



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº
(ao PLP 68/2024)

Acrescentem-se § 2º ao art. 10 e § 9º ao art. 11 do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 10.

.....

§ 2º Na prestação de serviço de transporte dutoviário de gás natural o fato gerador será:

I – por período mensal, considerando-se ocorrido no primeiro dia do mês subsequente ao do fornecimento do serviço.

II – no caso de contratação pelo modelo de entradas e saídas, independente quanto à capacidade de entrada e a capacidade de saída. (NR)”

“Art. 11.

.....

§ 9º Na prestação de serviço de transporte dutoviário de gás natural, o local da operação será o domicílio do estabelecimento contratante:

I – da capacidade de entrada, com relação aos fatos geradores relativos à contratação do ponto de entrada do gás natural no duto;

II – da capacidade de saída, com relação aos fatos geradores relativos à contratação do ponto de saída do gás natural do duto.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

O gás natural é um importante insumo energético consumido por toda a sociedade, sendo utilizado tanto como combustível por indústrias e usinas termelétricas; insumo produtivo para a fabricação de fertilizantes, combustível veicular, ou mesmo para consumo popular nas residências brasileiras.

O gás natural assume, ainda, um importante papel ambiental de ser um dos principais – se não o principal – combustível para a transição energética, dado que, apesar de fóssil, emite menos carbono do que outros combustíveis como carvão, óleo diesel, etc, conferindo ainda estabilidade energética à luz da intermitência natural de fontes de energia renovável, como solar e eólica.

No mais, dadas as particularidades físicas do gás natural e o volume de transações realizadas diariamente, o seu transporte é realizado predominantemente por meio de gasodutos, sendo absolutamente inviável e antieconômico realizá-lo apenas por meio de botijões ou por caminhões, especialmente considerando a dimensão continental do Brasil.

Com vistas a desenvolver o mercado de gás natural brasileiro, para aumentar o número de agentes da cadeia, bem como para otimizar a capacidade de transporte dutoviário de gás natural, recentemente o Brasil adotou o regime de contratação de transporte conforme o modelo de ‘entradas e saídas’, tal como previsto na Nova Lei do Gás^[1], modelo este que também é utilizado em diversos outros países desenvolvidos.

Este modelo visa conferir maior flexibilidade ao mercado, permitindo o transporte do gás natural por meio de dois contratos distintos e independentes: um relativo ao direito de injetar o gás no gasoduto (entrada); e outro de retirá-lo da malha (saída).

Embora tal modelo já tenha sido implementado sob uma perspectiva legal e contratual, tal regime ainda encontra uma série de incompatibilidades na legislação tributária, que, em última análise, reduzem (ou mesmo neutralizam) boa parte das externalidades positivas almejadas com a desvinculação da entrada e da saída do gás da malha de transporte.



As regras constitucionais tributárias do ICMS vigentes até então vigentes (ou seja, antes da Reforma Tributária) limitam bastante a correção desta assimetria entre o regime jurídico e o regime tributário aplicável ao transporte de gás natural pelo modelo de ‘entradas e saídas’, ensejando que as incompatibilidades e distorções apenas se acumulem, prejudicando o desenvolvimento da indústria do gás natural e, em última análise, toda a sociedade.

Entretanto, com a aprovação da Reforma Tributária sobre o Consumo, por meio de Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023, abre-se uma janela de oportunidade muito relevante para a correção de tal assimetria, o que, por certo, ensejará muitos benefícios à indústria e à população em geral.

Nesse contexto, é imprescindível que o novo regime constitucional tributário seja coeso e aderente às particularidades do transporte de gás, evitando que os obstáculos atuais se perpetuem, inviabilizando o desenvolvimento deste mercado tão estratégico para o país.

Para tanto, a definição apropriada do conceito de ‘destino’ para fins tributários é fundamental para compatibilizar o modelo de ‘entradas e saídas’ à legislação tributária.

A definição clara de ‘destino’ também trará maior segurança jurídica, reduzindo o risco de conflitos de competência entre Estados e Municípios e uma maior clareza da tributação aplicável aos investidores nacionais e estrangeiros.

Assim, é essencial que os fatos geradores do IBS e da CBS sejam independentes no transporte dutoviário de gás natural pelo modelo de ‘entradas e saídas’ (e não vinculados ao local em que houver a entrega do gás natural).

Recomenda-se, para tanto, o aperfeiçoamento dos dispositivos do Projeto de Lei Complementar que regulamentará a incidência do IBS e da CBS de modo a **(i)** estabelecer claramente a independência da contratação da capacidade de entrada na malha de transporte da contratação da capacidade de saída; e **(ii)** estabelecer o fato gerador como mensal, tendo em vista o fluxo contínuo do transporte do gás natural.

A definição do momento do fato gerador mensal na prestação de serviço de transporte dutoviário de gás natural encontra-se alinhada com o



modelo atualmente utilizado, no qual os documentos fiscais são emitidos de forma englobada até o 5º dia útil do mês subsequente às operações.

Tal modelo confere maior segurança jurídica e praticabilidade, uma vez que elimina potenciais dúvidas e riscos de judicialização, já sendo amplamente utilizado pela indústria e aceito pelas autoridades fiscais.

No mais, e seguindo rigorosamente o mesmo critério adotado de forma geral no Projeto de Lei Complementar, propõe-se que será considerado ‘destino’ para fins do IBS o Estado e Município em que o tomador do serviço de transporte estiver domiciliado (seja relativo à capacidade de entrada, seja relativo à capacidade de saída).

Tal critério é aderente ao aplicável às contratações de serviços e bens móveis imateriais, inclusive direitos, à medida em que leva em consideração o domicílio do contratante do serviço.

Destaca-se por oportuno que as propostas da presente Emenda não reduzem a arrecadação ou a carga tributária incidentes sobre o gás natural, bem como não representa qualquer concessão de benefício fiscal, mas tão somente auxiliam na melhor regulamentação e no desenvolvimento do setor.

Sala das sessões, 14 de agosto de 2024.

Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)

