


# PILARES PARA A REFORMA TRIBUTÁRIA

---

***CNT*** | Confederação  
Nacional do  
Transporte



# PILARES PARA A REFORMA TRIBUTÁRIA

***CNT*** | Confederação  
Nacional do  
Transporte

# Confederação Nacional do Transporte - CNT

**Vander Francisco Costa**

*Presidente*

## Vice-Presidentes da CNT

**Eurico Divon Galhardi**

*Transporte Rodoviário de Passageiros*

**Flávio Benatti**

*Transporte Rodoviário de Cargas*

**Raimundo Holanda Cavalcante Filho**

*Transporte Aquaviário de Cargas e de Passageiros*

**Joubert Fortes Flores Filho**

*Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros*

**Eduardo Sanovicz**

*Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros*

**Paulo Gaba Junior**

*Infraestrutura de Transporte e Logística*

## Equipe Técnica

**Alexandre Alkmin**

**Amanda Tabosa**

**Andrea Cavalcanti**

**Guilherme Théo Sampaio**

**João Guilherme Abrahão**

## Equipe de Apoio

*Coordenação de Comunicação e Marketing*

**Myriam Caetano**

**Arthur Camanho**

## Diretoria Executiva

**Valter Luís de Souza**

*Diretor de Relações Institucionais*

**Bruno Batista**

*Diretor-Executivo*

**João Victor Mendes**

*Diretor-Executivo do ITL*

**Nicole Goulart**

*Diretora-Executiva Nacional do SEST SENAT*

# Sumário

## Apresentação 5

## Pilares da Reforma Tributária 6

1. Não aumento da carga tributária global e setorial 6
2. Creditamento integral para os insumos de transporte 6
3. Rejeição a tributos seletivos com oneração do setor de transporte 7
4. Folha de salários como crédito 7
5. Exoneração integral na exportação 8
6. Tratamento diferenciado setorial 8
7. Tratamento diferenciado no setor de infraestrutura 9
8. Manutenção do serviço social e de aprendizagem setorial 9
9. Necessidade de transparência quanto aos dados 9
10. Prazo de transição ajustado 10

A **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT**, entidade de grau superior que representa as empresas de transporte brasileiras, em todos os seus modais, representando mais de 155 mil empresas, que geram mais de 2,2 milhões de empregos diretos, vem acompanhando com grande atenção as propostas de reforma tributária em curso no cenário nacional, tanto aquelas em tramitação no Poder Legislativo, quanto às que vem sendo elaboradas no âmbito do Poder Executivo federal.

Ciente das preocupações que impulsionam toda a sociedade em torno do debate, a CNT não ignora as distorções estruturais do sistema tributário brasileiro que prejudicam a competitividade das empresas e o crescimento econômico do país. Segundo consta do Relatório OCDE de 2018:

*"Além das dificuldades para ter acesso a financiamento, o baixo nível de investimento do Brasil reflete um ambiente de negócios desfavorável, aumentando custos e cerceando o retorno dos investimentos. (...) Um dos elementos-chave é o fragmentado sistema de impostos sobre o consumo (os chamados impostos indiretos), o qual eleva o custo do capital ao limitar os reembolsos do imposto pago sobre ativos fixos e faz do Brasil o país com os mais altos custos de conformidade fiscal (...) Os créditos tributários para insumos intermediários são acumulados somente se forem incorporados à mercadoria final vendida, resultando em uso intensivo de contadores fiscais e frequentes processos judiciais litigiosos.*

*Uma solução seria consolidar os diferentes tributos sobre o consumo em um único imposto sobre valor agregado com regras simples - seguindo o exemplo recente da Índia – como recomendado no Relatório Econômico da OCDE sobre o Brasil de 2015 (OCDE, 2017c, OCDE, 2015g). O governo federal poderia sair na frente e consolidar seus próprios impostos sobre o consumo em um único imposto sobre valor agregado com uma ampla base, reembolso total para IVA pago nos insumos e taxa zero para exportações."*

Assim é que a CNT, comprometida com o engrandecimento social e econômico do Brasil, apoia uma reforma tributária ampla que traga justiça, neutralidade e simplicidade ao sistema tributário nacional, sem aumento da atual carga tributária global e setorial.

Todavia, acompanhando as diversas propostas colocadas nas diferentes áreas de discussão, entre elas (i) a PEC nº 110, no Senado Federal, (ii) a PEC nº 45, na Câmara dos Deputados, (iii) o PL 3.887/2020, como parte da proposta ainda não apresentada pelo Governo Federal em sua integralidade, e (iv) a emenda substitutiva global da PEC nº 110, conhecida como Simplifica Já, a CNT identificou alguns pilares que devem ser defendidos e apoiados em qualquer das propostas.

Referidos pilares decorrem de uma ampla pesquisa elaborada no âmbito da CNT entre suas entidades filiadas e associadas, assim como de acurada análise pelo corpo técnico da entidade, e que serão defendidos em qualquer dos planos, atuais ou que venham ser apresentados como Reforma Tributária.

## 1) NÃO AUMENTO DA CARGA TRIBUTÁRIA GLOBAL E SETORIAL

Todas as propostas de reforma tributária estão pautadas na manutenção da carga tributária global, garantindo, em termos teóricos, o não aumento da tributação.

No entanto, não tem sido observado com clareza e transparência o aumento da carga tributária setorial, uma vez que as empresas prestadoras de serviço de transporte não obtêm créditos suficientes para superar aumento nominal da tributação.

De fato, a análise de carga tributária tem sido feita exclusivamente sob a percepção do Poder Público quanto ao volume arrecadado, sem levar em consideração o impacto que o redesenho da estrutura tributária possui no aumento da tributação para os contribuintes prestadores de serviço, com especial atenção para os serviços transporte, que impacta todas as cadeias produtivas no país.

E referida preocupação alcança não apenas a tributação sobre valor agregado, mas também a pretensão de tributação da propriedade dos veículos automotores afetados à atividade de transporte. Assim é que a CNT entende ser inconcebível que eventual tributação sobre o patrimônio de embarcações e aeronaves, assim como a tributação de propriedade de veículos terrestres, incida sobre os veículos automotores terrestres, aéreos e aquáticos destinados ao uso comercial para pesca, transporte de cargas e de passageiros e transporte público de passageiros.

Nesse ponto, convém salientar que o transporte é integrado às demais cadeias de produção de bens, em especial à indústria e ao agronegócio, uma vez que os produtos precisam circular no território nacional.

Com isso, qualquer impacto de majoração da tributação no setor de transportes irá refletir imediatamente no aumento do custo total do setor produtivo brasileiro, retirando a sua competitividade frente a outros países.

## 2) CREDITAMENTO INTEGRAL PARA OS INSUMOS DE TRANSPORTE

Revelando a estrutura de aumento de carga tributária no setor de transporte, é possível identificar que, para além da alteração na estrutura dos tributos sobre valor agregado (IPI, ICMS, ISSQN, PIS e COFINS), não há de se admitir a restrição quanto à apropriação de créditos de produtos adquiridos pelas empresas de transporte, principalmente no que toca à aquisição de insumos.

A CNT abraça e apoia a proposta de que a simplificação da tributação em torno de um único imposto sobre valor agregado permita a apropriação integral de crédito dos tributos pagos no curso da cadeia de produção e circulação de bens e serviços.

No entanto, é inaceitável que, para os principais insumos do setor de transporte, referido creditamento seja limitado ou impedido. Como exemplo, citamos a proposta

constante do PL nº 3.887/2020, que dá tratamento monofásico aos combustíveis (art. 32), mas impede o creditamento por parte dos adquirentes finais de referidos produtos (art. 37 c/c art 38).

Tal medida, além de atentar contra a lógica de amplo creditamento na tributação sobre valor agregado, cria injusta e indevida distorção no setor de transporte, com aumento do impacto da sua tributação.

### **3) REJEIÇÃO A TRIBUTOS SELETIVOS COM ONERAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE**

Outro ponto de grande preocupação refere-se às previsões de criação de um tributo seletivo, em especial aqueles incidentes sobre derivados do petróleo, energia elétrica e combustíveis em geral.

Quase que por inércia, as propostas de reforma tributária têm buscado onerar a distribuição e comércio de combustíveis e derivados do petróleo, seja pelas restrições na apropriação de créditos (apontado no item supra), seja pela criação de novo tributo cujo objetivo é tornar mais caro o principal insumo do setor de transporte.

É de se considerar que, quando o combustível e o derivado do petróleo são parte da cadeia de produção e circulação de outras mercadorias e serviços, o mesmo não deve sofrer maior oneração, principalmente se levado em consideração os impactos que o aumento no transporte pode impor ao custo global de toda a cadeia.

A se aceitar a criação de um tributo seletivo sobre combustíveis e demais derivados do petróleo, impõe-se, como contrapartida, a autorização para creditamento integral ou restituição preferencial quando o contribuinte utilizar referidos produtos como insumos, como ocorre no setor de transportes.

### **4) FOLHA DE SALÁRIOS COMO CRÉDITO**

As empresas prestadoras de serviço, em especial no serviço de transporte, são altamente oneradas pela folha de salários, uma vez que o pagamento de funcionários compõe um de seus principais custos de produção.

Nesse sentido, como forma de mitigação do impacto na adoção de um tributo único sobre valor agregado, impõe-se seja permitida a apropriação dos valores despendidos a título de folha de salário como crédito para fins de dedução do tributo sobre valor agregado.

Como efeito reflexo, referida medida relativiza as vantagens da “pejotização”, algo que o próprio Governo Federal busca combater.

Isso porque, caso não seja adotada tal sistemática, será mais vantajoso para a empresa prestadora de serviços subcontratar a sua atividade, apropriando-se

de créditos de tributo, do que contratar funcionários próprios para o exercício da mesma atividade.

## 5) EXONERAÇÃO INTEGRAL NA EXPORTAÇÃO

O Brasil é signatário do GATT – General Agreement on Trade and Tariffs que se encontra em vigor por força do decreto nº 76.032/75. Segundo a lógica de referido acordo, os Estados devem exonerar os tributos incidentes sobre produção e circulação de mercadorias e serviços destinados à exportação; tributando aqueles destinados à importação com a mesma carga incidente sobre a produção interna.

Nesse sentido, aplicando-se a mesma lógica atualmente em vigor quanto ao PIS/COFINS, as receitas decorrentes do transporte de mercadorias e pessoas, assim como os combustíveis adquiridos com o objetivo de prover o transporte de bens e pessoas ao exterior devem ser exoneradas, permitindo-se a apropriação dos créditos percebidos pela empresa transportadora quanto aos bens adquiridos para a execução da referida atividade, equiparando-o ao exportador da própria mercadoria.

## 6) TRATAMENTO DIFERENCIADO SETORIAL

Como já ressaltado o setor de transportes está integrado às principais cadeias produtivas no Brasil, merecendo destacada atenção dos órgãos públicos quanto às atividades desenvolvidas.

Dadas as deficiências históricas de infraestrutura do Estado Brasileiro, as empresas do setor de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo enfrentam verdadeiras dificuldades operacionais. Além disso, o setor de transporte coletivo urbano recebe diretamente inúmeras restrições e imposições que devem ser atendidas em prol de toda a sociedade.

Cabe ressaltar, quando ao transporte coletivo urbano, que o aumento da carga de tributação irá recair diretamente sobre o valor da tarifa que (i) ou será custeada pelo usuário, (ii) ou será arcada pelo Município.

Nesse sentido, é necessária que seja garantida a manutenção dos regimes protetivos setoriais do transporte, de forma a permitir a sua manutenção e o seu desenvolvimento de forma sustentável.



## **7) TRATAMENTO DIFERENCIADO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA**

As propostas de reforma tributária têm previsto a extinção dos tratamentos diferenciados de tributação, com a extinção de qualquer regime especial que destoe dos padrões a serem implementados.

No entanto, o desenvolvimento da infraestrutura do transporte no Brasil somente será alcançado com a manutenção dos regimes protetivos de investimento, valendo citar o REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura.

## **8) MANUTENÇÃO DO SERVIÇO SOCIAL E DE APRENDIZAGEM SETORIAL**

A criação do Serviço Social do Transporte – SEST e Serviço Nacional de Aprendizagem no Transporte – SENAT foi uma das grandes conquistas do setor de transportes, com impactos diretos na melhoria de vida e qualidade dos trabalhadores no setor de transporte como um todo.

O SEST realiza um amplo atendimento com cobertura nacional para auxílio e proteção dos trabalhadores do setor de transporte que, como peculiaridade, encontra-se frequentemente fora do seu local de residência. Atendimentos na área de saúde, esporte lazer, prevenção de acidentes e despoluição são providos a todos os usuários do sistema em nível nacional. Ainda, diante da pandemia do COVID-19, o SEST disponibilizou testagem em todo o território nacional, garantindo a segurança não apenas do trabalhador, mas também de toda a sociedade.

O SENAT, por sua vez, é destaque na formação de profissionais habilitados ao desenvolvimento de atividades do transporte, sendo, em muitos casos, a entidade credenciada para certificação de atividades essenciais no setor. De fato, segundo a resolução nº 168 do Conselho Nacional de Trânsito, para o desenvolvimento, por exemplo, das atividades de motorista de ônibus, de veículos de emergência, de transporte de escolares, de transporte de produtos perigosos e de cargas indivisíveis exigem a certificação por parte do SENAT.

Necessário, assim, em qualquer instância, assegurar a manutenção do sistema SEST SENAT.

## **9) NECESSIDADE DE TRANSPARÊNCIA QUANTO AOS DADOS**

Para uma discussão clara, franca e transparente em torno da reforma tributária, é necessário que os estudiosos e autoridades responsáveis pela apresentação, desenvolvimento e análise das propostas compartilhem os dados a partir dos quais as referidas medidas estão sendo apresentadas.

Não é concebível, no Estado Democrático de Direito, que as propostas venham desacompanhadas dos respectivos estudos de impacto segundo os quais as mesmas foram elaboradas.

A CNT não se furta nem se omitirá na análise dos dados trazidos pelas autoridades quanto ao desenvolvimento dos projetos de reforma, seja no nível constitucional, seja no nível legal. Mas acredita que somente através da apresentação ampla de referidos dados é que se conseguirá viabilizar a reestruturação do sistema tributário.

## **10) PRAZO DE TRANSIÇÃO AJUSTADO**

Por fim, a CNT se opõe a adoção de um prazo de transição sobremaneira longo.

A CNT entende que um dos principais entraves ao crescimento do Brasil é a falta de segurança jurídica e as incertezas sobre quanto, quando e como pagar os seus tributos.

A manutenção simultânea de dois regimes diferentes por longo espaço de tempo só aumento referida insegurança, atrasando o pronto crescimento e desenvolvimento do país. Sem deixar de lado o custo de conformidade para que possa conviver com dois sistemas tributários de forma conjunta.

A Receita Federal do Brasil, com equipamentos tecnológicos avançados, tem a possibilidade de se valer de simulações que permitam calibrar a alíquota que porventura possa vir a ser aplicada.

Nesse contexto, a Confederação Nacional do Transporte – CNT está disposta a apoiar as propostas de reforma tributária que atenda aos pilares ora estabelecidos, reservando-se à análise de cada uma das propostas de forma mais acurada, conforme os relatórios das mesmas sejam apresentadas.

**Confederação Nacional do Transporte – CNT**

