



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

**EMENDA Nº**  
**(ao PLP 68/2024)**

Dê-se nova redação ao inciso I do § 4º do art. 58; e acrescente-se § 6º ao art. 105 do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 58.** .....

.....

**§ 4º** .....

I – até 30 (trinta) dias contados da data da solicitação de que trata o *caput* deste artigo, para pedidos de ressarcimento de contribuinte enquadrados em programas de conformidade desenvolvidos pelo Comitê Gestor do IBS e pela RFB que atendam ao disposto no art. 59 desta Lei Complementar, bem como para os pedidos de ressarcimento de contribuintes produtores dos bens de capital que acumulam créditos em decorrência da suspensão prevista no art. 105, §5º desta lei;

.....”

“**Art. 105.** .....

.....

**§ 6º** A previsão contida no parágrafo 5º aplica-se também para os casos em que a aquisição no mercado interno dos veículos autopropulsados pesados se der por meio de concessionária ou representante comercial.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Expressamos nossas sugestões para a redação do texto do Projeto de Lei Complementar nº 68/2024, que “Institui o Imposto sobre Bens e Serviços – IBS, a Contribuição Social sobre Bens e Serviços – CBS e o Imposto Seletivo – IS e dá outras providências”. Nosso objetivo é contribuir para a contenção do



potencial aumento de custos para os fabricantes de bens de capital, em especial para os fabricantes de ônibus.

O PLP 68/24, na redação final aprovada pela Câmara dos Deputados, previu a possibilidade de suspensão do pagamento do IBS e da CBS nas aquisições de bens de capital, tanto em importação quanto aquisição no mercado interno, que se converterá em alíquota zero quando da incorporação ao ativo imobilizado.

Para que seja mantida a máxima eficiência da suspensão do pagamento do IBS e da CBS e se evitar a geração de resíduos tributários na cadeia produtiva dos bens de capital, a manutenção dos créditos nas aquisições garante a equidade de tratamento tributário.

Além disso, prever a suspensão também nas aquisições no mercado interno por meio de concessionários ou representantes, conforme sugestão prevista no §6º, a ser inserido no art. 105, contempla a peculiar cadeia de comercialização dos veículos pesados que é realizada no mercado brasileiro, incentivando cada vez mais as aquisições de produtos nacionais e o desenvolvimento da indústria nacional.

De outro lado, o tratamento específico conferido às aquisições de bens de capital com suspensão do pagamento do IBS e da CBS pelos adquirentes, com a posterior conversão em alíquota zero quando da incorporação dos bens ao ativo imobilizado, ocasionará para os contribuintes cuja atividade preponderante seja a fabricação dos bens de capital um desproporcional acúmulo de créditos dos novos tributos.

Nessa esteira, o acúmulo de créditos pelos fabricantes sem que ocorra o rápido ressarcimento dos mesmos, representará a necessidade de buscar recursos financeiros no mercado a um custo superior à taxa SELIC, índice que será utilizado para a correção monetária dos créditos ressarcidos a partir do 76º (septuagésimo sexto dia) subsequente ao encerramento da apuração, encarecendo o produto final em razão do custo financeiro.

Na hipótese de não ser viabilizado o rápido ressarcimento dos créditos aos produtores dos bens de capital, haverá um enorme prejuízo ao



crescimento da indústria, pois a demanda pelo aumento de capital para suportar a operação, em um cenário de baixa liquidez, elevará demasiadamente as taxas de juros praticadas pelo mercado. As indústrias, sendo submetidas a esse elevado custo, inevitavelmente repassarão o custo no aumento do preço dos bens de capital, sem conseguir mitigar completamente o risco de, ainda assim, não disporem de capital de giro suficiente para a continuidade de suas operações.

Dessa forma entende-se deva ser concedido o direito dos adquirentes dos bens de capital de creditar-se do IBS/CBS nas aquisições de bens de capital e buscar a sua restituição, bem como da plena aplicação do tratamento especial à cadeia de negócios da venda de veículos autopropulsados pesados pela indústria nacional, preservando-se a sua competitividade. Do contrário, o setor do transporte coletivo acabará por infligir pesados custos tributários à sua cadeia de geração de valor.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta importante Emenda.

Sala das sessões, 15 de agosto de 2024.

**Senador Luis Carlos Heinze**  
**(PP - RS)**

