SISTEMA FETRANSPAR
SEST | SENAT | DESPOLUIR

CARTA ABERTA

O transporte rodoviário de cargas e o calendário da Reforma Tributária do Consumo

---

A Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná - FETRANSPAR, inscrito no CNPJ sob o nº 73.946.162/0001-90, vem a público somar sua voz à das entidades que, no início deste mês, defenderam a postergação da cobrança efetiva da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) para, no mínimo, 2028, reservando-se o ano de 2027 para testes.

Fazemos isso a partir de um ponto de partida específico: o de quem movimenta a economia todos os dias e sente, antes de quase todos os outros setores, os efeitos de qualquer mudança nas regras. Cada mercadoria que chega a uma prateleira, a uma indústria ou a um porto passou, em algum momento, por um caminhão. Quando o custo do frete é impactado ou majorado por um erro na aplicação dos tributos, esse efeito não fica restrito à transportadora: ele se propaga pelo preço de tudo o que é transportado.

Essa mudança chega, ademais, em um ano especialmente difícil para o setor. Ao longo de 2026, as transportadoras absorveram a forte alta do diesel provocada pelo conflito no Oriente Médio, adaptaram-se a novos controles sobre o piso mínimo do frete e agora se preparam para a redução da jornada de trabalho decorrente do fim da escala 6x1, que começa a produzir efeitos em meados de dezembro. Somam-se a isso desafios conhecidos, como a escassez de motoristas qualificados e o custo da infraestrutura rodoviária. Não trazemos esses temas para misturá-los à discussão tributária, mas para mostrar o contexto: são empresas que já operam com margens pressionadas e equipes sobrecarregadas e que, ao mesmo tempo, precisam reconstruir toda a sua estrutura fiscal.

Queremos deixar claro desde o início: a FETRANSPAR apoia a Reforma Tributária. Um sistema mais simples, transparente e com crédito amplo ao longo da cadeia é uma reivindicação antiga do setor produtivo. O que nos preocupa não é o destino, mas a velocidade e as condições da viagem.

1. Um calendário apertado demais para quem precisa fixar preço

A partir de 1º de janeiro de 2027, a CBS deixa de ser um tributo em teste e passa a substituir integralmente o PIS e a Cofins. Para o contribuinte, isso não é uma simples troca de alíquota: muda a base de cálculo, muda a lógica de aproveitamento de créditos, muda o documento fiscal e muda a forma de apuração. E, mesmo assim, a menos de dois meses dessa virada, a alíquota que será cobrada ainda não está fixada.

Rua 24 de Maio, 1294 - 80220-060 - Curitiba - Paraná
Tel (41) 3333-2900 - E-mail: fetranspar@fetranspar.org.br

O Tribunal de Contas da União aprovou, em 28 de outubro, cálculo que aponta 11,3% como alíquota de referência da CBS. O número é significativamente superior à referência de 9,21% que vinha orientando as projeções das empresas, uma diferença de cerca de 23%. A palavra final cabe ao Senado Federal, com prazo até 15 de dezembro de 2026, e o tema ainda será objeto de audiência pública. Ou seja: o parâmetro mais básico do novo tributo ainda pode mudar.

Para o transporte de cargas, essa janela é especialmente estreita. É justamente no último trimestre do ano que as transportadoras fecham orçamentos, renovam contratos com embarcadores e atualizam suas tabelas de frete para o ano seguinte. Hoje, essas negociações estão sendo feitas com cenários e hipóteses, e não com números oficiais. Duas semanas entre a definição da alíquota e o início da cobrança não bastam para recalcular, renegociar e reparametrizar sistemas com responsabilidade.

2. Regras essenciais ainda sendo publicadas, ou ainda por publicar

A alíquota da CBS não é a única definição pendente. A cada semana surgem novas normas que alteram parâmetros relevantes para o planejamento das empresas, e algumas definições que já deveriam existir ainda não foram editadas.

O crédito presumido do transportador autônomo. A Lei Complementar nº 214/2025 assegura crédito presumido de IBS e CBS a quem contrata o frete de transportador autônomo pessoa física não contribuinte. Os percentuais desse crédito devem ser definidos e divulgados anualmente até o mês de setembro, por ato conjunto do Ministro da Fazenda e do Comitê Gestor do IBS, para vigorar a partir de janeiro do ano seguinte. O prazo de setembro passou e, segundo o relatório técnico que acompanhou a deliberação do TCU em 28 de outubro, esses percentuais ainda não tinham definição normativa. Para um setor que depende intensamente dos autônomos, isso significa precificar 2027 sem conhecer um dos componentes que determinam o custo efetivo de cada contratação. Paradoxalmente, o evento eletrônico para registrar esse crédito no CT-e já foi criado e tem entrada em produção prevista para 16 de novembro: existe o campo, mas não existe o número.

O Imposto Seletivo e a renovação de veículos. As alíquotas do Imposto Seletivo para 2027 foram fixadas apenas em 4 de novembro de 2026, por meio da Medida Provisória nº 1.399, com cobrança a partir de 2 de fevereiro de 2027. Embora os caminhões tenham ficado fora da incidência, o imposto alcança picapes e veículos de menor porte, frequentemente utilizados no apoio operacional e na distribuição urbana. Empresas que planejavam investimentos em frota para o início de 2027 tiveram menos de três meses para conhecer o custo tributário dessas aquisições, e esse custo ainda poderá ser modificado durante a tramitação da medida provisória no Congresso Nacional. Há ainda um efeito indireto: a própria medida prevê que variações na arrecadação do Imposto Seletivo serão compensadas na alíquota de referência da CBS, o que reforça a instabilidade do principal parâmetro do novo sistema.

O diesel, principal insumo do setor. A CBS sobre o óleo diesel será cobrada em regime monofásico, com valor fixo por litro. Esse valor, de R$ 0,3515 por litro, só foi divulgado pela Portaria MF nº 3.074, de 9 de outubro de 2026, com efeitos a partir de 8 de janeiro de 2027. Paralelamente, os estados aprovaram no Confaz o aumento do ICMS sobre o diesel, de R$ 1,17 para R$ 1,30 por litro, a partir de 1º de fevereiro de 2027. Em um ano no qual o preço do combustível já oscilou fortemente, o setor verá dois componentes tributários do seu principal custo alterados em um intervalo de poucas semanas, com datas de início distintas. É um retrato fiel da convivência entre o sistema antigo e o novo, e de quão pouco tempo resta para refletir essas mudanças nas tabelas de frete.

Regras técnicas em movimento. A Nota Técnica CT-e 2026.004, publicada em 1º de outubro de 2026, altera leiautes e validações, cria campo para o valor líquido da prestação e prevê que, a partir de 2027, o IBS e a CBS passam a compor o valor total do frete. Sua entrada em produção está prevista para 16 de novembro. A versão inicial do documento trouxe descrições que não coincidem quanto à forma de compor o total do documento fiscal, ponto que ainda precisará ser esclarecido. A Nota Técnica 2026.005, que adapta o CT-e às regras do Simples Nacional, foi publicada em 30 de outubro. Não se trata de crítica ao trabalho técnico dos órgãos envolvidos, que reconhecemos e respeitamos, mas da constatação de que as regras ainda estão sendo escritas a poucas semanas de serem exigidas.

3. Por que o transporte sente essa mudança com mais intensidade

Além das dificuldades comuns a todos os contribuintes, o transporte de cargas enfrenta mudanças estruturais na forma de tributar a própria atividade, que justificam um período de adaptação mais cuidadoso.

A troca da origem pelo destino. Há trinta anos, o ICMS sobre o frete é devido ao estado onde a prestação começa, nos termos do art. 11, inciso II, alínea “a”, da Lei Complementar nº 87/1996. Toda a organização fiscal das transportadoras, seus sistemas, cadastros e rotinas, foi construída sobre essa lógica. Com o IBS e a CBS, o local da operação passa a ser aquele em que a carga é entregue ou disponibilizada ao destinatário indicado no documento fiscal, conforme o art. 11, inciso VII, da Lei Complementar nº 214/2025. Essa definição deixa de ser um detalhe: é ela que determinará a alíquota aplicável e a repartição do IBS entre estados e municípios.

Na prática, cada conhecimento de transporte passa a depender da correta identificação do destino final de cada entrega. Em operações fracionadas, com coletas e entregas em diversos municípios, em redespachos e em subcontratações, o desafio de parametrização é considerável. Um exemplo concreto: até agora, o CT-e Simplificado exigia que todas as prestações reunidas em um mesmo documento terminassem no mesmo município. A estrutura que permite informar o IBS e a CBS por prestação, corrigindo essa limitação, só entra em produção em 14 de dezembro de 2026, a pouco mais de duas semanas da virada do ano.

Dois sistemas convivendo ao mesmo tempo. A transição não substitui um modelo pelo outro de uma só vez. A partir de 2027, a transportadora continuará apurando o ICMS pela regra da origem e, simultaneamente, passará a calcular a CBS e o IBS pela regra do destino, no mesmo documento fiscal, no mesmo sistema e com a mesma equipe. Essa convivência se estenderá até 2032, com a redução gradual do ICMS a partir de 2029 e sua extinção apenas em 2033. São duas lógicas, duas parametrizações e dois conjuntos de controles que precisam funcionar sem falhas desde o primeiro dia.
Alíquota cheia, sem margem para imprecisão. O transporte rodoviário de cargas não foi contemplado com redução de alíquota: o frete seguirá o regime regular, com a alíquota padrão. Não é nossa intenção reabrir essa discussão nesta carta. Registramos, porém, uma consequência direta: como o impacto integral da tributação recai sobre o preço do frete, qualquer imprecisão nas premissas usadas nos contratos firmados agora terá efeito proporcionalmente maior. Some-se a isso o fato de que parte relevante dos custos da atividade, como a remuneração dos profissionais, não gera crédito no novo sistema.

A contratação de autônomos e agregados. Além da indefinição do percentual já mencionada, o crédito presumido exigirá uma rotina inteiramente nova: o tomador deverá emitir documento fiscal da aquisição, registrar evento específico no CT-e e, conforme o caso, declarar que a prestação foi integralmente paga, apropriando o crédito à medida dos pagamentos. É um fluxo que envolve áreas operacional, fiscal e financeira, além do próprio transportador autônomo, e que precisa ser testado antes de produzir efeitos financeiros reais.

As pequenas e médias transportadoras. Grande parte das empresas do setor é de pequeno e médio porte, com estruturas administrativas enxutas e menor capacidade de acompanhar, em tempo real, a sucessão de normas, notas técnicas e cronogramas. Os próprios dados oficiais ilustram o desafio: segundo a Receita Federal, no início de outubro cerca de um terço dos estabelecimentos obrigados ainda não havia passado a informar a CBS em seus documentos fiscais. E informar o tributo na nota não significa, por si só, que os sistemas de cálculo, recolhimento e aproveitamento de créditos estejam prontos.

4. O custo de conformidade

Toda transição tributária tem um custo que não aparece na alíquota: o custo de cumprir as regras. No transporte, ele será particularmente elevado nos próximos anos. As empresas precisarão manter, lado a lado, a apuração do ICMS e a apuração da CBS e do IBS; atualizar sistemas de gestão e de emissão de documentos a cada nova nota técnica; revisar cadastros de clientes, fornecedores e transportadores autônomos; treinar equipes; reescrever contratos; e, em muitos casos, contratar consultoria especializada para interpretar normas que ainda estão sendo publicadas.

Esse esforço tem uma característica perversa quando feito às pressas: boa parte dele precisará ser refeita. Cada parâmetro definido em cima da hora, cada nota técnica corrigida, cada regulamentação publicada depois de os sistemas já estarem configurados gera retrabalho, e retrabalho é custo. Para as grandes empresas, esse custo é absorvido com dificuldade; para as pequenas e médias, pode comprometer a própria capacidade de investimento. Um calendário mais realista não elimina o custo de conformidade, mas evita que ele seja pago duas vezes.

SISTEMA FETRANSPAR
SEST | SENAT | DESPOLUIR

5. Ferramentas públicas ainda em implantação

As interfaces de programação (APIs) da apuração da CBS vêm sendo disponibilizadas de forma gradual, em ambientes de produção restrita e de produção beta. As consultas de débitos e créditos foram liberadas em outubro, as de pagamentos em novembro, e a emissão de DARF está prevista apenas para o final de novembro. No caso do IBS, ainda não há data definida para a entrada da API em produção. A plataforma do split payment, mecanismo que alterará o fluxo de caixa das empresas, iniciou testes com os prestadores de serviços de pagamento em 15 de outubro, com uso previsto, de forma gradual, a partir do segundo semestre de 2027.

Não é razoável exigir que as empresas integrem seus sistemas a ferramentas que elas próprias ainda não podem utilizar plenamente, nem que testem, em poucas semanas, processos que o próprio poder público ainda está testando.

6. Segurança jurídica também no processo de implementação

Compartilhamos a preocupação, já registrada pelas entidades tributárias, com a ausência de mecanismos adequados para harmonizar decisões judiciais sobre a CBS e o IBS, tributos de mesma natureza que poderão ser apreciados por esferas distintas do Poder Judiciário. Para um setor que opera em todo o território nacional, com prestações que atravessam estados e municípios, o risco de entendimentos divergentes sobre uma mesma operação é concreto.

Há também uma questão de confiança. Quando prazos legais deixam de ser cumpridos pelo próprio poder público, como ocorreu com os percentuais do crédito presumido, e quando parâmetros centrais são publicados semanas antes de sua aplicação, o contribuinte perde a previsibilidade que a Constituição e a própria reforma prometem assegurar. Sabemos que o calendário da reforma está previsto na Constituição e que sua alteração depende de deliberação do Congresso Nacional. É por isso que nos dirigimos também, e especialmente, aos parlamentares.

7. O que o setor de transporte propõe

Diante desse cenário, a FETRANSPAR defende:

a) a postergação da cobrança efetiva da CBS para, no mínimo, 1º de janeiro de 2028, mediante as alterações normativas necessárias, mantendo-se 2027 como ano de testes e de convivência assistida com o novo modelo;
b) a publicação imediata dos parâmetros pendentes, em especial os percentuais do crédito presumido na contratação de transportadores autônomos, cujo prazo legal de divulgação já se esgotou;
c) caso não haja postergação, a instituição de período de adaptação em que eventuais erros de preenchimento e de apuração cometidos de boa-fé não resultem na aplicação de penalidades;

d) a garantia de prazo mínimo razoável entre a publicação de novas regras técnicas, como notas técnicas e especificações de sistemas, e a sua efetiva exigência;
e) a disponibilização plena e estável das APIs e dos sistemas de apuração assistida da CBS e do IBS em ambiente de produção, com período adequado de testes antes do início da cobrança;
f) a abertura de canal permanente de diálogo com o setor de transporte para o tratamento das particularidades da tributação no destino, especialmente em operações fracionadas, redespachos, subcontratações e contratações de transportadores autônomos.

8. Considerações Finais

Uma viagem segura começa antes da partida. Quem vive do transporte sabe que uma boa viagem começa muito antes de o caminhão ganhar a estrada: com a rota definida, a documentação em ordem e o veículo revisado. Partir sem essas condições não torna a chegada mais rápida; apenas aumenta o risco de que ela não aconteça como deveria.

É esse mesmo cuidado que pedimos para a Reforma Tributária. Não estamos pedindo que ela pare, mas que tenha as condições necessárias para seguir em segurança. O sucesso da reforma não será medido pelo cumprimento de uma data, mas pela capacidade de entregar ao país um sistema mais simples, mais justo e mais previsível, sem interromper o fluxo de mercadorias do qual todos dependemos.

A FETRANSPAR permanece à disposição do Congresso Nacional, do Poder Executivo e do Comitê Gestor do IBS para contribuir, com informações e experiência prática, para que essa transição seja bem-sucedida.

Curitiba, 10 de novembro de 2026.

ENTIDADES SIGNATÁRIAS

Rua 24 de Maio, 1294 - 80220-060 - Curitiba - Paraná
Tel (41) 3333-2900 - E-mail: fetranspar@fetranspar.org.br