

Workshop do CIST reúne especialistas para analisar efeitos sobre apólices, contratos, tributação, fornecedores e atuação dos transportadores autônomos

Fotos: Painel 1; Painel 2; casa cheia

O Clube Internacional de Seguros & Transportes (CIST) reuniu profissionais dos setores de seguros, transportes e logística, no dia 19 de agosto, para discutir duas mudanças com efeitos diretos sobre as empresas: as novas regras do Seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RCV) e a implementação da Reforma Tributária. Realizado no Auditório SURA, em São Paulo, o workshop teve lotação esgotada e reuniu análises jurídicas, técnicas, tributárias e operacionais.

Na abertura, o presidente do CIST, Frederico Leopoldo, destacou a importância dos encontros presenciais para a disseminação de conhecimento e o relacionamento entre os participantes. “Esse é um dos grandes objetivos do CIST: promover a integração entre todos os atores do ecossistema de seguros, transportes e logística”, afirmou.

A programação foi dividida nos painéis “RCV em Foco: Impactos e Novos Rumos no Transporte Rodoviário de Cargas” e “A Virada de Setembro: Reforma Tributária e os Novos Caminhos do TRC e do TAC”.

RCV exige atenção às apólices e coberturas

Mediado por Paulo Alves, sócio-fundador do CIST e diretor executivo Brasil da Insert Corretora de Seguros, do Grupo Apisul, o primeiro painel contou com a advogada e corretora de seguros Rosa Gahlen; Thiago Marques, head de Insurtech Innovation da NDD; e Tiago Camilo, sócio-fundador da Albatroz MGA e vice-presidente do CIST.

Paulo Alves lembrou que o RCV passou por diferentes etapas regulatórias desde a inclusão de sua obrigatoriedade na legislação e que as alterações ainda geram dúvidas para transportadores, embarcadores, corretores e seguradoras. “Existem dúvidas do próprio mercado de seguros e precisamos transformá-las em orientações claras para quem está na operação”, disse.

Entre os alertas apresentados por Thiago Marques está a necessidade de preenchimento completo dos dados exigidos para a emissão do certificado do RCV, como placa do veículo, motorista e tipo de contratação. Embora o sistema possa aceitar a averbação e gerar uma chancela eletrônica, a ausência dessas informações pode resultar em certificado incompleto e trazer problemas na fiscalização ou regulação de sinistro. “O fato de existir a chancela da averbação pode gerar um falso positivo para o segurado. Para o RCV, é necessário verificar o certificado e analisar o clausulado da apólice”, explicou. Como as condições podem variar entre as seguradoras, corretores e transportadores devem conhecer as obrigações de cada apólice e os procedimentos exigidos para averbação e

regulação.

A relação entre o RCV e o Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos (RCF-V) também esteve no centro do debate. A possibilidade de o RCV funcionar como primeiro risco, com o RCF-V atuando de maneira complementar, ainda depende da adequação das coberturas, inclusive para situações envolvendo o veículo vazio. “O mercado ainda vai se adaptar. Acredito que o RCV possa se tornar o primeiro risco do RCF-V, mas os termos atuais ainda não estão totalmente adequados para essa aplicação em todas as situações”, avaliou Tiago Camilo.

Segundo os participantes, também não deve ocorrer uma redução relevante e imediata do preço do RCF-V devido à obrigatoriedade do RCV. Eventuais ajustes dependerão da acomodação do mercado e da formação de dados sobre exposição e sinistralidade.

Rosa Gahlen abordou os impactos financeiros e jurídicos dos acidentes rodoviários, que podem envolver danos materiais, corporais e morais, além de responsabilidades civis, administrativas e criminais. Para a especialista, o seguro não deve ser compreendido somente como obrigação legal, mas como instrumento de preservação do equilíbrio econômico. “Um acidente atrai diferentes tipos de responsabilidade e pode provocar um impacto financeiro profundo. O seguro é um aliado para preservar o equilíbrio econômico diante de uma ocorrência de maior gravidade”, afirmou.

A advogada explicou que embarcadores, proprietários da carga e operadores logísticos também podem ser chamados a responder perante terceiros atingidos por um acidente. Por isso, a análise das apólices, das condições dos seguros, dos comprovantes de pagamento e do plano de gerenciamento de riscos deve integrar os cuidados na contratação do transportador.

O painel discutiu ainda a situação em que uma Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) subcontrata um Transportador Autônomo de Cargas (TAC). Embora a legislação atribua à ETC ou ao embarcador a contratação dos seguros em nome do autônomo quando ele atua como preposto, normas relacionadas ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) também preveem a comprovação pelo TAC.

Os especialistas defenderam maior alinhamento regulatório para evitar custos adicionais e insegurança. Ressaltaram ainda que a fiscalização ocorrerá principalmente pelo cruzamento eletrônico de dados de apólices, averbações, veículos e motoristas, tornando indispensável manter as informações completas e atualizadas.

Reforma Tributária chega à estratégia das empresas

O segundo painel foi mediado pelo diretor do CIST Sérgio Akira Sato e reuniu Marcelo Marques Júnior, advogado tributarista e presidente da Comissão de Direito Tributário da OAB Santo André; Reinaldo Lima, representante do sistema Fenacon/Sescon/Sescap; e Marina Lima, do Grupo Terra Nova Logística.

Akira comparou a mudança do sistema tributário à passagem de um jogo de damas para o xadrez, diante da quantidade de variáveis que as empresas precisarão administrar. “É uma mudança que gera outras mudanças em cascata. Precisamos entender como os transportadores e os TACs irão atuar daqui para a frente”, afirmou.

Entre os assuntos abordados estiveram IBS, CBS, regime híbrido do Simples Nacional, geração de créditos, split payment, revisão contratual e preparação tecnológica.

Marcelo Marques Júnior explicou que a Reforma Tributária busca simplificar a tributação do consumo por meio de um Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, composto pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), federal, e pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), estadual e municipal.

As empresas deverão conviver com o sistema atual e o novo modelo até 2033, revisando custos, processos e contratos. “Já estamos em um momento de transformação do sistema tributário. As empresas precisam olhar para os contratos, para o custo da operação, para os fornecedores e planejar os próximos passos”, ressaltou.

Reinaldo Lima alertou que a Reforma Tributária não pode ser tratada exclusivamente pelos escritórios de contabilidade, pois alcança a precificação, o fluxo de caixa, os contratos, a tecnologia e a estratégia de contratação. “A reforma muda conceitos dentro da empresa, interfere nos custos, exige revisão de contratos e afeta a operação. A decisão é do empresário, com o apoio do contador, do advogado e das empresas de tecnologia”, afirmou.

Uma das recomendações é mapear os fornecedores para identificar quais geram créditos tributários e quais poderão aderir ao regime híbrido do Simples Nacional. Essa composição poderá influenciar o valor de IBS e CBS a recolher e ganhar peso nas decisões de contratação.

A regulamentação prevê crédito presumido para a empresa que contratar um TAC pessoa física, embora o percentual ainda deva ser divulgado. A medida pode ajudar a preservar o espaço dos autônomos na cadeia, já que a transformação em pessoa jurídica não será necessariamente a alternativa mais vantajosa. “A Reforma

Tributária precisa ser analisada caso a caso e de ponta a ponta. Em algumas situações, transformar o TAC em pessoa jurídica poderá aumentar o custo em uma proporção superior ao crédito gerado para a contratante”, ponderou Marcelo Marques Júnior.

Marina Lima relatou que aproximadamente 15% da operação da Terra Nova Logística depende de terceiros e pessoas físicas. A transportadora já iniciou um trabalho de orientação e busca parceiros de contabilidade para apoiá-los. “Muitos motoristas que realizam viagens entre cidades e portos ainda não compreendem o tamanho da mudança. Estamos chamando essas pessoas para a mesa e explicando os impactos”, disse.

A empresa também começou a testar seu sistema de gestão de transportes e os processos fiscais em ambiente paralelo, com uma amostra de clientes e fornecedores. “É preciso fazer muita conta e construir cenários. Cada empresa terá que avaliar sua cadeia e tomar decisões de acordo com a própria realidade”, acrescentou Marina.

Os especialistas alertaram ainda que o split payment poderá alterar o fluxo de caixa ao segregar a parcela do tributo no momento do pagamento. O aproveitamento de créditos também aumentará a necessidade de controle e conformidade na cadeia.

Outra providência urgente é revisar os contratos de frete. Como as alíquotas definitivas e diferentes aspectos operacionais ainda não estão totalmente definidos, contratos de longo prazo, incluindo BIDs com vigência de 12 ou 24 meses, podem exigir cláusulas de revisão e mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico.

Marcelo Marques Júnior sugeriu separar, nos novos contratos, o preço da operação e o valor dos tributos. “A empresa pode indicar o preço da operação e prever que os tributos serão acrescentados na nota fiscal. Isso reduz o risco de formar hoje um preço fechado com base em uma alíquota que ainda não está definida”, explicou.

Os participantes convergiram sobre a perspectiva de uma transição complexa até 2033, mas também apontaram oportunidades de profissionalização e formalização das operações. Para Reinaldo Lima, as empresas não devem aguardar a conclusão de todas as regulamentações para agir. “Invista em contabilidade, assessoria jurídica e sistemas. Todos nós estamos reaprendendo, mas quem não mudar corre o risco de ficar para trás”, concluiu.

Fonte: CIST/Ruco Assessoria e Comunicação, em 21.08.2026.