

EMENDA Nº - CCJ
(à PEC nº 45, de 2019)

Incluam-se as seguintes alterações na Constituição Federal, na forma de adição de parágrafo 10 ao art. 9º da Proposta de Emenda à Constituição nº 45, de 2019:

“Art. 9º.....
.....

§10 Lei Complementar definirá as operações com bens ou serviços sobre os quais as alíquotas dos tributos de que trata o caput serão reduzidas em 60% (cinquenta por cento), referentes a serviços de transporte de carga”. (NR)

JUSTIFICATIVA

É inconcebível pensar em reforma tributária sustentando a manutenção da carga tributária global e setorial e, ao mesmo tempo, desconsiderar as características do atual sistema de tributação impondo um sistema de tributação único. Nesse sentido, é necessário que seja garantido a manutenção dos regimes protetivos setoriais do transporte, de forma a permitir a sua manutenção e o seu desenvolvimento de forma sustentável.

No tocante ao transporte de cargas, é preciso considerar que, se o objetivo da reforma tributária é tornar a nossa economia mais competitiva, manter o modal dentro da aplicação da alíquota geral, sem possibilidade de instituir alíquota diferenciada, implicará em aumento da tributação do setor com efeito reverso. Em decorrência, teremos aumento em cascata em todo o setor produtivo, decorrente da majoração do frete, um dos custos mais importantes para a indústria e o comércio, com impacto direto no preço dos produtos e no chamado Custo Brasil.

Não se pode olvidar que temos um contexto de reforma cujo objetivo é implementação de sistema tributário mais justo e simplificado, mas ao mesmo tempo não há como dissociar a necessidade de reforma com a manutenção do desenvolvimento econômico e social do país. Afinal estamos tratando de um setor que representa o transporte brasileiro, seja na modalidade de transportar pessoas das

diversas formas, seja na modalidade de transportar bens e mercadorias, ou seja, um dos pilares básicos do desenvolvimento de um país.

Assim, o texto da reforma não pode se ater em conceitos globais tratando o transporte de cargas como setor “meio” da cadeia e que a alíquota geral será absorvida pelo creditamento amplo. Referida interpretação nos conduz à conclusão de que, de fato, não foram consideradas os atuais sistemas de tributação concedidos que visam exatamente sanar as discrepâncias e fomentar o setor de transporte.

Dentre as peculiaridades que impactarão diretamente na imposição de alíquota única, destaca-se:

- Adoção regime cumulativo de PIS E COFINS com alíquota de 3,65%.
- Opção por crédito presumido de ICMS na proporção de 20%.
- Alíquota média de ISS de entre 2 e 5%.
- Impacto direto na redução de alíquotas e benefícios relacionados aos combustíveis, principal insumo do setor.

Somente a extinção do sistema cumulativo do PIS e COFINS, cuja alíquota atual é de 3,65%, e a opção do crédito presumido de ICMS no âmbito estadual, por si só, já demonstra o efetivo aumento de carga às empresas do setor optantes por esta modalidade. Afinal, tais institutos existem justamente para permitir neutralidade para as atividades que não geram créditos suficientes e cujo maior custo na prestação são os administrativos (mão-de-obra) que não geram créditos no atual sistema, tampouco gerarão com a reforma.

Portanto, se faz necessário garantir uma alíquota diferenciada, conforme é previsto em todos os países que optaram pelo modelo tributário do IVA. Estudo encomendado pela CNT demonstra a aplicação de alíquotas diferenciadas e sua importância para preservar um serviço essencial e elo da cadeia produtiva brasileira. Ao impor ao transporte de cargas uma alíquota “cheia” o legislador repassará ao consumidor final dos produtos e alimentos esse aumento de carga tributária. Vale lembrar que a cadeia de creditamento do transporte de cargas é restrita sendo de fato apenas o combustível o seu gerador de créditos.

Sala da Comissão,

SENADOR LAÉRCIO OLIVEIRA