

Nota Técnica

Telefone: +55 (55) 3413-2828

E-mail: comunicacao@abtli.org.br

#JuntosSeremosMaisFortes

Considerações sobre a Lei Complementar n. 227/2026 e seus impactos para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas

Considerando a publicação da Lei Complementar n. 227/2026, de 13 de janeiro de 2026, apresentamos este parecer com o intuito de comunicar aos associados a respeito da nova legislação e de seus impactos para o transporte rodoviário internacional de cargas, em paralelo à Lei Complementar n. 214/2025, que instituiu a nova sistemática de tributação sobre o consumo no Brasil (Reforma Tributária).

1. Considerações iniciais:

Este texto não tem caráter exaustivo, até porque a Lei Complementar n. 227/2026 possui mais de 180 artigos, com diversas alterações promovidas quanto à criação do Comitê Gestor, ao IBS, à CBS, a regimes de transição, a regras de processo administrativo tributário, a normas gerais de ITCMD, a alterações no CTN relativas ao ITBI, dentre outras.

Destacamos, inicialmente, que a proposta divulgada ao público foi apresentada como uma reforma voltada à tributação do consumo. Contudo, a partir das diversas disposições introduzidas pela Lei Complementar n. 214/2025 e agora pela Lei Complementar n. 227/2026, bem como outros atos normativos, percebe-se que o alcance da mudança é muito mais amplo, configurando verdadeira reforma estrutural do sistema tributário, com impactos diretos na forma como concebemos e aplicamos o Direito Tributário.

A Lei Complementar n. 227/2026 cumpre dois papéis centrais, sendo que, de um lado, institui e organiza a estrutura do Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (CGIBS), definindo competências, órgãos internos e mecanismos de produção normativa. De outro, promove inúmeras alterações na Lei Complementar n. 214/2025, demonstrando que o cenário atual ainda segue em fase de consolidação.

Para o setor de transporte rodoviário internacional de cargas, a Lei Complementar n. 227/2026 não inaugura nova materialidade tributária para o transporte internacional, mas estrutura pontos essenciais sobre a governança do IBS, com a finalidade de uniformizar a interpretação, a fiscalização e a aplicação prática do IBS, em harmonia com a CBS.

A seguir, abrimos algumas discussões relevantes sobre a Lei Complementar n. 227/2026.

2. Comitê Gestor do IBS:

A Lei Complementar n. 227/2026 instituiu o Comitê Gestor do IBS (CGIBS) como órgão central de governança do IBS, estruturando um modelo de administração compartilhada e de uniformização da interpretação e da aplicação da legislação do IBS em âmbito nacional.

Nesse contexto, o Conselho Superior do CGIBS é o órgão deliberativo máximo, composto por representantes dos Estados e do Distrito Federal e por representantes dos Municípios e do Distrito Federal.

A Lei Complementar n. 227/2026, em seu art. 11, estabelece as competências do Conselho Superior do CGIBS, incluindo a eleição e destituição de seus dirigentes, a aprovação do regulamento único do IBS, a uniformização da interpretação da legislação, bem como a definição de diretrizes operacionais e de cobrança.

Esse conjunto de atribuições revela o alto grau de autonomia e de poder conferido ao Comitê, que passa a concentrar funções de produção normativa, uniformização interpretativa e definição de diretrizes operacionais do IBS, com reflexos diretos na fiscalização e na cobrança.

Outro ponto de destaque é que a Lei Complementar n. 227/2026 organiza a estrutura interna do CGIBS, conforme art. 7º e, ao mesmo tempo, concentra nele competências administrativas essenciais do IBS, exercidas de forma integrada e exclusivamente por seu intermédio, nos termos do art. 2º.

Nessa lógica, o regulamento único do IBS ganha destaque, porque será o instrumento de uniformização e de operacionalização nacional, cuja proposta é elaborada pela Diretoria de Tributação, conforme art. 33, inciso I, e cuja aprovação compete ao Conselho Superior, assim definido no art. 11, inciso II, além de haver diversas remissões ao regulamento ao longo do texto.

Na medida em que diversas passagens da Lei Complementar n. 227/2026 remetem ao regulamento único, o setor deverá acompanhar com atenção sua futura edição, pois será esse regulamento que definirá obrigações acessórias, critérios de apuração, creditamento e procedimentos operacionais que afetarão diretamente as suas atividades.

Embora a Lei Complementar n. 227/2026 tenha instituído o Comitê Gestor do IBS como órgão central da governança do imposto, isso não elimina a atuação das administrações tributárias já existentes. O modelo adotado pela Reforma Tributária é de administração compartilhada e integrada, de modo que a Receita Federal, as Secretarias de Fazenda Estaduais e os Fiscos Municipais continuam exercendo suas competências, especialmente durante o período de transição.

3. Serviços de transporte internacional:

No que interessa ao transporte rodoviário internacional de cargas, a Lei Complementar n. 227/2026 promove alguns ajustes no texto do regime de exportações previsto na Lei Complementar n. 214/2025, sem afastar a premissa de que as exportações de bens e serviços para o exterior são imunes ao IBS e à CBS e de que, uma vez caracterizada a exportação, é assegurada ao exportador a apropriação dos créditos relativos às operações nas quais seja adquirente de bens e serviços, observadas as vedações e condições previstas na própria Lei Complementar n. 214/2025, conforme seu art. 79.

A Lei Complementar n. 214/2025, no seu art. 80, *caput*, já definia exportação de serviço ou de bem imaterial, inclusive direitos, como o fornecimento para residente ou domiciliado no exterior com consumo no exterior. A Lei Complementar n. 227/2026 faz algumas alterações em referido dispositivo.

Em primeiro lugar, o art. 80, § 1º, II, passa a prever que se considera exportação o **fornecimento** dos bens e serviços ali listados, desde que vinculados direta e exclusivamente à exportação de bens materiais ou associados à entrega no exterior de bens materiais, mantendo o cerne do requisito de vínculo direto e exclusivo.

Já se tinha incluído no rol do art. 80, §1º, inciso II, de forma expressa, o transporte rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário ou multimodal de cargas (alínea “e”), além de etapas como seguro de cargas, despacho aduaneiro, armazenagem, manuseio, consolidação documental, agenciamento, remessas expressas e outras atividades conexas.

Em segundo lugar, a Lei Complementar n. 227/2026 revoga as regras de presunção que constavam dos §§ 2º e 3º do art. 80 e introduz critério expresso para a caracterização do consumo no exterior por meio do § 1º-A, que passa a considerar consumo no exterior o fornecimento cujo local da operação não seja no País, nos termos dos incisos II a IX do *caput* do art. 11, ou, nos demais casos, aquele em que adquirente e destinatário sejam residentes ou domiciliados no exterior (Lei Complementar n. 214/2025, art. 80, § 1º-A, incluído pela Lei Complementar n. 227/2026, e §§ 2º e 3º, revogados).

Em terceiro lugar, a Lei Complementar n. 227/2026 reforça a comprovação da exportação como pressuposto de fruição do regime, ao inserir o art. 81-A na Lei Complementar n. 214/2025. A norma prevê que a exportação de bens materiais será comprovada por registro do órgão competente ou por documentação e procedimentos estabelecidos na legislação aduaneira, nos termos do regulamento, e estabelece consequência expressa para a ausência de comprovação:

- Uma vez decorrido o prazo de 180 dias, contado da emissão do documento fiscal eletrônico, sem a comprovação da exportação, considera-se ocorrida operação onerosa e serão exigidos do exportador, com os devidos acréscimos, o IBS e a CBS incidentes na operação, inclusive os

relativos às operações a que se refere o inciso II do § 1º do art. 80, ressalvada a possibilidade de ampliação do prazo por regulamento (Lei Complementar n. 214/2025, art. 81-A, caput e §§ 1º e 2º, incluído pela Lei Complementar n. 227/2026);

Além disso, permanece a previsão de responsabilização, na condição de responsável, da pessoa que não promover a exportação dos bens materiais de que trata o art. 80, § 1º, II, com exigência do IBS e da CBS acrescidos de juros e multa de mora, contados da data da ocorrência da operação (Lei Complementar n. 214/2025, art. 80, § 4º).

Essas disposições são importantes para o transportador rodoviário internacional, porque, ainda que a exigência pela ausência de comprovação esteja endereçada, nos termos da lei, ao exportador, o transporte integra a cadeia documental que viabiliza registros e comprovação aduaneira, de modo que o risco de a operação ser reclassificada tende a irradiar efeitos econômicos e contratuais para o transportador.

Em síntese, a diretriz de que não se exportam tributos permanece preservada, mas a efetividade dessa neutralidade, no dia a dia do transporte rodoviário internacional, dependerá ainda mais da consistência do vínculo entre a prestação e a exportação, da organização documental com o exportador e do cumprimento tempestivo dos requisitos de comprovação.

No que diz respeito ao tratamento tributário das importações, permanece regido, em essência, pela Lei Complementar n. 214/2025, mas a Lei Complementar n. 227/2026 ajusta pontos para a delimitação do que é importação de serviços ou de bens imateriais, **inclusive direitos**, e para a definição do local de ocorrência para fins de IBS.

O art. 64 da Lei Complementar n. 214/2025 passa a prever, no § 1º, regra para caracterização do consumo no País em importações de bens imateriais e serviços, com base no local da operação, nos termos dos incisos II a IX do caput do art. 11, ou, nos demais casos, pela residência ou domicílio do adquirente ou do destinatário no País.

Também há ajustes correlatos no § 5º, com revogação da referência ao local do fato gerador na alínea “b” do inciso I e com detalhamento do critério de localização para definição das alíquotas estaduais, distritais e municipais do IBS no inciso IV, por meio das alíneas “a” e “b” (Lei Complementar n. 214/2025, art. 64, § 1º e § 5º, incisos I e IV, com redação dada pela Lei Complementar n. 227/2026).

4. Considerações finais:

A Lei Complementar n. 227/2026 tem impacto direto na organização institucional e na governança do IBS instituído pela Lei Complementar n. 214/2025 e, no que interessa ao transporte rodoviário internacional de cargas, não inaugura nova hipótese de incidência nem altera, em essência, a lógica de

neutralidade tributária aplicável às exportações. Ainda assim, por remeter reiteradamente a regulamentação futura, a lei exige acompanhamento contínuo, sobretudo em relação ao regulamento único do IBS e aos demais atos de implementação.

Por outro lado, a criação de novas estruturas administrativas, cargos e diretorias no âmbito do CGIBS, somada à manutenção das administrações tributárias já existentes ao longo da transição, evidencia que a simplificação anunciada como ponto central da reforma, ao menos neste momento, não se materializa na prática, e tende a ampliar a complexidade já enfrentada pelo contribuinte.

Além de afastar o sistema do ideal de simplicidade, essa nova configuração tende a ampliar e onerar a própria máquina estatal, o que não se compatibiliza com eventual Reforma Administrativa, na medida em que cria novas instâncias e funções, ao mesmo tempo em que concentra poderes decisórios em um órgão com competências normativas e operacionais bastante abrangentes.

Permanecemos à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais.

Porto Alegre, 20 de janeiro de 2026.

Assessoria jurídica da ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais.

Fernando Bortolon Massignan

Martina Heloisa Backes Schuster

OAB/RS 68.618

OAB/RS 122.972

Rua Manoelito de Ornellas, 55, sala 2001 | Bairro Praia de Belas | Porto Alegre - RS | (51) 3369-4300
f zanellaadv @ zanella.advogados

Zanella
Advogados Associados (OAB/RS nº 113)



Sócios Apoiadores - Categoria Ouro:



Sócios Apoiadores
Categoria Prata:



Rua dos Andradas, 1995 - Bairro Santana,
Uruguaiana/RS - Brasil - CEP: 97502-360

www.abti.org.br