

STF suspende caso que definirá se ICMS incide sobre tipos de transporte marítimo

Um pedido de vista do ministro Alexandre de Moraes interrompeu, nesta terça-feira (20/2), o julgamento no qual o Plenário do Supremo Tribunal discute a incidência do ICMS sobre a prestação de diferentes serviços de transporte interestadual e intermunicipal por via marítima. A sessão virtual se estenderia até esta sexta-feira (23/2).



CNT contesta cobrança do ICMS sobre certas modalidades de transporte marítimo dentro do país

Na ação direta de inconstitucionalidade, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) — sindicato que representa os transportadores — pede que o ICMS não seja cobrado das atividades de transporte marítimo de passageiros entre estados e municípios; de transporte de cargas executado no mar territorial, plataforma continental e zona econômica exclusiva; e de afretamento ou navegação de apoio marítimo logístico às unidades instaladas nas águas territoriais para perfuração e extração de petróleo.

A ADI contesta o inciso II do artigo 2º da [Lei Kandir](#), que prevê a incidência do ICMS sobre a prestação de serviços de transporte (de pessoas, bens, mercadorias ou valores) interestadual e intermunicipal por qualquer via.

A CNT alega que a lei é insuficiente para definir normas gerais do ICMS, pois falha na identificação de elementos essenciais como o tomador do serviço, sua origem e seu destino.

Ainda de acordo com a entidade, o conceito de transporte de bens e de pessoas não abrange as atividades de afretamento e de navegação de apoio logístico marinho, definidas pela [Lei 9.432/1997](#).

O julgamento dá continuidade à jurisprudência da Corte quanto à incidência do ICMS sobre atividades de transporte. Em 2001, o Supremo decidiu que o imposto não incide sobre o setor aéreo de passageiros (ADI 1.600). Já em 2014, os ministros [definiram](#) que o tributo incide no transporte terrestre de passageiros.

Antes do pedido de vista, apenas o ministro Luiz Fux, relator do caso, havia votado. Ele considerou que

o ICMS não incide sobre a atividade de afretamento a casco nu; e que o imposto só incide sobre o afretamento por tempo, o afretamento por viagem e a navegação de apoio marítimo quando essas atividades têm como objetivo exclusivo e preponderante o transporte interestadual ou intermunicipal de bens ou de pessoas.

Voto do relator

Existem três tipos de serviço de afretamento descritos na lei de 1997. O inciso I do artigo 2º apresenta o afretamento a casco nu, cujo contrato dá ao afretador a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, com direito de designar o comandante e a tripulação.

Já o inciso II traz o afretamento por tempo, no qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado.

Por fim, o inciso III descreve o afretamento por viagem. Nesta modalidade, o fretador tem a obrigação de colocar toda ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens.

Além dos afretamentos, o inciso VIII do mesmo dispositivo trata da navegação de apoio marítimo, feita para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na zona econômica que atuem com pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

Fux explicou que, no afretamento a casco nu, se o tomador usa a embarcação para transporte, a atividade será exercida por ele, e não pelo fretador. Mas o tomador pode usar a embarcação para diversas atividades, “lucrativas ou não”. Por isso, entendeu que o ICMS não incide sobre essa modalidade.



Ministro Luiz Fux, relator do caso no STF

No afretamento por tempo, o ministro considerou que a tributação depende da destinação dada pelo tomador. Por exemplo, ele pode operar a embarcação para lazer, pesca, treinamento ou pesquisa científica. Mas também pode contratar essa modalidade apenas para levar a embarcação de um ponto para outro — caso em que haverá, de forma preponderante, o serviço de transporte.

O mesmo ocorre no afretamento por viagem. Um tomador que deseja pescar também pode cotratar o serviço por local previamente estabelecido. “Enquanto a hipótese anterior tem sua prestação condicionada pela coordenada temporal, a segunda está condicionada ao espaço”, indicou o relator.

O magistrado ainda ressaltou que a navegação de apoio marítimo “tende a exceder o mero transporte”. Isso porque o suporte logístico pode envolver a entrega de bens e pessoas, mas também abrange “outras operações necessárias à cadeia de suprimentos e de manutenção das atividades de pesquisa e lavra de



minerais e hidrocarbonetos”.

Nesse tipo de navegação, existem embarcações equipadas para transportar bens e pessoas (como balsas e graneleiros), mas também embarcações voltadas a rebocar, empurrar, suprir plataformas, combater vazamentos e derramamento de óleo, patrulha (lanchas), salvamento e sobrevivência (botes e baleeiras) etc.

Quanto ao argumento de insuficiência da lei, Fux explicou que as normas gerais não precisam definir “meros detalhes relacionados às obrigações acessórias aos quais os contribuintes devem se sujeitar” — os chamados “deveres instrumentais”.

**Clique [aqui](#) para ler o voto do relator
ADI 2.779**

Meta Fields