\$170 bilhões na história do setor privado de carga. Para você ter ideia, Senador, em 2023 foram investidos R\$10 bilhões em ferrovias e 99% desse investimento foi privado.

É um setor que é fundamental, Senador, para o nosso âmbito econômico, social, ambiental. Acho que todo mundo concorda que mais ferrovia é importante para o país. Mas, para atrair investimento privado, Senador, é necessário estabilidade, segurança jurídica, um ambiente de negócios atrativo para esse investimento. E acho que a reforma tributária vem muito nesse caminho. Como o senhor falou, teórica e academicamente, ela é perfeita. Acho que todos concordam com o avanço que a reforma tributária traz para os nossos investimentos em infraestrutura e para o setor ferroviário também, seja pela simplificação dos tributos, seja pela não cumulatividade, pela cobrança no destino. A reforma manteve os regimes especiais, preservando o princípio da desoneração dos investimentos em bens de capital; para o setor de infraestrutura também há regras específicas de reequilíbrio dos contratos de concessão.

Agora, o diabo mora nos detalhes. Então, tem alguns aspectos práticos que a gente gostaria, como setor, de trazer para a consideração do Parlamento, tendo em vista os efeitos concretos que eles trazem, de fato, para o nosso negócio, para o nosso dia a dia e, conseqüentemente, para os investimentos do país e para a nossa capacidade de fazer mais ferrovia, investir em infraestrutura.

E são três pontos, que eu vou colocar de forma muito breve. Nesses pontos, a gente vai também já trazer em formato de propostas de emenda e trazer aqui para a Comissão, para este grupo de trabalho, especialmente para o senhor.

O primeiro desses pontos que eu gostaria de trazer, Senador, trata sobre o processo de creditamento de PIS-Cofins, os créditos acumulados de PIS-Cofins. Então, a reforma traz, abraça o princípio da não cumulatividade, e isso é muito bom, por óbvio; o PLP traz as regras de aproveitamento dos créditos de IBS, CBS e também dos créditos de PIS-Cofins, o que para a indústria exportadora é muito importante. Então, há muito crédito acumulado de PIS-Cofins em alguns setores.

No entanto, o projeto de lei é silente quanto ao prazo de aproveitamento desses créditos. E o nosso receio é que isso seja confundido com a regra geral de aproveitamento do prazo de IBS e CBS, que é de cinco anos. Isso pode ter um impacto muito grande para o setor, porque o volume de créditos é muito grande e é bem provável que não seja possível aproveitar esses créditos nesse período de cinco anos, inclusive trazendo um risco para o operário de ter que ressarcir esse crédito em espécie. Então, a nossa proposta é fazer um ajuste no texto para deixar o prazo de validade desses créditos indefinido até que haja o seu completo aproveitamento, preservando, por óbvio, o princípio da não cumulatividade.

Um segundo ponto, Senador, que também acho superimportante - provavelmente outros colegas aqui vão tratar de pontos semelhantes - trata sobre a desoneração de bens de capital. Então, acho que a reforma incorpora esse princípio ao manter os regimes especiais até 2027, vedando a criação de novos regimes. Mas existe, após esse período, a previsão de que haja

um ato conjunto entre o comitê gestor e o Poder Executivo para traçar as regras de como vai ser a desoneração de bens de capital daqui para frente. Isso é muito bom.

Então, qual é o receio que a gente tem? É que não há um prazo para isso. Não há um prazo para que, nesse comitê gestor, esse ato conjunto seja editado. Então, é possível que, após 2027, instrumentos importantes, como o Reidi, o Reporto, que hoje são essenciais para os investimentos de infraestrutura - inclusive, como a Dra. Alessandra colocou, foram base dos contratos de concessão pactuados ao longo do tempo -, passem a não ter mais nenhum tipo de valor. Então, também fazemos uma proposta de uma emenda ao texto de que, na hipótese de esse ato não ser editado, haja uma desoneração nos moldes do que é feito atualmente para os ativos fixos dos bens de concessão.

Um outro aspecto dentro da desoneração de bens de capital trata do Reidi. O Reidi é um regime superimportante para a infraestrutura, está previsto no PLP, mas existe até mais um ajuste temporal, um ajuste pontual que seja importante. Apesar de as regras do Reidi terem sido transpostas de certa forma para o PLP, não está claro qual é o prazo de usufruto do Reidi. Hoje em dia, esse prazo é bem definido no Decreto 6.144, de 2007, que não foi incorporado ao texto do PLP. Então, a proposta que fazemos é incorporar o trecho desse decreto, que é a situação jurídica atual, para dar mais segurança jurídica de como isso vai ser feito ao longo do tempo.

E o terceiro e último ponto, Senador, que eu gostaria de deixar aqui para avaliação dos senhores trata da questão do reequilíbrio dos contratos. Então, os contratos de concessão são contratos de longuíssimo prazo, geralmente envolvem investimentos bilionários e são pactuados em uma equação econômico-financeira que considera a realidade tributária atual. Novos contratos terão uma nova realidade tributária, mas os contratos que foram pactuados até a data da reforma foram feitos à luz de uma nova realidade tributária. E, certamente, a reforma vai ter efeitos para mais ou para menos nos diferentes contratos. O PLP traz mecanismos para isso.

Foi muito feliz a redação do PLP que traz alguns aspectos relacionados a isso, mas tem dois pontos que eu acho que são importantes, talvez, ter em mente, Senador, e que a gente também propõe como oportunidade de melhoria.

O primeiro é que o PLP...

(Soa a campainha.)

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Um minutinho. Eu concluo, Senador.

... é que o PLP condiciona o reequilíbrio à comprovação de regularidade fiscal e trabalhista em todos os entes federados, e isso pode se revelar impossível na prática. Questões trabalhistas são comuns, questões tributárias são comuns, principalmente considerando instrumentos previstos em contratos lineares como ferrovia, que passam por milhares de municípios, centenas de municípios, milhares de municípios às vezes. Então, esse é um ponto que nós entendemos que deveria ser excluído.

E um segundo ponto - e o último ponto que eu falo - é que a lei trouxe prazos definidos para que os reequilíbrios sejam feitos, mas, pela nossa experiência como regulados, por mais que as agências tenham se aperfeiçoado bastante, fazendo um trabalho de excelência, e nós reconhecemos isso, reequilíbrios sempre são muito complicados de ser implementados, e geralmente demoram anos para ser implementados. Para o senhor ter ideia, a última revisão tarifária do setor ferroviário foi em 2012, e até hoje não há reequilíbrios, por exemplo, para a questão da covid, porque é um assunto realmente complexo, demanda um instrumental e um trabalho muito grande do regulador. Então, também fazemos um pleito de, na hipótese de os prazos não serem atendidos, de se revelarem prazos impróprios, que sejam possíveis reequilíbrios cautelares, para que os fluxos financeiros das concessões não sejam prejudicados, inviabilizando a própria concessão e, conseqüentemente, o próprio serviço público.

Então, esses são os principais resumos, Senador. Já encerro e agradeço pela oportunidade, e vamos deixar todas as propostas, as justificativas de emendas com o senhor e com o grupo de trabalho, com o Senado. Está bom?

Muito obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Davi.

É importante apresentar logo as sugestões, as justificativas e a modificação, para a apresentação da emenda.

Vou passar para o Mário, que é o diretor do Instituto Brasileiro de Infraestrutura.

O SR. MÁRIO POVIA (Para expor.) - Obrigado, Senador Izalci.

Quero cumprimentar a todos aqui na mesa.

Senador, primeiramente quero parabenizar e agradecer ao senhor pela iniciativa de promover esta audiência e atender o nosso pleito. Basicamente, as nossas demandas são muito em linha com a CNT, com a ANTF, com o que a MoveInfra deve colocar também, com a ABCR, o Centronave que está aqui, a ABR. Enfim, nós entendemos que há uma preocupação

muito grande com os reequilíbrios de contrato, e ter um reequilíbrio cauteloso seria muito importante para a estabilidade desses contratos. Também os contratos de transporte que têm esta vertente de interface internacional - e isso é muito importante -, que essa rubrica fique no Brasil, porque de nada adianta a gente onerar aqui a tributação e essa rubrica ficar no exterior. O resultado disso é perverso.

E sempre a palavra de ordem eu acho que hoje é tornar o Brasil mais competitivo. Não seria um outro motivo senão essa simplificação tributária, para trazer um ambiente de negócios mais favorável, segurança jurídica, estabilidade regulatória, mas também para reduzir custo Brasil - simplificação tributária - e deixarmos o país mais competitivo.

E talvez a grande rubrica seja a produtividade. Nós precisamos fazer mais com o mesmo, dada a dificuldade que nós temos de prover novas infraestruturas no país, seja a tempo e de modo adequado, e principalmente a questão envolvendo a nossa interface com o comércio exterior. O Brasil é um grande exportador de *commodities* e é por aí que nós vamos trazer as divisas e efetivamente dar as respostas para a sociedade.

A outra questão é que nós temos um esgotamento de recursos públicos para o setor de infraestrutura. Nós dependemos basicamente, e o PAC que aí está revela isso... Em grande medida, os investimentos postos à mesa são de natureza privada, daí a importância de se manterem, nesses contratos de concessão de longo prazo, as regras que foram pactuadas. Então, essa transição teria que estar harmônica em relação a essas questões.

Eu tinha uma apresentação para fazer, ela está lá na... Eu vou falar muito rapidamente, eu só não sei para onde eu aponto. Para cá? (*Pausa.*)

Está bom, podemos começar por aí.

A primeira lâmina falava do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, ligado à Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos. Acho que é desnecessário a gente tecer maiores comentários sobre o instituto.

A nossa ideia aqui é tratar basicamente de três temas, até para não ser repetitivo em relação aos anteriores. O primeiro é a repotencialização do retroporto dentro do regime do Reporto. O Reporto hoje atende a terminais autorizados e terminais que estão hoje em áreas primárias do porto. A nossa ideia é promover todo o *cluster* portuário. De nada adianta nós deixarmos no estado da arte aqueles que estão em área primária quando nós dependemos de um carrossel, de uma estrutura toda funcionando harmonicamente, portanto, se essa engrenagem não estiver azeitada, funcionando harmonicamente, nós vamos ter ali parte do setor trabalhando com plena potência e gargalos em retroárea. Então, a nossa ideia é estender o regime, e o mais importante dessa proposta de extensão é que ela tenha um efeito fiscal zero. Na verdade, há uma rubrica orçamentária para isso, e a nossa proposta é apenas que ela seja distribuída para uma base de interessados maior. E dentro da nossa exposição de motivos, depois, Senador, o senhor verá que não há nenhum tipo de resistência a essa proposta. Com isso nós vamos gerar postos de trabalho, vamos promover essa agenda de descarbonização.

O senhor consegue passar?

De novo, a questão da eficiência, aumento de produtividade: vamos, ao substituímos frotas e equipamentos, aumentar a produtividade, aumentar o faturamento, e o próprio delta no aumento de faturamento provocará um aumento de arrecadação que em muito irá superar a pretensa renúncia fiscal, muito embora essa base, como eu disse ao senhor, seja zero. A questão da modernização da frota está em linha com o processo de descarbonização, portanto também com os nossos compromissos de redução de emissões.

Podemos ir em frente.

Basicamente seria esse o primeiro ponto dessa extensão. Por que nós estamos tratando disso e não estamos tratando na lei específica? Porque como a reforma tributária traz ali a lista exaustiva, é uma possibilidade que nós temos de aproveitar este momento e efetuar esta inclusão.

A outra questão é da extensão do Reporto. O Davi já abordou um pouco essas questões. A nossa ideia seria ir para o andar de cima e não tributar investimentos.

Eu acho que o Brasil é dependente de produtividade e esta seria talvez a proposta dos nossos sonhos: sempre que envolvesse aí bens de capital, a questão da produtividade, que isso não fosse onerado, ou seja, um estímulo ao investimento em prol desse compromisso da produtividade. Mas, ainda que isso não ocorra, a ideia é que nós tenhamos aí um horizonte de tempo para as adaptações, para harmonizar todos os contratos existentes.

E, por fim, a questão do incentivo à navegação de cabotagem. Nós temos a lei que regula esse setor, a Lei 9.432, de 1997...

(*Soa a campanha.*)

O SR. MÁRIO POVIA - ... e nessa lei, Senador, já é estabelecida a paridade de preços das embarcações que demandam o *bunker*, as embarcações internacionais com as nacionais que fazem a cabotagem. A lei diz que o preço será o mesmo, só

que não. A Petrobras, que é a principal fornecedora do *bunker*, pratica o mesmo preço, em tese, o mesmo valor contábil, mas aplica os impostos de uma forma diferenciada.

Nós temos, diferentemente do setor aéreo, no setor de navegação, essas embarcações concorrendo na costa brasileira. Quando eu não tenho a embarcação nacional disponível, eu permito que o estrangeiro faça esse frete na cabotagem. Eu tenho 22% a mais de combustível pago pelas empresas nacionais, portanto, há uma concorrência imperfeita aí. A ideia é que isso apenas ajuste uma previsão legal que já existe desde 1997 e que até então não foi observada.

Não vou nem entrar na questão trabalhista, que é uma outra questão, que piora ainda mais esse contexto, mas a ideia é desonerar esse *bunker*. O efeito fiscal é muito baixo, tem aquele número lá, 0,03, é o impacto, acho que, com base no Estado de São Paulo, que é o maior fornecedor, esse seria o impacto do ICMS e, de novo, a desoneração pagaria praticamente toda a questão envolvendo a renúncia fiscal.

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRIO POVIA - Por fim, um pouco da questão envolvendo as questões por conta da manutenção de infraestrutura por modal. A gente vai, de novo, apresentar para o senhor isso na forma prevista dentro da modelagem dos artigos.

Agradeço muito a atenção do senhor. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Mário.

Passo, então, para o Marco Aurélio, que é o Diretor da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

O SR. MARCO AURÉLIO DE BARCELOS (Para expor.) - Muito boa tarde, Senador Izalci. Queria, em primeiro lugar, cumprimentá-lo, parabenizá-lo pela iniciativa de promover este fórum, que é um fórum de auscultação e de aprimoramento, como o senhor bem colocou, em relação à regulamentação da reforma tributária.

Eu vou ser bastante objetivo, Senador, mas não posso deixar de iniciar sem dizer que o setor de concessão de rodovias no Brasil é um dos que mais cresce atualmente. Apenas em 2023, as concessionárias de rodovias aportaram no país algo próximo a R\$20 bilhões e há a expectativa de que o setor dobre de tamanho nos próximos cinco anos, ou seja, nós temos aí um desafio grande de promover a atratividade dos novos leilões. E qual é o primeiro ingrediente que costuma tipicamente ser apontado como o tempero, como o molho, como esse chamariz para os investimentos no Brasil? Segurança jurídica. Logo, nada mais justo que nós debatamos a reforma administrativa sob o prisma da segurança jurídica.

E o tema, Senador, que eu vim trazer é um tema que já foi apontado aqui pelos meus colegas e que orbita a ideia de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

E eu queria demonstrar a todos que nós tivemos importantíssimos avanços implementados pelo PLP 68, mas remanesce, eu diria, um pilar, Senador, cuja ausência vai fazer com que a engenhosidade legislativa, que subjaz o tema do reequilíbrio econômico-financeiro no PL, se desmantele. Se nós não nos acautelarmos, se nós não prestarmos atenção a esse terceiro pilar, todo esforço terá sido em vão, e nós nos alimentaremos de frustração e de insegurança jurídica.

Pois muito bem, quais são as inovações que nós testemunhamos no âmbito do PL 68? A primeira - eu disse que os impactos ocasionados pela mudança da alíquota ensejarão processos de reequilíbrio econômico-financeiro que tramitarão em caráter prioritário -: a prioridade que o legislador sinaliza para o equacionamento dos impactos é fundamental. Isso é extremamente inovador, isso foi ao encontro dos anseios do setor produtivo, de quem investe em infraestrutura.

Parabéns ao Congresso Nacional.

Primeiro pilar, primeira inovação.

Segundo pilar, segunda inovação.

Eu diria, Senador, que isso já vinha sendo um pleito, uma expectativa, fonte de diversas interlocuções, e apareceu até mesmo num projeto de lei que também tramita aqui no Congresso e que visa a alterar a lei de PPP e de concessões no nosso país. Nós tivemos, como segundo pilar, a previsão de prazos para que os reequilíbrios pudessem ser viabilizados. Este é o sonho dourado de quem investe no país: a possibilidade de contar com um cenário, com um horizonte, em que um problema regulatório vai ser equacionado.

O art. 376, §1º é brilhante em relação a esse aspecto, e ele abre um precedente legislativo fundamental, estruturante, para o ambiente de negócios públicos no Brasil. O segundo pilar, portanto, é uma grande inovação, precisa evidentemente ser preservado. O que falta?

Pois muito bem, se nós tivermos, Senador, um processo de reequilíbrio deflagrado em razão dos impactos perpetrados pela reforma, pelo aumento de alíquota, ainda que fosse dado tratamento prioritário em agências reguladoras no Brasil, que sofrem de níveis de amadurecimento ou de maturidade distintos, aliás, em alguns casos, sequer há agências reguladoras para tratar desses problemas, se eu disparo um processo de reequilíbrio, ainda que ele tramitasse prioritariamente,

transcorridos os 90 dias, prorrogáveis por mais 90, a pergunta que não quer calar é: o que acontece? Nada. Não há nenhuma sequência, nenhuma consequência - nada!

Logo, de que adiantou a previsão da prioridade? Nada, Senador. De que adiantou a previsão dos 90 dias, o sonho dourado de quem investe e quer que os problemas regulatórios tenham cadência e previsibilidade? Nada! Se nós não considerarmos uma consequência para o não cumprimento desse prazo, nos alimentaremos de frustração.

Qual é a nossa proposta diante desse problema, diante desse cenário? E já há pelo menos oito emendas que endereçam isso, a possibilidade de que, diante da inércia dos reguladores ou de quem gerencia o contrato, que os efeitos do reequilíbrio já pudessem ser implementados pelas próprias concessionárias. Esse é o preço que se paga pela lentidão, pela inação. Já há emendas, Senador, que se orientam nessa direção; precisam ser avaliadas, precisam ser consideradas.

E, suplementarmente, tomando de empréstimo proposta que hoje já existe no mencionado PL que visa a mudar o marco legal das concessões e PPPs, seria interessante, Senador, se o senhor me permite a alegoria, lançar luz ou acender as luzes para o apagão das canetas. Nós não podemos ter gestores públicos que se acovardam diante de problemas complexos, como são os casos de reequilíbrio econômico e financeiro. É bem verdade que nós não podemos generalizar. Existem agências reguladoras seriíssimas...

(Soa a campanha.)

O SR. MARCO AURÉLIO DE BARCELOS - ... comprometidas com prazo, mas, por outro lado, existem gestores, órgãos públicos que não têm qualquer compromisso. Eu poderia citar exemplos que roubariam o prazo de todos que ainda vão falar.

Resumidamente, qual é a nossa sugestão de suplementar a possibilidade do ajuste automático? A previsão de que aquele órgão ou aquele gestor público responsável pela tomada de decisão ou pela instrução do processo, em havendo não observância do prazo de maneira infundada, que ele responda administrativa e civilmente pelo atraso que ocasionar e pela mácula que vai lançar sobre a percepção de segurança jurídica e pela frustração que vai concretizar sobre o ideário que consta do art. 376, inciso II, §1º e §4º do PL 68.

Essa é a nossa sugestão, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Marco.

Já passo imediatamente para o Márcio Roberto, que é o Diretor da MoveInfra.

O SR. MÁRCIO ROBERTO ALABARCE (Para expor.) - Senador Izalci, caros colegas, cumprimento todos, meu amigo Marco, Davi, Mário Povia, minha colega Alessandra.

Novamente, a gente vem aqui agradecer o espaço que esta Casa traz e dá à infraestrutura, para falar um pouco a respeito dos impactos da reforma tributária na infraestrutura. O Marco comentou que existem temas que gravitam em torno da reforma. Eu diria que o que gravita em relação à infraestrutura é um belo de um meteoro que, se alguns ajustes não forem feitos, vai atingir em cheio a viabilidade de diversos contratos atualmente em vigor no nosso país.

A gente trouxe aqui uma breve apresentação, e vou direto a ela. Como comentado pelo Senador, são ajustes pontuais que sugerimos. Um ano atrás, também nesta Casa, estávamos aqui para apoiar a iniciativa da emenda que se converteu na Emenda 132, dando apoio institucional àquela importante e corajosa iniciativa do Parlamento no país de reformar o sistema tributário nacional totalmente caótico, e o que a gente traz, na verdade, são sugestões de correção de rumo, aperfeiçoamento para que a emenda não fique pior do que o soneto, para que ajustes sejam feitos.

Em relação a este primeiro item, para que o regime especial - e os regimes especiais, Senador Izalci, têm sido criticados de forma geral, existem setores muito respeitáveis da indústria e de outras atividades que vêm criticando a ampliação dos regimes especiais... O que a gente aqui traz é uma questão muito pontual: meritória que seja a introdução do regime especial da construção civil... E veja, Senador, construção civil é item mais do que relevante na cadeia de valor da infraestrutura. Marco comentava há pouco que quase R\$50 bilhões de investimentos futuros, infraestrutura, boa parte desses valores serão canalizados em obras de construção civil, que estarão amparadas nesse regime especial se assim for o desejo do Parlamento.

Mas o que trouxe o PLP tal qual aprovado na Câmara dos Deputados? Uma disposição extremamente meritória de redução de base de cálculo para parte de serviço de construção civil, mas uma disposição adicional dizendo que o empreiteiro não poderá apropriar crédito sobre os materiais por ele adquiridos e aplicados nas obras de um lado e também não vai repassar IBS, CBS sobre a parcela desses materiais que faturaram ao dono da obra. Então, de um lado, ele não tem o débito e, de outro lado, não tem o crédito. Na aparência parece que a conta fecha, o problema são os detalhes, porque é uma questão

bastante técnica, Senadora. A gente traz aqui um mero exercício matemático. Os valores são totalmente estimados. Eles não têm - exceto na matemática, na fórmula, na equação - compromisso com nenhum contrato considerado.

E aqui a gente traz uma situação em que um empreiteiro contratado para executar uma obra, com a prestação do serviço de aplicação de materiais, faz aquisição desses materiais, digamos, no mercado por um valor de R\$100. Como o IBS e o CBS são calculados por fora - e aqui a gente está acreditando ainda na alíquota de 26,5% dos dois tributos, a alíquota referencial que está posta em dúvida -, então, o total desses fornecimentos de materiais será de R\$126,50. Pela regra tal qual aprovada - é uma vedação lá do art. 262 do PLP -, esses 26,50% sobre os materiais não serão creditados pelo empreiteiro. Ele vai calcular os impostos sobre a parcela de serviço, que ali no nosso exemplo é de R\$50, calcula o IBS com a redução de base de cálculo, repassa o valor desses materiais ao dono da obra a seu cliente. Cogitemos que seja um cliente contribuinte regular do imposto, pode ser a construção de uma planta fabril, de uma estrada, de um terminal portuário - está aqui o nosso colega Jesualdo que falará mais adiante -, de um aeródromo, de algum concessionário do setor aeroportuário, mas esse repasse se fará sem o débito, e o empreiteiro não teve o crédito. Mas qual é o problema? É que aquele imposto dos materiais terá virado custo nesse momento. Então, um imposto que deveria gerar crédito ao longo da cadeia até o consumidor final vai ter o seu ciclo interrompido por conta desta regra do art. 262 do PLP.

Ali no último quadrinho o que a gente mostra? Qual é o crédito nesse exercício que o dono da obra vai ter: R\$7,95 justamente aquele IBS e o CBS calculado pelo empreiteiro, mas o preço, o custo da obra foi muito maior. Ele pagou pelo serviço que veio com o IBS e também pelos materiais que lhe foram repassados e, para esta última parcela, não tomou crédito. Quando a gente calcula os impostos recolhidos e não creditados, o total do custo aqui vai ter sido de R\$34,45, nesse exemplo matemático, o tal resíduo fiscal. E foi justamente esse resíduo o mote para que se aprovasse a reforma tributária de 76%. Novamente, Senador, o exercício 76% é ilustrativo. A proporção entre materiais e serviços poderia ser outra e o resultado seria diferente. O exercício aqui só mostra que existe uma violação à não cumulatividade muito grave, muito flagrante, muito gritante nesse regime especial e uma indução aqui, o setor de construção civil e de infraestrutura...

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRCIO ROBERTO ALABARCE - ... altera sua estrutura de contratações e isso viola a neutralidade. Esse é o principal ponto que eu gostaria de trazer hoje, Senador.

E, em relação a esse tema, existem já emendas apresentadas e que propõem de formas um pouco diferentes, correção desse regime.

Outra questão, Senador, aí subscrevendo aqui as falas do colega Davi e do Dr. Marco, é a respeito da importância de aperfeiçoamento do regime de reequilíbrio cautelar. É essencial que haja uma garantia de que acontecerá se os prazos não forem previstos. Existem inúmeras alternativas: responsabilização pessoal do agente público omissor no cumprimento dos prazos; permissão de que o operador, o contratado da administração implemente, ainda que de forma gradual, estimada, esses ajustes; ou, inspirado, por exemplo, no regime das medidas provisórias, algo como um instrumento de trancar a pauta das agências...

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRCIO ROBERTO ALABARCE - Isso não seria apropriado; seria aí, sim, algo muito grave. Por outro lado, é essencial que esse regime tenha alguma efetividade.

Agradeço novamente, Senador, a oportunidade de endereçar essas falas aqui...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Márcio. Eu agradeço.

Já os convido a ocuparem a fileira aqui da frente para a gente chamar aqui os novos expositores.

Aí eu já chamo imediatamente o Fábio Rogério Carvalho, que é o Presidente da Associação dos Aeroportos Federais Privados.

Pode aplaudir também, gente. *(Palmas.)*

Alexandre Lopes, Vice-Presidente do Fórum das Associações do Setor Elétrico. *(Palmas.)*

Christianne Dias Ferreira, Diretora da Associação e Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto. *(Palmas.)*

Renata Menescal, que é Diretora Jurídica e de Regulação da Associação Brasileira de Geração de Energia Limpa. *(Palmas.)*

Daniela Martins, Diretora Institucional da Conexis Brasil Digital. *(Palmas.)*

Eu já passo logo para o Fábio Rogério já fazer as suas considerações.

O SR. FÁBIO ROGÉRIO CARVALHO (Para expor.) - Muito obrigado, Senador.

Boa tarde. Boa tarde a todos e a todas.

É uma satisfação para a ABR estar nesta oportunidade aqui.

Quero dizer que a ABR representa hoje 59 aeroportos federais concedidos. Isso corresponde a 93% dos passageiros transportados. E, para além disso, é sempre importante marcar que a ABR ou esse conjunto de operadores no Brasil opera pelo mundo mais de 250 aeroportos, de modo que, quando a gente traz uma contribuição aqui para manifestação e avaliação desta Casa, a gente leva em consideração também a experiência internacional em matérias como esta, matérias tributárias, matérias de grande importância e interesse para a gente.

A reforma é de nosso interesse. Nós a defendemos, entendemos que ela é importante, ela é um remédio para a sociedade, mas, como todo remédio, ela precisa ser calibrada para que também não se torne uma causa de problemas em vez de causa de solução.

Para a tarde de hoje, agradecendo mais uma vez a oportunidade, a gente traz três pontos. O primeiro é explicar que a aviação é uma indústria de rede, e o setor aeroportuário, assim como outros setores, só vai bem se toda essa cadeia vai bem. O segundo, que eu acho que é importante pontuar e dizer que isso é um consenso entre todas as associações, é a questão de que contratos desequilibrados geram problemas estruturais. E isso pode ser resolvido via reequilíbrio concomitante ou cautelar, que a gente tem defendido. E um terceiro ponto, que é bastante pontual da nossa indústria, é a questão do imposto seletivo do diferimento, a ausência de diferimento que não foi contemplada aqui na questão das lojas francas.

Primeiro ponto, então, que eu acho que é importante trazer, como eu dizia: a aviação é uma indústria de rede. Então, para que o aeroporto performe bem, para que pessoas possam viajar, é importante que nós tenhamos companhias aéreas voando no Brasil. O primeiro ponto é esse. E a ABR faz um trabalho de tentar atrair novas companhias aéreas, dado que isso atrairia também maior concorrência, menor preço, mais brasileiros poderiam voar.

Toda vez que a gente vai discutir isso, três são as perguntas que a gente ouve sobre uso de companhias aéreas e todas as três são importantes para a gente responder. Vou citar as três e falar da de hoje. A primeira é assim: resolvemos a questão da bagagem ou não resolvemos? O *low cost* precisa disso. A segunda: como é que está a questão da judicialização no Brasil? E a terceira é: qual vai ser o impacto da reforma tributária para uma companhia aérea?

Dito isso, é importante dizer que uma associação que é também setorial aqui da aviação, ABA, fez um estudo interessante da LCA que comparou a carga tributária de 37 países. Dos 37 países, só um tem uma carga tributária superior a 25%. De todos esses países também, mais de 20 têm uma carga tributária inferior a 15%. Por que isso é relevante? No mundo da aviação, por óbvio, o avião voa, e ele voa em qualquer lugar do mundo. Se ele não voar no Brasil e se tiver uma condição mais benéfica para voar em outro lugar, essa frota, esse arranjo entre os aviões e as companhias aéreas e os aeroportos vai migrar para outro lugar do globo onde existe uma situação um tanto quanto melhor. Então, o primeiro ponto é este: se a gente onera esse sistema, a gente acaba afastando a concorrência, aumentando o preço e deixando a aviação brasileira sempre um privilégio para muito poucos, o que a gente não quer.

O segundo ponto, então, que a gente traz hoje e faço questão de reforçar é a questão do reequilíbrio concomitante, entendendo que isso é uma necessidade. Nós estamos em linha, assim como as associações que já falaram, mas mais de 14 associações subscrevem uma carta que foi direcionada à Comissão, a esse grupo de trabalho, que reforça a importância disso. Então, faço questão de registrar que nós também entendemos que esse equilíbrio é essencial por vários motivos, mas eu vou ficar em apenas dois. Primeiro, a gente não tem aqui um problema de liquidação do tamanho do reequilíbrio, que geralmente é uma coisa que demora muito. Nós sabemos qual é a carga tributária atual, nós sabemos qual é a carga tributária que teremos que pagar dali para frente, motivo pelo qual ele pode ser dado na cabeça, pode ser dado na saída. Se houver algum problema, pode ser corrigido em outro ano. E isso é fundamental porque, se esses contratos ficarem desequilibrados aguardando o exame de reequilíbrio, eles se tornam, como a gente chama, contratos estressados, contratos que ficam desequilibrados. Contrato desequilibrado gera um ativo estressado; o ativo estressado gera incapacidade de execução; incapacidade de execução gera fim antecipado de concessão; fim antecipado de concessão vira um problema para toda a sociedade, vira um problema para a infraestrutura nacional. Então, a gente trabalha para que isso não aconteça. O reequilíbrio cautelar, o reequilíbrio concomitante resolve isso.

O último ponto nosso é a questão do imposto seletivo para bebida e tabaco, que precisa ser diferido em lojas francas. Pela redação atual, não há diferimento de alíquota, ou seja, os *duty free* brasileiros deixam de ser *free*. Eles continuam sendo *duty*, mas não são *free*, posto que teriam que pagar exatamente a mesma quantia, o mesmo valor de imposto que é cobrado em outros estabelecimentos que não estão naquela área. Seria uma surpresa muito grande tanto para turistas quanto para a própria indústria que também comercializa, a indústria nacional que comercializa produtos nesses locais, e impactaria também toda uma cadeia, consequentemente os aeroportos, que dependem dessas lojas para o seu bom funcionamento.

É importante dizer que, em termos de estrutura e impacto, isso é mínimo, essas vendas não correspondem a 0,1% do consumo nacional a respeito desses produtos. Ou seja, repassando os três pontos que a ABR traz e que são fundamentais: aviação é rede, aviação só vai bem se a cadeia toda vai bem; a questão do imposto seletivo precisa ser resolvida e pode ser endereçada agora e corrigida, o que nós entendemos que deve ter sido muito mais um esquecimento, no afã de tantas matérias que estavam sendo analisadas; terceiro e mais importante para todos nós, o reequilíbrio concomitante é uma necessidade. Contratos desequilibrados...

(*Soa a campanha.*)

O SR. FÁBIO ROGÉRIO CARVALHO - ... gerarão novos problemas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Fábio.

Passo, imediatamente, ao Alexandre Lopes, Vice-Presidente do Fórum das Associações do Setor Elétrico.

O SR. ALEXANDRE LOPES (Para expor.) - Obrigado, Senador. Boa tarde e parabéns pela iniciativa!

Eu trouxe uma apresentação. (*Pausa.*)

Eu venho hoje, aqui, em nome do Fase (Fórum das Associações do Setor Elétrico), que representa toda a cadeia do setor elétrico - geração, transmissão, distribuição, comercialização e consumo -, além de fabricantes também de equipamentos. O objetivo nosso aqui hoje é trazer três pontos de consenso do Fase, temas que já foram endereçados, já foram apresentados. O primeiro é relacionado ao diferimento ao consumidor final. Esse é um ponto que eu vou abordar bastante na apresentação, porque é o tema central nosso, que impacta as operações do mercado. O segundo tema é a questão da base de cálculo dos impostos do IBS e da CBS. A proposta do Fase é excluir os encargos setoriais, em que são incluídos vários subsídios e repasses dentro da conta de luz. Eu vou trazer algumas reflexões sobre isso. O terceiro e último ponto é a questão do *cashback*. A proposta nossa é que o *cashback* seja dado na própria fatura do consumidor, que as devoluções sejam feitas, de forma instantânea e integral, na fatura do consumidor.

Eu queria me concentrar no primeiro ponto, o diferimento, que é um ponto crucial que une todo o setor elétrico. Bom, vou tentar explicar isso de uma forma pragmática. Diferentemente de outros produtos... Como é que funciona uma cadeia produtiva tradicional? Você tem a extração do insumo, esse insumo é vendido para a indústria, a indústria leva um tempo para processar esse insumo, fabricar algum produto, esse produto é transportado, distribuído e vendido até o consumidor do final. Isso demora tempo, ou seja, do início do processo produtivo até o efetivo consumo do consumidor final, você vai ter um, dois, três meses ou até mais, dependendo do tipo de produto. No setor elétrico, não. No setor elétrico, a gente tem uma peculiaridade muito grande, porque geração e consumo, a produção e o consumo são instantâneos ou quase instantâneos - na velocidade da luz, digamos assim -, mas eles ocorrem de forma simultânea.

Então, quando a gente traz a cobrança dos tributos para o mundo comercial do setor elétrico, afastando-se do mundo físico, a gente gera uma série de complexidades. No mundo comercial do setor elétrico, diferentemente do mundo físico, a energia é transacionada diversas vezes dentro da cadeia do setor elétrico. Então, o gerador vende para um comercializador, que vende para outro comercializador, que vende, eventualmente, para um próprio gerador, para um outro comercializador, até chegar no consumidor final. Há n tipos de contratos: contratos com flexibilidades, contratos de opções... Muitas vezes, a energia é vendida antes de ser comprada ou de ser produzida.

Como é que funciona hoje a cobrança do ICMS? A cobrança do ICMS é feita hoje com base na transação com o consumidor final. Então, em uma venda de um gerador para um comercializador ou entre comercializadores, por exemplo, não incide o ICMS; mas, quando a venda é para o consumidor final, para o efetivo consumo, aí, sim, há a cobrança do tributo.

E, além disso, além de toda essa complexidade do setor elétrico, a gente ainda tem a questão do mercado de curto prazo, que é operacionalizado pela CCEE, pela Câmara de Comercialização, onde todas as sobras e déficits de compra e venda de energia, de geração e de consumo são liquidadas, e liquidadas de uma forma multilateral. Ou seja, a gente não consegue identificar quais são as contrapartes vendedoras e compradoras de cada transação. A gente simplesmente tem um rol de agentes que são credores, um rol de agentes devedores, e esses pagamentos são feitos de maneira centralizada. Então, não aplicar o diferimento para o setor elétrico gera uma complexidade muito grande e não aplicar o diferimento no mercado de curto prazo traz, inclusive, uma impraticidade, porque não é possível identificar quem é o vendedor.

Então, resumindo aqui a nossa proposta, primeiro, quero reforçar isso, quer dizer, não há *delay* na arrecadação dos tributos, porque a energia elétrica é gerada e consumida dentro do próprio mês, dentro do próprio segundo, digamos assim. No ambiente contratual, que engloba tanto a venda ao consumidor final quanto a troca de energia das empresas e o próprio mercado de curto prazo, a energia circula várias vezes, chega a circular mais de cinco vezes, em média, essa energia.

A proposta que a gente traz de diferir a cobrança dos tributos para o consumidor final não impacta os cofres públicos, porque, assim como é feita a cobrança do ICMS hoje, ela é feita num sistema não cumulativo. Então, toda essa venda intermediária gera, sim, um trabalho operacional tanto por parte das empresas quanto por parte do próprio Governo, do Fisco, de fiscalizar essas operações, mas os créditos são efetuados ao longo da cadeia, e, no final, a cobrança é feita efetivamente em cima do consumo.

Então, a proposta que a gente traz aqui do diferimento não altera a arrecadação, nenhum centavo na arrecadação fiscal e nenhum *delay* no pagamento; ela simplesmente reduz o custo de transação, tanto para as empresas quanto para o Estado, e também resolve a questão da liquidação multilateral do mercado de curto prazo. Então, sempre que um consumidor livre, no caso, estiver comprando energia no mercado de curto prazo, haveria também a incidência dos tributos em cima desse consumidor, assim como é feito também com o ICMS atualmente.

O segundo ponto aqui, só para uma reflexão, é a questão dos encargos setoriais. A gente tem, dentro do setor elétrico - os senhores já devem ter ouvido falar -, a questão da CDE (Conta de Desenvolvimento Energético), que foi uma conta criada lá atrás com outros fins e que hoje engloba uma série de subsídios que são colocados dentro da conta de luz...

(Soa a campanha.)

O SR. ALEXANDRE LOPES - ... subsídios para carvão mineral, para cooperativas, para energias renováveis, enfim, para uma série de custos que são alocados na tarifa do consumidor.

Então, a reflexão que a gente traz aqui é: faz sentido um consumidor que está aqui em Brasília, por exemplo, pagando subsídio para o carvão no Rio Grande do Sul pagar tributo ainda em cima desse subsídio que ele está pagando dentro da conta de luz ou para um consumidor que está no Nordeste pagando subsídio para uma cooperativa que está lá em Santa Catarina? Faz sentido ele pagar tributos em cima desse subsídio? Faz sentido a gente pagar tributos em cima do custo administrativo e financeiro que a CCEE tem para administrar esse encargo? São essas reflexões que a gente traz aqui também em relação à cobrança dos tributos em cima da CDE.

Por fim, só quero manifestar que o Fase já se posicionou em várias oportunidades em relação a esse entendimento e reforçar a Emenda 79, que foi apresentada pelo Senador Eduardo Gomes, que trata especificamente dessa questão do diferimento, que é uma questão crucial dentro do setor elétrico.

Muito obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Alexandre.

Passo agora para a Christianne Dias Ferreira, Diretora da Associação e Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto.

A SRA. CHRISTIANNE DIAS FERREIRA (Para expor.) - Obrigada, Senador.

Também tenho uma apresentação. *(Pausa.)*

Podemos? Está bom.

Boa tarde a todos e todas. Agradeço à Comissão pela oportunidade. Obrigada, Senador, pela oportunidade também de estar aqui, de poder falar pelo setor.

Primeiramente, eu queria me apresentar. Sou Christianne, Diretora Executiva da Abcon, que é a associação que reúne as concessionárias do setor privado dos serviços públicos de abastecimento de água e esgotamento sanitário, mas hoje aqui eu posso dizer que estou representando todo o setor de saneamento. Inclusive, estou trazendo aqui e entregando para o Senador uma carta manifesto. Está assinada por três associações, a Abcon, a Abes e a Aesbe, junto com diversas outras concessionárias e empresas estaduais de saneamento, porque todos nós, tanto setor público como setor privado, Senador, estamos aqui juntos nessa luta pelo reconhecimento do pedido que nós vamos apresentar aqui para o setor de saneamento.

Basicamente, hoje nosso setor é contribuinte de PIS-Cofins e nós não somos contribuinte de ISS e ICMS, que estão apenas embutidos nos preços dos insumos ao longo da cadeia. Com a reforma, nós passamos ali de uma alíquota de 9,25% para 26,5%. Então, de acordo com o estudo que foi contratado pelo setor público e pelo setor privado, pela GO Associados, nós hoje somos contribuintes de 9,74% e nós vamos ter ali um aumento muito grande na nossa tarifa, um aumento de 18% com a nova tributação. O que isso significa? Aumento de 18% na tarifa final com o novo imposto, uma vez que a gente não teve nenhum tratamento especial, entendendo a reforma do jeito que ela se encontra hoje.

Isso gera muitos impactos. O primeiro impacto ali, menos 3,07% no PIB do setor; como eu já havia falado, o aumento da tarifa em 18% ou uma diminuição de 26% nos investimentos do setor. Então, um impacto bastante significativo. Isso significa o quê? Aumento na conta de água do cidadão brasileiro, justamente no momento em que o setor dá os primeiros passos rumo à universalização. É importante lembrar que, apenas há quatro anos, a gente aprovou o marco legal do

saneamento. Estamos sendo bem sucedidos com a implementação, na medida em que realizamos já 49 leilões e houve a aplicação, incluindo outorgas, de aproximadamente R\$150 bilhões em investimento até o momento, mas há muito o que ser feito também.

Nós temos também um impacto social. Hoje há uma alternativa que foi dada para mitigar esse efeito, que foi o *cashback*, mas não é suficiente, na nossa avaliação, para neutralizar o aumento da tarifa. Inclusive, a Abcon, junto com a Aesbe, chegou à conclusão de que o impacto da nova reforma tributária aumenta em 6,5% as tarifas para baixa renda.

Então, na verdade, o nosso pedido aqui é que os serviços de água e esgoto sejam equiparados aos serviços de saúde, o que para a gente já é bastante óbvio. A gente pensa muito em saúde quando a gente fala em remediar, mas a gente tem que pensar também em saúde pública quando a gente fala em prevenir. E a gente sabe exatamente os impactos que a falta de água potável causa em todas as esferas, não é? É um impacto realmente transversal, inclusive e especialmente para a saúde pública: as crianças que não conseguem frequentar as escolas, o absenteísmo no trabalho, o impacto econômico, enfim.

Nós também fizemos um levantamento ali de que, se houver a universalização do serviço até 2040, nós teremos uma economia de 25 bilhões de gastos em saúde pública.

Hoje nós contamos também com o levantamento de 330 mil internações anuais por doenças relacionadas à falta de saneamento e 740 milhões de despesa anual com essas internações. Posso acrescentar também aqui o número de 210 mil óbitos.

Então, o setor vem pleitear esse reconhecimento do saneamento como um serviço de saúde. Este é um dado que já foi apresentado muitas vezes, mas vale a pena ressaltar: a Organização Mundial da Saúde estima que, para cada US\$1 investido no saneamento, economiza-se 5,5. Então, essa medida de equiparação ao serviço da saúde é a medida com a qual nós conseguimos alcançar a neutralidade tributária. Então, para a gente, essa questão da transição da reforma tributária... Enquanto para outros setores vai surgindo um novo imposto e aqui vai compensando, para a gente não, só faz assim, porque a gente não é contribuinte de ISS e ICMS. Então, o impacto é muito grande. Impacta a alíquota de referência? Sim, a gente fez ali também um estudo de que o impacto na alíquota de referência seria de 0,2 ponto percentual.

(Soa a campanha.)

A SRA. CHRISTIANNE DIAS FERREIRA - Nossa! Precisa, hein?

Obrigada pela atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Depois que toca, ainda tem mais um minuto; é só para alertar que está acabando.

Obrigado, Christianne.

Passo imediatamente à Renata, que é a Diretora Jurídica e de Regulação da Associação Brasileira de Geração de Energia Limpa (Abragel).

A SRA. RENATA MENESCAL (Para expor.) - Eu também tenho uma apresentaçõzinha.

Quero agradecer ao Senador Izalci...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Só para lembrar: o saneamento deve ter sido um esquecimento, porque não tem sentido, neste país, tributar água e esgoto - é uma coisa maluca.

A SRA. RENATA MENESCAL - Bom, quero agradecer aqui ao Senador Izalci por abrir a Casa para a nossa participação nesta audiência pública.

Quero aqui dizer que minha fala ficou muito facilitada depois do Davi Barreto, da ANTF, e do Marco Aurélio, da ABCR, porque de certa forma vocês falaram de alguns pontos que eu já vou falar aqui claramente.

Eu sou Diretora Jurídica, represento a Abragel (Associação Brasileira de Geração de Energia Limpa).

A Abragel...

Vamos aqui. Opa. Vamos ver. *(Pausa.)*

Ah, sim.

Opa! Voltando um pouquinho.

A Abragel representa 291 associados, são usinas de geração de energia hidrelétrica de até 50 megas, são 316 empreendimentos que representamos e também fazemos parte do Fase. Então, também aqui facilitou muito a nossa conversa, porque o Fase também está aqui falando hoje conosco.

Para ser bem direta e, como o Senador Izalci falou, para ter uma forma direta e prática, eu vou falar rapidamente aqui dos benefícios das centrais hidrelétricas, porque a gente tem que entender o que a gente representa aqui e a relevância do que a gente representa. É um setor em que a gente possibilita geração de energia firme e não intermitente, que é complementar às eólicas e às solares, de forma que a gente consiga manter nosso sistema com energia renovável e limpa.

A energia hidrelétrica de até 50 megas é para projetos de menor porte. Então a gente tem diversos benefícios ambientais, porque a gente tem áreas de preservação permanente, a gente tem uma melhora de qualidade de água, a gente tem baixas emissões de gases de efeito estufa e, de certa forma, os benefícios econômicos são muito relevantes, porque são projetos que têm tecnologia 100% nacional - a nossa, tanto a operação, a manutenção quanto os equipamentos são nacionais -, e isso possibilita não só um aumento de geração de emprego, de renda, mas principalmente de geração de imposto e receita, porque nós os empreendimentos pagamos esses impostos diretamente aos estados e municípios.

Essa é uma representação muito grande das hidrelétricas de até 50 megas. E a gente queria deixar aqui, claro, para vocês também, alguns atributos, porque, além desse impacto menor ambiental que a gente fala dessas pequenas centrais, a gente também tem benefícios socioeconômicos que foram avaliados, inclusive por estudos internacionais, que informam que esses municípios que tiveram essas PCHs implantadas tiveram o IDH aumentado, a renda *per capita* também teve ampliação e o índice de emprego e renda também aumentou. A gente entende que são atributos relevantes de a gente falar dessas pequenas centrais, porque é uma necessidade do país focar nessas pequenas centrais. E agora então, em que a gente está neste momento de seca, a gente vê a relevância e a importância desses empreendimentos, que de certa forma são essenciais para que a gente tenha uma energia de menor custo, mas de forma constante, e que possa ser complementar às eólicas e às solares, fazendo um *grid* de fato renovável para o país.

Agora, para ser direta, a gente já teve uma oportunidade de falar rapidamente com o Senador Izalci quando eu estive aqui presente para uma audiência e ele abriu o microfone para a gente, mas agora eu vou nos pontos específicos de que o Davi e o Marco Aurélio já falaram também. O nosso ponto - na verdade, é o primordial, apresentado pela Abragel - é a alteração no art. 376. Nossa justificação ao projeto é bem direta, didática - o Senador Izalci já tinha comentado sobre essa justificação e que isso ajuda os Senadores a terem um entendimento bem claro -, e a nossa justificação é para possíveis alterações no artigo, que trata do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Como o Davi e o Marco Aurélio já falaram, a gente entende que, para os contratos vigentes, no caso do setor elétrico, a gente tem leilões de energia e esses leilões podem ocorrer antes da entrada em vigor da lei; quem faz o lance, o empreendedor que faz aquele preço não sabe qual vai ser o impacto, porque a lei pode ser promulgada após esse lance, após essa proposta. E o que a gente pretende é, para esses casos, cuja proposta tem sido apresentada antes da entrada em vigor da lei, que o concessionário, que o agente, que o autorizado possa ter o direito ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro se esse contrato for assinado depois da lei. Então, na proposta anterior, ele não tinha noção de quanto teria para fazer esse lance, de quanto seria o valor para fazer esse lance, e depois ele teria esse reequilíbrio caso o contrato fosse assinado depois.

Quanto ao prazo, a gente também entende que é uma conquista ter um prazo. O prazo previsto é de 90, prorrogável por mais 90, e o que a gente sugere aqui é um prazo que já é exercido pela Aneel, que é um prazo de 90 dias. Então, a gente também sugere uma alteração de prazo, mas também que, durante esse período...

(Soa a campanha.)

A SRA. RENATA MENESCAL - ... cautelarmente, a gente possa fazer esses acréscimos às tarifas, porque de nada adianta ter um prazo caso aquele responsável pela alteração, pelo reequilíbrio econômico demore e a gente não consiga ter o reflexo nessa tarifa, nesse preço de energia que foi dado. Então, de forma cautelar, que a gente possa fazer essa reflexão, possa já colocar no valor esse ajuste da diferença do tributo no preço e que, por óbvio, fique assegurado ao final uma apuração mais definitiva e se faça esse equilíbrio no final.

Por último item, o que a gente pensa é a exigência de documentos de regularidade trabalhista e fiscal. A gente entende que é fora mesmo do tema. Esses documentos já são exigidos pelas próprias agências reguladoras; então, não é necessário estar dentro de uma lei para que isso seja cumprido pelos agentes. Então, seria a sugestão de retirada dessa exigência de documentos de regularidade trabalhista e fiscal.

Senador, agradeço. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Renata.

Passo rapidamente para a Daniela Martins, da Conexis Brasil Digital.

A SRA. DANIELA MARTINS (Para expor.) - Muito obrigada, Senador. Obrigada também, na pessoa do senhor, a toda a equipe do seu gabinete e da CAE, que nos recebe para esta sessão de hoje.

Eu também tenho uma apresentação e pediria o apoio. (*Pausa.*)

Essa é a última página. (*Pausa.*)

Obrigada. Perfeito.

Então, eu também gostaria de me apresentar. Eu sou Daniela Martins, Diretora de Relações Institucionais e de Comunicação da Conexis Brasil Digital.

A Conexis Brasil Digital é a entidade que reúne as empresas do setor de telecomunicações e conectividade. A gente está falando da infraestrutura digital do país. Então, nós representamos as seis principais operadoras de telecomunicações: Algar, Claro, Oi, Sercomtel, TIM e Vivo.

Eu queria mais uma vez aqui falar um pouco sobre por que estamos aqui numa sessão sobre infraestrutura, não é, Senador Izalci? Primeiramente, uma informação imbatível: é a infraestrutura mais bem avaliada hoje no *ranking* de competitividade do Fórum Econômico Mundial, ou seja, a telecomunicação muitas vezes não é vista como infraestrutura e somos não só uma infraestrutura de futuro, somos uma infraestrutura de presente, que hoje responde por quase 2,5% do PIB, com mais de 1,3 trilhão investidos nos últimos 25 anos. E a gente está falando de uma carga tributária muito alta para um setor de infraestrutura como somos, pagando cerca de 60 bilhões em tributos por ano e gerando quase 2 milhões de empregos.

Aqui falando um pouco, Senador... A gente teve a oportunidade de falar um pouquinho mais sobre *cashback* na nossa última participação. Então, eu queria falar sobre outros dilemas tributários, encerrando com o tema do PLP em discussão, falando um pouquinho sobre o que é o setor de telecom. Ele é um setor hoje que abraça mais do que a população brasileira, a gente está falando de 345 milhões de acessos, a gente tem cerca de 107 celulares a cada 100 habitantes, ou seja, muitos usuários têm mais de um aparelho.

Mas isso significa que a nossa capilarização é enorme: a gente chega a toda a população brasileira com os nossos serviços de telefonia móvel, telefonia fixa, banda larga fixa e também TV por assinatura. E, como a gente fala dessa capilarização, a gente está falando de uma tributação que chega a todos os brasileiros e de uma carga tributária - até ouvindo as outras entidades aqui presentes - que também está muito descolada até de um setor que é visto como infraestrutura. A gente está falando aqui no Brasil, com a terceira maior carga tributária dos maiores mercados do mundo; a gente está falando de uma carga hoje de 29% contra uma média que não chega a 12% no mundo. A gente está falando de um Brasil que quer se tornar cada vez mais digital, mais democrático, mas com o desafio de tributação.

Apesar dessa tributação alta, que chega a responder por 30% do valor da conta do cidadão, a gente está falando de um pacote de serviços, no caso dos móveis, entre um preço muito mais baixo do que a média, seja Europa, seja Estados Unidos. Em outras palavras, o setor aqui está fazendo a sua parte, oferecendo para o cidadão um pacote de serviços com um preço muito acessível, mas a tributação está no outro polo, muito mais alta do que essa média que a gente quer colocar em xeque aqui dentro dessa discussão sobre reforma tributária.

E a gente fala de um outro ponto que não está sendo discutido na reforma tributária, Senador Izalci: fundos setoriais. A gente está falando de um recolhimento ao ano de cerca de R\$5 bilhões para os fundos setoriais. E, quanto a esses fundos, apesar desse volume massivo, a gente está falando de uma utilização de menos de 10% desses valores nos últimos 20 anos - um contingenciamento de todos esses fundos de que a gente fala, Fustel, Fust, Condecine, Funttel e CFRP -, além de uma utilização muito baixa para o próprio setor de telecomunicações, que é a destinação legal e constitucional dos fundos e das CIDEs.

Então, aqui é importante destacar que, especialmente o Fust (Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações), que foi alvo aqui do Senado e da Câmara dos Deputados de uma revitalização para a gente conseguir oferecer políticas públicas de telecomunicações, só foi utilizado pela primeira vez na história, no ano passado. A gente está falando do Fust com menos de 1% de utilização para o setor.

Então, a gente traz este desafio: a reforma ainda não está dialogando com os fundos setoriais. Além do IBS e do CBS, a gente está falando que o setor de telecomunicações vai ter mais 3,9% de carga tributária para o seu usuário. Ou seja, a gente está falando de uma mochila de tributação que, no fim das contas, torna ainda mais difícil essa digitalização do Brasil. Então é importante a gente debater esse tema e não onerar ainda mais o cidadão.

Seguindo para um outro desafio também, seja na ótica regulatória, seja na ótica de mercado, seja na ótica tributária, a gente fala um pouco sobre a sustentabilidade e as assimetrias nesse novo ecossistema digital. A gente está falando de uma infraestrutura que vai enfrentar uma evolução de tráfego de dados móveis na casa de 360% nos próximos quatro anos. É um desafio em que a gente tem que considerar uma infraestrutura que tem que estar parruda para dar conta e lidar com serviços hoje que prestam categorias de serviços semelhantes, mas com enquadramentos tributários, enquadramentos regulatórios diferentes. Então, a gente tem alguns exemplos sobre exigência de realização de investimentos de infraestrutura, exigência

de obtenção de autorizações para serviços que são parecidos na prática, mas que na ótica formal são tratados de forma totalmente diferente.

Então, a gente aqui defende um pagamento justo pelo uso das redes de telecomunicações. O acordo entre entes privados, a gente está falando de um setor hoje privatizado, que leva esse serviço cada vez mais barato aos cidadãos aqui no Brasil. E é fundamental discutir o direito fundamental à comunicação, que hoje vai ser sustentado por uma infraestrutura de redes sustentável no Brasil.

Indo aqui para a reta final da minha fala, a gente também lida com assimetrias tributárias: como eu falo, serviços parecidos com categorias tributárias até então diferentes até a reforma tributária.

Então, a gente falando aqui do serviço de telecomunicações considerando tributação de ICMS, PIS-Cofins, além de fundos setoriais e às vezes outros serviços comparáveis e concorrentes tendo uma tributação muito menor. A gente está falando aqui de cerca de 15% para outros serviços que são concorrentes com setor de telecomunicações; enquanto para o setor de telecomunicações, como falei, cerca de 30% de tributação. A gente precisa discutir a justiça tributária e a concorrência para gerar esse equilíbrio tributário e justiça social no país.

E aqui, Senador, falando um pouco sobre o *cashback*, é uma das ferramentas que a gente enxerga, neste momento da tramitação do PLP 68, como um caminho de se discutir a justiça social para o cidadão. A gente discute aqui, inclusive, uma emenda apresentada muito importante pelo Senador Izalci, mas também pelo Senador Eduardo Gomes, para inclusão dos serviços de telecomunicações no *cashback* de 100% para a CBS e 20% para o IBS. Isso dialoga, óbvio...

(Soa a campanha.)

A SRA. DANIELA MARTINS - ... com a questão da progressividade da tributação dos bens e dos serviços, exatamente porque essa perspectiva do *cashback* é focada para os cidadãos hoje mais carentes, para essa fatia do CadÚnico que vai estar sendo endereçada pela política pública, e também para reconhecimento do setor de telecomunicações como um serviço essencial. Então, a gente aqui - vou pedir uma atenção nesses 40 segundos finais para o impacto dessa medida - está falando de se fazer justiça tributária, social, atenção ao consumidor de baixa renda com um impacto praticamente nulo, Senador. A gente está falando aqui de um impacto que, se contabilizado, ficaria em algo de cerca de 0,01%, ou seja, a gente está falando de um serviço essencial para o cidadão, que faz parte da cesta básica, do uso dele, que a gente tem que reconhecer que poderia ter uma carga tributária menor, mas agora a gente fala de desenhar justiça social para o cidadão e para o usuário nesse mundo de desafios para o desenvolvimento da infraestrutura de conectividade.

Então, encerrando, o setor é essencial, estamos na cesta básica de serviços do cidadão. É importante ter atenção aos temas que estão aqui, Senador, no PLP, e também a esses outros temas tributários e regulatórios que vão continuar na pauta e que a gente consiga garantir conectividade, expansão, melhoria de serviço com justiça social e tributária a todos os brasileiros. Obrigada, Senador, e obrigada a todos.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Daniela.

Bem, eu agradeço os expositores e os convido para fazer mais uma rodada.

Convido aqui logo o Cláudio Loureiro de Souza, que é o Diretor-Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave). Está aí? Tudo bem, Cláudio. *(Pausa.)*

Marina Cyrino, Gerente de Assuntos Jurídicos da Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto. *(Pausa.)*

Euripedes Abud, Consultor Econômico da Federação Nacional das Empresas de Segurança e Transporte de Valores (Fenavist). *(Pausa.)*

Marcello Cabral, Diretor de Novos Negócios da Associação Brasileira de Energia Eólica. *(Pausa.)*

E ainda, por videoconferência, o Jesualdo Conceição da Silva, que é Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, e o Matheus Rocca dos Santos, Assessor da Sert/Ministério da Fazenda.

Muito bem. Vou passar logo a palavra para o Cláudio fazer as suas considerações.

O SR. CLAUDIO LOUREIRO DE SOUZA (Para expor.) - Boa tarde a todos e a todas. Muito obrigado, Senador, pela oportunidade.

Meu nome é Cláudio Loureiro de Souza, sou Diretor-Executivo do Centronave (Centro Nacional de Navegação Transatlântica), uma entidade que, desde 1907, representa armadores que operam no longo curso principalmente.

Hoje somos compostos por 19 armadores e transportamos cerca de 97% do total da carga em contêineres do comércio exterior brasileiro, somando exportação e importação. Operamos cerca de 350 navios e o nosso investimento aqui, no total dos ativos, é perto de US\$50 bilhões. Nesses US\$50 bilhões, Senador, não tem um centavo de dinheiro público, é tudo dinheiro privado. E são esses US\$50 bilhões que viabilizam o comércio exterior brasileiro na área principalmente de bens industrializados e grande parte do agronegócio.

A nossa grande preocupação aqui se concentra num dos pontos do PLP 68, que é a questão de não dar a imunidade que se dá à exportação em fases que antecedem o próprio processo internacional de movimentação física da mercadoria. É importante que a legislação tributária tenha visibilidade sobre a indivisibilidade da cadeia logística. Hoje não existe mais uma distinção entre o que é parte marítima, o que é parte aérea, o que é parte rodoviária ou até ferroviária; o que existe é uma cadeia que congrega todos os modais e que se arruma de acordo com as necessidades e demanda do mercado. Se o senhor fizer uma compra hoje, através da internet, de um livro, é possível que o senhor esteja comprando de uma empresa sediada em Seattle, que saia de um depósito em Austin, no Texas, fisicamente vai para Memphis, no interior dos Estados Unidos, com uma perna para Miami International, que, por sua vez, vem para Guarulhos e depois há uma última perna rodoviária, e o senhor recebe em casa aquele produto sem ter noção do encadeamento dessas pernas todas. É exatamente o que ocorre na exportação hoje, no porta a porta na cadeia logística. Então, até chegar ao porto e até embarcar num navio de longo curso, várias fases precedem esse momento. E essas fases não estão equiparadas no PLP, a imunidade que a exportação tem.

Qual o impacto que isso pode ter? Nos nossos primeiros cálculos, algo em torno de R\$50 bilhões ou mais de acréscimo ao custo da exportação, ou seja, perda de competitividade do produto brasileiro, perda de competitividade do transporte e perda de competitividade de emprego e renda aqui, além de todos os problemas que já enfrentamos em termos de competitividade e de produtividade internacional na nossa comparação com os mercados externos. Assim como o nosso colega aqui disse que o avião voa, o navio navega também. Hoje somos apenas 1,5% a 2% do comércio mundial e o navio irá aonde for mais atrativo. Se aqui houver uma perda de corrente de comércio por conta de tributação excessiva ou por conta de exportação de imposto, certamente vai haver uma diminuição de carga e o navio vai migrar para outros lugares também. Então também a navegação marítima é uma indústria de rede que congrega não só o modal marítimo, mas vários outros modais, fisicamente falando, armazenagem e transporte terrestre em todas as suas variações.

Então o impacto da regulação, na nossa visão, Senador, da forma como está proposto, deteriora a competitividade da exportação brasileira e tem um impacto direto no consumidor nacional e no consumidor internacional, ou seja, quando eu faço a regra ou mantenho a regra, que é restritiva na nossa visão da consumação do serviço no exterior, então a consequência disso é que, se eu excluir essa consumação e só considerar a consumação no exterior, eu estaria onerando, porque a parte desse serviço que vai compor o preço e a exportação vai ocorrer em território nacional. O inverso também é verdadeiro. Ou seja, para que aquele produto importado chegue da China, como por exemplo, na época da pandemia, respiradores, uma série de fatos antecederam o embarque marítimo, que, após 35 dias, chegaram aqui; e aqui também houve uma distribuição, houve uma utilização de outros modais, e a questão da tributação é essencial para que a gente mantenha a correta tributação na nossa visão, para que a gente mantenha a competitividade da exportação.

Então a nossa visão é de comércio exterior, que é claro, nos interessa como transportadores, porque quanto maior o comércio exterior, maior vai ser a nossa participação e a nossa atividade. Então, o ponto central é ter visibilidade sob essa indivisibilidade da cadeia logística. A cadeia logística começa no portão da fábrica, começa no portão da fazenda e só termina no destino final. Todo o resto são fases de uma mesma sequência, de uma mesma cadeia.

(Soa a campanha.)

E, sendo muito objetivos, nós vamos apresentar ao senhor essas propostas de alteração do art. 11 e art. 84, que falam exatamente da inclusão de serviços portuários, transporte, movimentação, armazenagem e logística de carga, contratados por residentes ou domiciliados no exterior em continuidade ao transporte internacional. Ou seja, manter essa isenção, ou melhor dizendo, essa imunidade, que já é mantida para exportação.

Esse é o nosso ponto focal e é nosso grande interesse e na nossa visão um grande potencial de aperfeiçoamento dessa grande proposta que é a reforma tributária.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Claudio.

Passo imediatamente à Marina, que é a nossa Gerente de Assuntos Jurídicos da Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto.

A SRA. MARINA CYRINO (Para expor.) - Boa tarde, Senador Izalci; boa tarde a todos os presentes. Agradeço o convite para estarmos aqui hoje. Eu prometo que eu vou ser bem breve e objetiva.

O Senador Izalci comentou que queria escutar um pouco do que a gente está buscando no mundo real, na prática. Posso falar que estamos buscando hoje que a legislação tributária se adeque ao que está presente na Lei do Gás. A Lei do Gás... A gente trata do transporte de gás por gasodutos, então não é um transporte como é feito o transporte de carga por caminhão. É a legislação tributária busca tratar o transporte de gás por gasoduto como um transporte de caminhão.

No transporte de gás por gasoduto, a gente tem uma contratação de uma capacidade de entrada do sistema e uma contratação de uma capacidade de saída do sistema. E as partes que contratam a entrada e a saída desse sistema são partes diferentes. Às vezes, um contratante contrata: "Eu tenho o direito de injetar, eu botei os baldes de água, de colocar um grande balde de água aqui dentro", mas três outros vão contratar a saída da mesma quantidade de água, que seria o gás, para sair desse espaço.

A molécula não é carimbada, não é identificável, é contratada a energia do produto. Então, por isso que a gente está buscando trazer isso para vocês, trazer essa proposta.

A gente não está buscando nenhuma redução de alíquota. Não altera, para o estado e o município que recebem o valor final, porque o valor vai ser recolhido e vai para o comitê gestor e só no final da cadeia isso vai para o estado e para o município, isso não é alterado. O destino da operação é alterado, é definido para poder diferenciar esses dois contratos que estão previstos na lei do gás. E também a gente pede para mudar um pouco a questão do prazo de emissão de documentos fiscais. Como está na proposta do PLP hoje? Trata de novo como se fosse uma venda de transporte por caminhão, então os documentos fiscais deveriam ser emitidos a cada operação.

Como existe um fluxo contínuo no gasoduto, o gasoduto não para de operar, o contratante da entrada está o tempo inteiro, o produtor está produzindo o gás, o gás vai entrar no gasoduto, não tem como fechar a porteira, não existe essa possibilidade. Por conta desse fluxo contínuo, existe um acordo entre os estados para que os transportadores e os contratantes do sistema de transporte de gás, os carregadores, emitam os documentos fiscais sempre no quinto dia útil do mês subsequente. E a gente está pedindo para que isso não esteja somente, como está hoje, numa regulação do Confaz, mas que esteja presente na lei tributária.

Essa emenda já foi apresentada pelo Senador Laércio Oliveira, a proposta de Emenda 354 ao PLP 68, e a gente tem o apoio hoje oficial dos contratantes do sistema do transporte de gás por gasoduto, que fazem parte de um conselho, que se chama Conselho de Usuários. Então isso vai beneficiar a cadeia de gás como um todo, facilitando e reduzindo os custos de transação, porque a gente vai ter uma redução e simplificação das obrigações acessórias nesse setor.

É isso. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Muito bem, Marina.

Vou passar imediatamente a Euripedes Abud, Consultor Econômico da Federação Nacional das Empresas de Segurança e Transporte de Valores.

O SR. EURIPEDES ABUD (Para expor.) - Boa tarde a todos.

Cumprimento o Senador Izalci, a quem agradeço muito pela oportunidade, e ao Senado como um todo, através da sua pessoa, cumprimento os membros da mesa e os demais palestrantes.

Meu nome é Abud, sou conhecido por Abud, sou consultor econômico da Fenavist (Federação Nacional das Empresas de Segurança e Transporte de Valores). Nós somos um segmento intensivo empregador de mão de obra de baixa remuneração. Então, as propostas que traremos envolvem e ajudam também todos os setores que empregam mão de obra de baixa remuneração, que, numa estimativa, gira em torno de mais de 14 milhões de pessoas.

Como temos uma representatividade da mão de obra de baixa remuneração muito grande, 80% do nosso preço final é mão de obra, então a capacidade de aproveitamento de crédito da cadeia é quase nenhuma. Então, esses 26,5% que venham ou 28%, a gente não sabe ainda, vão ser um aumento na veia. Hoje as nossas empresas representadas recolhem de 5,65% a 8,65% sobre o preço final, vão passar a recolher praticamente 28%, porque tem praticamente zero de crédito, gerando um aumento que varia de 240% a 280% na carga tributária e um acréscimo no preço final que vai de 12% a 20%.

Apesar das inúmeras tentativas que fizemos, nós não tivemos nenhuma mitigação, nenhum efeito de mitigação, tanto na aprovação da EC 132 quanto na recente aprovação das mudanças ao PLP feita pela Câmara, que melhorasse essa situação que nós estamos apresentando para vocês. Então, restou para nós garantir que o reequilíbrio dos contratos se dê de maneira plena. Então, as propostas de ajustes que nós vamos trazer aqui vêm nesse sentido e eu entendo que elas vão acabar... Elas

representam, elas tentam dar mais legalidade e objetividade ao reequilíbrio e precisão no reequilíbrio. E acredito que isso vai ajudar a todos os segmentos, e não somente o nosso.

O art. 374 do PLP prevê o reequilíbrio dos contratos ou a revisão dos preços dos contratos com base na implementação do IBS e da CBS, mas ele coloca em vermelhinho, no final, "nos casos em que o desequilíbrio for comprovado". A nossa proposta bastante objetiva, como pediu o Senador, é que saia esse "nos casos em que o desequilíbrio for comprovado" e entre no lugar "na mesma proporção da comprovada repercussão nos preços provocada pelos tributos". Parece uma questão semântica, mas não é. Nós temos já essa questão da revisão do preço prevista na lei de regência, que é a Lei de Licitações, a Lei 14.133, de 2021, que, em seu art. 134, diz que os preços contratados serão alterados, é um comando, para mais ou para menos, conforme o caso, se houver, após a data da apresentação da proposta, criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais. Então, é uma condição objetiva, não é uma condição subjetiva. Se nós deixarmos como está, justamente o nosso setor, que está sendo bastante impactado, nós podemos ficar na mão do poder discricionário de uma autoridade, como já foi falado aqui anteriormente. Então, além da questão do prazo, nós temos essa questão fundamental. Nós sabemos quais são os impostos que vão sair e quais são os impostos que vão entrar, e as alíquotas dos que vão sair e dos que vão entrar. Portanto, sabemos calcular qual é o impacto, e esse impacto tem que ser repassado. Então, este é o primeiro pleito.

O segundo ajuste que nós temos aí é no sentido de fazer o seguinte: nós queremos, através da introdução do inciso VI, do §2º do art. 12, que os montantes do IBS e da CBS sobre as operações não se constituam em base de dissidência da retenção do INSS patronal nem do IR da contribuição social que vem nas faturas. Por que o que vai acontecer? Como nós vamos ter um aumento de preço final muito grande, e é um aumento de preço que não decorre de um aumento da operação, é um aumento fictício, que decorre, unicamente e exclusivamente, do aumento da tributação, se nós continuarmos retendo 16,8%, que são os 11% de INSS, que hoje são das faturas, os 4,8% de Imposto de Renda e 1%, nós vamos ter 16,8% retidos em cima de um preço muito maior, sem qualquer geração adicional de operação para nós. É uma retenção muito grande que vai gerar muito pedido de restituição e que vai acabar com o capital de giro, que já é muito baixo de segmento. Então, esse é um outro pleito que nós fazemos.

Essa é uma coisa que nós já apresentamos para os economistas da Sert, eles concordaram conosco, mas até agora nós não vimos nenhuma medida nessa aprovação da Câmara. Acho que a lei de origem, a Lei 8.212, também vai precisar ser corrigida nesse sentido. O §2º do art. 373, que fala também de reequilíbrio, diz que os contratos privados permanecem sujeitos às disposições da legislação específica. A gente concorda com isso, só que a gente tem uma questão, que já vem desde a época da introdução da não acumulatividade de PIS-Cofins, em que a Cofins passou de 3% para 7% e o PIS de 1% para 1,65%: nem os tomadores públicos nem os privados repassaram ao preço. Então, nós...

(Soa a campanha.)

O SR. EURIPEDES ABUD - ... temos uma preocupação muito grande com o seguinte: que haja um abuso do poder econômico. A gente gostaria de introduzir aí que os contratos privados permanecem sujeitos à legislação de origem, mas que quaisquer alterações das condições comerciais que se configurem abuso de poder econômico... Tem um risco lá que não existe na minha... Configura abuso de poder econômico a imposição de quaisquer alterações das condições comerciais com justificativas na implantação do IBS e na CBS que não sejam aquelas decorrentes da revisão dos preços contratados na mesma proporção causada pelos referidos tributos, respeitadas as mesmas regras do art. 373. A justificativa é a contenção do abuso do poder econômico, o que já está previsto na Lei 8.884, lei da defesa da ordem econômica, mas, assim como o reequilíbrio, que está previsto na lei de regência, voltou a ser atacado aqui, como nós vamos ter uma mudança de preços relativos em toda a economia, eu acho que é importante que os três Poderes da República enfatizem essa questão.

É isso que eu tinha para falar.

Nós também apoiamos totalmente as emendas do Senador Laércio Oliveira, que nós vamos elencar no trabalho que vamos deixar com a Secretaria. O Senador Laércio vem do segmento de prestação de serviços e conhece bem nossas aflições.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Euripedes.

Passo imediatamente ao Marcello Cabral, que é o Diretor de Novos Negócios da Associação Brasileira de Energia Eólica.

O SR. MARCELLO CABRAL (Para expor.) - Obrigado, Senador Izalci. Muito obrigado. E parabéns por promover um debate tão importante aqui nesta Casa.

Queria ressaltar que nós já entregamos - e fomos muito bem recebidos no seu gabinete - três propostas de emenda visando contribuir com a reforma tributária.

Eu queria aqui manifestar o pleno apoio à proposta apresentada pela Alexandre Lopes, representante do Fase, em especial na questão do diferimento. Foi muito bem explicado que energia elétrica não se trata de um produto que você consegue estocar, que você tem acúmulos de crédito na cadeia. Iria totalmente de encontro com o que se propõe a reforma tributária, que seria a simplificação. Então, essa proposta do diferimento é essencial para a manutenção, a organização e o andamento do setor elétrico como um todo.

Eu queria também citar duas outras propostas, de forma bem simples. Uma é a questão do hidrogênio verde. Para ficar em linha com o que foi aprovado recentemente por esta Casa também no programa de hidrogênio verde, seria essencial também que dentro da lei da reforma tributária fosse previsto que, para aquisições de energia, para produção de hidrogênio verde, IBS e CBS também fossem suspensos, que fosse dada essa desoneração para a produção de hidrogênio na aquisição de energia elétrica. E um outro e último ponto é com relação à ZPE. Seria interessante também que houvesse uma previsão de desoneração para empresas que já estão autorizadas a funcionar como uma ZPE e dando um destaque relevante para a energia elétrica como insumo para essas empresas. Parece que isso aí também vai totalmente ao encontro do que está sendo proposto na reforma tributária.

São esses pontos, Senador, que eu queria deixar, de forma bem simples e sintética, agradecendo mais uma vez.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Marcello.

Passo, agora, então, para o Jesualdo Conceição da Silva, que é o Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, que está por videoconferência. *(Pausa.)*

Está mudo o seu... O seu está mudo, Jesualdo.

O SR. JESUALDO CONCEIÇÃO DA SILVA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Muito obrigado.

E me ouve agora?

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k.

O SR. JESUALDO CONCEIÇÃO DA SILVA (*Por videoconferência.*) - Senador, primeiramente eu gostaria de parabenizá-lo por esta excelente iniciativa. Mais uma vez o Senado, o Congresso Nacional se mostra, de fato, uma verdadeira Casa do debate dos principais temas do setor, especialmente V. Exa., que é uma pessoa da área de infraestrutura.

Eu o cumprimento e, na pessoa de V. Exa., cumprimento também todos os Parlamentares do Congresso Nacional. Na pessoa do amigo Claudio Loureiro, que falou há pouco e está aí à mesa, eu cumprimento todos os demais participantes desta audiência, quer esteja presencialmente, quer esteja de maneira virtual.

Eu tenho uma apresentação, Senador, e parece que vou fazê-la a partir daqui. Só um minutinho, que eu estou compartilhando.

Está aparecendo aí agora?

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k.

O SR. JESUALDO CONCEIÇÃO DA SILVA (*Por videoconferência.*) - Muito obrigado, Senador.

Então, dando continuidade aqui, meu nome é Jesualdo Silva. Eu falo em nome da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, mas, antes, eu gostaria só, rapidamente, de falar da relevância do setor portuário. Eu vou falar com relação à reforma tributária diretamente, aqui, de um tema específico.

O setor portuário é responsável por mais de 95% do fluxo do comércio internacional brasileiro em termos de movimentação, sendo que 100% do nosso agronegócio e também dos líquidos, da nossa exportação de líquidos é feita pelo setor portuário. Em 2023, tivemos uma movimentação de mais ou menos 1,3 bilhão de toneladas. Então, Senador, não canso de falar: o setor portuário é o setor que é responsável, sem dúvida nenhuma, pela soberania nacional.

No Brasil, com essa vasta extensão territorial de área costeira, nós temos cerca de mais de 400 terminais de portuários em toda essa extensão do Brasil para atender esse comércio internacional.

A ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), da qual eu sou o Diretor-Presidente, hoje, representa 97 empresas desse setor. Essas empresas possuem 249 terminais portuários. Nós estamos presentes em 22 estados, os nossos associados têm um impacto no PIB da ordem de 19% e, de toda aquela movimentação portuária, nós somos responsáveis - os associados da ABTP através de seus terminais são responsáveis - por 76% da movimentação.

De início, Senador Izalci, eu gostaria de já manifestar aqui o apoio às falas dos colegas que me precederam, em especial da representante da CNT; do amigo Davi Barreto; do Mário Povia; do Marco Aurélio, da ABCR; do Fábio Rogério também e,

por fim, do Claudio Loureiro. Nós fazemos coro a todas as questões que foram colocadas por eles com relação ao relatório, com relação ao equilíbrio, mas o assunto que me traz, aqui, tem muito a ver com o que foi falado, recentemente, pelo Claudio Loureiro, com relação à exportação de serviços.

Nós sabemos, Senador, que é um dos pilares dessa reforma tributária desonerar a exportação, para que o custo Brasil seja palatável, para que nós consigamos colocar os nossos produtos, a um custo adequado, no exterior, mantendo, como eu disse, logo no início, a nossa soberania nacional. Mas, diferentemente da mercadoria, que é um bem tangível, porque nós podemos acompanhá-la e saber, de fato, onde ela está, se chegou ao exterior ou não, a prestação de serviço, a exportação de serviço, não é uma coisa, aparentemente, tão simples assim de se ver, mas, obviamente, para o agronegócio sair lá do campo e chegar ao exterior, para onde ele vai, tem toda aquela logística envolvida, e toda essa cadeia precisa ser olhada, com essa desoneração, para não afetar o custo Brasil.

Então, a declaração de que há ou não a exportação de serviço tem a ver muito com o que o legislador pensa. Atualmente, no Brasil, nós temos visões diferentes com relação a esse conceito. O ISS define que o serviço exportado é quando o resultado é verificado no exterior. É uma definição subjetiva e, não é à toa, é cheio de litígios, na justiça, em cima disso, com cada tipo de serviço querendo provar se é ou não exportação de serviço.

No caso do PIS-Cofins, a definição que foi dada é uma definição bastante objetiva que fala o seguinte: serviço é exportado quando o tomador é residente no exterior e o pagamento é realizado com ingresso de divisa. Então, o legislador, quando foi falar sobre PIS-Cofins, a visão dele foi a visão econômica, no fato de entrar divisas para o Brasil. Essa tem tido sucesso, porque é uma interpretação bastante objetiva.

Acontece, Senador, que a reforma tributária, no art. 84, traz um conceito muito parecido com o do ISS. Fala o seguinte: para considerar exportação de serviço por adquirente ou destinatário residente ou domiciliado no exterior, mas, para consumo no exterior...

Como foi muito bem explicado pelo amigo Claudio Loureiro, os serviços, vamos dizer, no caso, o serviço portuário, que é executado, nos portos aqui no Brasil, para pegar as cargas e colocar as cargas no navio - estou falando de uma forma bem objetiva -, obviamente, é feito aqui no Brasil, mas ele só existe e só está sendo feito para atender aquela exportação. Então, esse serviço faz parte da cadeia logística, como outros serviços também correlatos, no caso da navegação de apoio, que vai ter que encostar o navio, a própria praticagem também, que vai ter que levar o navio, conduzi-lo. Então, isso tudo, dessa forma como está sendo redigida no art. 84, volta àquela definição do ISSQN. De fato, a gente já sabe que vai haver um grande nível de litígio com relação a isso.

Nesse caso, Senador, o que acontece? Com aquela interpretação, não há dúvida nenhuma de que esse serviço estará sendo onerado. Hoje, a gente só paga uma taxa de 2% a 5%, em algumas cidades, em alguns portos, em função do ISS, pela forma de interpretação. Permanecendo essa interpretação que está no art. 84, com o IBS e a CBS, nós vamos passar a pagar 26,5%. Então, o que vai ocorrer? Pegando essa gravura do terminal portuário, o serviço é executado, aqui no Brasil, mas, de fato, a carga vai lá para o estrangeiro. Eles é que vão nos pagar.

De fato, vai haver entrada de divisa, esse tomador lá não vai ter o crédito tributário, obviamente, porque o dinheiro está entrando lá fora. O que vai acontecer com isso? Se a gente repassar para ele esse tributo, obviamente ele vai cobrar. Ele vai passar esse tributo para o frete e vai acabar cobrando do agente exportador. E, naqueles casos em que nós não conseguirmos passar, se não conseguirmos passar para esse tomador do serviço, obviamente nós vamos estar passando aqui também para o exportador, para a carga. Então, na realidade, acaba não acontecendo a cumulatividade, e, de fato, a gente, ao invés de exportar serviço, está exportando tributos. Essa é a realidade.

Então, a proposta, Senador... Existe uma emenda do Deputado Beto Martins que vai justamente nesse art. 84, no inciso III: além de transporte, ele acrescenta a movimentação, a armazenagem e a logística dessa carga. Com isso, ele consegue pegar toda a operação portuária. E colocou também um inciso IV, que traz de volta aquele conceito do PIS-Cofins. Uma alternativa, caso haja dificuldade na permanência desse inciso IV, uma alternativa seria a gente... Há também a possibilidade de trabalhar numa alteração em que o inciso III e o IV a gente fundiria num só e criaria esse art. 3º - transporte e suas atividades auxiliares -, que aí pega toda a questão de agenciamento, pega toda essa questão de rebocadores, pega toda essa questão de praticagem e outros temas aí que foram muito bem falados pelo colega Claudio Loureiro.

Então, Senador, a colocação aí da ABTP para este momento, em nome do setor portuário, é bastante objetiva: fazer com que esses serviços que hoje já são reconhecidos como serviços exportados, serviços que são desonerados porque estão diretamente ligados às exportações... A gente precisa alterar esse art. 84 para que esse entendimento hoje, que vai ao encontro dos pilares da reforma tributária, seja mantido.

Agradeço, Senador, mais uma vez, o espaço, e eram essas as considerações aqui da ABTP pelo setor portuário.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Jesualdo.

Registro aqui a presença da Senadora Damares.

O próximo expositor agora é o Matheus Rocca dos Santos, que é assessor da Sert, do Ministério da Fazenda.

Matheus, é muito interessante a sua participação por último, e eu gostaria até que você participasse de todas as reuniões, de todas as audiências, para que você possa esclarecer, talvez, para os nossos expositores algumas dúvidas.

Bem, eu não sei, você deve ter assistido a toda a audiência, mas ficou muito clara aqui a questão do saneamento, que ficou de fora. Não tem sentido aumentar imposto de água e luz, pelo menos no meu entendimento, mas é importante falar sobre o saneamento. Quanto à questão do transporte aéreo, navegação e gasoduto, a lei não trata do transporte de gasoduto, trata como se fosse de transporte rodoviário. É muito importante. A questão do equilíbrio dos contratos também foi muito colocada aqui. Não adianta ter prazo se não tiver consequência nenhuma. Nós temos que botar alguma coisa que garanta que esse prazo será cumprido, sob pena de ter que reajustar os preços, independentemente da posição do ministério. E, ainda, se puder esclarecer também esse transporte de valores, porque, realmente, acho que dá para você explicar um pouquinho com relação a... Ele diz que a maioria dos serviços, que hoje pagam 5,65, vão pagar 27, 28. Se você puder explicar isso, principalmente com relação à retenção, porque é quase 16% de retenção que existe hoje na nota fiscal.

Aliás, eu vou até aproveitar e já vou ler rapidamente algumas perguntas. Se você também puder abordar algumas e responder, seria ótimo, as perguntas aqui dos internautas.

O Gustavo, lá do Pará: "Os serviços de saneamento básico são considerados essenciais. Logo, a reforma tributária prevê alíquotas mais baixas para esse setor?". Uma pergunta que ele faz. Muito pelo contrário, está aumentando.

Eliane, de São Paulo: "Com o peso da carga tributária, o desenvolvimento e a manutenção de serviços essenciais pode entrar em algum tipo de colapso?".

A Renata, de Minas Gerais: "Como será a transição do IBS e a sua implementação como imposto único? Qual será o impacto para o contribuinte brasileiro?".

Daniel, de Santa Catarina: "Já é possível mensurar se a redução do custo Brasil atualmente existente compensará o aumento da carga tributária desenhada?".

E o Marcone, do Pará: "Quais são os benefícios fiscais que podem contribuir para que haja incentivo de investimentos na infraestrutura brasileira?".

E o Rene, de São Paulo: "Por que não reduzir tributos de veículos elétricos para substituir uma frota poluidora, incentivando o investimento em transporte e energia?".

E a Gabriela, de Minas Gerais: "De que maneira a reforma tributária pode influenciar a atração de investimentos privados para o setor de infraestrutura?".

Jonathan, de Rondônia: "[Considerando os impactos previstos,] como o Governo planeja gerar empregos para os técnicos industriais no setor de infraestrutura [...]?"

O Takechi, de São Paulo: "Como a reforma tributária impactará os modelos de financiamento da infraestrutura e quais serão os efeitos na eficiência do desenvolvimento?".

Narciso, do Piauí: "Quais medidas da reforma podem assegurar que os recursos [...] [serão destinados] à infraestrutura prioritária e à proteção da população vulnerável?".

O Allan, do Rio de Janeiro: "Como a reforma tributária afetará o desenvolvimento e a manutenção da infraestrutura de transporte, energia e saneamento no Brasil?".

O Edison, do Rio Grande do Norte: "Qual é o impacto esperado da reforma tributária sobre a capacidade dos estados e dos municípios de realizar investimento em infraestrutura?".

É contigo, Matheus. Está mudo o seu celular... O.k.

O SR. MATHEUS ROCCA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Está me ouvindo agora?

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k. Está bom.

O SR. MATHEUS ROCCA (*Por videoconferência.*) - Boa tarde. Agradeço a oportunidade, Senador Izalci. Cumprimento todos os presentes na figura do Senador e agradeço essa possibilidade também de vir por último, porque aí a gente consegue ouvir melhor todos os pleitos, todas as explicações. Parabéns todos os expositores que vieram antes de mim.

Eu preparei uma apresentação, só para não fugir muito do roteiro e do meu tempo. Vou compartilhar aqui e depois eu posso partir para as perguntas que o senhor fez. *(Pausa.)*

Estão vendo minha tela?

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Ainda não.

O.k.

O SR. MATHEUS ROCCA *(Por videoconferência.)* - Bom, só dando um contexto geral de como foram elaborados os projetos de lei complementar: o PLP 68 já foi aprovado na Câmara e o 108 ainda está em aprovação. Como a emenda constitucional determinou que seriam de iniciativa do Poder Executivo os projetos de lei complementar que instituiriam IBS/CBS e o imposto seletivo, a forma mais federativa que se encontrou de fazer isso foi por meio de um programa de assessoramento da implementação da reforma tributária em que participaram diversos servidores tanto da União quanto dos estados e dos municípios. Então, acho que o contexto geral que eu quero passar aqui é que esse não é um projeto só da União, e isso é extremamente relevante para o tema que eu vou trazer hoje, que é o do reequilíbrio de contratos administrativos, que, como foi muito bem exposto aqui pelos outros palestrantes, envolve todos os setores regulados da infraestrutura, de concessões da União, dos estados e dos municípios. Então, a abrangência aqui foi realmente muito grande e foi realmente muito importante essa participação de servidores de todos os entes federativos.

Aqui eu trago um eslaide só para demonstrar visualmente como vai ser feita essa transição do IBS e da CBS. Então, a gente pode ver aqui a partir de 2026, que é um período de teste já da CBS, e a partir de 2027, que é a extinção plena do PIS-Cofins e cobrança da CBS. Então, para todos os fins, 2027 vai ser o ano-chave de mudança de um regime tributário que hoje é composto por PIS-Cofins, ICMS, ISS e IPI para um regime que vai unificar esses tributos em IBS e CBS. A partir de 2029, tem um aumento gradual das alíquotas de IBS e uma redução gradual das alíquotas de ICMS e ISS. E a gente chega ali, a partir de 2033, na vigência plena.

Bom, foi nesta Casa, no Senado, que se viu a necessidade de incluir, no projeto de emenda constitucional, que a lei complementar que instituísse IBS e CBS preveria instrumentos de ajustes em contratos firmados anteriormente às leis que instituíssem esses tributos, chamando a atenção para, inclusive, concessões públicas. Não é sem razão, porque, justamente nesses contratos administrativos, há essa regulamentação do setor, é uma carga tributária indireta que já é considerada tanto na determinação das margens da tarifa e dos preços que são cobrados pela população.

As leis infraconstitucionais, como já foi bem colocado aqui pelos expositores, já garantem esse reequilíbrio na alteração de carga tributária quando não decorrente de Imposto de Renda. O que acontece muitas vezes é realmente uma demora nesse processo de reequilíbrio, porque o reequilíbrio não decorre somente de alteração da carga tributária, mas de qualquer tipo de modificação no cenário fático que possa resultar em um desequilíbrio econômico-financeiro. Então, num processo ordinário de reequilíbrio econômico-financeiro, são diversos temas e fatores que são analisados e não só o tributário.

Os contratos privados não foram incluídos nesse regime de ajustes para o reequilíbrio econômico-financeiro justamente porque decorrem mais da autonomia de vontade das partes e não se chegou a um consenso de uma solução que se aplicaria para todos os contratos. Então, tem contratos com um regramento muito específico, por exemplo, locação, todos os contratos com consumidor, e não faria sentido prever uma regra expressa simplesmente alocando no preço do contrato, para uma ou para outra parte ou dividindo no meio, qualquer alteração na carga tributária. Então, isso realmente fica ali na autonomia da vontade das partes.

Os demais expositores já, acho, resumiram bem qual foi o instrumento encontrado no PLP para endereçar essa questão do desequilíbrio. Então, é feito um pedido prioritário específico para tratar da reforma tributária.

E aqui eu quero comentar alguns ajustes que a Câmara fez que aperfeiçoaram o texto. O primeiro deles é que, havendo uma redução da carga tributária, que é o que vai acontecer para alguns setores, esse processo de reequilíbrio é feito de ofício pela administração pública, mas sempre é assegurada a manifestação das concessionárias. Nem poderia ser diferente, pois o poder público não poderia simplesmente impor um aumento sem a oitiva das partes. Então, isso foi muito bem-vindo no texto que saiu da Câmara dos Deputados, para assegurar que esse procedimento de ofício vai ter uma manifestação das contratadas. Partindo agora ao cenário de aumento de carga, que eu acho que é o mais preocupante aqui da nossa reunião, como eu disse, vai ser um pedido prioritário específico, então desvinculado de outros tipos de fatores que poderiam causar um desequilíbrio econômico-financeiro. E a Câmara introduziu a possibilidade de implementação provisória desse reequilíbrio, de endereçar provisoriamente esse reequilíbrio, um pouco na linha do que os expositores já comentaram, mas sem garantir um reequilíbrio cautelar 100% em favor das contratadas. Esse tema foi muito debatido no âmbito do PAT-RTC com os profissionais da União, dos estados e dos municípios. A Sert teve uma função de gerenciar, de conciliar ali os interesses, e não se chegou a um consenso de permitir um ajuste cautelar que já conferisse 100% do pedido de reequilíbrio

para as contratadas, sem a manifestação firme da administração pública. A gente sabe que há setores que sofrem com essa morosidade no processo de desequilíbrio, mas também não se chegou a um meio-termo de permitir ainda que uma parte do reequilíbrio de forma cautelar... por diversas questões práticas.

Uma questão prática que se discutiu foi que eventual cobrança a maior do reequilíbrio, que seria proposto por uma contratada, não seria automaticamente restituída para a população que usa aquele serviço público. Dando um exemplo básico de pedágio, quem passou num pedágio e teve um acréscimo na tarifa do pedágio em razão do reequilíbrio econômico-financeiro não necessariamente seria restituído por isso. Então, esse foi um ponto que foi muito debatido no PAT-RTC.

E outro ponto foi também que não há um exemplo de cautelar administrativa em que a administração pública simplesmente não tem manifestação alguma. Ela sempre parte da manifestação de a administração pública permitir esse reequilíbrio, essa cautelar. E teria, então, o risco de essa cautelar não ser, enfim, definitivamente calculada depois.

E, por fim, sobre o último ponto que entrou na Câmara dos Deputados, que foi esse requisito de regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista, aqui na Sert a gente concorda que não faz sentido exigir esse requisito para o pedido de reequilíbrio, justamente porque a ideia é que seja um pedido mais simples e voltado unicamente para a reforma tributária. Então, nesse ponto, tem acho que total concordância aqui da secretaria em relação à supressão desses parágrafos, §§6º e 7º do 376.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Matheus, sem querer te interromper já interrompendo, é evidente que não chegaram a um acordo, mas nós vamos ter que decidir isso aqui, não é? Existe o prazo de 90 dias previsto, mas não está condicionado e nem tem penalidade nenhuma se não acontecer. Nós vimos aqui um exemplo de que estão aguardando há 12 anos aqui o equilíbrio; quer dizer, a gente precisa ter uma redação que possa atender e dar segurança jurídica para os novos investimentos.

O SR. MATHEUS ROCCA (Por videoconferência.) - Concordo.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Então, é só para alertá-los de que a gente precisa buscar um entendimento com relação a isso, já que tirar essa questão trabalhista já é consenso. Nós vamos trabalhar para retirar, não é?

O SR. MATHEUS ROCCA (Por videoconferência.) - Se eu puder fazer mais um comentário só sobre a cautelar...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Não, você tem todo o tempo do mundo aqui hoje. Nós vamos lhe dar um tempo suficiente para responder a tudo. (Risos.)

O SR. MATHEUS ROCCA (Por videoconferência.) - Obrigado, Senador Izalci.

Acho que um comentário que é cabível nessa parte da cautelar é o seguinte: essa inversão do ônus de um setor que é regulado, dos preços regulados por um motivo, justamente também em atendimento ao princípio da modicidade tarifária, não é sem razão. Então, acho que a gente consegue chegar a um meio termo de implementação da cautelar, mas que ainda não seja 100% do solicitado. Essa é uma opinião pessoal minha, não necessariamente do Ministério da Fazenda, porque a gente também não pode fazer cortesia com o chapéu alheio dos estados e dos municípios.

Mas uma coisa que não pode ser jogada fora foi conseguir colocar esse prazo, ainda que impróprio, na legislação, porque o que a gente percebe é que muitas agências, muitos municípios... Às vezes, nem sempre as agências... Às vezes, as agências querem dar o reequilíbrio, mas simplesmente, por questão orçamentária, por questão política, não conseguem implementar. Então, colocar um prazo na lei já é algo que não existe hoje e que não deve ser visto como pouca vitória, porque hoje não existe esse prazo. Então, às vezes, a concessionária se vê obrigada a ingressar no Judiciário, e o Judiciário simplesmente se omite de conferir esse reequilíbrio, de endereçar esse reequilíbrio, porque não há um prazo também na própria legislação. Seria uma questão de ato administrativo discricionário, e o Judiciário nem sempre quer se meter ali na administração pública. Então, esse prazo, ainda que não tenha uma consequência prevista de cautelar, já é uma vitória. Eu considero que já é uma vitória. E foi reduzido na Câmara dos Deputados, era um prazo inicial de 120 dias, prorrogável por mais 120 se precisasse de documentação suplementar, e agora tem um prazo de 90 dias, prorrogável também por 90 dias.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k.

Matheus, você pode falar alguma coisa sobre a questão do serviço de exportação?

O SR. MATHEUS ROCCA (Por videoconferência.) - Esse ponto do serviço de exportação já foi trazido aqui para a secretaria. Eu não estou cuidando pessoalmente desse ponto, mas o que eu posso dizer é que a gente está trabalhando em ajustes no texto. Obviamente, agora a bola está com o Senado, mas a gente presta a nossa assessoria técnica para chegar a

um texto que permita essa desoneração da exportação, independentemente de quem é o contratante, porque hoje realmente exige uma contratação diretamente do exterior e a gente sabe que não é isso que acontece na prática. Então, acho que, em termos práticos, esse tema já tem sido trabalhado aqui internamente no Ministério para propor uma solução ao Senado.

Se eu puder falar um pouquinho também do pleito do setor elétrico, que foi repetidamente feito aqui...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Pois não.

O SR. MATHEUS ROCCA (*Por videoconferência.*) - A gente está em discussão com o setor também. A gente entende que infelizmente não dá para carimbar os elétrons e acompanhar qual elétron está sendo comercializado, não é assim que funciona no mundo real. Então, a gente já está em discussão com o setor para chegar a um texto que seja razoável aqui ao setor de energia elétrica, que é altamente complexo, que envolve geração, transmissão, comercialização, distribuição. Acho que já temos algumas agendas marcadas com as associações e com o corpo técnico também que tem assessorado essas associações, e esse é um tema que, com certeza, vai ser aperfeiçoado no Senado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Bem, já que você falou em energia, tem a questão também do transporte do gasoduto, que é uma coisa diferenciada do transporte rodoviário. Então também é uma demanda que foi falada aqui que merece uma atenção aí de vocês, não é?

O SR. MATHEUS ROCCA (*Por videoconferência.*) - Sim, eu até já pedi licença para marcar uma agenda com a Marina Cyrino, que foi a representante da ATGás, eu anotei aqui os pontos que ela trouxe. A gente tem trabalhado também nesta questão do destino para o setor de energia elétrica e também de saneamento, e é muito importante a gente ter esse *input* do setor, para chegar a um texto que seja aplicável na prática, não é? Como do mesmo jeito que na transmissão de energia elétrica não há exatamente uma contratação direta da energia elétrica que é transmitida na rede básica no Sistema Interligado Nacional, no setor de gás e no de gás encanado principalmente há também essa particularidade. E a gente vai entrar em contato aqui com a Marina Cyrino para marcar uma reunião para tratar especificamente disso.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k.

Matheus, tem como você explicar um pouquinho sobre essa questão do transporte de valores que ele disse aqui, de que a maioria dos serviços, que hoje paga PIS-Cofins, 5,65%, agora vai para 27%, 28%, e tem uma retenção de 16%, com relação aos 11% mais Imposto de Renda. É só para o pessoal entender um pouco melhor isso, esse impacto disso, não?

O SR. MATHEUS ROCCA (*Por videoconferência.*) - Sim, a gente teve uma reunião, acho que antes da aprovação na Câmara ainda, sobre esse ponto, e esse ponto não surgiu ainda no projeto de lei complementar porque talvez não seja uma questão do projeto de lei complementar para ser endereçada aqui, já que se trata da retenção de contribuição previdenciária. Mas eu acho que faz todo o sentido poder excluir da base da retenção o valor de IBS e CBS, como é o pleito do setor. Acho que a gente pode marcar mais uma agenda para discutir esse tema e verificar qual é o caminho mais adequado - e talvez não seja na lei complementar, e sim nas outras leis.

Mas eu me ponho à disposição aqui também da Fenavist.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k.

Matheus, na próxima terça-feira, às 10h, e no dia 25, na quarta-feira à tarde, nós vamos falar sobre regimes diferenciados e específicos, não é? Então é muito importante você ou outra pessoa da Sert participar conosco, para poder exatamente esclarecer um pouco melhor aqui para nós. Se for possível, já agendar, viu?

O SR. MATHEUS ROCCA (*Por videoconferência.*) - Com certeza, a Sert fica à disposição.

O regime específico foi dividido aqui em diversos responsáveis, mas a gente consegue aqui na pauta pegar quem são os responsáveis de cada setor e dar aqui os esclarecimentos necessários.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado.

E, aproveitando também, na equipe aqui de assessoria, os consultores aqui do grupo de trabalho, a ideia agora é a gente pegar cada audiência e se sentar aí com a Sert, para vocês verem o que dá para a gente chegar num consenso e a gente já ir acertando as emendas que nós vamos apresentar no nosso relatório. Então seria interessante organizar isso também.

E aí eu tenho até um comunicado aqui aos Parlamentares.

O grupo de trabalho da reforma tributária na CAE tem sido muito procurado pelos Senadores e Senadoras, que vêm demonstrando suas preocupações com o futuro do sistema tributário brasileiro em razão das discussões em torno do PLP 68, de 2024. Os Parlamentares têm manifestado a intenção de contribuir de maneira efetiva e concreta com os importantes debates promovidos nas dezenas de audiências públicas promovidas pelo grupo de trabalho.

Sensíveis ao pleito dos nobres Senadores e Senadoras e cientes do nosso desafio de coordenar as discussões e conclusões deste Colegiado, em tão boa hora, comunicamos, por iniciativa do Presidente da Comissão, o Senador Vanderlan, que está aberto então o prazo de envio das contribuições e aprimoramento pelos nobres Parlamentares. A fim de otimizarmos o processo, nós solicitamos que seja enviado um *e-mail* à Secretaria da Comissão de Assuntos Econômicos, por meio do endereço eletrônico cae@senado.leg.br, com o assunto "aprimoramentos ao PLP-68 - reforma tributária".

As contribuições das Senadores e Senadores serão remetidas à coordenação do GT para a elaboração do relatório final do grupo de trabalho da reforma tributária da CAE.

Por fim, comunicamos que o prazo de encaminhamento das prioridades dos nobres Parlamentares está aberto a partir de hoje, dia 18 de setembro, até o próximo dia 10 de outubro.

Antes de encerrar, também gostaria de lembrar a todos que, no próximo dia 24 de setembro, terça-feira, às dez horas, e, no dia 25 de setembro, quarta-feira, às 14 horas, nós vamos debater os regimes diferenciados e específicos.

Esses são os nossos comunicados.

Bem, eu só vou perguntar se há algum dos expositores que quer fazer alguma consideração final. A gente dá um minutinho aí só para...

A SRA. DAMARES ALVES (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - DF) - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Vou passar para a nossa querida Senadora Damares.

Por favor, Damares.

A SRA. DAMARES ALVES (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - DF) - Pode ser à Senadora mais bonita do Brasil?

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Isso.

A SRA. DAMARES ALVES (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - DF) - Como sempre eu quero agradecer a participação dos expositores. Quero pedir desculpas por não ter chegado a tempo, eu estava num voo, vindo de Imperatriz, atrasou um pouco, mas a minha assessoria estava acompanhando todas as anotações. E eu vou ter dever de casa e assistir vocês hoje à noite. É isso que a gente faz: a gente, quando não consegue acompanhar daqui, a gente faz isso de casa.

E lembrando, senhores, que esta audiência fica gravada, as apresentações, à disposição de toda a população brasileira.

E acreditem, senhores, essas reuniões estão tendo uma repercussão enorme no Brasil. Eu estive viajando ontem, final de semana, por onde eu passo, eu encontro alguém de um dos segmentos que já se sentou ali na mesa. E como eles estão felizes com essa oportunidade de fazer o debate... Tudo que está sendo dito está sendo muito, muito bem recebido pelo grupo de trabalho. Nós temos uma equipe técnica, gente.

E me permitam fazer aqui os elogios aos consultores do Senado Federal. Os consultores do Senado Federal são os melhores do mundo. Desculpem-me, mas são os melhores do mundo. E nós temos também, em nossos gabinetes pessoais, pessoas muito preparadas. Então, tudo o que está sendo dito aqui não é apenas para cumprir tabela não, gente. Está sendo muito, muito absorvido por todos nós. Esse grupo de trabalho vai apresentar um relatório. Eu tenho certeza de que será ouvido. Nós seremos ouvidos, sim, com certeza.

E aqui, agradecimentos a cada um de vocês que falou. Eu tenho certeza de que os estudantes de Direito Tributário estão acompanhando essas audiências. Vocês viram que as perguntas vieram do Brasil inteiro ali, quando o Senador leu, cada exposição. O Izalci é muito bravo, ele deixa ali os cinco minutinhos.

Eu desconsiderei e dei três minutos a mais para o senhor, está? Eu sou boazinha. Da primeira vez eu vou para lá.

Mas cada apresentação é uma aula de Direito para nós. Cada apresentação dos senhores nos inquieta. Então, assim, muito, muito obrigada.

Eu gostaria muito de só fazer um pedido ao menino bonito do Governo. O Governo manda uns meninos bonitos para falar aqui, falam bonito, são bonitos de aparência, mas, assim, não nos encanta só a beleza deles não, a gente quer mais, a gente quer respostas. E aí eu sugeri a um menino do Governo... Eu os chamo de publicanos, a Bíblia os chama de publicanos, eu acho interessante e eles estão sendo muito acessíveis, estou brincando com eles, mas, se eu fosse Governo eu também colocaria os mais bonitos aqui para virem falar. Mas seria interessante... Eles têm sido muito acessíveis, têm nos ouvido muito, eu tenho problemas com equipe econômica, tenho, quem trabalhou na área social, quem foi ministro da área social,

nosso maior problema sempre é a equipe econômica, mas tenho problemas com eles há muitos anos, muito antes de ser ministra, mas o corpo técnico do Governo é muito bom.

Então se eles pudessem estar presencialmente... Porque tem toda uma interação aqui. Este finalzinho de audiência, poder sentar ali, ouvir, fazer uma pergunta, seria interessante. Eu sei que eles estão cheios de serviço lá, mas, se eles pudessem vir presencialmente, seria muito bom, muito bom. Obrigada pelas respostas. A gente quer mais respostas, mas a presença deles aqui acho que tem um efeito muito maior.

Então, Presidente Izalci, mais uma vez, parabéns pelo seu trabalho, pela forma como está conduzindo tudo isso. Aos expositores, mais uma vez, muito obrigada por estarem colaborando com este grupo de trabalho. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Senadora.

Rapidamente, algumas perguntas que foram feitas e não foram respondidas.

A Gabriela, de Minas: "De que maneira a reforma tributária pode influenciar a atração de investimentos privados para o setor de infraestrutura?". Vai depender da reforma da segurança jurídica, como foi dito aqui, e da desoneração, principalmente desses setores.

"Como o governo planeja gerar empregos para os técnicos industriais no setor de infraestrutura, considerando os impactos previstos?". Quanto melhor a reforma, mais investimentos, consequentemente, mais empregos.

"Como a reforma tributária impactará os modelos de financiamento da infraestrutura e quais serão os efeitos na eficiência do desenvolvimento?", Takechi, de São Paulo. É o que nós estamos fazendo aqui, aperfeiçoando exatamente para dar condições de segurança para que haja mais investimento.

Narcizo, do Piauí: "Quais medidas na reforma tributária podem assegurar que recursos vão para infraestrutura prioritária e protejam a população vulnerável?". É o que nós estamos concertando aqui, tentando, principalmente com relação ao saneamento. Não dá para aumentar... O aumento do saneamento, pelo documento que recebi aqui, o impacto é muito alto no saneamento, água e esgoto. Então não tem sentido isso.

Allan, do Rio de Janeiro: "Como a reforma tributária afetará o desenvolvimento e a manutenção da infraestrutura de transporte, energia e saneamento no Brasil?". Estamos exatamente tentando amenizar a situação do texto para melhorar, para diminuir realmente essa insegurança e esse aumento de carga tributária que está acontecendo.

Gustavo, do Pará: "Os serviços de saneamento básico são considerados essenciais. Logo, a reforma tributária prevê alíquotas mais baixas para esse setor?". É o que a gente quer fazer, mas, na prática, o que está no texto faz aumentar o imposto. A gente precisa corrigir isso.

Eliane, de São Paulo: "Com peso da carga tributária o desenvolvimento e a manutenção de serviços essenciais podem entrar em algum tipo de colapso?". Sim, se aumentar muito a carga, vai reduzir investimento; reduzindo investimento, diminui emprego e também pode dar mais problemas.

Renata, Minas Gerais: "Como será a transição do IBS e a sua implantação como imposto único? Qual será o impacto para o contribuinte brasileiro?". Bem, não haverá imposto único. O IBS será de forma gradual, até 2033, de forma parcelada.

Daniel, de Santa Catarina: "Já é possível mensurar se a redução do custo Brasil atualmente existente compensará o aumento da carga tributária desenhada?". Por enquanto, ainda não se reduz o custo Brasil. Espero que no final a gente consiga reduzir a burocracia e o custo.

Marcone, do Pará: "Quais são os benefícios fiscais que podem contribuir para que haja incentivo de investimentos na infraestrutura brasileira?". Exatamente o que foi colocado aqui, hoje: redução da carga, segurança jurídica, simplificação, tudo isso.

Edson, do Rio Grande do Norte: "Qual é o impacto esperado da reforma tributária sobre a capacidade dos estados e municípios de realizar investimentos em infraestrutura?". Bem, foi visto aqui que a maioria dos investimentos são iniciativa privada. Então, espero que os estados possam aumentar investimento com a desoneração da carga.

Eu vou passar, então, rapidamente para aqueles que quiserem fazer alguma consideração, para a gente poder, então, encerrar em função da Ordem do Dia.

Alessandra, alguma consideração?

A SRA. ALESSANDRA BRANDÃO (Para expor. *Fora do microfone.*) - Não só quero agradecer...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado pela presença.

Davi. (*Pausa.*)

Davi. Cadê o Davi? (*Pausa.*)

Está bom, está satisfeito. Está todo mundo satisfeito aqui.

O Mário Povia, do IBI. *(Pausa.)*

O.k.

Marco Aurélio. *(Pausa.)*

Márcio Roberto. *(Pausa.)*

O.k.

Fábio Rogério. *(Pausa.)*

Alexandre Lopes.

O SR. ALEXANDRE LOPES (Para expor. *Fora do microfone.*) - Só quero agradecer, Senador, a gente está conversando com a Sert...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado.

Christianne, Christianne Dias. *(Pausa.)*

Renata Menescal. *(Pausa.)*

Tranquilo?

Daniella Martins.

A SRA. DANIELA MARTINS (Para expor.) - Senador, só para agradecer e só um registro. O senhor fez menção agora ao final, sobre as cargas que estão se elevando, mas também é importante destacar as cargas que já são muito altas, que precisam desse olhar especial neste momento, para a gente conseguir ter uma evolução, mas muito obrigada pela iniciativa, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Daniela.

Claudio Loureiro.

O SR. CLAUDIO LOUREIRO DE SOUZA (Para expor. *Fora do microfone.*) - Quero agradecer.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k., Claudio.

Marina. *(Pausa.)*

O.k., Marina? Já marcou também a reunião, não é? *(Risos.)*

Eurípedes.

O SR. EURIPEDES ABUD (Para expor.) - Senador, nosso agradecimento. E só lembrando que somos intensivos empregadores de mão de obra de baixíssima remuneração. Nosso aumento de carga vai ser violento. As nossas três propostas são no sentido de a gente conseguir repassar essa carga de maneira mais simples e objetiva. E as propostas nossas acabam beneficiando e atendendo nessa legibilidade e objetividade a todos os segmentos que estão aqui. Está bom?

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado.

Marcello Cabral.

O SR. MARCELLO CABRAL (Para expor. *Fora do microfone.*) - Só quero agradecer ao senhor, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Bacana.

Jesualdo, alguma consideração? Não?

O SR. JESUALDO CONCEIÇÃO DA SILVA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Não, muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - O.k.

Matheus, queremos agradecer à Senadora Damares, que o achou muito lindo - não é, Damares? *(Risos.)*

O SR. MATHEUS ROCCA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Obrigado pelas palavras. E a Sert se mantém à disposição. E agradeço o espaço, ainda aqui virtualmente, para contribuir um pouco com esse debate muito importante.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - DF) - Obrigado, Matheus.

Bem, nada mais havendo a tratar, então agradeço a presença de todos e declaro encerrada esta audiência. Obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 01 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 27 minutos.)