

REFORMA TRIBUTÁRIA



TÂNIA MEINERZ/JC

Empresas já estão revisando estratégias de investimento e renovação de frota

Novo sistema fiscal impacta compra e venda de caminhões no Estado

Transição começou neste ano e será feita de forma escalonada até a consolidação do novo sistema

Osni Machado

osni.machado@jornaldocomercio.com.br

O mercado brasileiro de caminhões novos, seminovos e usados vai ganhar uma nova dinâmica com a implantação da reforma tributária. As empresas do setor já começaram a revisar estratégias de investimento, renovação de frota e gestão financeira, embora a substituição gradual de tributos como PIS, Cofins, ICMS e ISS pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) se estenda até 2033. A transição começou neste ano e será feita de forma escalonada até a consolidação do novo sistema.

A alíquota padrão do IBS/CBS ainda será definida ao longo desse processo, mas as estimativas atuais variam entre 26,5% e 28%. Apesar de o percentual chamar atenção, o impacto econômico dependerá não apenas da carga tributária nominal, mas principalmente da nova sistemática de aproveitamento de créditos.

Para especialistas, o novo modelo tende a simplificar o sistema de créditos tributários, mas também impõe desafios relacionados à adaptação operacional e ao custo dos investimentos. Segundo o assessor jurídico do Sincodiv/Fenabreve-RS, Marcelo Rohenkohl, a reforma altera significativamente a lógica financeira das operações envolvendo veículos comerciais. Atualmente, explica, empresas que adquirem caminhões destinados ao ativo imobilizado precisam, em diversos estados, recuperar o crédito de ICMS de forma parcelada,

ao longo de até 48 meses. Com o IBS e a CBS, a tendência é que esse crédito seja apropriado integralmente no momento da aquisição do bem, reduzindo a necessidade de imobilização de recursos e melhorando o fluxo de caixa das empresas.

As mudanças também deverão atingir o mercado de caminhões usados, segmento considerado estratégico para a renovação das frotas. Hoje, em regra, a venda de veículos pertencentes ao ativo imobilizado das transportadoras não sofre incidência de ICMS. Com a reforma, essas operações poderão ser alcançadas pelo IBS e pela CBS, dependendo das regras aplicáveis durante o período de transição.

Segundo Rohenkohl, essa alteração poderá influenciar diretamente a capacidade de renovação das empresas, já que o valor obtido com a venda do caminhão usado normalmente

compõe parte dos recursos destinados à compra de um veículo novo. O comportamento dos preços dos seminovos e usados, assim como a definição da alíquota efetiva do novo sistema, deverá ser acompanhado de perto pelo setor.

Outro ponto que desperta atenção é o impacto sobre o fluxo de caixa das transportadoras. O novo sistema amplia a previsibilidade decorrente da recuperação mais rápida dos créditos tributários. Em contrapartida, a futura implementação do chamado split payment poderá modificar profundamente a rotina financeira das empresas.

Nesse modelo, os tributos poderão ser recolhidos diretamente ao Fisco no momento do pagamento da operação, sem transitar pelo caixa da empresa. Embora a regulamentação específica para o setor ainda esteja em construção, Rohenkohl ressalta que seus efeitos preci-

sam ser considerados desde já no planejamento financeiro das transportadoras. A transição exigirá permanente atualização das empresas diante das frequentes mudanças em documentos fiscais, sistemas eletrônicos e regras de apuração previstas até 2033. Falhas de conformidade poderão provocar impactos operacionais relevantes, incluindo bloqueios na emissão de notas fiscais e dificuldades de faturamento.

Para o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Rio Grande do Sul (Setcergs), toda iniciativa que incentive a modernização dos veículos comerciais é bem-vinda, especialmente em um cenário em que a idade média da frota nacional ainda representa desafios para a segurança viária, a eficiência operacional e a sustentabilidade do transporte rodoviário de cargas. Delmar Albarello, presidente do Setcergs, destaca que a renovação da frota contribui diretamente para melhores condições de circulação nas rodovias, oferecendo veículos com tecnologias mais modernas de segurança, menor índice de falhas mecânicas e melhor desempenho logístico.

Além disso, caminhões mais novos tendem a apresentar menor consumo de combustível e redução na emissão de poluentes, alinhando o setor às demandas ambientais e às exigências de competitividade do mercado. Albarello também considera outro ponto desta questão, ou seja, para que a renovação da frota ocorra em maior escala, é fundamental enfrentar os obstáculos econômicos que hoje limitam a capacidade de investimento das transportadoras. O principal desafio, segundo o dirigente, está na elevada carga tributária e no alto custo do crédito.

Muitas empresas do setor ainda convivem com níveis significativos de endividamento e encontram dificuldades para acessar financiamentos em condições compatíveis com a realidade do transporte rodoviário de cargas. Embora existam linhas de financiamento com taxas de juros de 13% ao ano, somam-se a elas o spread bancário e outros encargos financeiros, elevando significativamente o custo efetivo das operações.