

Impactos da reforma tributária sobre o setor logístico

A reforma tributária do consumo, instituída pela Emenda Constitucional 132/2023 e parcialmente regulamentada pela Lei Complementar 214/2025, é uma das maiores transformações do sistema tributário brasileiro dos últimos tempos, muito em razão das diretrizes traçadas pelo legislador federal: simplificação do sistema tributário, transparência, aplicação plena da não cumulatividade e mitigação da guerra fiscal entre os entes federativos.

Tais diretrizes visam contrapor as históricas distorções do sistema tributário vigente, marcado pela alta complexidade e instabilidade normativa. Ao fim do período de transição estabelecido pela Lei (2026-2032), ambiciona-se eliminar distorções político-fiscais, em razão da plena produção de efeitos de um novo sistema tributário mais moderno e, em tese, mais eficiente.

Uma das principais mudanças promovidas pela reforma tributária é a substituição do ICMS (imposto estadual), ISS (imposto municipal), PIS, Cofins e IPI (tributos federais) por um modelo de tributação sobre o valor agregado, com a instituição da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), de competência federal; e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de competência compartilhada entre estados, municípios e Distrito Federal.

Não há dúvidas de que a instituição do IBS e da CBS trará reflexos significativos em todos os setores da economia. Entretanto, a partir das diretrizes da não cumulatividade plena, base ampla de incidência e tributação no destino, a reforma tributária implicará em modificações paradigmáticas para o setor de serviços.

Especialmente para o setor de logística, os contribuintes devem estar atentos aos impactos efetivos que a reforma tributária causará ao negócio, demandando adaptações fiscais capazes de absorver as mudanças promovidas pela reforma.

Partindo de perspectiva mais ampla aplicável ao setor de prestação de serviços, a tributação dos serviços atualmente é marcada pela incidência do ISS e, em alguns casos, do ICMS, impostos que são a principal fonte de receita dos entes públicos municipais, estaduais e distrital, respectivamente.

As repercussões práticas do âmbito de incidência do ISS e do ICMS geraram histórica insegurança jurídica aos contribuintes, seja pela alta fragmentação das normas regentes instituídas pelos mais de 5 (cinco) mil municípios, 26 estados e o Distrito Federal, seja pelos conflitos de competência entre os entes federativos, que não raramente desembocava em longuíssimas discussões judiciais.

Com a efetivação da reforma, o ISS e o ICMS serão gradativamente extintos até 2033, sendo integralmente substituídos pelo IBS. O novo sistema tributário, marcado pela instituição do IBS e CBS, prevê a adoção de uma base ampla de incidência tributária, abrangendo bens materiais e imateriais, inclusive direitos, e prestação de serviços.

Para o setor de serviços em geral, a instituição e implantação do IBS e da CBS implicarão no fim da cumulatividade tributária em tais operações, acabando com a “tributação em cascata”, com a implementação de um sistema de crédito financeiro, caracterizado pela não cumulatividade plena, admitindo que os tributos exigidos em fases anteriores da cadeia de serviços sejam integralmente creditados na fase subsequente.

Tributação será, a rigor, exclusiva no destino

A legislação unificada, trazendo regras uniformes em todo território nacional, reduzindo a complexidade do sistema tributário anterior e evitando a guerra fiscal.

Todas essas mudanças aplicáveis ao setor de serviços também têm o papel de mitigar o aumento da carga tributária causado pela aplicação da alíquota base, composta pela conjugação entre as alíquotas do IBS e da CBS. Muito embora ainda não tenha sido fixada, a alíquota base é projetada em torno de 27,5% a 28%, conforme as previsões e estudos mais recentes do Ministério da Fazenda, o que difere significativamente da atual carga tributária aplicável aos serviços.

Divulgação



Com o IBS e a CBS, propõe-se a utilização de crédito amplo e imediato pelos contribuintes, que terão direito de se creditar integralmente do imposto incidente sobre qualquer bem ou serviço adquirido na atividade econômica. Atualmente, no sistema atual de creditamento do PIS e da COFINS, por exemplo, há restrição vinculada ao conceito de “insumo”. Em relação ao ICMS, há limitação do creditamento em relação a bens específicos.

O sistema de creditamento da LC 214/2025 busca atenuar o eventual aumento da carga tributária decorrente da reforma tributária, sobretudo aos prestadores de serviços. Especialmente em relação ao setor logístico, embora a Lei Complementar não o tenha incluído em um dos regimes específicos ou especiais, há previsões no texto legal que impactam diretamente o segmento.

O setor econômico de logística tem essencial relevância na cadeia de suprimentos, englobando serviços cruciais no curso da cadeia econômica, como o transporte — seja terrestre, aquático, aéreo e dutoviário —, armazenagem, gestão de estoque e processamento de pedidos decorrentes do setor.

Dentre as previsões dispostas na LC 214/2025 que repercutirão no setor logístico, destaca-se a própria diretriz da não cumulatividade plena, que apesar de não ser específica ao segmento logístico, garantirá que a carga tributária do setor não seja contabilizada como custo da operação, mas sim como mero repasse.

Essa circunstância trará neutralidade para a operação e evitará distorções na tomada de decisão dos agentes econômicos. Assim, o setor logístico tende a ser um elemento neutro na cadeia produtiva, permitindo que as empresas do segmento atuem na otimização das suas operações.

Além disso, há regras atinentes ao transporte de mercadorias, enquanto serviço intermediário aplicável à logística, que impactarão o setor. Assim como na regra aplicável aos prestadores de serviços em geral, a tributação do transporte de mercadorias pelo IBS e pela CBS ocorrerá no local do destino da prestação de serviço, ou seja, onde será entregue a mercadoria.

Essa circunstância busca eliminar a complexidade da discussão entre a tributação da origem *versus* destino, tornando a logística de mercadorias irrelevante à localização geográfica do tomador ou do prestador do serviço para fins de incidência tributária.

Destaca-se que, para a prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, o local da operação será o estabelecimento principal do adquirente ou fornecedor. Essa regra difere da regra geral atual e afetará o setor de logística aplicável aos componentes de gás natural.

A LC 214/2025, ainda, prevê o regime diferenciado para o Transportador Autônomo de Carga (TAC), prevendo que o contribuinte de IBS e de CBS sujeito ao regime regular poderá apropriar créditos presumidos dos referidos tributos relativos às aquisições de serviço de transporte de carga de transportador autônomo pessoa física que não seja contribuinte dos referidos tributos ou que seja inscrito como MEI. A possibilidade de tomada de crédito presumido relativo à prestação de serviço de transporte realizado por TAC trará impactos fiscais relevantes ao setor logístico.

Outro ponto relevante se refere à responsabilidade solidária, visto que o transportador, incluindo-se serviços postais ou de entrega expressa, será solidariamente responsável pelo pagamento do IBS e da CBS na hipótese de transporte sem documentação fiscal idônea ou entrega de mercadoria em local diferente daquele indicado no documento fiscal.

Além disso, foi consolidado na Lei Complementar o que há muito é pacífico no Poder Judiciário sobre a não incidência do IBS e da CBS sobre o transporte entre estabelecimentos pertencentes ao mesmo contribuinte. Esse ponto é especialmente relevante para o segmento logístico, que, comumente, em razão da natureza da sua própria atividade, necessita realizar deslocamentos de mercadorias entre estabelecimentos do mesmo contribuinte.

Embora o novo regime de *split payment* trazido pela LC 214/2025 se trate de um regime de recolhimento automatizado do IBS e da CBS diretamente no momento da liquidação financeira, aplicável a diversos contribuintes, o setor logístico será diretamente afetado, já que há evidente dependência de transações eletrônicas. Estima-se que a aplicação desse novo sistema irá diminuir a sonegação e a inadimplência tributária, dada a sua natureza automática.

Em suma, a reforma tributária do consumo introduz no ordenamento jurídico brasileiro um regime de tributação pretensamente mais simplificado e transparente para os contribuintes e o Fisco. O setor logístico deve se preparar para o período de transição, durante o qual dois regimes fiscais irão coexistir, exigindo gestão tributária atenta às mudanças e eficiência na aplicação gradual do novo regime de tributação do IBS e da CBS.



Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2025-dez-02/impactos-da-reforma-tributaria-sobre-o-setor-logistico/>