



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº
(ao PL 5473/2025)

Acrescente-se § 1º-A ao art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, na forma proposta pelo art. 2º do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 3º

.....

§ 1º

§ 1º-A. Ficam excluídas da aplicação da alíquota majorada de 15% prevista no inciso I do caput, mantendo-se a alíquota de 9%, as pessoas jurídicas que operem exclusivamente em programas, arranjos ou sistemas regulados por autarquias federais distintas do Banco Central do Brasil, voltados à execução de políticas públicas obrigatórias, como os meios eletrônicos de pagamento de frete, instituídos pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e o Vale-Pedágio Obrigatório de que trata a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, nos termos da regulamentação da ANTT.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A carta-frete é um meio informal de pagamento do frete, ainda usado no transporte rodoviário de cargas. Em vez de o transportador autônomo receber por meio eletrônico regulamentado (como prevê a Resolução ANTT nº 5.862/2019), ele recebe um papel ou código emitido pelo embarcador ou transportadora, que é trocado por dinheiro, combustível ou mercadorias em postos e intermediários. Esse modelo burla o sistema oficial de pagamento eletrônico de frete (PEF), evita rastreabilidade e descaracteriza a formalização da relação contratual.



Onerosidade para o caminhoneiro é corrigida pela presente emenda que visa excluir da majoração da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as Instituições de Pagamento Eletrônicos de Frete (IPEFs) que executam políticas públicas obrigatórias reguladas pela ANTT.

Essas instituições, não exercem atividade financeira típica nem possuem liberdade de precificação. São instrumentos operacionais do Estado, responsáveis pela execução de políticas públicas de formalização, rastreabilidade e proteção do transportador autônomo de cargas.

A Lei nº 11.442/2007 instituiu o Pagamento Eletrônico de Frete, e a Lei nº 10.209/2001 criou o Vale-Pedágio Obrigatório, assegurando o adiantamento do pedágio. Essas normas foram consolidadas pela Lei nº 14.206/2021 (DT-e), que reforça o caráter obrigatório e público dessas operações. As IPEFs não realizam intermediação financeira, não captam recursos e não representam risco sistêmico. Majorar a CSLL de 9% para 15% sobre tais entidades é medida desproporcional, que onera políticas públicas, reduz a renda do caminhoneiro e ameaça a formalização do setor.

A exclusão proposta assegura justiça tributária, coerência regulatória e preserva instrumentos de execução de políticas públicas essenciais à economia nacional.

Sala das sessões, 11 de novembro de 2025.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

