



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº
(ao PLP 68/2024)

Dê-se nova redação ao inciso III do § 1º do art. 84; e acrescente-se inciso IV ao § 1º do art. 84 do Projeto, nos termos a seguir:

“Art.84.....

§1º.....

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

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

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de modificação da redação - incisos III e IV, § 1º, do artigo 84 do Projeto de Lei Complementar (PLP) - visa atender à necessidade de aprimoramento da regulamentação aprovada na Câmara, no contexto da exportação de serviços, especialmente no que se refere ao transporte internacional de cargas e suas atividades auxiliares.

Diferentemente das mercadorias, que fisicamente transpõem fronteiras e ingressam em território estrangeiro, a prestação de serviços, por sua natureza intangível, envolve maior complexidade em sua definição jurídica. A exportação de serviços, conforme a proposta apresentada, carece de uma delimitação clara e abrangente, o que gera insegurança jurídica quanto à



tributação e à desoneração aplicáveis às diversas etapas da cadeia de exportação, impactando grandes setores exportadores, como o agronegócio e o setor mineral.

Atualmente, a redação do dispositivo aprovada na Câmara dos Deputados não abrange de forma global todas as operações envolvidas na exportação de carga, especialmente no contexto do transporte internacional e suas atividades auxiliares, como movimentação, armazenagem, navegação de apoio e logística, entre outras atividades conexas.

Ademais, a inclusão de contratos com residentes ou domiciliados no Brasil busca evitar uma disparidade entre operadores nacionais e internacionais. Ao restringir a não incidência do IBS e CBS apenas para contratos com empresas estrangeiras, a legislação atual cria um desincentivo para que empresas brasileiras participem integralmente da cadeia de exportação, o que enfraquece o setor de transporte e logística no país. Ao ampliar o escopo da não incidência do IBS e da CBS para incluir contratos com domiciliados no Brasil, a proposta corrige essa distorção, assegurando que todos os operadores do setor possam competir em pé de igualdade, independentemente da origem do contratante, fortalecendo assim o transporte brasileiro e contribuindo para o desenvolvimento econômico nacional.

Portanto, a modificação proposta no artigo 84 (incisos III e IV - § 1º) visa incluir explicitamente a imunidade prevista nos arts. 8º e 83 do PLP 68/2024, de modo que o transporte internacional de cargas, abranja também suas atividades auxiliares com a finalidade de envio para o comércio exterior. Isso se faz necessário para garantir que o mercado de transporte brasileiro possa competir em condições equitativas com os países membros do Mercosul, que não tributam essa atividade econômica. A ausência dessa desoneração comprometeria a competitividade do setor de transporte brasileiro, representando um aumento de patamar mínimo na tributação no setor de transporte, gerando graves desvantagens competitivas, o que encareceria os produtos exportados e, conseqüentemente, prejudicaria a economia nacional.

Cabe ressaltar que, desde a promulgação da Constituição Federal de 1988, o Transporte Internacional de Cargas tem sido desonerado justamente com o objetivo de assegurar a competitividade do setor, em busca do desenvolvimento nacional. A redação aprovada pela Câmara dos Deputados,



entretanto, restringe indevidamente a interpretação da exportação de serviços a apenas o transporte de carga contratado por residente ou domiciliado no exterior, excluindo atividades essenciais para a prestação de serviços na exportação, como movimentação, armazenagem e logística.

Haverá um aumento extremo da alíquota nominal e efetiva nas operações com cliente estrangeiro. O serviço de transporte internacional passará de uma completa desoneração no sistema atual para o patamar de até 28% de CBS/IBS. Os serviços auxiliares, por sua vez, saem de um patamar de 2% a 5% - referente apenas ao ISS, pois o Pis e a Cofins são desonerados - para o mesmo patamar de até 28%. Isso tudo sem direito a crédito pelo tomador.

Fato é que todo o custo de CBS/IBS não creditável será arcado pela carga, impactando sobremaneira setores exportadores fundamentais para o Brasil, como o agronegócio, mineração, dentre outros. O PLP 68 visa desonerar a exportação de carga, mas a tributação dos serviços logísticos provoca o extremo oposto.

Não se quer ignorar o fato de que o tomador brasileiro poderá descontar crédito sobre a CBS/IBS, entretanto, repassar um aumento percentual no preço do serviço no patamar de 28% apenas de tributos (retirando reajustes inflacionários) não é realisticamente viável.

É preciso considerar que o tomador brasileiro, exportador da mercadoria, não possuirá débitos para compensação, tendo que realizar pedidos de ressarcimento, que poderão demorar até 180 dias para serem analisados, gerando impacto em fluxo de caixa e aumento de custos com capital de giro.

A alteração proposta, portanto, busca corrigir essa limitação, garantindo que o dispositivo legal reflita adequadamente a complexidade



das operações envolvidas no comércio exterior, fortalecendo o setor de transporte brasileiro e assegurando sua competitividade no cenário internacional.

Sala da comissão, 26 de novembro de 2024.

Senador Weverton
(PDT - MA)

