

Revista **LOGÍSTICA** TRANSPORTES & CARGAS

SET/2024



**BENTO
MUNIZ**
ADVOCACIA

TRIBUTÁRIO

- Programa Litígio Zero 2024 é prorrogado pela Receita Federal, adesões vão até 31/10 4
- Lei 14.973/2024: AGU Assume Gestão de Transações de Dívidas Não Tributárias 5
- Lei cria o novo regime especial de regularização geral de bens não declarados ou declarados com incorreção..... 7
- STJ decide que a Fazenda Nacional poderá ajuizar ações rescisórias referentes ao Tema 69/STF 8
- STJ define que ISS compõe a base de cálculo do IRPJ e da CSLL em Regime de Lucro Presumido.....10

REGULATÓRIO

- TCU mantém decisão de ilegalidade na cobrança de SSE/THC212
- ANTT: atualização no procedimento de concorrência para transporte interestadual14
- ANTAQ declara ilegalidade da cobrança de guarda provisória de contêineres por terminais ‘molhados’16
- Susep publica novas regras para seguro de responsabilidade civil do transporte de cargas17
- Concessionárias de rodovias respondem por dano proveniente de acidente causado pela presença de animal doméstico em pista19
- STJ declara a ilegalidade da cobrança da taxa de THC2: marco na defesa da competitividade 20
- Projeto de Lei define situações para desvinculação de multas de trânsito dos veículos21
- ANTT debate novas regras para exploração de ferrovias e recebe críticas sobre o direito de preferência.....23

Programa Litígio Zero 2024 é prorrogado pela Receita Federal, adesões vão até 31/10

[TRIBUTÁRIO]

Por meio da Portaria RFB nº 444/2024, a Receita Federal do Brasil divulgou que estende até 31 de outubro o prazo para adesão ao Programa Litígio Zero 2024, oferecendo aos contribuintes uma oportunidade adicional para regularizar dívidas em contencioso administrativo fiscal de até R\$ 50.000.000,00 por processo.

O programa oferece diversas vantagens, incluindo a redução de até 100% dos juros, multas e encargos legais, com um limite de até 65% sobre o valor total de cada crédito negociado. Além disso, é possível parcelar o saldo devedor em até 120 vezes e utilizar créditos de prejuízo fiscal e base negativa da CSLL para abater a dívida.

Para pessoas físicas, microempresas, empresas de pequeno porte, cooperativas, organizações da sociedade civil e instituições de ensino, as reduções podem chegar a 70% do valor total de cada crédito, com um prazo máximo de pagamento de até 140 meses.

Todo o processo de adesão está simplificado, o registro da adesão, a emissão das guias de pagamento e o acompanhamento do acordo são realizados por via eletrônica, facilitando a obtenção de certidão negativa e impedindo a inscrição do contribuinte no CADIN, simplificando a regularização de débitos através da transação.

Além disso, os contribuintes poderão sugerir temas para transação por adesão em contencioso tributário através do canal de comunicação disponibilizado pela própria Receita."

Fonte: **Receita Federal do Brasil**

Lei 14.973/2024: AGU Assume Gestão de Transações de Dívidas Não Tributárias

[TRIBUTÁRIO]

A Lei nº 14.973/2024, publicada em 16 de setembro de 2024, estabelece normas importantes para a gestão de benefícios fiscais, compensação de tributos e restituição de créditos no Brasil.

Do artigo 18º em diante, a nova lei busca reformar e aperfeiçoar os mecanismos de transação de dívidas com as autarquias e fundações públicas federais, nomeado como “Desenrola” das Agências Reguladoras.

O artigo 23 cria, no âmbito do Executivo Federal, a gestão administrativa e supervisão jurídica da Advocacia-Geral da União, a Central de Cobrança e Regularização de Dívidas Federais Não Tributárias, com competência transversal para realizar acordos de transação resolutiva de litígio relacionado ao contencioso administrativo ou judicial ou à cobrança de débitos passíveis de inscrição em dívida ativa e praticar atos destinados à tentativa de recebimento ou negociação de débitos de natureza não tributária.

Por fim, a Lei determina que a AGU disponibilizará sistema informatizado para processar as transações que envolvam créditos de natureza não tributária das autarquias e fundações públicas federais, em que serão registrados os créditos a serem transacionados.

No mesmo sistema, a transação formalizada será processada, terá o seu cumprimento controlado, e obedecerá aos critérios traçados pela

Advocacia-Geral da União para consolidação, cálculo, apropriação, amortização e extinção por pagamento.

Fonte: **Lei nº 14.973/2024**

Lei cria o novo regime especial de regularização geral de bens não declarados ou declarados com incorreção

[TRIBUTÁRIO]

Publicada em 16 de setembro de 2024, a Lei nº 14.973/2024 estabelece normas importantes para a gestão de benefícios fiscais, compensação de tributos e restituição de créditos no Brasil.

Do artigo 9º ao artigo 17, a lei institui o Regime Especial de Regularização Geral de Bens Cambial e Tributaria (RERCT-Geral). O novo regime busca regulamentar a declaração voluntária de recursos, bens ou direitos de origem lícita, não declarados ou declarados com omissão ou incorreção em relação a dados essenciais, mantidos no Brasil ou no exterior, ou repatriados por residentes ou domiciliados no País, conforme a legislação cambial ou tributária.

O contribuinte poderá aderir ao programa em até 90 dias, à partir da publicação da Lei, por meio de declaração voluntária da situação patrimonial em 31 de dezembro de 2023 e pagamento de imposto e multa.

O novo regime se aplica a todos os recursos, bens ou direitos de origem lícita de residentes ou domiciliados no País até 31 de dezembro de 2023, incluindo movimentações anteriormente existentes, mantidos no Brasil ou no exterior.

Importante destacar que a Receita Federal já publicou uma nova Instrução normativa para tratar do RERCT-Geral (IN 2.221/2024).

Fontes: **Lei nº 14.973/2024**; Instrução Normativa **RFB nº 2.221/2024**

STJ decide que a Fazenda Nacional poderá ajuizar ações rescisórias referentes ao Tema 69/STF

[TRIBUTÁRIO]

A 1ª Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu, por maioria, que a Fazenda Nacional pode ajuizar ação rescisória para desconstituir decisões judiciais que não observaram a modulação de efeitos estabelecida pelo Supremo Tribunal Federal (STF) na ocasião do julgamento do Tema 69 da repercussão geral.

O Tema 69/STF, conhecido como a "tese do século", tratou da exclusão do ICMS da base de cálculo do PIS e da COFINS. A Suprema Corte também determinou que os efeitos da decisão, favorável aos contribuintes, se aplicam apenas a partir de 15 de março de 2017, data do julgamento de mérito.

Na sessão de julgamento, o Ministro Gurgel de Faria seguiu o entendimento do Ministro Herman Benjamin quanto à possibilidade de ajuizamento da ação rescisória, mas propôs que o ajuizamento da ação seja permitido apenas para adequar julgado realizado antes de 13 de maio de 2021 à modulação de efeitos fixada no Tema 69/STF.

A tese defendida pelo Ministro Gurgel de Faria foi acolhida por maioria. O único voto contrário foi do Ministro Benedito Gonçalves, que acompanhou a proposta mais ampla do Ministro Herman Benjamin.

Com esta decisão, o STJ autoriza a Fazenda a propor ações que poderão anular decisões judiciais favoráveis aos contribuintes, especialmente aquelas que desconsideraram a modulação firmada

pelo STF acerca da exclusão do ICMS da base de cálculo do PIS e da COFINS.

A decisão, por ter sido tomada em sede de recursos repetitivos, tem efeito vinculante para todos os tribunais, exceto o STF.

Fonte: **STJ**

STJ define que ISS compõe a base de cálculo do IRPJ e da CSLL em Regime de Lucro Presumido

[TRIBUTÁRIO]

A 1ª Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu, por unanimidade, que o ISS integra a base de cálculo do IRPJ e da CSLL, quando apurados na sistemática do lucro presumido (Tema 1.240). O relator, Ministro Gurgel de Faria, sustentou que a questão é semelhante à já decidida pela Corte Superior em relação ao ICMS (Tema 1.008).

Segundo o relator, embora o STJ já tivesse analisado a questão do ICMS, a fixação de um tema repetitivo específico para o ISS era necessária para evitar divergências de interpretação e assegurar uniformidade nos julgamentos, bem como para trazer maior segurança jurídica.

O voto do Ministro Gurgel de Faria foi seguido por unanimidade pelos demais ministros, reforçando a interpretação de que tanto o ISS quanto o ICMS devem compor a base de cálculo dos tributos quando apurados na sistemática do lucro presumido. Essa decisão afeta diretamente o cálculo de tributos de empresas que apuram seus impostos com base no mencionado regime.

A decisão, ainda que desfavorável aos contribuintes, pode ser vista como um passo importante para trazer segurança jurídica e previsibilidade, uma vez que agora a controvérsia foi pacificada para o ISS e para o ICMS. Dessa forma, o entendimento do STJ deverá ser aplicado em casos similares que envolvam esses tributos.

Com essa definição, o STJ encerra uma discussão relevante para o setor empresarial, estabelecendo uma jurisprudência clara sobre a composição da base de cálculo do IRPJ e da CSLL no lucro presumido.

Fonte: **STJ**

TCU mantém decisão de ilegalidade na cobrança de SSE/THC2

[REGULATÓRIO]

O Tribunal de Contas da União (TCU) reafirmou a ilegalidade da cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), conhecido como THC2, em portos secos, ao rejeitar, por unanimidade, o recurso interposto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Essa decisão mantém a suspensão da regulamentação anterior que autorizava a cobrança, a qual havia sido considerada ilegal em julgamentos anteriores tanto pelo TCU quanto pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ).

O SSE/THC2 era cobrado nos terminais marítimos sempre que contêineres de importação eram destinados a terminais conhecidos como “portos secos”. Os terminais alegam duplicidade na cobrança do SSE, já incluído na THC paga aos armadores, enquanto os marítimos defendem ser uma operação independente.

A ANTAQ recorreu, alegando que a regulamentação da cobrança estava dentro de sua competência e que o TCU teria ultrapassado suas atribuições. Contudo, a corte de contas manteve sua decisão, reafirmando que, sem uma nova regulamentação, a cobrança do SSE/THC2 permanece indevida.

A disputa jurídica sobre a legalidade dessa taxa se arrasta há anos, com impactos diretos sobre a competitividade entre os terminais secos e molhados. Dessa forma, a decisão do TCU é um marco nesse debate, favorecendo a concorrência mais equilibrada entre os terminais.

O entendimento do TCU alinha-se à recente jurisprudência do STJ, consolidando uma posição contrária à prática dos terminais marítimos. A decisão atual, embora passível de revisão em futuras auditorias, destaca que a cobrança dessa tarifa é uma prática proibida pela legislação antitruste, que busca promover a concorrência sem causar prejuízos aos consumidores.

Fonte: **Tribunal de Contas da União**

ANTT: atualização no procedimento de concorrência para transporte interestadual

[REGULATÓRIO]

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) alterou a Resolução nº 6.033, de 2023, durante a 991ª Reunião de Diretoria Colegiada. A Resolução nº 6.033, de dezembro de 2023, regulamenta o transporte rodoviário interestadual de passageiros. Devido a atrasos técnicos, foi ajustada pela Resolução nº 6.049/2024, publicada no Diário Oficial.

O objetivo principal da alteração é evitar novos atrasos no processo de abertura de mercados no transporte rodoviário interestadual, garantindo que as transportadoras tenham tempo suficiente para se preparar e que a ANTT consiga analisar os pedidos de forma eficiente.

As principais alterações incluem o ajuste do artigo 233, que permite às transportadoras protocolar solicitações a partir do 30º dia após a publicação do comunicado de abertura da janela extraordinária, com possibilidade de prorrogação por mais 30 dias. Além disso, o novo texto estabelece que o período de solicitação de mercados deve ser de, no mínimo, 30 dias. Essas mudanças visam garantir que as transportadoras tenham tempo suficiente para se preparar, bem como evitar atrasos no processo de abertura de novos mercados.

A análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT concluiu que a alteração não modifica o sentido original da Resolução nº 6.033, mas torna o processo de solicitação de novos mercados mais claro e eficiente. O parecer foi favorável, e a diretoria colegiada aprovou a

dispensa de Análise de Impacto Regulatório e Audiência Pública, devido à urgência das mudanças.

Fonte: **ANTT**

ANTAQ declara ilegalidade da cobrança de guarda provisória de contêineres por terminais ‘molhados’

[REGULATÓRIO]

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) decidiu pela ilegalidade da cobrança de guarda provisória por terminais “molhados” — aqueles com acesso direto aos navios — de contêineres destinados aos terminais retro alfandegados (“terminais secos”).

A decisão foi motivada pela constatação de que essa taxa, conhecida no mercado como THC3, representava uma duplicidade de cobrança, uma vez que os custos de movimentação já são cobertos pela tarifa THC, paga pelos importadores. A ANTAQ entendeu que essa prática onera indevidamente os usuários dos serviços de movimentação de cargas.

A decisão também destaca a semelhança da tarifa em comento com a THC2, a qual foi declarada ilegal pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) por não estar amparada em lei e por configurar infração concorrencial.

A cobrança ilegal vinha sendo aplicada por terminais no Porto de Santos e já havia gerado questionamentos sobre práticas anticoncorrenciais. A ANTAQ confirmou a medida cautelar para afastar a tarifa e reforçou que os custos de guarda transitória já estão incluídos no conjunto de serviços contratados.

Fonte: **ANTAQ**

Susep publica novas regras para seguro de responsabilidade civil do transporte de cargas

[REGULATÓRIO]

A Superintendência de Seguros Privados (Susep) publicou, no dia 30 de setembro de 2024, a Resolução CNSP nº 472, que estabelece novas diretrizes para os Seguros de Responsabilidade Civil do Transportador de Carga. A norma consolida as regras que foram previamente submetidas à consulta pública em 2022 e incorpora atualizações trazidas pela Lei nº 14.599/2023. A resolução impacta diretamente seis modalidades de seguro voltadas para diferentes modalidades de transporte de carga.

Entre os principais destaques, a resolução trata dos seguros obrigatórios para transportadores aéreos (RCTA-C), aquaviários (RCA-C), ferroviários (RCTF-C) e rodoviários de carga (RCTR-C), além do seguro para Operadores de Transporte Multimodal (RCOTM-C) e do Seguro de Desaparecimento de Carga (RC-DC). A obrigatoriedade de uma apólice única, vinculada ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), foi reafirmada para os transportadores rodoviários, garantindo maior simplificação e controle sobre o processo.

A nova norma também traz uma flexibilização das condições contratuais, permitindo que as seguradoras tenham liberdade para definir diretrizes e criar produtos customizados. No entanto, a resolução mantém a vedação de franquias para algumas modalidades, como no seguro de transportadores aéreos e aquaviários, com exceções permitidas em outros casos. Essa flexibilização visa dar maior dinamismo ao mercado de seguros, permitindo que as

empresas ajustem suas ofertas às necessidades específicas dos transportadores.

Outro ponto importante é a criação de um regime especial para o seguro do Operador de Transporte Multimodal de Carga (RCOTM-C). O operador que possui frota própria poderá ser isento de contratar os seguros obrigatórios para transportadores, desde que o RCOTM-C esteja devidamente contratado. Isso representa uma modernização no modelo de cobertura para operações complexas que envolvem múltiplas modalidades de transporte.

Com a publicação da Resolução CNSP nº 472, as seguradoras têm um prazo de 180 dias para adaptar seus produtos às novas regras. A resolução revoga normas anteriores, como a CNSP nº 182/2008 e a nº 361/2018, estabelecendo um novo marco regulatório para o setor de seguros de transporte, alinhado às recentes mudanças legislativas e às demandas do mercado.

Fonte: **Resolução CNSP Nº 472**, de 25 de setembro de 2024 | Diário Oficial da União.

Concessionárias de rodovias respondem por dano proveniente de acidente causado pela presença de animal doméstico em pista

[REGULATÓRIO]

A Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça, no julgamento do Tema 1.122 (Recurso Especial n. 1.908.738/SP), analisou a responsabilidade civil das concessionárias de rodovias e fixou a seguinte tese: “As concessionárias de rodovias respondem, independentemente de culpa, pelos danos causados pela presença de animais domésticos nas pistas de rolamento, aplicando-se as regras do Código de Defesa do Consumidor e da Lei de Concessões”.

O Ministro Relator, Ricardo Villas Bôas Cueva, destacou que, embora as rodovias sejam extensas, as atividades de fiscalização, sinalização, manejo e remoção de animais das pistas são desenvolvidas em espaço "determinado e inalterável", sendo aplicável, ainda, o princípio da prevenção. Em razão da previsibilidade, apontou que os contratos de concessão incluem, de forma expressa, a obrigação de apreensão dos animais nas faixas de domínio, inclusive com a utilização de veículos apropriados.

Isto é, a própria natureza do serviço de concessão impõe à concessionária o dever de zelar pela manutenção da rodovia, garantindo condições seguras de tráfego para os usuários.

Fonte: **Recurso Especial nº 1.908.738/SP**, Tema Repetitivo 1122, STJ.

STJ declara a ilegalidade da cobrança da taxa de THC2: marco na defesa da competitividade

[REGULATÓRIO]

Em decisão histórica, a 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) declarou ser ilegal a cobrança da taxa de Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SEE), também conhecida como “Terminal Handling Charge 2” (THC2). A THC2 incide sobre a movimentação básica de contêineres nos portos, entre o navio e o pátio portuário.

Com o posicionamento histórico adotado, o STJ seguiu o entendimento já firmado no âmbito do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), que entendem pela irregularidade da cobrança. O consenso das instituições sinaliza uma mudança no cenário portuário brasileiro e reforça a importância de manutenção de práticas comerciais que assegurem a competitividade em setores regulados.

Desde 2022, a cobrança da THC2 está suspensa por decisão do TCU e a recente decisão do STJ pode levar ao seu fim definitivo. Embora a decisão ainda seja passível de recurso, ela já representa importante posição da Corte Superior.

Fonte: [REsp 1899040](#) | Superior Tribunal de Justiça

Projeto de Lei define situações para desvinculação de multas de trânsito dos veículos

[REGULATÓRIO]

O Projeto de Lei 5733/23, atualmente em trâmite perante a Câmara dos Deputados, propõe regulamentar, no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), os casos específicos em que as multas de trânsito devem ser desvinculadas dos veículos. A iniciativa visa regulamentar situações que já ocorrem, mas que frequentemente exigem recurso à justiça para serem efetivadas.

Conforme disposições do texto, a desvinculação das infrações acumuladas ocorrerá em três principais situações: (i) quando o veículo pertencer a locadoras; (ii) quando a infração for praticada por embarcadores ou transportadores que não sejam os proprietários do veículo; e (iii) em casos de transferência resultante de apreensão, confisco por decisão judicial, leilão após depósito ou doação à administração pública. Mesmo desvinculadas do veículo, as infrações seguirão seu curso normal, com as notificações e cobranças direcionadas à pessoa física ou jurídica responsável.

A autora do projeto, deputada Helena Lima (MDB-RR), enfatizou a necessidade de integrar esses casos específicos ao CTB, para evitar ambiguidades e reduzir a necessidade de ações judiciais. Ela também destacou que o projeto inclui restrições para devedores de multas desvinculadas, com o objetivo de desestimular a inadimplência. Entre as restrições previstas, estão a proibição de obter ou renovar a habilitação, registrar ou licenciar veículos, e contratar com a administração pública.

O relator do projeto na Comissão de Viação e Transportes (CVT), deputado Hugo Leal (PSD-RJ), propôs duas alterações ao texto original. A primeira mudança remove a proibição de o motorista devedor obter, renovar ou mudar de categoria de sua habilitação, considerando essa penalidade excessiva. A segunda alteração elimina a possibilidade de retorno da infração à locadora caso ela alugue outro veículo para um condutor inadimplente.

O projeto será analisado de forma conclusiva pelas comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

Fonte: **Projeto de Lei n. 5.733/2023**, em trâmite na Câmara dos Deputados

ANTT debate novas regras para exploração de ferrovias e recebe críticas sobre o direito de preferência

[REGULATÓRIO]

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou a Audiência Pública Nº 7/2024 para discutir a regulamentação da exploração indireta de ferrovias por meio de autorizações. A sessão teve como principal foco o debate sobre o direito de preferência das concessionárias ferroviárias e a definição das áreas de influência das concessões, conforme estipulado na Lei das Ferrovias.

Durante a audiência, houve um intenso debate sobre os critérios estabelecidos na minuta de resolução da ANTT, especialmente o artigo 4º, que delimita a área de influência de uma ferrovia em um raio de 100 quilômetros e estabelece exceções para o exercício do direito de preferência pelas concessionárias. Participantes questionaram a validade desses critérios, alegando que poderiam desestimular novos investimentos e criar assimetrias no mercado ferroviário.

A audiência também abordou a necessidade de ajustes na regulamentação para garantir uma competição justa e transparente entre as concessionárias. Foram discutidas as implicações das regras propostas sobre a interoperabilidade das ferrovias e o impacto nas operações logísticas. Representantes do setor econômico sugeriram mudanças para melhor atender às necessidades de infraestrutura e conectividade.

Os representantes da ANTT, por sua vez, defenderam as diretrizes propostas, explicando que as definições e critérios estabelecidos

foram baseados em estudos técnicos e em análises de viabilidade. Foi destacada a importância de um marco regulatório claro para orientar o crescimento do setor ferroviário e promover a eficiência e a segurança no transporte de carga pelo país. Ao final, a ANTT se comprometeu a revisar as contribuições recebidas durante a audiência e a considerar ajustes na minuta de resolução antes da sua finalização.

Fonte: **Audiência Pública Nº 7/2024** – ParticipANTT.

O escritório
Bento Muniz Advocacia
coloca-se à disposição
para mais esclarecimentos
sobre os temas.



PESQUISA, DESENVOLVIMENTO, EDIÇÃO
Luis André Feitosa, Gabriel Araújo

COORDENAÇÃO-GERAL, REVISÃO
Lucas Rodrigues, Amanda Branco



**BENTO
MUNIZ**
ADVOCACIA

CENTRAL DE ATENDIMENTO



+55 61 3039-8005



+55 61 99829-7303



contato@bentomuniz.com.br



www.bentomuniz.com.br