



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO
1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA
Comissão de Viação e Transportes
(XXII SEMINÁRIO BRASILEIRO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DE CARGAS (SEMI (SEMPRESENCIAL) (SEMPRESENCIAL))

Em 21 de Junho de 2023
(Quarta-Feira)

Às 9 horas

O SR. APRESENTADOR (Romualdo Joubert de Carvalho) - Bom dia, senhoras e senhores.

Sejam muito bem-vindos ao XXII Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas.

Pedimos a todos a gentileza de ocuparem seus lugares, para darmos início à cerimônia de abertura. *(Pausa.)*

Mais uma vez, um excelente dia a todos! É um prazer enorme reencontrá-los em mais um evento.

O XXII Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas é uma iniciativa da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em parceria com a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística — NTC&Logística, a Confederação Nacional do Transporte — CNT e a Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas — FENATAC.

Passaremos, neste momento, à composição da Mesa dos trabalhos deste seminário.

Agradecemos a todos os presidentes, diretores e integrantes dos sindicatos, federações e associações do setor de transportes de todo o Brasil que aqui se fazem presentes. Muito obrigado a todos.

Vamos convidar para ocupar o seu lugar e presidir os trabalhos desta Mesa de abertura o Deputado Cezinha de Madureira, Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. *(Palmas.)*

Convidamos também o Sr. Aduardo Catão, Secretário Nacional de Trânsito, representando aqui o Ministério dos Transportes *(palmas)*; o Sr. Vander Francisco Costa, Presidente do Sistema Transporte CNT, SEST, SENAT *(palmas)*; e o Sr. Francisco Pelucio, Presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística — NTC&Logística. *(Palmas.)*

Senhoras e senhores, convidamos a todos para, de pé, acompanharem a execução do Hino Nacional pelo dueto da Banda Militar do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal formado pelo Segundo-Sargento Juan e pelo Segundo-Sargento Téó.

(Procede-se à execução do Hino Nacional.)

O SR. APRESENTADOR (Romualdo Joubert de Carvalho) - Muito obrigado, dueto da Banda Militar do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal formado pelo Segundo-Sargento Juan e pelo Segundo-Sargento Téó.

Senhoras e senhores, na sequência, passaremos aos pronunciamentos.

Convidamos para fazer uso da palavra o Deputado Cezinha de Madureira, Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Cezinha de Madureira. Bloco/PSD - SP) - Senhoras e senhores, muito bom dia a todas e a todos.

Bom dia, gente! Animem-se! É transporte, é alegria! (*Risos.*)

Antes de fazer os cumprimentos, eu quero dizer que passou um filme na minha cabeça durante o Hino Nacional. Do que eu me recordei, Adrualdo? Quando eu era criança, eu tocava violão na banda da escola, que tinha um trompetista — hoje, aqui, temos um saxofonista. Nós, todos os dias, cantávamos o Hino Nacional com um violão e um trompete. Passou um filme na minha cabeça. O meu pai também era transportador de pessoas. Ele tinha uma empresa de ônibus no interior da Bahia. Passou um filme muito legal na minha cabeça. Além disso, lembrei-me do que o senhor disse para mim lá atrás, antes de eu ser indicado para a Presidência da Comissão de Viação e Transportes. Olhem como é a vida: acontecem coisas que nem imaginamos.

Eu queria expor a minha emoção neste momento em que estou aqui com vocês.

Quero cumprimentar o Adrualdo Catão, Secretário Nacional de Trânsito, que muito bem representa aqui o Ministro Renan Filho.

Quero aproveitar a oportunidade para parabenizar o Ministro Renan pela boa política que tem feito em todos os setores que englobam seu Ministério. Ele tem feito um belíssimo trabalho.

Leve o nosso abraço, Adrualdo, para o Ministro Renan Filho — ele é tão bom que indicou V.Exa. para esse cargo de Secretário Nacional de Trânsito. Mande nosso abraço a ele.

Quero cumprimentar também o Presidente Vander Costa. Antes deste movimento da Comissão de Viação e Transportes, nós tivemos um almoço importantíssimo. Foi muito bom aquele bate-papo. Ali eu ainda nem sabia que seria Presidente da Comissão, até porque não havia acontecido a divisão dos partidos.

Por fim, quero cumprimentar o Sr. Francisco Pelucio, com o qual também tivemos episódios interessantes muito antes de tudo isso.

Nesta manhã, é uma alegria muito grande poder prestar um serviço ao meu Brasil neste posto que assumi recentemente na Comissão de Viação e Transportes. Confesso a vocês que, para mim, isso foi e está sendo um desafio muito grande, porque todos nós Deputados Estaduais, Deputado Federais e Vereadores temos sempre uma pauta durante o período eleitoral, e não foi com a pauta dos transportes que, durante todos esses anos de mandatos estadual e federal, nós nos elegemos. Quando o grupo partidário me escalou para essa tarefa, confesso a vocês que me deu um frio na barriga, porque nós não temos que servir apenas por servir, nós devemos ter responsabilidade com aquilo a que nós servimos e devemos entender os temas dos quais falamos.

Tem sido um desafio muito grande trabalhar nessa área de vocês. Eu tive a sorte de ter o comigo o Maxwell, que está aqui nesta manhã — eu o cumprimento também. Ele, que foi seu companheiro, conhece bastante o tema. A cada dia, ele me dá uma aula diferente. Nós vamos seguindo a vida e aprendendo mais um pouquinho.

Quero dizer que, além de ser uma alegria, contribuir para a sociedade junto com vocês é um desafio muito grande. Eu estou aprendendo muito. Tenho encontrado bastantes demandas no setor, o que dá muito trabalho, mas nós estamos conseguindo encaminhar muitas coisas e alcançar resultados nessa área.

Vocês podem contar 100% com este Deputado, neste período em que eu estiver na Presidência da Comissão de Viação e Transportes. Nós temos pouco mais de 3 anos pela frente para trabalharmos juntos. Com certeza, nós vamos conseguir melhorar o setor de transportes de passageiros e cargas no Brasil. Eu vou repetir: nós vamos conseguir melhorar esse setor.

O empregador tem que estar bem. Para isso, o Governo Federal tem que contribuir com regulamentações e também com aquilo que compete a ele subsidiar. Eu sei que cada um de vocês tem uma dificuldade diferente nas suas regiões. Às vezes, o que é bom para o Pará não é bom para Goiás. A beleza do Parlamento é que nós conversamos, dialogamos. Nós tiramos um pouquinho dali, tiramos um pouquinho daqui e, no final das contas, fazemos como o mineiro: comemos pela beirada — eu encontrei alguns mineiros agora de manhã. Os mineiros conseguem tudo porque comem pelas beiradas, assim como os goianos, e vão tomando conta de tudo. (*Risos.*) Então, aos pouquinhos, nós vamos construindo. Tiramos um pouquinho daqui, um pouquinho dali, e vamos construindo.

O setor de transportes, no Brasil, é um dos mais importantes. Nós temos muitas dificuldades no subsídio para os Municípios, para conseguir fazer as empresas sobreviverem nas regiões metropolitanas, no transporte de cargas marítimo, terrestre ou ferroviário.

Com certeza, se eu e você nos unirmos em um só pensamento, com todo o mundo cedendo um pouquinho para lá, um pouquinho para cá, nós vamos, Luiz, conseguir chegar ao nosso objetivo, que é melhorar o transporte no Brasil.

No mais, deixo a todos um abraço do Presidente Arthur Lira, que ontem à noite falou comigo sobre a impossibilidade de estar aqui, mas mandou dizer que ele também se preocupa com o setor.

Podem contar com este Parlamento.

Muito obrigado a todos.

Deus os abençoe! (*Palmas.*)

O SR. APRESENTADOR (Romualdo Joubert de Carvalho) - Agradecemos ao Deputado Cezinha de Madureira, Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, pelas palavras.

Na sequência, convidamos o Sr. Adrualdo Catão, Secretário Nacional de Trânsito, representando aqui o Ministério dos Transportes, para fazer uso da palavra.

O SR. ADRUALDO DE LIMA CATÃO - Bom dia a todos.

Falar depois do Presidente Cezinha de Madureira é sempre muito difícil. Ele tem um discurso empolgante, que eu não vou conseguir fazer. Então, prometo, pelo menos, fazer um discurso curto. Assim, eu tento ganhar a plateia.

Vou pedir licença à Mesa para homenageá-la na pessoa do Presidente Cezinha. Quero agradecer o convite e passar um recado breve do Ministro Renan Filho: primeiro, um agradecimento; depois, um pedido der desculpas por ele não ter podido comparecer.

Quero reiterar algumas palavras que ele tem repetido ao longo de alguns discursos que tem feito sobre a importância do setor de transportes e sobre a atuação do Governo Federal para aprimorar as potencialidades e atenuar as dificuldades que o setor vem tendo nos últimos anos.

Um ponto que eu poderia mencionar abordando a área específica do trânsito, que é da competência da Secretaria em que estou lotado hoje, é: a deterioração das nossas estradas tem causado um dano ao setor de transportes que vai além do problema da logística. Esse dano também interfere na quantidade de sinistros, especialmente sinistros fatais, na área do trânsito. Tudo está interligado. Recuperar essa malha é muito importante para aprimorar o setor de transportes, mas também para diminuir essa estatística ou nos tirar dessa estatística cruel, que coloca o Brasil ainda como o terceiro país que mais mata no trânsito no mundo. Essa é uma estatística cruel, da qual precisamos sair.

O segundo ponto a mencionar é: a retomada dos investimentos é fundamental para recuperar as nossas estradas e recolocar o Brasil na rota do crescimento. O Ministério dos Transportes tem feito isso com uma quantidade, hoje, muito maior de investimentos e — é claro — com força de trabalho. Isso não consta nos discursos do Ministro Renan Filho porque ele não vai fazer autoelogio, mas aqui eu posso fazer esse elogio. O ritmo de trabalho que ele impõe no Ministério é muito pesado. Nós estamos realmente virando dia e noite para tentar colocar em prática e executar o orçamento que temos. E nós vamos conseguir fazê-lo — isso é muito importante —, tanto na área de rodovias quanto na área de ferrovias.

Essa é uma mensagem também de otimismo. Acho que o Brasil, nas últimas semanas, vem demonstrando um grande otimismo na área da economia. No arcabouço fiscal, o papel do Parlamento é fundamental. Também é papel do Parlamento liderar esse caminho do Brasil para a estabilidade ao aprovar o arcabouço fiscal e ao encaminhar a discussão da importante reforma tributária. Eu acho que essas duas são as grandes reformas que o Brasil precisa fazer para realmente, imagino eu, dar um grande passo para o seu desenvolvimento.

A área de transportes, é claro, depende muito de investimentos. Isso é importante também, porque termina sendo uma área transversal, que evita muitos conflitos ideológicos. Eu acho que isso une o Brasil em torno de uma pauta muito importante.

O Ministério dos Transportes se coloca completamente à disposição deste Parlamento para ajudá-lo, trabalhando diuturnamente e empenhando todos os esforços e o nosso orçamento para melhorar o sistema de transportes no Brasil.

Eu queria agradecer a todos pela paciência.

Agradeço ao Presidente Cezinha pelo convite.

O Ministério dos Transportes está à disposição.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. APRESENTADOR (Romualdo Joubert de Carvalho) - Nós agradecemos ao Sr. Adrualdo Catão pelas palavras.

Também gostaríamos de registrar a presença do Deputado Bebeto, 3º Vice-Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

Na sequência, convidamos para fazer uso da palavra o Sr. Vander Francisco Costa, Presidente do Sistema Transporte CNT, SEST SENAT.

O SR. VANDER FRANCISCO COSTA - Bom dia a todos.

Cumprimento o Presidente da Comissão de Viação e Transportes, Deputado Cezinha de Madureira. Eu lhe agradeço por abrir as portas do Congresso para o transporte rodoviário de cargas e o parabeno pelo trabalho que tem feito à frente da Comissão.

Ele comentou sobre o almoço que nós tivemos no começo do ano, cujo objetivo era ver aprovada a Medida Provisória nº 1.153, de 2022. Parece até uma encomenda: ela foi sancionada nessa segunda-feira. Com isso, estamos aqui hoje alegres comemorando. Aproveito, então, para agradecer pessoalmente ao Deputado Cezinha, Presidente da CVT, o apoio que tivemos. (*Palmas.*)

Cumprimento o Adrualdo Catão, companheiro que temos encontrado com frequência e que está fazendo um belo trabalho na Secretaria Nacional de Trânsito — SENATRAN, que é importante para nós.

Peço a ele que leve ao nosso amigo Ministro Renan o nosso abraço e a compreensão do trabalho que está sendo feito.

O Governo Lula começou a trabalhar antes de tomar posse e conseguiu um orçamento histórico para o Ministério dos Transportes. Temos acompanhado o esforço que está sendo feito para executá-lo. Contem com o nosso apoio para executarmos o orçamento deste ano e trabalharmos para garantir um orçamento similar também para os próximos 3 anos, para alcançarmos o objetivo que foi colocado aqui, que é ver as nossas estradas e ferrovias recuperadas.

O recado que temos dado sempre é que o transporte precisa do recurso público e do privado. A ideia da licitação é necessária, mas também é preciso recurso público para promover o equilíbrio do desenvolvimento econômico e social nas regiões menos desenvolvidas.

Cumprimento o meu amigo Francisco Pelucio, Presidente da NTC, pela iniciativa de continuar fazendo esse congresso. É muito importante trazer empresários ao Parlamento, para que tenham a oportunidade de discutir o que está acontecendo e de trabalhar junto com o Congresso para o desenvolvimento do setor.

Os temas de hoje são de extrema importância. A reforma tributária é necessária para o desenvolvimento econômico do Brasil. Os países que fizeram essa reforma no passado estão tendo um crescimento do PIB. A CNT se posicionou sempre a favor de uma reforma que beneficie o verdadeiro contribuinte, que é o consumidor brasileiro.

Muito tem sido discutido. Especificamente no transporte, temos duas situações. Para aquilo que é mobilidade urbana, já se comenta, nos jornais e com os Deputados, que deve haver uma isenção. É necessário, porque o modelo praticado no Brasil até então entrou em colapso. O transporte urbano de passageiros não fica em pé com o modelo anterior. É necessário que haja participação do poder público e de todos os entes federados. Eu falo da participação do poder público para desmistificar a ideia de que nós estamos pedindo subsídios para empresas de transporte de passageiros. Não! Se houver subsídio, é para o passageiro. As empresas vão cobrar a tarifa. Esse é um debate que esta Casa está desenvolvendo com bastante intensidade.

Hoje, o tema principal é o transporte rodoviário de cargas. Nós precisamos de uma definição. É uma atividade essencial. Por isso, justifica-se um tratamento diferenciado na alíquota. Vinte e cinco por cento no transporte de cargas é muito puxado.

Ontem, discutindo com o Deputado Baleia Rossi, surgiu uma dúvida. Fica claro que a mudança no regime tributário vai sair da origem e vai para o destino. Faz-se o transporte, estabelecem-se os 25% e gera-se crédito para o destinatário, mas, no modelo para a carga, predomina o que chamamos de CIF, e quem paga o frete é o remetente. Por regra, são grandes contribuintes. Se são grandes contribuintes, a justificativa de 25% atende perfeitamente. Cobram-se 25% e gera-se crédito para quem toma o frete. Mas, se for para o outro lado, se for para o crédito ser direito do destinatário sem questionar a origem, é um problema, porque nossos destinatários, por regra, são empresários, sim, mas são microempresas, EPPs, pessoas que estão no SIMPLES. E quem está no SIMPLES não vai gerar crédito. Se houver uma carga tributária de 25% para o SIMPLES, sem crédito, haverá um aumento de custo muito grande, o que vai gerar inflação.

Esse problema vai ser debatido daqui a algumas horas, mas eu não poderia deixar de registrar essa preocupação.

Há outro ponto em que precisamos ter muita atenção: o insumo que poderia gerar crédito para o transporte de cargas é a mão de obra, que está fora, que está descartada. Esqueçam, pois não vai haver crédito. Depois da mão de obra, há o combustível. Eles estão falando em monofasia. Tudo bem, mas com crédito ou sem crédito? Se o transporte de cargas vier sem crédito de mão de obra e sem crédito de combustível, não vai haver crédito de nada. Vai haver aumento de carga tributária vital.

É importante prestar atenção nesses dois pontos, assim como na desoneração da folha, que nós conseguimos aprovar junto com outros setores. O transporte de cargas é um dos setores que atuam fortemente pela manutenção da desoneração da folha, mas outros 17 setores estão trabalhando em conjunto.

A matéria passou na Comissão de Assuntos Econômicos ontem. Agora estamos aguardando prazo para verificar se haverá recurso ou não. É um debate atual. Não dá para deixar para o segundo semestre, como quer o Governo, porque, se chegarmos ao segundo semestre e não for aprovado, em dezembro termina. Aprovar agora e conseguir aprovar a segunda etapa da reforma tributária no segundo semestre não prejudica nada. Nós vamos entrar naquilo que é o nosso sonho: uma tributação fora da folha de forma definitiva. Precisamos ter a garantia de que não seremos reonerados no ano que vem.

Há um terceiro tema, que não será tratado hoje, mas é importante ser destacado na Câmara dos Deputados: a necessidade de uma nova legislação com relação ao roubo de carga.

Nós falamos, durante muito tempo, em suspensão e bloqueio de CNPJ, mas o resumo é simples: precisamos de uma regra que puna quem está ganhando dinheiro com o roubo de cargas. Quem está ganhando com o roubo de cargas? São os donos e os acionistas das empresas que compram carga roubada.

Nós temos que colocar para quem compra uma carga roubada o risco de perder o estoque, o risco de perder dinheiro. Assim, o dono vai dar a ordem para o gerente, que, às vezes, é preso por ter uma carga receptada: "*Pare de comprar carga roubada, porque eu quero ter lucro. Comprar carga roubada me dá prejuízo*". Esse é o recado que nós devemos dar. Vamos onerar o capital de alguma forma.

Suspender o CNPJ é uma ideia, mas fazer como fazem na Argentina, onde bloqueiam todo o estoque, é outra ideia que dá resultado. Lá não há roubo de carga. Significa que, se encontrarem um celular roubado numa loja, num grande magazine — permitam-me não dizer o nome —, todo o estoque ficará bloqueado, perdido. Assim é feito com o transporte de carga roubada: se for encontrado 1 quilo de maconha, o carro ou o avião é confiscado para o Governo. A ideia é construir uma legislação nesse sentido, que puna o capital que está sendo beneficiado com o roubo de cargas.

Antes de finalizar, quero parabenizá-los pela forma como os trabalhos estão sendo conduzidos na Casa. Quero parabenizar o Presidente Arthur Lira por conseguir aprovar com agilidade o arcabouço fiscal e por trabalhar por uma reforma tributária, que vai permitir o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

O arcabouço fiscal é fundamental para dar ao Governo tranquilidade para continuar honrando a dívida pública. Com isso, no futuro, poderemos conviver com juros menores. É claro que o juro no Brasil está muito alto. Não sei se é necessário. Julgo que não precisaríamos de juro real de 7% ou 8%. É preciso haver juro real, mas está na hora de termos argumentos para convencer o Banco Central a começar uma redução significativa, para incentivar o investimento.

Quero, mais uma vez, agradecer a oportunidade de estar aqui. Como eu disse, Deputado Cezinha de Madureira, fico emocionado. Falar nesta tribuna pela primeira vez é, realmente, emocionante.

Desejo um bom trabalho a todos!

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. APRESENTADOR (Romualdo Joubert de Carvalho) - Agradecemos ao Sr. Vander Francisco Costa, Presidente do Sistema Transporte CNT, SEST SENAT, pelas palavras.

Para finalizarmos os pronunciamentos nesta solenidade de abertura, convidamos o Sr. Francisco Pelucio, Presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística — NTC&Logística. (*Palmas.*)

O SR. FRANCISCO PELUCIO - Bom dia a todos e a todas.

Ao cumprimentar o amigo Deputado Cezinha de Madureira, cumprimento os demais Parlamentares presentes em nosso evento.

Ao cumprimentar o Presidente Vander Costa, nosso amigo, que sempre está presente nos nossos eventos, que nos apoia, que corre atrás do prejuízo, sempre de mãos dadas conosco, cumprimento os demais representantes de federações e sindicatos.

Cumprimento o Sr. Adrualdo Catão, a quem eu peço que mande nosso abraço para o Ministro, que nos recebeu há cerca de 20 dias. Tenho certeza de que ele entendeu o nosso recado e nos ajudou muito na aprovação da MP 1.153.

Cumprimento os demais presentes.

Eu quero dizer o seguinte ao Deputado Cezinha: eu o conheço há poucos dias, mas fomos lá também pedir apoio à MP 1.153. Fomos num batalhão de 10 ou 12 pessoas...

O SR. PRESIDENTE (Cezinha de Madureira. Bloco/PSD - SP) - Diga-se de passagem, no ano passado, foi uma das nossas últimas missões no Planalto. Deu certo a assinatura no ano passado. Foi trabalhoso, mas deu certo.

O SR. FRANCISCO PELUCIO - Foi também. Eu levei um batalhão lá.

Nós falamos com o Deputado Cezinha e pedimos o apoio dele. No momento, ele estava indicado para ser Presidente da Comissão de Viação e Transportes. Eu pedi a ele que nos apoiasse no evento do seguro e fosse o nosso padrinho neste evento, que está na 22ª edição. O Deputado Gonzaga Patriota, por 20 anos, fez o requerimento e foi o nosso padrinho. Infelizmente, no último ano, ele não entrou. Eu pedi isso ao Deputado Cezinha antes mesmo de ele ser eleito. Havia uma dupla de indicados, e eu tive a sorte de escolhê-lo como padrinho. O Deputado foi eleito e, em seguida, já fez o requerimento e se tornou o nosso padrinho para sempre. Nós temos sorte de ter o senhor conosco.

Temos saudade do Deputado Gonzaga, que esteve por 20 anos conosco. Estávamos acostumados com ele, mas é isso aí. Em relação à desoneração, o Presidente Vander já colocou muito bem. São 10 anos de mãos dadas com a CNT e a NTC. Vamos completar 10 anos de desoneração. Ele já colocou isso muito bem.

Agora, com a reforma tributária, vamos ver se eliminamos definitivamente a desoneração. A cada 2 anos, 3 anos, ficamos na luta, correndo atrás do prejuízo, para renová-la. Vamos ver se a desoneração fica valendo para sempre.

Desejo um grande evento a todos!

Muito obrigado pela presença. (*Palmas.*)

O SR. APRESENTADOR (Romualdo Joubert de Carvalho) - Muito obrigado, Presidente da NTC&Logística, Sr. Francisco Pelucio.

Muito obrigado, autoridades que compuseram esta Mesa de abertura: Sr. Adrualdo Catão, Sr. Vander Francisco Costa, Sr. Francisco Pelucio e Deputado Cezinha de Madureira.

O Deputado vai ficar conosco para presidir o primeiro painel, que vai se iniciar a seguir.

Portanto, neste momento, finalizamos a cerimônia de abertura do XXII Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas. (*Pausa.*)

Senhoras e senhores, mais uma vez, muito obrigado pela presença de todos ao XXII Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas.

Passaremos agora ao primeiro painel da manhã, que terá como tema a reforma tributária.

Para presidir os trabalhos, já se encontra à mesa o Deputado Cezinha de Madureira, Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

Convido para compor a Mesa deste painel a Sra. Alessandra Brandão, Consultora Tributarista da Confederação Nacional do Transporte. (*Palmas.*)

Convido o Sr. Manoel Procópio Júnior, Diretor da Secretaria Extraordinária da Reforma Tributária do Ministério da Fazenda. (*Palmas.*)

Ele não chegou ainda, mas está a caminho. Vamos aguardar sua presença neste primeiro painel.

Convido o Sr. Marcos Aurélio Ribeiro, Diretor Jurídico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. (*Palmas.*)

Está a caminho o Deputado Luiz Carlos Haully, que também participará deste primeiro painel.

Convido o Sr. Emerson Casali, Diretor da CBPI Produtividade Institucional. (*Palmas.*)

Convido o Deputado Bebeto, 3º Vice-Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. (*Palmas.*)

Os senhores podem se sentar, para iniciarmos este painel, que vai tratar da reforma tributária.

Vamos passar a palavra ao Deputado Cezinha de Madureira.

O SR. PRESIDENTE (Cezinha de Madureira. Bloco/PSD - SP) - Muito obrigado.

Mais uma vez, agradeço a oportunidade de estar com vocês.

Como eu disse, esse tema é muito importante para o nosso Brasil, para a população em geral. Em qualquer lugar, quando damos uma mexidinha nesse tema, Deputado Macris, isso se transforma em um vespeiro muito grande. Em todas as falas no gabinete, nas reuniões, nos almoços, nas conversas paralelas, o tom é sempre o mesmo: é preciso melhorar o transporte, e o Governo precisa ajudar.

Em muitos lugares, empresas não estão mais conseguindo ter lucro e muito menos pagar os funcionários, em razão dos acontecimentos dos últimos anos, da pandemia, e assim sucessivamente. De fato, nós precisamos de uma união muito grande com o Governo, Deputado Bebeto, especialmente na reforma tributária, para, de alguma forma, trazer um benefício

melhor para o transportador — seja de passageiros, seja de cargas. De fato, nós precisamos ter um olhar especial para esse setor.

Eu tenho certeza de que o Ministro Renan Filho, que já foi Governador e Senador, sabe da necessidade lá na ponta, sabe do que o empresário precisa para manter o setor de pé. Na sequência, com certeza, o Governo vai atender algumas das nossas demandas.

Inclusive, já manifestamos aqui o nosso pedido de ajuda ao Governo para o setor. Vocês têm de mim o compromisso de ajudá-los a seguir com essa pauta.

Eu disse ao Luiz um tempo atrás: *"Luiz, nem sempre é numa manifestação que conseguimos as coisas, mas, sim, quando falamos com a pessoa certa na hora certa e com a informação certa"*. Em especial, aqui nesta Casa, aliás, no Parlamento, em geral, o que funciona é combinar com o Líder — o Líder do partido, o Líder do bloco, o Líder da Oposição, o Líder da Situação, da Maioria, da Minoria, e assim por diante. Está aqui um grande professor, o Vanderlei, que há anos labuta com isso e sabe o que uma boa conversa, às vezes, é dizer: *"Olhe eu não posso falar. Se falar eu desse tema aqui, eu vou receber um não"*. Mas o Bebeto, que é um bom carioca, vai lá e consegue. Então, é sempre assim, um ajudando o outro, e, por isso, somos fortes.

Quero passar a palavra à Sra. Alessandra Brandão para iniciar o bate-papo conosco.

Se a senhora se sentir melhor em tirar o microfone, fique à vontade.

A SRA. ALESSANDRA MACHADO BRANDÃO TEIXEIRA - Bom dia a todos.

Primeiramente, gostaria de cumprimentar o Deputado Cezinha de Madureira pela realização deste evento, ressaltando a importância de sempre debatermos temas relativos ao setor. Acredito, como professora, que é só assim que amadurecemos e construímos soluções mais inteligentes.

Gostaria de cumprimentar os demais membros da Mesa, o Dr. Emerson Casali, o Deputado Bebeto, o Dr. Marcos Aurélio, e dizer que para mim é uma grande honra estar aqui com vocês hoje, representando a CNT e também falando a respeito da reforma tributária.

Neste momento, penso em como estou confortável em dois papéis que exerço, pois, além de ser consultora tributária da CNT, sou professora de Direito Tributário da PUC de Minas há mais de 20 anos. Tenho mestrado e doutorado na área tributária e sempre estudei a tributação sobre o consumo. Hoje, sinto uma alegria muito grande, pois durante muitos anos da vida acreditei que não teríamos uma reforma tributária. Há toda essa dificuldade de termos cinco impostos sobre o consumo, sabemos o quanto isso onera o consumidor final, e pensava que isso não teria uma solução.

Confesso que, no início, estava cética. Eu disse: *"Não sei se essa reforma sai"*. Hoje, tenho esperança. Talvez ela saia não na velocidade desejada, pois o processo legislativo exige certa maturação. Há quase 30 anos nunca vi algo que estivesse tão na pauta e que houvesse tanto empenho como a realização dessa reforma.

Nesse contexto, ontem, até em reuniões, algo foi destacado, que é esse alinhamento entre o Governo e o Legislativo — tanto a Câmara quanto o Senado — nessa confluência a respeito da necessidade da reforma tributária.

Portanto, em primeiro lugar, gostaria de dizer que a reforma é necessária, pois não temos como, economicamente, conviver com cinco impostos sobre o consumo. A tributação sobre o consumo repercute diretamente no preço, economicamente altera o preço das mercadorias e dos serviços. Para que nós tenhamos desenvolvimento econômico, é preciso que nós tenhamos uma racionalização da carga tributária sobre o consumo. E também nós não podemos, em nome dessa simplificação, tentar atropelar processos, o que eu acho que é importante no momento desta discussão.

Eu tenho visto, até por ter participado do Grupo de Trabalho da Câmara a respeito da reforma tributária, que existem algumas crenças que precisam ser desmistificadas, como essa crença da simplificação, de que a reforma tributária vai trazer uma simplificação exorbitante e que nós temos que desconsiderar alguns aspectos em nome dessa simplificação.

Nesse sentido, eu gostaria de dizer aos senhores que essa questão da simplificação na tributação sobre o consumo é um mito. É lógico que sair de cinco tributos e ir para um ou dois tributos já é um grande avanço. Às vezes, eu me sinto, como advogada tributarista, tão pouco evoluída quando tenho que ficar discutindo se isso paga ISS ou IPI. E isso é um processo na justiça de 10 anos, 15 anos. O Supremo demora 20 anos para falar se *software* é mercadoria ou serviço. Então, é lógico que, se nós tivermos um imposto único sobre bens e serviços, isso será um grande avanço e simplificará de alguma maneira.

No entanto, não tem como um imposto ou uma contribuição ou os dois, que é um imposto de base ampla, que vai tributar tudo, vai tributar todos os setores de serviço, todas as mercadorias em qualquer amplitude dentro de um contexto de economia digital, não tem como um imposto dessa magnitude ser simples, porque, quando ele é operacionalizado, surgem questões e essas questões vão ter que ser ajustadas.

Não é à toa que a legislação do ICMS é tão volumosa. Não é à toa que a legislação do ISS é volumosa. E não é à toa que os Estados Unidos não têm tributo sobre o consumo, porque não quiseram assumir esse ônus de uma tributação tão complexa, que é uma característica dessa espécie de tributação. Não é o Brasil que é pior ou melhor do que qualquer país. É que essa é uma característica inerente desse sistema de tributação, porque essas questões têm que ser equalizadas.

Eu tive a oportunidade de morar na Itália e fazer uma especialização durante 1 ano e meio. Só para mostrar para os senhores como isso é verdadeiro, em vários seminários de que participava a respeito do IVA, eu ficava na dúvida se eu estava no Brasil ou na Itália, porque as críticas são estas, são as mesmas críticas: *"É complexo. É difícil. Nós precisamos ter segurança jurídica. Não temos segurança com relação às regras"*.

Então, na tributação sobre o consumo, por mais que nós queiramos e por mais que nós sejamos capazes de evoluir com a reforma, eu vou ser honesta com os senhores, essa simplificação não vai existir. Nem o SIMPLES é simples. Quem tem a oportunidade de trabalhar com o SIMPLES sabe o que eu estou falando, que nem o SIMPLES é simples. O SIMPLES não é do mês, tem que se voltar nos 12 meses, tem que se descontar um valor, por isso nem ele consegue ser simples. Então, é preciso aceitarmos isto, como eu brinco, de coração aberto: é complexo, vai ter que ter ajustes para os setores e é preciso considerar os setores de uma maneira diferente.

Eu tenho visto que, nessa ideia de simplificação, alguns mitos estão sendo criados, como o mito da alíquota única, de que todos os países que adotam o IVA têm alíquota única. Isso não é verdade. O IVA, na Europa, trabalha com alíquotas diferenciadas. Existe a alíquota zero, existe a alíquota reduzida, existe a alíquota padrão e existe a alíquota elevada. E essas variedades de alíquotas são aplicadas ao transporte. Olhem que coincidência. E por que o transporte está inserido? Qual é o parâmetro que eles adotam para saber se essa mercadoria ou esse serviço é de alíquota reduzida, padrão, elevada? É um princípio que se chama princípio da seletividade. E esse princípio estabelece que, quanto mais essencial for o produto ou serviço, ele tem que sofrer uma tributação reduzida, na presunção de que o consumo de produtos supérfluos é um consumo das famílias de renda mais alta.

Outra coisa sobre a qual nós também precisamos refletir com certa maturidade é a ideia de que, por exemplo, bens cosméticos para as mulheres seriam supérfluos e que as pessoas de baixa renda não consomem esse tipo de produto. Isso também não é verdade. Recentemente, orientando uma aluna, nós fizemos uma pesquisa com mais de 300 mulheres de todas as classes sociais. E, para todas as mulheres, cosméticos são essenciais. Então, nós precisamos até evoluir com relação a essa questão do que é essencial para a mulher e para o homem, que são, hoje, reflexões modernas a respeito da tributação que envolve gênero.

Então, o que determina o parâmetro da adoção da sistemática de alíquota é a seletividade com base no que é essencial ou não. E o transporte é essencial. No nosso caso, ele é reconhecido como um direito social no art. 6º da Constituição e diz respeito diretamente à infraestrutura. Não tem como um país evoluir e se desenvolver se ele não tem um transporte adequado.

Na audiência pública do Grupo de Trabalho de que nós participamos, nós levamos o pleito de que as alíquotas do transporte fossem alíquotas diferenciadas e que considerassem tanto o transporte de passageiro, quanto o transporte de cargas e os modais. Isso porque nós temos o transporte rodoviário, aquaviário, ferroviário e aéreo. É preciso que o transporte não seja visto como uma coisa só, mas seja considerado com essas peculiaridades que ele apresenta. Quando o relatório foi divulgado, nós observamos que há sim o entendimento a respeito da essencialidade do transporte. Em vários momentos, o relatório afirma ser o transporte um serviço essencial, mas não deixou claras algumas questões. Ficou muito claro que o transporte de passageiro urbano e metropolitano vai gozar de uma tributação privilegiada, mas não falou do transporte rodoviário interestadual e intermunicipal, o que é uma preocupação, porque ele já vive uma crise no momento com essas plataformas alternativas de transporte. Então, houve uma preocupação com o transporte rodoviário de passageiro. Outra questão importante é que o transporte de carga não está mencionado entre as categorias que terão uma alíquota reduzida. Existe um momento no relatório em que se menciona que alguns setores deverão ter uma tributação favorecida, prevista constitucionalmente. Ele prevê somente o transporte de passageiro urbano e metropolitano, e não prevê o de carga.

E a grande preocupação será o impacto dessa tributação no frete. Eles também esclareceram que esse impacto seria reduzido, porque, mesmo que tributasse o frete com alíquota máxima — não está fechado que seria 25% —, isso não geraria distorção, pois haveria o creditamento desse valor. Por exemplo: no caso de um transportador de cargas, que transporta para uma indústria como a Nestlé, ela tomaria o crédito desses 25%, e ele também tomaria crédito, então essa tributação seria neutra. Em princípio, isso parece correto, mas algumas questões precisam ser ajustadas. No transporte rodoviário de passageiro, como se vai tomar o crédito? Vai-se manter o SIMPLES. E, se o contratante for do SIMPLES, como vai ser esse creditamento? O transportador vai absorver esse impacto?

Vejam que são questões que dizem respeito a um pequeno pedaço, que vão tornando as discussões mais complexas, o que é normal, como eu falei no começo.

Outra questão que também causou muita preocupação é com relação ao crédito de combustível. Uma coisa está certa, não vai haver crédito da folha de pagamento. E os senhores sabem melhor do que eu que o principal custo do transporte é a mão de obra, o segundo é o combustível. Conforme as pesquisas, as estatísticas, mais ou menos, 60% correspondem à mão de obra e 30%, a combustível. Como vai ser o crédito do combustível no transporte? Ao mesmo tempo que existe a ideia de crédito único, financeiro, que tudo vai tomar crédito, o combustível está inserido numa tributação especial, que é uma preocupação com o meio ambiente, o que também é legítimo, mas o combustível no transporte é insumo, o principal insumo. É preciso que fique claro que, no caso do transporte, esse creditamento tem que ser reconhecido. Isso porque, se não for, a absorção dessa carga para o setor ficará inviável. Vamos supor que o transporte de cargas fique com a alíquota padrão de 25%. Embutir isso no custo vai ser muito complexo, pois vai gerar um processo inflacionário. Se o frete sobe, o preço das mercadorias transportadas sobe junto. Então, vamos ter um aumento de preço em cadeia. Está previsto no relatório — nós ainda não temos o texto — que vai haver um regime especial para o combustível. Nesse regime especial é preciso prever como será o creditamento do combustível, ainda que seja monofásico, como isso vai se dar dentro do setor de transporte. É muito importante que essas questões sejam pensadas, assim como a possibilidade de tributação no destino. Isso porque, pela ideia do relatório, a tributação vai recair no local de destino, onde está o comprador, tanto da mercadoria como do contratante, no caso do frete. Como operacionalizar isso na prática? Às vezes, as ideias são boas, mas a operacionalização as torna difíceis. Recentemente, o Supremo Tribunal Federal entendeu que era inconstitucional o ISS no local onde está o cliente do plano de saúde ou do banco. Isso porque é impossível que um banco consiga identificar cada contratante de *leasing*, consórcio, para recolher o ISS um pouquinho para cada Município. E o mesmo ocorre com os planos de saúde, porque eles são muito capilarizados.

Como isso vai acontecer no caso do transporte? Quem vai ser responsável por dar esse pouquinho para cada um do destino, que tem direito a essa parte da arrecadação, da receita? Essas coisas precisam ser equalizadas em nome da segurança. Eu vou ser muito honesta com os senhores. Nas nossas leis, há crédito amplo. A Lei Complementar nº 87, de 1996, prevê crédito de bens de uso e consumo, crédito de ativo imobilizado, crédito de energia elétrica, mas até hoje não existe isso. Uma lei passa para outra e para outra e nós não temos isso.

A questão que também permeia a reforma tributária é essa desconfiança do que vai acontecer na prática. Por isso, às vezes, temos muita resistência, porque a desconfiança é grande. O problema não é de lei complementar. Lei complementar há, mas não é implementada. Essa é uma preocupação muito grande. Outra preocupação que o Presidente Vander externou é sobre a questão do prazo de transição. Eu acho que é preciso duas coisas ficarem separadas: uma é o contribuinte que vai mudar a chave e vai ter um novo regime e um novo sistema para apurar os tributos dele; a outra coisa é como o Governo, institucionalmente, dentro de uma Federação, considerando os Estados, Municípios e União, vai dividir o dinheiro. Dividir o dinheiro é uma questão institucional pública; o contribuinte não pode ser responsabilizado por isso. Regimes de transição de 6 anos, de 8 anos serão terríveis para os contribuintes, porque terão que conviver com dois sistemas. Se já está difícil conviver com um, imaginem os senhores conviver com dois sistemas, o antigo e o novo! Esse é um ponto que merece atenção. Acho que eram essas as questões primordiais que eu gostaria de apontar. Queria dizer que o nosso Brasil precisa crescer. E, para crescer, ele precisa de uma reforma tributária. Sem o transporte, não há como este País crescer. Assim, nós precisamos fazer uma reforma com consciência, com responsabilidade, considerando todas as demandas que fazem parte do nosso processo legislativo e da nossa democracia. É desse jeito, discutindo, que as leis são aperfeiçoadas. É desse jeito, Deputado Cezinha, que nós construímos um país melhor.

Muito obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Cezinha de Madureira. Bloco/PSD - SP) - Obrigado, Dra. Alessandra Brandão, da CNT. Boa palavra.

Quero aqui registrar a presença do meu amigo, o Deputado Diego Andrade, que é um grande defensor da causa. Já somos colegas e amigos há alguns anos, sempre debruçados sobre o tema. Toda semana ele me liga e diz: "*Cezinha, a pauta desta semana...*" E aí as cobranças vêm. E eu digo: "*Diego, vamos conversar*". Ele responde: "*Então, vamos falar com o Líder do Partido*". Já coloca medo em mim. Jesus! Quando fala no Líder aqui, a terra treme.

Deputado Diego, é uma alegria estar com V.Exa. nesta manhã!

Também quero fazer menção à presença do Deputado Leônidas Cristino, que é sempre Ministro. Não há um tema na Comissão, do Oiapoque ao Chuí... De tudo ele sabe falar. Esses dias, o assunto era São Paulo. Ele chegou e tomou a pauta toda de mim. Eu disse: "*Rapaz, você não tem voto em São Paulo, não*". Ele respondeu: "*Não, mas é porque meu Estado merece mais*". Eu disse: "*Tá bom*". Vou fazer o quê? Tenho que admitir os cabelos brancos, a experiência, e ficar quieto.

E já quero convidar, para assumir a Presidência dos trabalhos, o Deputado Bebeto, que é Vice-Presidente da Comissão. Tenho uma audiência no STJ, mas volto na sequência.

E convido o Deputado Haully para vir à tribuna, enquanto o Deputado Bebeto assume, e já, já fazer suas considerações, pois também tem compromisso.

Passo a palavra ao Deputado Leônidas.

O SR. LEÔNIDAS CRISTINO (Bloco/PDT - CE) - Vou falar de lá.

O SR. PRESIDENTE (Cezinha de Madureira. Bloco/PSD - SP) - Pode falar de lá, fique à vontade, desde que depois o senhor pague o almoço.

O senhor vai pagar o almoço?

O SR. LEÔNIDAS CRISTINO (Bloco/PDT - CE) - Pelo menos a merenda eu pago.

O SR. PRESIDENTE (Cezinha de Madureira. Bloco/PSD - SP) - Então, almoçaremos na CNT. Está tudo certo. Lá já está pago, não tem nem licitação.

O SR. LEÔNIDAS CRISTINO (Bloco/PDT - CE) - Bom dia.

Para mim é um privilégio poder conversar rapidamente com todos vocês.

Vou exercitar meu poder de síntese como engenheiro. Para engenheiro é mais fácil exercitar poder de síntese, não é?

Antes, eu queria agradecer ao Deputado Cezinha, Presidente da Comissão de Viação e Transportes; ao Deputado Bebeto, que agora assume a Presidência da Mesa; e ao Deputado Haully, um grande amigo de longa data. Estamos ficando um pouco experientes, Deputado Haully.

Eu conheci o Deputado Haully em 1995. Façam as contas e saberão que estamos nesta luta há muitos anos.

Saúdo toda a Mesa na pessoa da Alessandra, da CNT.

Saúdo todos os presentes neste plenário, especialmente os cearenses. Há algum cearense aqui? (*Manifestação na plateia.*)

Os cearenses estão em todas.

O SR. LUIZ CARLOS HAULY (Bloco/PODE - PR) - Há cearense no mundo inteiro!

O SR. LEÔNIDAS CRISTINO (Bloco/PDT - CE) - É claro!

Eu sou engenheiro rodoviário de origem. Minha profissão é construir estradas, rodovias, ferrovias, aeroportos, portos, enfim, tudo na área da construção pesada.

Tenho uma preocupação muito grande com a matriz de transporte do nosso País. Eu costumo dizer que ela é pesada. O transporte rodoviário de carga compreende mais 60% da matriz de transporte do nosso País, e o transporte rodoviário de passageiros representa mais de 90%. Alguns acham que, quando alguém tenta melhorar essa matriz, está contra as rodovias, e é o contrário. Eu sou engenheiro rodoviário. A minha vida foi construir rodovias e melhorar as nossas estradas.

Todos dizem que o Brasil é um país rodoviário, o que é verdade. No entanto, abandonaram as nossas rodovias ao longo do tempo, e nós, por conta disso, temos que rever esse processo e o dimensionamento das nossas rodovias.

No passado, Deputado Bebeto, as rodovias foram dimensionadas para suportar cargas de 12 toneladas, 15 toneladas, 20 toneladas. Hoje, temos equipamentos que ultrapassam 50 toneladas. Infelizmente, ao longo do tempo, o Governo não teve preocupação nem cuidado com isso. Por essa razão as nossas rodovias estão numa situação complicadíssima.

Vou lutar para equalizar e melhorar essa matriz de transportes. Desde 1995 faço isso. Não tem cabimento nenhum que aquilo que deveria ser transportado por ferrovias seja transportado pelas rodovias, principalmente em se tratando de carga. Todos vamos ganhar.

Se conseguirmos melhorar e ampliar as nossas ferrovias, se melhorarmos o transporte aquaviário, eu tenho certeza absoluta — nós já fizemos os estudos — de que as rodovias vão ter um papel muito melhor e serão muito mais seguras do que no atual cenário.

Parabenizo todos por esta reunião. Eu estarei sempre à disposição para que possamos encontrar, literalmente, o caminho para melhorarmos o transporte de carga no setor rodoviário. E isso passa por muitas equações.

A Alessandra disse que no transporte rodoviário de cargas o combustível representa 30% dos custos, e a mão de obra, em torno de 60%. No transporte aquaviário é justamente o contrário: o combustível representa 60% do custo. Vejam como

nós temos toda a condição de melhorar esse setor. E eu digo mais: podemos ampliar o transporte de carga nas nossas rodovias com qualidade e, acima de tudo, com segurança.

Essa é a nossa tarefa, Deputado Bebeto, Deputado Haully, aqui no Congresso Nacional. Sempre estaremos à disposição de vocês que carregam o nosso País. Infelizmente, carregam o nosso País em rodovias que precisam da atenção dos Governos. Para isso, é preciso planejamento.

Qual o planejamento dos Governos desde 1995? Praticamente não houve um plano de desenvolvimento, de melhoria, de qualificação e de ampliação das nossas rodovias. Privatizar é importante? Óbvio que é. Mas qual é a porcentagem de nossas rodovias federais privatizadas? De 67 mil quilômetros, devemos ter 20 mil quilômetros de rodovias privatizadas. E só haverá privatização se tivermos boas condições econômicas e financeiras, respeitando o meio ambiente e a sociedade. É uma equação mais sofisticada e mais complicada. Temos que privatizar algumas rodovias? Eu sou a favor disso. Mas será que teremos condições de privatizar uma rodovia na Amazônia ou no Nordeste? Isso é muito complicado.

Esta Casa está atenta, nós estaremos atentos e vamos fazer aquilo que for possível para melhorar a condição de trabalho de vocês, que são empresários no setor de transporte de cargas e de passageiros.

Estou muito feliz por estar com vocês. No que nós pudermos auxiliá-los, eu pessoalmente e também a Comissão de Viação e Transportes, estaremos sempre à disposição.

Bom dia a todos. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Bebeto. Bloco/PP - RJ) - Eu quero agradecer ao Deputado Leônidas, um dos maestros desta Comissão, com um entendimento muito grande sobre esta matéria e que está abrilhantando o nosso seminário.

Eu queria convidar para usar a tribuna o Emerson Casali, que representa a Produtividade Institucional — CBPI.

Pode fazer uso da palavra a partir da mesa mesmo ou da tribuna. Fique à vontade.

O SR. EMERSON CASALI - Obrigado, Deputado.

Bom dia a todos.

Eu vou começar cumprimentando os membros da Mesa: o Deputado Bebeto; o Deputado Leônidas Cristino, que saiu; o Deputado Cezinha de Madureira; o Deputado Haully; o Deputado Diego Andrade; a Dra. Alessandra; o Dr. Marcos Aurélio.

Na pessoa do Presidente Francisco e do Presidente Flávio, cumprimento todos os presentes.

Agradeço o convite à NTC.

Quero parabenizá-los por este evento num momento mais do que oportuno. Eu acho que a data foi escolhida com precisão.

A discussão da reforma está amadurecendo bem, as propostas estão amadurecendo, e o entendimento dos problemas está amadurecendo.

Aproveito para parabenizar, além do Deputado Haully, o Deputado Reginaldo e o Deputado Aguinaldo, que têm feito um esforço muito grande para entender, compreender os nossos problemas, e tentar buscar soluções possíveis para eles na reforma.

Nós temos uma proposta que tem grandes méritos, mas me foi feito um pedido de trazer um pouco a visão do setor de serviços em geral, no qual o setor de transportes se enquadra.

Estamos aqui desde 2015 — não é, Dr. Flávio? — discutindo o PIS e a COFINS, por exemplo. Nós sempre discutimos se dá para simplificar isso, se dá para avançar na legislação. Pedimos que haja avanço, mas sem transferência de carga de tributos entre os setores, porque isso dificulta o processo a andar. Desde 2015, existe essa discussão. E, por causa da transferência de carga de tributos, nós acabamos tendo resistência do setor de serviços.

Eu acho que o consenso é possível. É difícil, acho que depende de alguns fatores, mas a ideia de se chegar a um consenso é que a reforma seja boa para todos. Sem dúvida, ao otimizar, simplificar, trazer eficiência, ela vai trazer ganhos muito grandes de maneira geral. Mas não dá para dizer aos setores que vão pagar muito mais caro que os estudos dizem que esses setores vão ficar bem, porque os setores não aceitam isso com facilidade.

Nós temos muitas discussões pautadas — o Deputado Haully acompanha muito bem e conhece profundamente as dores do setor de serviços —, justamente para encontrarmos como podemos, de alguma forma, preservar esses setores. Sabemos que a indústria vai ter um ganho muito grande com o fim da cumulatividade, um ganho de mais de 7% em termos de competitividade com a desoneração da exportação, ganhará em competitividade diante do produto importado só com o fim do resíduo. Vai haver também o fim do IPI, que é outro ganho grande para a indústria também. O grande problema é o ganho adicional que acaba sendo instituído com essa alíquota única, como colocou muito bem a Dra. Alessandra aqui.

A indústria também ganha com a desoneração de investimentos, ganha com a redução brutal de complexidade, porque esta reforma, de fato, após a transição, simplifica muito o sistema, e a indústria precisa disso tudo. Mas os serviços e o setor de alimentos também precisam ser preservados. E esse é o desafio para o consenso.

O Presidente Vander e a Dra. Alessandra trouxeram aqui a preocupação com a questão do combustível e do sistema monofásico. Na questão do combustível, a preocupação é com a aplicação de imposto seletivo. São coisas muito legítimas que precisam ser tratadas para irmos buscando esse consenso, e a reforma poder de fato ser boa para todos. Todos precisam estar cientes disso.

Eu queria trazer mais um ponto de reflexão dos setores que acho bastante importante. Tenho conversado muito com a CNA, a CNT, a CNC, a CNCOOP e com outras confederações e há uma preocupação muito grande com aspectos ligados ao fato de que 7,5% da nossa população é das classes A e B, e 92,5%, das classes C, D e E. Quem consome serviços fortemente são as classes C, D e E. Proporcionalmente, as classes A e B consomem mais serviços, mas as classes A e B são pequenininhas. Quando se aumenta muito a tributação dos serviços ou dos alimentos, de fato, vai haver redução no consumo de serviços muito grande, e isso vai bater no emprego muito fortemente. Vai haver também redução no consumo de alimentos, e isso vai bater em todo o setor de transportes também. Sem dúvida, vai impactar muito as classes C e D se houver esse aumento.

A extensão disso vai depender, Deputado Haully, de como vai ficar a questão da indústria de alimentação. Naturalmente, se, além dos alimentos em geral, os alimentos processados, etc. também tiverem um custo mais baixo, então o prejuízo será menor tanto para as classes C e D quanto para o próprio setor de transporte. Esse é um ponto de atenção, e o setor de serviços tenta sensibilizar os Parlamentares nesse sentido.

O Presidente Vander e a Dra. Alessandra também trouxeram a questão do SIMPLES. O SIMPLES traz um monte de implicações dentro da reforma. No geral, basicamente, a reforma preserva o SIMPLES. Isso está bem claro e é necessário, pois o SIMPLES é uma máquina de gerar empregos. No SIMPLES, é desonerada a folha, e isso permite gerar muito emprego. Mas o fato é que, dependendo do setor, as implicações são as mais diversas.

Eu vou dar um exemplo, Deputado Beбето. No setor de serviços ao consumidor, uma empresa do SIMPLES que tem uma carga de 17% mais ou menos com folha, com resíduo, com tudo, e a concorrente dela mais estruturada, como um hotel, por exemplo, tem uma carga de 25%, esse hotel mais estruturado, depois da reforma, passaria para uma carga em torno de 33%, considerando todos os impostos, e a tributação no SIMPLES continuará aqui embaixo. Isso desestrutura toda uma base de empresas mais estruturadas, que correspondem a 90% do faturamento do setor de serviços. Há um conjunto de implicações nisso.

Diante do que eu estou colocando, o que o setor de serviços normalmente pleiteia é que se avance na reforma, mas que se mantenha, no primeiro momento, por alguns anos que seja, a carga do setor de serviços mais baixa. Que se simplifique o sistema, que se otimize o sistema, mas que haja limite na carga de tributos, de forma a não haver essa variação brusca de carga.

Se pegarmos números aproximados aqui, isso significaria que, em vez de se ter uma alíquota de 25%, a carga geral para bens estaria em torno de 30% e a carga geral para serviços estaria em torno de 15%. *"Ah, mas isso significa que a carga de bens vai ficar mais alta!"* Não, vai ficar mais baixa. Ela é de mais de 40% hoje. *"Mas aí fica ruim, porque esse negócio de dividir mercadoria de serviços é muito complicado. Não dá para fazer isso!"* Nosso sistema é todo dividido nesse sentido, só que de uma forma muito mais complicada. Nós vamos fazer isso de uma forma muito mais simples. Vai continuar existindo problema? Vai, mas você resolve 98% dos problemas, deixando só 2% de problemas, e não ataca os setores que mais empregam, que são justamente os setores todos dos serviços, especialmente o setor de transporte.

Esta é uma discussão complexa. Eu acho que há muitas pessoas com muita propriedade para fazê-la, o Congresso tem feito essa discussão, e nós estamos só tentando contribuir. Temos uma preocupação com o aumento da informalidade de serviços no mundo inteiro. Se passou de 20% da carga, a informalidade aumenta muito. E quem diz isso não sou eu, é o pessoal do FMI, que esteve aqui no evento da Receita e colocou isso dessa forma.

Vamos ter uma alíquota alta, e os serviços vão para a informalidade no País inteiro. Nós temos o problema do emprego, o problema do desenvolvimento regional. Os serviços estão em cada cidade do Brasil. Se for prejudicado o transporte de passageiros, o transporte de cargas, vamos ter problemas.

Outra coisa importante é que, caso essa reforma pudesse avançar na direção desse consenso, até com essa diferenciação de bens e serviços, pelas contas, nós cresceríamos 20% com a alíquota única e, pelas mesmas contas, nós cresceríamos 18% sem a alíquota única, com as alíquotas variadas. Então, não é a questão da alíquota única que faz a diferença, como disse também a Dra. Alessandra aqui com muita propriedade. Enfim, todos poderiam ganhar e estar apoiando fortemente

a reforma. Esse é um desafio e uma escolha do Congresso Nacional, e nós estamos aqui novamente para trazer reflexões e tentar contribuir.

Por fim, eu queria só reforçar a questão da desoneração. Eu estava conversando com o Presidente Flávio sobre o tema e acho que precisamos avançar urgentemente na desoneração da folha. Nós avançamos ontem, demos mais um passo, há desafios, mas os 17 setores olham isso como uma solução provisória sempre, e o Brasil precisa de uma solução para a desoneração da folha.

Nós não queremos, Presidente, a cada 2 anos, ter que discutir isso. Cálculos de especialistas e até oficiais de dentro do Ministério da Fazenda indicam que uma CPRB de 2% resolveria o problema e se desoneraria toda a folha da contribuição patronal e do salário-educação de todas as empresas do Brasil.

Eu sei que essa é uma discussão para um segundo momento — e o próprio Deputado Luiz Carlos Hauly pode afirmar isso aqui —, mas a questão da desoneração da folha realmente, como foi colocado aqui, é crucial para o setor.

Presidente Bebeto, eu agradeço a V.Exa. a oportunidade que me foi dada aqui.

Agradeço a todos a atenção. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Bebeto. Bloco/PP - RJ) - Quero agradecer ao Emerson Casali, da CBPI, a participação e o belíssimo esforço.

Neste momento, quero ressaltar a presença do Deputado Diego Andrade, membro da CVT, meu colega de Comissão, e também do Deputado Luiz Carlos Hauly, que vai fazer o uso da palavra agora.

V.Exa. pode falar daí ou, se quiser, pode usar da tribuna. Fique à vontade, Deputado.

O SR. LUIZ CARLOS HAULY (Bloco/PODE - PR) - Muito bom dia. É uma alegria e uma honra estar com os transportadores do Brasil, aqueles que levam e trazem todos os tipos de alimentos, todos os itens do dia a dia das famílias brasileiras.

Bom dia, Presidente Bebeto, Deputado Diego Andrade, Sra. Alessandra Brandão, Sr. Emerson e Sr. Marcos Aurélio.

Eu quero dar continuidade a este trabalho que eu faço há mais de 40 anos, ajudando o Brasil e o Congresso Nacional a compreender e aprovar as melhores leis para o País.

Quero cumprimentar o Coronel Malucelli, lá do Paraná.

O maior problema da economia brasileira são as inadequações, impropriedades e inconsistências do sistema tributário brasileiro, que é considerado o pior sistema tributário do mundo e foi o principal responsável por travar a economia brasileira.

O Brasil, até 1980, era — verbo no passado — o país que mais crescia no mundo: 6,3% ao ano, da década de 1930 até 1980. De 1981 até o momento, capotou. Nós passamos a crescer 2% em média e, na última década, crescemos 1%, enquanto os nossos concorrentes, os emergentes, cresciam 6%, 7% ao ano.

O que aconteceu com o Brasil, se é o país mais rico do mundo, o que tem as maiores reservas minerais do mundo, o que tem a maior floresta nativa do mundo, o que tem a maior quantidade de água potável do mundo, o que tem o melhor clima do mundo, um país que tem três safras agrícolas por ano, tem superávit na balança comercial, mas não cresce e não prospera? O erro está no plano de negócios, nos negócios entre as empresas.

No plano de negócios entre empresas, nos países que adotaram o IVA, não se negocia com imposto. O imposto não entra no negócio de compra e venda da atividade empresarial, desde o agro até o varejista ou o prestador de serviços. Por quê? Quem é que paga o imposto de consumo no mundo? O consumidor. Quem é que paga o imposto patrimonial?

Nós só temos três bases tributárias, e é onde os Governos do mundo inteiro arrecadam. A primeira base é o patrimônio das pessoas e das empresas, tributado com IPTU, IPVA, ITR e os dois impostos de transmissão: *causa mortis* e *inter vivos*, cuja arrecadação é bem pequena, é 4,5% da arrecadação do País. A segunda base é a das rendas e proventos de qualquer natureza, na qual se tributam salários, aluguéis, juros, *royalties* e dividendos. E a arrecadação no Brasil nessa base é pequena, é menor que 21%. Então, 21%, com mais os 4,5% da tributação do patrimônio, somam 25% da arrecadação. E a terceira base é o consumo de bens e serviços, na qual se tributa o consumo das famílias, embutindo a folha. Então, 75% da arrecadação brasileira estão nos preços de bens e serviços da economia.

O que significa isso? Significa que o povo brasileiro paga o arrecadado e o não arrecadado. A arrecadação este ano, em média, é 33% do PIB. O PIB hoje está em 10 trilhões de reais. Ou seja, 33% de 10 trilhões de reais são 3,3 trilhões de reais. Essa é a arrecadação da União, dos Estados e dos Municípios. Só que o modelo é tão perverso, cruel e canalha contra o consumidor que ele paga também a guerra fiscal dos Municípios e dos Estados, paga a inadimplência e paga o custo burocrático.

O tamanho da renúncia fiscal é 6% ao ano, o que dá 600 bilhões de reais. O tamanho da inadimplência anual é 3% ao ano, por isso que a dívida ativa que União, Estados e Municípios têm a receber está em 45% do PIB. E o custo burocrático está entre 100 bilhões e 200 bilhões de reais.

Eu voltei numa situação inusitada para o Congresso. Qual é a minha missão aqui? Ajudar a votar a Reforma Tributária. Por quê? Porque a lei de exportação é de minha autoria e fez do Brasil o maior exportador de *commodities* do mundo. E 100% do superávit da balança comercial brasileira vêm do saldo positivo das *commodities* nas exportações. As reservas cambiais que o Brasil tem em Nova York, 350 bilhões de dólares, também vieram 100% do saldo positivo das *commodities*.

Segundo, fui eu também que fiz o Super-SIMPLES e o MEI, o maior programa de inclusão econômico-social da história do Brasil e que hoje atende 95% das empresas do País, ou 30% do PIB. Quando nós começamos, esse índice era de 17%, mas as pequenas e microempresas e os MEIs já representam 30% do PIB e estão gerando 70% dos novos empregos e quase 60% do estoque.

Eu estou falando com conhecimento de causa, não só porque eu sou economista, mas também porque tenho 50 anos de vida pública e conheço a atividade empresarial — sou de uma família de produtores e empresários, e eu mesmo tenho experiência dos dois lados.

Eu digo que o Imposto de Renda é possível consertar fazendo progressividade. Não é difícil. Esse é um imposto fácil de consertar. Se tem renda, ao ganhar mais, paga mais. Esse é um capítulo que fica para depois. A tributação sobre o patrimônio também é fácil de resolver. É um problema local, do Município, do Estado. Na PEC, só há uns comandos pequenos sobre isso. Mas, na tributação do consumo, o que podemos fazer para sanear o manicômio tributário?

Quando eles falam de manicômio tributário, estão falando da base do consumo, com milhares de leis, milhares de ações na Justiça ou nos escaninhos administrativos.

Nós temos hoje 75% do PIB em contencioso tributário, ou 7,5 trilhões de reais, mais de duas vezes a arrecadação nacional. Nós temos um estoque de 4,5 trilhões de reais na dívida ativa; de 100 bilhões a 200 bilhões de reais de custo burocrático, e o PIB de 10 trilhões de reais convive com um PIB informal de 2,5 trilhões de reais. Então, o PIB real brasileiro é de 12,5 trilhões de reais, sendo que sobre 2,5 trilhões de reais há sonegação de 33%, o que dá 8% do PIB, ou 800 bilhões de reais. Então, há imposto a ser recebido.

Há uma concorrência desleal tanto na inadimplência dos que deixam de pagar à espera de um REFIS quanto no recebimento de benefício fiscal sem se retirar o benefício do preço, alterando a concorrência. E quem é que paga os 75% de 33%, que dão 25% do PIB, ou 2,5 trilhões de reais? O consumidor. Então, o IVA é o único imposto consagrado no mundo, criado há mais de 100 anos na França, em discussões que foram feitas por toda a Europa sobre como fazer um imposto que deixa neutra a cadeia produtiva. O que é uma cadeia produtiva neutra? Se é o consumidor quem paga, a empresa não pode pagar o imposto, nem ficar com o imposto para ela. Daí surge o IVA na França e depois se esparrama pelo mundo. Hoje, 173 países do mundo têm o IVA — Imposto sobre Valor Agregado. Ou seja, para garantir a arrecadação de 25% do PIB, você tem que cobrar etapa por etapa da cadeia produtiva. O produtor rural vende para a indústria — devolve-se o imposto para o produtor rural. A indústria industrializa a matéria-prima e vende o produto para o atacadista ou o varejista, então zera-se o imposto da indústria. E o varejista, ou o intermediário, ou o prestador de serviços vende para o consumidor e zera o seu imposto. Ou seja, se eu começo uma cadeia produtiva com um bem ou serviço com o preço de 100 e termino com o preço de 500, o imposto é 20% de 500. E todo o imposto cobrado no meio do caminho é devolvido. Esse é o IVA.

Todos os cálculos que foram feitos por quem critica a proposta partem de um erro primário. Quem paga o imposto é o consumidor. E, no modelo que nós estamos preconizando e que está na PEC 110/19, na PEC 45/19 e vai estar no relatório do Deputado Agnaldo, o setor produtivo brasileiro nunca mais vai botar a mão no dinheiro do imposto, nunca mais, nem vai ter benefício fiscal, nem vai ter inadimplência, nem vai ter custo burocrático. No final do mês, a contabilidade das empresas receberão do fisco o relatório do que transitou na empresa, entrada e saída, para fazer a contabilidade. Então, o custo burocrático vai desaparecer.

Como a cobrança será automática, no ato da transação de compra e venda, o crédito deixa de ser escritural. Como se apura o crédito hoje, Deputado Bebeto? Sempre que há compra e venda, anota-se no livro. É uma burocracia sem fim. Isso será eliminado.

O Governo, com a tecnologia 5.0 existente no mundo hoje, não precisa mais usar a empresa para cobrar o imposto de consumo. Ele será automático.

Então, em todas as discussões, apoiando ou não apoiando, fazem conta e dizem que o imposto vai aumentar ou vai diminuir. O consumidor é um só. Vocês transportam para a indústria, para o agro, para o varejista e para o prestador de serviços. Vocês são prestadores de serviços intermediários. Isso significa que não haverá nenhuma alteração para vocês.

Ao contrário, vocês vão se livrar da concorrência desleal, vão se livrar da burocracia e da obrigação declaratória. Vão ficar limpos.

Ora, no Brasil, o PIB é de 10 trilhões de reais. Desse total, segundo o IBGE, com base naquela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, 65% desse PIB é o consumo das famílias, que consomem de tudo — comida, roupa, carro, gasolina. O que vocês fazem está embutido no preço do bem e do serviço. Toda a prestação de serviço, ou 90% da prestação de serviços no Brasil, está embutida em algum tipo de bem e serviço. Então, não existe meu setor. *"Ah, o meu setor vai pagar mais!"* Só existe um setor, um imposto nacional único, com alíquota por fora no destino, que é Brasil. O consumidor não pertence ao setor A, B ou C da economia. O consumidor não é do agro, não é da indústria, não é do setor atacadista, não é do setor de transporte, não é varejista ou comerciante, nem do prestador de serviço. O consumidor é do País. Nós temos 215 milhões de brasileiros, representados por 80 milhões de famílias, que compram de tudo. E são eles que pagam o imposto, são eles que compram. Até o lucro que a empresa tem vem da compra feita pelo consumidor.

Os outros 35% do PIB têm que ser zerados, porque 18% do PIB são investimentos fixos. Vão se devolver 100% do imposto para o ativo fixo de cada empresa. O mundo inteiro faz isso. E 12% é o setor público — municipal, estadual ou federal. Isso vai ser zerado também. Então, toda a carga tributária recai sobre 65% do PIB, que é o gasto das famílias.

"Ah, mas a alíquota vai ser alta!" Vocês não têm nada a ver com a alíquota. A alíquota vai ser a média da soma para arrecadar, inicialmente, 13%, com a eliminação do ISS, do ICMS, do IPI, do PIS e da COFINS. Esses cinco tributos são os piores, os mais encardidos, nojentos e cruéis que existem, cheios de defeitos, cheios de podridão, cheios de corrupção. Eles vão ser eliminados. Vai ficar um IVA dual. *"Ah, mas é dual!"* Não, a lei é uma só. O contencioso vai zerar.

Para concluir, eu quero dizer que acabar com a guerra fiscal acaba com os incentivos, acaba com a inadimplência, acaba com a burocracia e empareda a sonegação. Nós temos estudos sobre isso. De cara, 50% da sonegação vai para o espaço, porque será tudo eletrônico. Toda transação que estiver em banco, em financeira de qualquer tipo, vai ser fiscalizada dia e noite por 50 mil auditores, que não terão mais obrigação de entrar em nenhuma empresa. As empresas vão se livrar dos fiscais.

Apaguem os cálculos e as referências a meu setor, meu queijo. Nós estamos olhando pelo retrovisor, olhando para o passado. Não haveria razão de ser de se criar o IVA no Brasil para ficar a mesma situação de hoje, essa nojeira de crescimento, de oportunismo, de enriquecimento ilícito, de fraudes.

Empresários vão comprar e vender sem os impostos. Se eu compro um caminhão, vou receber de volta 100% do imposto que eu paguei. *"Ah, mas eu comprei parcelado!"* Então vai receber de forma parcelada.

A entrada do dinheiro no caixa vai fornecer capital de giro para as empresas. Não vai haver adiantamento de imposto. Acaba-se o substituto tributário, acabam-se os deferimentos, o crédito frio e toda essa bobagem. É isso o que eu vim dizer para vocês.

Eu sou de oposição. Eu não tenho nada a ver com o Governo que está aí, nada! Não votei nele. Mas o projeto é nosso, é do Congresso, e é suprapartidário. Ele é do povo brasileiro, das empresas brasileiras e do Congresso brasileiro. Esse projeto é 100% do Parlamento. *(Palmas.)* Era isso o que eu queria dizer.

Vocês me conhecem. E quem me conhece sabe que eu estou a vida inteira lutando por isso. Eu não quero morrer sem ver o Brasil voltar a crescer a 6% ou 7% ao ano. E isso está próximo, não é? A ampulheta já está na fase final, a nossa areia do tempo. A nossa geração, que ajudou este País nos últimos 40 anos, 50 anos, precisa entregar um País melhor para as futuras gerações.

Esqueçam as contas, as maledicências, os problemas. Nós vamos ter um sistema de IVA pelo qual teremos um dos 10 melhores sistemas tributário do mundo — hoje, o nosso modelo é o 184°.

O Deputado Aguinaldo, que é o Relator da PEC, é um homem de centro, competente, moderado, equilibrado, inteligente, grande negociador. Daqui a pouco, ele vai entregar o relatório, que é mais ou menos o mesmo que nós já fizemos, e vão se acabar todas as dúvidas.

Setor de serviços, como eu disse, não tenha medo da mudança. Os serviços no Brasil são intermediários. *"Ah, mas a minha academia..."* Nós vamos ter *cashback* para devolver o tributo de forma personalizada para os pobres. Não será preciso fazer desconto do imposto. Três ou quatro alíquotas acomodam tudo, e isso elimina 500 alíquotas que temos hoje. Além disso, resolve a situação da saúde, da educação. É inteligente o modelo.

As Consultorias da Câmara e do Senado são as melhores do Brasil. São elas que estão fazendo o projeto. Só peço confiança e apoio ao IVA. Saiam daqui dizendo: *"Nós apoiamos o IVA que está sendo construído na Câmara"*. Não tenham medo disso. Está aqui é um conselheiro gratuito, um patriota, um brasileiro, um irmão de vocês! Chega de bobagem! Nós estudamos há anos esses modelos do mundo. Não vamos cometer erros.

Quem construiu o SIMPLES sabe do que está falando. Nós temos 7 milhões de microempresas e 14 milhões de MEIs que pagam 8 impostos numa única guia. Foi isso que nós fizemos.

Desculpe-me. Vou para outro debate. Estou aqui para ajudar o Brasil. "Ah, mas o Governo vai aumentar..." Não é o Governo, é o Congresso. Nós é que mandamos. Nós é que fazemos.

Aliás, o SIMPLES foi uma medida 100% criada no Congresso. O Super-SIMPLES foi congressual, e nós o aprovamos no primeiro Governo do Lula, eu e o Deputado Melles. Quando eles acordaram, nós estávamos com o projeto pronto, no plenário, para votar. Eles não faziam ideia da dimensão, da grandeza do projeto que nós tínhamos aprovado.

Deus abençoe o Brasil! (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Bebeto. Bloco/PP - RJ) - O Deputado Haully é uma enciclopédia da economia brasileira. Sem sombra de dúvida, a mente dele é um computador de última geração, falando em números aqui, Eu fiquei até admirado. Meu Deus, eu estou com 60 anos! Será que eu vou chegar à idade desse Deputado com essa capacidade toda, com essa cabeça capaz de trazer números na mente?

Eu quero dizer, Deputado, que V.Exa. é uma força para esta reforma tributária. Contamos com V.Exa. em todas as Comissões desta Casa e no Plenário, para discutirmos esse problema seríssimo que causa em todos nós expectativas, a reforma tributária.

Registro a presença do Manoel Procópio Júnior, Diretor da Secretaria Extraordinária da Reforma Tributária do Ministério da Fazenda. Ele vai usar a palavra agora para abrilhantar ainda mais este XXII Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas.

Tem V.Sa. a palavra.

O SR. MANOEL NAZARENO PROCÓPIO DE MOURA JÚNIOR - Muito obrigado, Deputado Bebeto. Agradeço à Casa a gentileza do convite. Na pessoa de V.Exa. cumprimento os demais Parlamentares da Mesa, a Profa. Alessandra — é um prazer revê-la — e os demais colegas, com quem nós temos o privilégio de compartilhar esta Mesa de debates.

Eu devo, em primeiro lugar, justificar a ausência do Secretário Appy, em função de absoluta impossibilidade de conciliação de agendas. Os senhores imaginam como está o aperto de todos os envolvidos com a questão da reforma nesses últimos dias. Há pouco eu estava em outro evento com o Deputado Reginaldo.

O Secretário Appy me incumbiu de vir aqui dar uma breve mensagem acerca do papel do Governo Federal nesse processo.

O Deputado Haully já adiantou algo que, de início, é fundamental eu pontuar: esta é uma pauta do Parlamento brasileiro. O Governo Federal, por entender que esta é uma pauta fundamental que vai mudar a história deste País, dividindo-a entre antes e depois dessa reforma, tem emprestado total apoio a este projeto e a esta discussão, participando desse processo na medida das suas possibilidades.

É sempre importante enfatizar que este projeto, diferentemente, inclusive, de tentativas anteriores de reforma, foi originado e gestado no Parlamento brasileiro. Portanto, é uma entrega que o Parlamento brasileiro, se Deus quiser, fará à sociedade.

A nosso juízo, essa reforma veicula disruptivamente mudanças ou revoluções em várias áreas. Veicula uma revolução na economia, sim, corrigindo problemas históricos da tributação brasileira, mas também veicula uma revolução no plano das relações federativas e no plano da cidadania fiscal.

Eu tenho certeza de que os oradores que me antecederam já pontuaram para os senhores, em linhas gerais, os principais aspectos dessa reforma e as razões que conduziram o Parlamento brasileiro a propô-la.

Eu acho que todos aqui conhecem as mazelas do sistema tributário brasileiro. Não é razoável convivermos com uma legislação absolutamente complexa, e eu dou o exemplo de Minas Gerais — o nosso exemplo, não é, professora, já que nós somos de Minas Gerais.

A legislação de Minas Gerais, até bem pouco tempo atrás, tinha mil páginas. Só o regulamento do ICMS tinha mil páginas, com aproximadamente 500 mil palavras, sem falar nas instruções normativas, resoluções, portarias. Isso em um Estado. Multiplicando isso por 26 Estados e o Distrito Federal, nós temos o tamanho do caos para o ICMS. Somem-se a isso IPI, PIS, COFINS e milhares de legislações relativas ao ISS Brasil afora e está formado esse caos da complexidade, cuja primeira vítima é a transparência.

Eu tenho 30 anos de militância. Eu sou auditor-fiscal de carreira há 30 anos, no Estado de Minas Gerais e estou cedido agora ao Governo Federal. Já fiz um desafio para vários colegas, e ninguém, jamais — eu inclusive —, conseguiu responder qual é a carga tributária exata que incidiu sobre esta caneta ou este copo d'água. Nenhum ser humano vivo no Brasil é capaz de dizer, com precisão, qual é a carga tributária real que incide hoje no Brasil sobre o consumo de bens e serviços, e isso é um absurdo, porque o direito mínimo que o empresário, o cidadão e o consumidor têm que ter no País é o direito de saber qual

é a carga que lhes está sendo imputada. E esse direito é negado pelo sistema tributário atual, pela via da complexidade, pela via da tributação opaca, escondida, que ocorre nos porões da cumulatividade. E o setor de transporte, como os demais setores, sofre com isso. Há uma carga tributária escondida, embutida, em todo e qualquer tributo que foi pago em etapas anteriores, seja do próprio setor, seja dos fornecedores desse setor, e isso acaba impactando o preço e, portanto, o custo também. E essa complexidade que vitima a transparência vitima também a produtividade e a competitividade da economia brasileira.

Não é razoável também que a legislação tributária crie obstáculos ao investimento. Permanecendo na província do ICMS, a legislação do ICMS, desde sempre, dá o seguinte recado absurdo ao empresariado nacional: "*Sr. empresário, se o senhor ousar investir no Brasil, saiba que o custo tributário desse investimento só será recuperado à razão de 1/48 por mês*", ou seja, só vai ser plenamente recuperado ao fim de 4 anos.

A pergunta que se deve fazer é por que isso acontece? Por que num país que precisa de investimento, de crescimento, de geração de emprego, a legislação tributária cria obstáculos ao investimento e ao crescimento econômico, sendo que é muito mais inteligente estimular plenamente o investimento? Do investimento resultará a produção, e essa, sim, será tributada, só que de um modo muito mais perene, com geração de empregos e com crescimento econômico.

As mazelas do sistema tributário atual são enormes. Eu me referi aqui muito brevemente a isso, mas poderia falar também de outros aspectos. Quando eu cheguei, eu vi que o Deputado Luiz Carlos Hauly falava do flagelo do contencioso, dos 75% do PIB que são empenhados em discussões tributárias. Existem hoje, no Poder Judiciário brasileiro, segundo o Conselho Nacional de Justiça, 27 milhões de processos de execução fiscal pendentes de resolução.

Senhores, a Profa. Alessandra sabe que eu estive durante alguns anos presidindo o contencioso administrativo de Minas Gerais. E só o contencioso administrativo no Brasil, segundo o INSPER, monta a 20% do PIB. Alguém pode perguntar se isso é muito ou se isso é pouco. Vamos nos colocar no cenário internacional. O padrão da OCDE é 0,22%. Nós temos 20%. "*Ah, mas o OCDE lida com país rico!*" O padrão na América Latina é de 0,19%. Resultado, senhores, o Brasil tem 100 vezes mais contencioso administrativo que qualquer país do planeta Terra. Não são 20% a mais, 30% a mais, o dobro ou o triplo, são 100 vezes mais contencioso.

Essa é a prova cabal de que o sistema tributário está falido. Trata-se de um sistema tributário caro e ineficiente. E, de novo, eu insisto que o consumidor final — ou o empresariado e, ao fim e ao cabo, o consumidor final — paga hoje uma carga tributária muito elevada no Brasil, ao que se soma o ônus do sistema. O consumidor também arca com o ônus de toda a ineficiência, do custo da complexidade, do custo do contencioso, e isso tudo se soma à carga tributária efetiva que tem sido imposta no Brasil em matéria de tributação sobre o consumo.

Há, evidentemente, como eu disse, repercussões também no plano da cidadania fiscal, na medida em que se traz essa tributação para a luz, acabando com a incidência por dentro, acabando com esses resíduos de cumulatividade. Nós estamos trazendo esse tema da tributação para a luz, para que a sociedade, primeiro, saiba quanto paga e para quem paga.

A mudança na tributação da origem para o destino é uma revolução no plano federativo, é uma aplicação efetiva do objetivo fundamental da República de reduzir desigualdades regionais, o que, infelizmente, não tem sido posto em prática pelo nosso sistema tributário.

Eu encerro dizendo que, se fizermos hoje um teste de constitucionalidade do nosso sistema tributário, eu diria que ele toma bomba com louvor. Primeiro, o art. 1º da Constituição, que traz o princípio republicano, diz: "*Art. 1º. A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal (...)*", e o sistema tributário gera guerra fiscal, em absoluta dissonância com esse princípio republicano.

Esse mesmo art. 1º, no seu inciso II, crava como fundamento da República a cidadania, e o sistema tributário nega à sociedade o direito mínimo de saber qual é a carga tributária que lhe está sendo imposta. Portanto, o sistema atual também não atende esse comando constitucional.

O art. 3º coloca os objetivos fundamentais da República. O primeiro: desenvolvimento nacional. Desenvolvimento nacional criando obstáculos ao investimento, onerando a produção pela via oblíqua da cumulatividade? Redução de desigualdades regionais. Como? Retirando recursos das regiões mais pobres, na medida da tributação que fica na origem? Enfim, o que o Parlamento brasileiro está oferecendo à sociedade é um sistema tributário que se amolda aos nossos mais caros valores constitucionais. Nesse sentido, dentre vários outros motivos, que infelizmente o tempo não nos permite declinar, o Governo Federal apoia integralmente esta iniciativa do Parlamento, porque entendemos que vai ser fundamental para o Brasil.

Muito obrigado, Deputado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Bebeto. Bloco/PP - RJ) - Agradeço pelas palavras ao Manoel Procópio, representante do Ministério da Fazenda.

Passo a palavra para o Deputado Diego Andrade, do nosso querido Estado de Minas Gerais e membro da Comissão de Viação e Transportes.

O SR. DIEGO ANDRADE (Bloco/PSD - MG) - Bom dia a todos.

Eu ouvi atentamente a fala de cada um dos expositores.

Quero aplaudir a fala do Deputado Luiz Carlos Hauly. Concordo 100% com ele. Precisamos realmente tirar de dentro dessas empresas esse emaranhado tributário que vai deixando problemas, que trava o desenvolvimento do Brasil.

Agora, faço uma ponderação sobre a fala do Emerson, que foi extremamente importante: o que faz dar certo nos outros países é a carga tributária justa, porque, se ela for muito injusta, se aumentarmos demais a carga, nós vamos jogar realmente para a informalidade, e quem quer trabalhar certo pode ter esse problema. Então, temos que estar atentos à carga tributária, temos que ter uma carga diferenciada para o setor de transporte, sim, possivelmente bem mais reduzida.

Queria cumprimentar também o Sr. Manoel, que falou agora, a Dra. Alessandra, que é uma querida amiga pessoal, sem sombra de dúvida uma das melhores tributaristas do Brasil, muito respeitada por todos nós em Minas Gerais. Temos nela um apoio constante.

Muito bom, doutora, ter a senhora aqui conosco nos auxiliando e nos apoiando na construção desse texto da reforma.

No mais, quero me colocar à inteira disposição e agradecer ao Deputado Cezinha de Madureira, que já nos deixou. Ele tem sido muito leal. Da construção do nome do Deputado Cezinha para a Presidência da Comissão nós participamos. É importante que nós, dentro do partido, demos oportunidade para todos. Ele é sempre muito atencioso às nossas pautas, naturalmente sempre prioriza o transporte de cargas e o transporte de passageiros, que requerem muita atenção.

Faz parte da nossa história, da nossa trajetória, esse convívio com todos os nossos Líderes, que aqui estão e que eu queria cumprimentar. Quero dizer que vamos cerrar fileiras, ao lado dos Parlamentares, para que dê certo. Está na hora, sim, de votar essa reforma. Acho que ela já amadureceu. Vamos cuidar desses detalhes. Portanto, acertadíssima é a posição da NTC, da CNT, de trazer para este seminário a discussão da reforma tributária e dos impactos no setor de transporte de carga.

É dessa forma que vamos poder avançar. O setor estava ainda muito inseguro com a proposta, com receio, pelo histórico que nós temos no Brasil, só de aumento de tributo. Já tivemos a criação da CIDE, para arrumar estradas, e o então Presidente vetou o item que jogava o recurso para o fundo, para o FNIT. Ficamos com um fundo sem fundo, e não houve aumento de recursos para estradas. Depois veio a CPMF, que tributou todo mundo, que era para a saúde, e nada foi para a saúde.

Há um ditado que diz que cachorro mordido por cobra tem medo de linguíça. É isto o que eu acho que está acontecendo com o empresariado brasileiro: *“Será que vai ter aumento de carga tributária? Nós temos que estar atentos”*. Mas eu vejo que não. Temos aqui bons quadros, e o Deputado Hauly é um deles, cuja vida é dedicada à questão tributária.

Acho que é preciso copiar os bons exemplos: o IVA, a meta de tirar o tributo de dentro da empresa, de deixar a questão no consumo, de negociar sem o tributo. Ele é muito importante, mas é importante desde que todos negociem assim, desde que não haja uma fatia muito grande na informalidade.

Basicamente, acho que é isso o que vai fazer essa reforma dar certo ou não. Como ele bem disse, é uma reforma do Congresso Nacional. Ainda bem que o Governo que entrou está disposto a tocá-la para a frente. Vemos Deputados de todos os partidos, de todos os lados políticos começarem a convergir para a necessidade de votarmos realmente essa reforma tributária.

Eu terei como meus conselheiros representantes do setor de transporte, os líderes do setor, porque é ele que caminha do nosso lado, que gera emprego, que faz o Brasil andar para a frente. Já experimentamos o Brasil poucos dias parado, e não foi bom, não. Acho que deu para o povo que não é do transporte ver a força, a importância desse setor, e o quão importante é, nas discussões, ouvir o setor. Na discussão sobre a lei do motorista, quase fomos atropelados pela Comissão de Agricultura, da qual eu também faço parte. Mas eles viram que é importantíssimo e disseram: *“Espere aí! Como é que, sobre uma lei do motorista, não vão ser ouvidos os transportadores?”*

A minha saudação ao Presidente Vander Costa, que, naquela época, era Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e nos ajudou a construir o texto. Acho que por isso a lei foi positiva. Não é, Bernardo? Seu trabalho também foi, assim como o do Rebuzzi, de todos vocês da FETCESP.

Então, ficam registrados os meus cumprimentos e o meu desejo de seguir apoiando o setor. Espero realmente que consigamos aprovar essa reforma, porque, assim como o Deputado Hauly, vejo que ela é libertadora. Hoje, para um

empreendedor, principalmente um jovem empreendedor, é impossível conhecer todas as tramas do Sistema Tributário Nacional. Olha só: mil páginas sobre o ICMS, Manoel. Como é que se faz? E o sujeito que mora numa fronteira de Estado, então?

Está aqui o Deputado Bebeto. Tive a grata surpresa de saber que ele é mineiro, nascido em Muriaé, e é Deputado pelo Estado do Rio de Janeiro. Ali é uma loucura. Um Estado faz uma jogada tributária, e os laticínios fecham. Fecharam no Município de Leopoldina e mudaram de lado, por causa da redução tributária proposta. O outro lado de cá torna a fazer, o pessoal vem de lá para cá. Vira uma confusão tão grande, que é impossível alguém, sem um grande tributarista do lado e sem mais de um contador competente, talvez, entender minimamente o sistema tributário. Acaba que fica valendo esta frase: no Brasil, nem o passado é certo. O negócio é tão confuso, que decisões colocam fora da lei muitas pessoas que trabalharam dentro da lei. Era o que estava escrito ali.

Então, não dá mais para conviver com isso, pessoal. Acho que temos que fazer o esforço de aprovar realmente. O setor de transporte nesse processo é fundamental. Se efetivamente conseguirmos colocar, na prática, tudo isso que o Deputado Haully colocou, que é a vontade de copiar o modelo desses países que já têm esses sistemas funcionando há décadas, e funcionando bem, acho que teremos sucesso, com o cuidado de não criar uma alíquota alta demais. Nós temos que ter alíquotas baixas, para manter todo mundo dentro do sistema tributário.

Viva o setor de transporte brasileiro! (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Bebeto. Bloco/PP - RJ) - Quero agradecer pelas palavras ao querido Deputado de Minas Gerais Diego Andrade, ao Manoel Procópio, ao Emerson Casali, à Alessandra Brandão, ao nosso querido Deputado Leônidas Cristino, ao Deputado Luiz Carlos Haully, enfim, a todos aqueles que falaram neste seminário.

Vou passar a palavra para o cerimonialista, que vai desfazer esta Mesa e dar continuidade ao seminário, para a participação de outros convidados.

O SR. APRESENTADOR (Romualdo Joubert de Carvalho) - Muito obrigado, Presidente, Deputado Bebeto, que coordenou esse primeiro painel, que tratou da reforma tributária.

Gostaríamos de agradecer a todos os painelistas, a todas as autoridades, que trouxeram a sua contribuição para este seminário. Gostaríamos de convidá-los para retornarem aos seus lugares.

Pedimos ao Deputado Bebeto, ao Deputado Diego Andrade e ao Sr. Marcos Aurélio que permaneçam à Mesa.

Vamos dar continuidade a este seminário iniciando o segundo painel, que terá como tema a desoneração da folha de salários.

Muito obrigado a todas as autoridades que participaram do primeiro painel.

Vamos convidar ainda o Sr. Emerson Casali a permanecer conosco. Farão parte também da Mesa, como eu já disse, o Dr. Marcos Aurélio Ribeiro, Diretor Jurídico da NTC&Logística, o Deputado Bebeto e o Deputado Diego Andrade.

No segundo painel, o debate será sobre a desoneração da folha de salários.

Deputado Bebeto, por gentileza.

O SR. PRESIDENTE (Bebeto. Bloco/PP - RJ) - Dando continuidade, vamos convidar os amigos a colaborar para este seminário.

Vou convidar a falar o nosso querido Diretor Jurídico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, que está esperando há muito tempo, o Sr. Marcos Aurélio Ribeiro.

V.Sa. está com a palavra.

O SR. MARCOS AURÉLIO RIBEIRO - Primeiramente, queria agradecer pela oportunidade.

Vou fazer a junção do tema dos dois painéis. A questão da reforma tributária imbrica, obviamente, a questão da desoneração da folha de pagamentos, e o que eu tinha pensado em falar aqui aborda as duas questões ao mesmo tempo. Então, nada mais correto do que abordar a reforma tributária, tema do primeiro painel, e a desoneração da folha, tema do segundo painel.

Em primeiro lugar, gostaria de deixar muito clara a posição da NTC, de apoio integral à iniciativa do Congresso Nacional de defender a reforma tributária.

O Deputado Luiz Carlos Haully falou do manicômio tributário em que o Brasil vive. É, na verdade, um manicômio tributário, fundamentalmente em razão de tributos sobre o consumo — PIS/COFINS, ICMS, ISS e IPI —, que o Congresso Nacional, em boa hora, pretende substituir por um único tributo, que pode se chamar IBS ou IVA, mas que seria um tributo sobre o valor agregado, além de deixar muito claro para o consumidor quem vai pagar esse imposto, o valor do imposto

que ele paga — como disse agora há pouco o Manoel Procópio, sobre a caneta ninguém sabe quanto há de imposto. A partir do momento em que se implantar o IVA, vai ficar muito claro esse imposto para o consumidor, que é o que paga.

Nós temos um sistema que é uma distorção. O imposto sobre o consumo quem paga, no fundo, em última análise, é o consumidor, mas quem recolhe e quem sofre as consequências de apurar e recolher é a empresa. Tanto PIS/COFINS quanto ICMS são uma dor de cabeça fantástica para as nossas empresas, e as empresas de transporte sofrem na pele, na carne, dificuldades para apurar e pagar esse imposto. O custo disso para a empresa é altíssimo, e a insegurança jurídica causada por esse sistema tributário que as empresas enfrentam é insuportável. Falou-se aqui em 75% do PIB de litígio tributário no Brasil. O setor produtivo brasileiro é que enfrenta esse litígio tributário no Brasil, não são pessoas físicas, não é o consumidor — o consumidor só paga, lá na ponta. Esse trauma que existe em relação aos impostos sobre o consumo no Brasil é suportado pelas empresas.

Então, nós acreditamos, nós confiamos que o Congresso Nacional está preocupado em resolver isso de forma definitiva para as empresas, para o empresariado brasileiro, para o setor produtivo brasileiro. A proposta de reforma tributária tem sido apresentada como uma proposta de resultado neutro, porque não haverá aumento da carga tributária. Só que isso acaba sendo uma falácia, Deputado, porque vai haver aumento da carga tributária para alguns setores. Na verdade, pode não haver aumento da carga tributária global, mas o setor de serviços — e aí está incluído o setor de transportes —, com a mais absoluta certeza, vai ter aumento na carga tributária.

É exatamente por isso que, desde o início, quando apresentada na Câmara dos Deputados a Proposta de Emenda à Constituição nº 45, o Deputado Vanderlei Macris — e ele estava aqui até agora há pouco —, a nosso pedido, apresentou uma emenda à PEC e sugeriu que o setor de serviços tivesse a possibilidade de pagar uma alíquota diferenciada. Na verdade, sugeriu colocar na emenda constitucional a possibilidade de haver alíquotas diferentes para alguns setores de serviços. Eu me lembro de que o Deputado Aguinaldo chegou a apresentar uma minuta de parecer antes, na legislatura passada, que contemplava o setor de transporte rodoviário de cargas como um dos setores que deveria ter uma alíquota diferenciada. Agora, no parecer final que ele está apresentando ao grupo de trabalho, o setor de transportes não está contemplado com essa alíquota diferenciada. Isso preocupa o setor de transportes, isso preocupa a NTC, que insiste que, por ser essencial, essa atividade tenha uma alíquota diferenciada no tratamento do IVA ou do IBS ou sobre o valor agregado.

Eu queria pedir que fosse projetado um único eslaide que preparei, sobre uma questão de conceito, sobre o que é o IVA, sobre o que é esse valor agregado.

(Segue-se exibição de imagens.)

Fala-se muito em valor agregado. O Deputado Haully lembrou que isto surgiu lá na França, ou seja, a tentativa de fazer uma tributação neutra, de fazer com que não houvesse cumulatividade. Com isso, surgiu a ideia do IVA, para que cada um pagasse o imposto num determinado momento e recebesse aquele imposto que pagou lá atrás.

Em relação ao IVA, isso parece correto. Quando você tem ele como o único imposto, isso realmente acaba sendo efetivo. Mas o sistema tributário brasileiro não permite que isso seja uma realidade. Embora se fale em criar o IVA e se pense em fazer a reforma tributária, para o setor de serviços permanecerão algumas tributações, e essa tributação vai acabar gerando bitributação sobre o principal insumo do setor de serviços.

Eu vou ler uma frase da manifestação de um economista da *Folha de S.Paulo*, que define valor agregado. O que é o valor agregado? "(...) se trata, essencialmente, da folha de pagamento de funcionários e dos lucros dos acionistas." Todas as demais despesas, quando se pensa no IVA ou no IBS, geram crédito, que acaba sendo descontado. Então, não há agregação. Por quê? Porque, quando o comerciante paga o IVA, ele desconta tudo o que gastou para trás. Quando faz um produto, quando cria um produto, a indústria desconta todas as despesas para trás. Só há duas despesas ou dois insumos ou dois componentes do valor agregado que não têm imposto para trás, que não geram crédito. O agregado é exatamente isso. O agregado é o trabalho.

Há um discurso muito caro aos partidos de esquerda, principalmente ao Partido dos Trabalhadores, que é o de que o que agrega valor ao produto é o trabalho. O que agrega valor ao produto é a mão de obra. O que agrega valor ao produto é, essencialmente, a mão de obra, como disse o economista na citação que eu trouxe para os senhores, e o lucro. Quando se pensou no IVA lá atrás, na França, foi para que cada um pagasse o imposto sobre seu lucro, que é o que ele agrega ao valor, e aquilo que ele acrescentou com o trabalho próprio ou com o trabalho contratado, com a mão de obra. No Brasil, nós temos uma situação perversa. O principal custo do setor de serviços é a mão de obra, que não gera crédito. Então, o que é pior? A mão de obra, no caso do Brasil — e isto não acontece nos países estrangeiros que adotam o IVA —, é tributada. Como ela é tributada? Há tributação sobre a folha de salários. Essa tributação sobre a folha de salários é uma

segunda tributação sobre o mesmo produto, sobre o mesmo item, que compõe o custo que vai ser incorporado ao produto final vendido pelo prestador de serviços. Então, essa bitributação acaba gerando um custo maior para o setor de serviços, acaba gerando essa bitributação.

Como é que se pode corrigir isso? Aí volto ao tema da reforma tributária. Não é razoável deixar para o futuro a desoneração da folha de salários. A desoneração da folha de salários, Deputado, precisa ser discutida imediatamente e junto com a reforma tributária. A desoneração da folha precisa ser tratada urgentemente. Não é compreensível que se mantenha a bitributação sobre a folha de salários até que, no futuro — não se sabe quando —, seja discutida a desoneração da folha.

Exatamente por isso, como o Governo vem insistindo que não quer discutir já na reforma tributária a desoneração da folha, nós queremos propor, Deputado, que se incorpore a esta reforma que está sendo discutida um artigo que foi proposto pela NTC e encaminhado aos membros do grupo de trabalho. Falo da previsão de que já, imediatamente, na Constituição, lei complementar estabeleça que o pagamento de contribuição pela empresa sobre a folha de salários gere crédito, para ser abatido do IBS. Essa seria uma forma de desoneração imediata da folha e em caráter definitivo. Isso pode ser implementado, obviamente, junto com a reforma tributária que está sendo discutida no Congresso Nacional, evitando-se, assim, que haja essa bitributação sobre a folha de salários, que as empresas, principalmente de serviços, são obrigadas a pagar.

Enquanto essa coisa não acontece, enquanto se discute se entra ou não na reforma tributária, insistindo que deve entrar e de imediato, a NTC se posiciona a favor de um projeto de lei que está no Senado Federal, do Senador Efraim Filho, que prevê a prorrogação da desoneração da folha para os 17 setores que mais empregam no País, substituindo a contribuição sobre a folha por uma contribuição sobre a receita. Essa desoneração é parcial, não significa que as empresas deixarão de contribuir para a Previdência Social, significa apenas a substituição por uma contribuição mais razoável, em vez de ser sobre a folha, liberando esse setor para manter empregos e gerar novos empregos. Isso começou em 2011. Que se repita essa prorrogação, até que se defina, em caráter definitivo, a desoneração da folha.

Ao mesmo tempo, como tem acontecido uma resistência por parte do Senado em aprovar o projeto de lei do Senador Efraim, a NTC cuidou de apresentar uma sugestão, que foi acatada pelo Deputado Daniel Freitas. Ele apresentou a mesma emenda à Medida Provisória nº 1.175, sobre a prorrogação por mais 4 anos da desoneração da folha. Se não avançar o projeto de lei no Congresso Nacional, que na Medida Provisória 1.175 a desoneração da folha seja apreciada, até setembro, para não ficarmos novamente naquela situação de ter a prorrogação da folha aprovada no dia 29 de dezembro, como aconteceu há 2 anos, em 2020. Então, Sr. Deputado, esta era a posição da NTC que eu queria apresentar.

Reiteramos: confiamos que o Congresso Nacional fará uma reforma tributária que seja a melhor para o País, mas que atenda aos reclamos do setor de serviços e, principalmente, desse serviço essencial que é o transporte rodoviário de cargas. Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Bebeto. Bloco/PP - RJ) - Quero agradecer pelas colocações ao Marcos Aurélio, Diretor Jurídico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística.

Vamos mudar de um painel para o outro. Nós já estávamos falando da desoneração da folha salarial, mas vamos voltar a falar do tema do painel anterior, a reforma tributária, para ouvir o Deputado Reginaldo Lopes, que é o Coordenador do Grupo de Trabalho sobre o Sistema Tributário Nacional, sobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 45.

Tem V.Exa. a palavra, Deputado Reginaldo Lopes.

O SR. REGINALDO LOPES (Bloco/PT - MG) - Bom dia a todos e a todas.

Quero parabenizar o Deputado Bebeto pela organização deste importante seminário sobre a reforma tributária, a desoneração da folha de pagamentos e outras demandas tantas do setor produtivo, tão importante para o Estado brasileiro. Viação e transportes, com certeza, num país continental como o Brasil, são fundamentais. O Brasil precisa de maior integração nacional, e precisamos aprofundar cada vez mais a viação no País. Precisamos sempre lembrar que somos um país de modal predominantemente rodoviário. Então, quero parabenizar o Deputado Bebeto e o Deputado Diego Andrade, meu conterrâneo e amigo.

Quero parabenizar também o Emerson Casali. Nos últimos 130 dias nós nos encontramos quase todos os dias para debater a reforma tributária.

Marcos Aurélio Ribeiro, parabéns pela sua fala!

Eu quero iniciar dizendo que nós temos uma oportunidade ímpar, única, de fazer a principal reforma estruturante para o setor produtivo brasileiro, uma reforma fundamental para o Brasil, para ele voltar a ser competitivo, a ter presença e

ampliar o mercado interno, em especial o de venda de produtos com valor agregado, de bens manufaturados, mas também para ele voltar a ter presença internacional.

O Brasil, nesse modelo de cobrar imposto do imposto, Deputado Diego Andrade, perdeu competitividade. É bom lembrar que o déficit da nossa balança comercial — importação e exportação de bens manufaturados — chegou à casa dos 128 bilhões de dólares no ano de 2022 e é crescente, há 10 anos é muito crescente. Por quê? São várias as razões. Uma delas é que nós exportamos, junto com o bem, com o produto, resíduos tributários, que nós não creditamos. Nosso modelo de cumulatividade parcial, no caso do semestre, não funcionou. Soma-se a isso o não creditamento, a não devolução dos créditos, o custo administrativo do ponto de vista tributário — são mais de 50 as obrigações acessórias. Com tudo isso, nós podemos dizer que, dependendo da cadeia produtiva, o nosso custo é de 7,5% até 20% mais caro. Qual é o setor que tem isso na margem de lucro, de retorno?

Então, isso retira do País a competitividade internacional, mas obriga o povo brasileiro a comprar produtos mais caros, obriga o povo brasileiro a comprar produtos mais caros. Como explicar que, mesmo que a moeda tenha a paridade de 1 por 5, em relação ao dólar, e de 1 por 6, em relação ao euro, quando viajamos para esses países, podemos comprar lá uma mercadoria, um bem manufaturado mais barato do que no Brasil? Nós perdemos espaço no mercado internacional, em valor agregado, mas também perdemos no mercado interno. É só olhar os dados do Instituto de Varejo para ver como crescem as vendas. É lógico que isso se agrava mais ainda com a economia digital e com o comércio eletrônico, mas aponta para o infinito a venda no varejo e para baixo, em queda, na mesma proporção, a indústria de transformação de produtos nacionais. Nós temos que resolver isso.

A minha preocupação, Deputado Diego Andrade — e V.Exa. é um grande representante das agroindústrias, do agronegócio, dos produtos *in natura* —, é com a possibilidade de que aquilo que desindustrializou o Brasil de maneira precoce — e o Brasil é um país que se industrializou de maneira tardia e se desindustrializou de maneira precoce; e acho que isso se deve ao sistema tributário, ao custo tributário e a essa confusão tributária — possa também acertar um setor tão importante para a economia brasileira, que é o setor do agronegócio ou, em especial, a agroindústria. Primeiro, a agroindústria será acertada, depois o setor de grãos. Mesmo com todas as vantagens comparativas, como a de que o Brasil dominou o clima tropical, conseguiu estudar o solo, com ciência e pesquisas, tem a EMBRAPA etc. e a nossa competência de fazer uma, duas, até três safras, podemos ter retiradas as vantagens comparativas no futuro.

Somos o país que produz mais energia e que possui a matriz renovável mais extraordinária e diversa do planeta, que produz a energia mais barata do mundo e a vende ao preço mais caro do mundo, por causa do nosso sistema. Cobramos impostos por dentro, escondidos, com vergonha, embutidos, cobramos do mais pobre, sem transparência, sem que o cidadão saiba quanto está pagando efetivamente — e o setor produtivo também! Isso rompe a cidadania plena do cidadão brasileiro. Isso não dá educação fiscal, não dá educação financeira, Deputados Diego Andrade e Bebeto, isso é péssimo para um país.

Portugal agora resolveu isentar 44 produtos. O cidadão chega ao supermercado e diz, porque sabe que é por fora: "*Se diminuiu a alíquota, por que não está aqui no preço?*" Esse é o país que nós queremos, Deputado Diego e Deputado Bebeto. A cidadania plena do cidadão, a de saber quanto está pagando por fora, não por dentro, e a de saber para onde estão indo os seus recursos, que percentual vai para a União, para o Estado e para o Município. Isso vai dar a ele a condição objetiva de cobrar do Estado brasileiro mais eficiência nos gastos públicos. Nós arrecadamos percentual igual ao que arrecadam os países da OCDE, os 30 países mais ricos. Eles arrecadam 34% do PIB, e nós arrecadamos 32%, 33%. Por que lá foram diminuídas em 40% as desigualdades e aqui no Brasil, em 4%? Onde nós erramos ou onde nós estamos errando?

Porque a progressividade não se dá só nas alíquotas diferenciadas, a progressividade de um sistema tributário se dá no retorno do Estado brasileiro, com políticas específicas para o cidadão de menor poder econômico. Mas política de qualidade, com proteção integral à primeira infância... Como eu explico que um país como o Brasil, com 10 trilhões de PIB, com 5 trilhões de arrecadação e com 3 trilhões de receita primária, não consegue proteger o filho de uma mãe negra solo, não consegue proteger a primeira infância, não consegue universalizar a escola de tempo integral, não garante uma saúde de qualidade, não possui infraestrutura adequada — saneamento, água tratada, coisas básicas —, nem consegue garantir segurança pública de qualidade?

Eu acredito muito que, apesar de ser uma reforma tributária, há outros valores agregados e várias correções de distorções a fazer. Nós não estamos falando apenas de simplificar, o que já é muito importante — o custo administrativo tributário é de 1,5 trilhão ao ano. Mais do que isso, estamos falando também de corrigir as distorções do nosso sistema, o que é fundamental, de dar transparência, de acabar com a judicialização. O que acontece é o seguinte: o imposto é do cidadão; ele paga, mas não chega aos cofres públicos, porque alguém não paga. E é um PIB! São 9 trilhões!

Há aquele ditado, companheiro: *"Quando poucos pagam, os que pagam têm que pagar muito, porque, quando todos pagam, todos podem pagar menos"*. Quando a base de incidência tributária for ampla, com certeza todos poderão pagar menos.

No século XXI, é impossível separar a tributação de bens e de serviços. A linha é tênue. Não há como separar!

Eu estava agora num evento sobre telecomunicações e perguntei: *"Para vocês que trabalham com telecomunicações, o celular é uma mercadoria ou é um serviço?"* *"Às vezes é uma mercadoria, às vezes é um serviço, às vezes está enquadrado tanto como serviço quanto como mercadoria"*. Mas, quando o Deputado Diego é chamado lá na operadora, dizem a ele: *"Olha, Diego, você é um bom cliente. Eu vou te dar um cashback e vou te cobrar só pelo serviço"*. É melhor cobrar só pelo serviço, porque se paga menos carga tributária. Uma empresa famosa não vende mais sorvete, só vende sobremesa, porque sobremesa não paga imposto. Então, nós temos que acabar com isso. Um modelo de incidência ampla é fundamental, para todos pagarem menos carga tributária.

Como nós vamos enfrentar o mercado eletrônico, a compra digital? Já são 2,2 bilhões os consumidores no planeta Terra. Vai acontecer uma elisão na base tributária dos seus países, do Estado Nacional, da responsabilidade fiscal, se não cobrarmos no destino, se não cadastrarmos as plataformas, se não tirarmos do ar. Não tem que haver isenção, tem que haver concorrência leal. É um absurdo o que está acontecendo no mundo com o comércio eletrônico e as compras digitais. Nós temos que enfrentar isso.

Por último, quero dizer que é evidente que a renúncia fiscal deixou de ser funcional. É lógico que ela surgiu porque a União foi omissa, não fez política de desenvolvimento regional, não corrigiu as distorções, não garantiu infraestrutura adequada. Aí os Governadores compraram empregos mesmo, deram incentivo e renúncia fiscais. Mas hoje isso é disfuncional e muito caro. Um Estado tem 40% de renúncia fiscal na sua arrecadação. Todos perderam!

É por isso que eu defendo que é a União que tem que fazer o aporte. Quem mantém os subnacionais é a União, e é a União que tem que botar dinheiro no Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional. Esse instrumento é mais moderno, é mais transparente. Se o Deputado Diego ou o Governador de Minas Gerais querem trazer uma empresa, não há problema algum: pegam esse dinheiro do fundo e dão o orçamento, com transparência, colocam no Orçamento, como fazem as economias transparentes e civilizadas.

É evidente que nós reconhecemos também — e o grupo de trabalho endereçou isto — que não dá para haver uma alíquota só, que tem que haver mais de uma alíquota. Mas também não dá para haver 50 alíquotas, senão volta a judicialização. A alíquota não é para o setor, a alíquota tem que ser para os produtos ou para os serviços. Nós reconhecemos que o setor de transporte e a viação sejam setores de cadeia curta, que vão creditar, que vão diminuir os custos — vão passar a creditar os seus custos. Mesmo assim, tem que haver uma alíquota especial, tem que haver uma alíquota reduzida. Por que tem que haver uma alíquota reduzida? Porque nós estamos fazendo reforma para melhorar a vida do povo. Nós não queremos aumentar o percentual da carga tributária. Este é o nosso compromisso: não haverá aumento de carga tributária. Mas também não queremos que haja aumento do preço relativo para o cidadão. Se a alíquota efetivamente paga hoje é de "x", nós não podemos cobrar "x" mais "y". Por isso, nós temos que buscar uma alíquota reduzida para um setor de cadeia curta, que mexe com a vida do povo. O transporte coletivo urbano é um exemplo disso. A aviação regional nós temos que fortalecer, porque o Brasil é um continente. Então, é com esta perspectiva que estamos fazendo a reforma e com muita sensibilidade, com muito diálogo. Vocês não vão encontrar nenhum setor que não foi ouvido, que não participou das audiências do nosso grupo de trabalho. Até CNPJ, Deputado Diego, participou. Alguém me pediu, e eu reuni 300 CNPJ, de manhã, de tarde, de noite, na Semana Santa, todos os dias, das 8 horas até a meia-noite. Vamos continuar, junto com o Relator Aguinaldo Ribeiro, vamos continuar ouvindo.

Espero entregar o texto até o final de semana. Vamos ter uma reunião amanhã com todos os Governadores e com o Presidente da Casa, o Deputado Arthur Lira. Nós queremos, até a primeira ou a segunda semana do mês de julho, votar a reforma tributária, porque temos que dar ao Senado o mesmo tempo que a Câmara teve.

Houve um alinhamento do Senado e da Câmara, depois de 40 anos, um alinhamento de tempo, na política. Não houve disputa de protagonismos. No Governo Federal, o Presidente Lula apoia, o Ministro Fernando Haddad participa das conversas, mas não mandou proposta de emenda à Constituição por entender que este debate é da sociedade brasileira, que esta reforma não é ideológica, que esta reforma não é de governo *versus* oposição, que esta reforma não está inventando nada, que ela traz um modelo internacional de tributação, o IVA.

Houve esse alinhamento da Câmara e do Senado, sob a liderança do Deputado Arthur Lira e do Senador Rodrigo Pacheco, sob a liderança e a compreensão de todos os entes federados, dos Governadores de Estados produtivos, como Minas Gerais, que apoiou, São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Os Estados do Nordeste compreendem que têm que ter um novo modelo tributário. Há alinhamento e sensibilidade por parte dos setores produtivos, que apoiam mesmo,

ressalvando alguns destaques. O Emerson Casali, que eu sei que representa setores, sempre leva alguns destaques, algumas especificidades. Mas todos continuam apoiando.

Vamos chegar com boa unidade ao Plenário da Câmara, porque todos vão ganhar. A reforma é de ganha-ganha, não é soma zero, é soma ganha-ganha. Se a economia voltar a crescer, todos os setores serão impactados. Com o aumento da renda disponível das famílias, haverá aumento do consumo, haverá aumento do turismo, da gastronomia, da compra de bens manufaturados, da geração de emprego e renda. Então, esta é uma reforma estruturante para o setor produtivo. Eu estou superanimado.

Muito obrigado, Deputado Bebeto, pelo convite.

Deputado Diego Andrade, eu me coloco à disposição do setor de aviação e de transportes e da CNT, do meu amigo e conterrâneo Presidente Vander, para continuar o debate.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Bebeto. Bloco/PP - RJ) - Eu que agradeço, em nome da Comissão de Viação e Transportes, Deputado Reginaldo, que é uma peça fundamental nesse grupo de trabalho da reforma tributária.

Quero também agradecer ao Presidente da Comissão, o Deputado Cezinha de Madureira, e me despedir, porque tenho uma agenda extensa ainda a cumprir. Vou passar a condução dos trabalhos ao brilhante Deputado Diego Andrade, que também é da minha terra, de Minas Gerais, e membro da CVT.

Muito obrigado pela oportunidade. Boa tarde a todos. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Diego Andrade. Bloco/PSD - MG) - Deputado Reginaldo, eu acho que é isso, que nós precisamos avançar com a reforma tributária.

Ouvimos palestras excelentes aqui de manhã. Foram feitas colocações importantes. O Deputado Haully também fez um pronunciamento muito forte, de apoio à reforma, e citou questões importantíssimas. O Emerson teve a oportunidade de esclarecer para nós a diferença entre o veneno e o remédio, que é a dose. Então, a grande preocupação do setor é essa mesmo. Acreditamos que a simplificação é muito positiva — e nós a estamos acompanhando em países desenvolvidos. V.Exa. está certo nessa defesa, e nós estamos juntos para apoiá-lo, mas precisamos ter um cuidado específico — e este é o apelo que faço a esse grupo do transporte aéreo —, o de incluir o transporte rodoviário, os passageiros, os ônibus. Essa é uma opção, sim, que precisa estar fortalecida. Não se pode criar diferencial competitivo ali, em imposto. São dois setores que merecem ter o mesmo tratamento. Eu sei que o transporte urbano e metropolitano está incluído, mas não deixar de fora o intermunicipal e o interestadual é algo importantíssimo.

Peço atenção especial ao transporte de carga. Se o sujeito transportou para a Nestlé, para uma grande empresa, isso gera crédito. E o transporte para o pequeno, o fracionado, para a microempresa, como se vai fazer? Precisamos dar atenção a isso, para não jogar milhares de pequenos transportadores na clandestinidade. Temos que dar atenção a essa alíquota.

Nós vamos estar juntos, vamos ajudar a construir e a aprovar, Deputado Reginaldo Lopes. Quero agradecer-lhe pela parceria de sempre. Nós estivemos juntos em muitas batalhas pelo fortalecimento do Estado de Minas Gerais e tivemos muitas vitórias. Agradeço a V.Exa. a fala.

Dando continuidade aos trabalhos, passo a palavra para o próximo orador, novamente para o Emerson Casali, que vai falar agora de desoneração da folha de pagamentos.

O SR. EMERSON CASALI - Obrigado, Deputado.

Eu vou fazer uma breve contextualização do cenário da desoneração da folha de pagamentos, um tema muito crucial para o setor e um tema da nossa pauta aqui. Vou trazer alguns aspectos que temos debatido.

Ontem, nós conseguimos a aprovação, lá no Senado Federal, na Comissão de Assuntos Econômicos, do projeto de lei que prorroga, no caso por mais 4 anos, o modelo de desoneração da folha dos 17 setores intensivos em mão de obra.

Antes de eu falar de dois aspectos, do jurídico e da tramitação etc., para todo mundo saber em que pé estamos sobre a questão da desoneração da folha, o que é superimportante, eu queria fazer um comentário.

Um grupo desses 17 setores defende a desoneração da folha. Fizemos um estudo, que mostra o seguinte: de 2017 até 2022, com pandemia e tudo, os setores desonerados geraram 15,5% a mais de empregos, e os setores que foram reonerados em 2018 geraram 6,8% a mais de empregos. Isso significa que, se nós formos reonerados, vamos gerar muito menos empregos ou — quem sabe? — até perder empregos no transporte e nos outros setores. Quando vamos para a questão de salários, os nossos estudos mostram o seguinte: de 2017 a 2022, nós acabamos gerando um ganho real em salário, nesses 17 setores, de 20,7%. Os outros setores, não só os reonerados, mas no geral, que pagam sobre folha, geraram um ganho de salário de 9,8%, ou seja, o nosso setor, de desonerados, teve 20,7% de ganho de salário, enquanto os outros setores, de 9,8% —

praticamente o dobro. Isso significa o que é óbvio para todo mundo aqui, significa que a desoneração da folha permite maior geração de emprego, maior formalidade e toda uma melhoria na questão salarial.

Às vezes dizem: "*A desoneração da folha vai para o bolso do empresário*". Não. Sabemos que a desoneração da folha vai para o emprego, vai para o salário, vai para a empresa, para a empresa poder reinvestir, e vai também para o consumidor. Naturalmente, Deputado, se a folha voltar a ser onerada, todos os preços vão subir, e o consumidor vai pagar. Vai haver menos margem para contratar, menos margem para aumento de salário e menos margem para investimento. Então, do ponto de vista econômico, acho que não é preciso convencer ninguém aqui da importância da desoneração da folha e quão crítico vai ser se chegarmos ao final do ano, e a folha, no próximo ano, passar a ser onerada, e acabar o modelo atual da CPRB — Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta.

Dito isso, vamos para a discussão um pouco jurídica. Ouvimos o Ministro da Fazenda falar outro dia que a prorrogação da desoneração da folha seria inconstitucional. Já enfrentamos esses debates em vários fóruns ao longo desses anos, inclusive no próprio Supremo Tribunal Federal. A Advocacia-Geral da União chegou a ingressar com uma ADIN — Ação Direta de Inconstitucionalidade contra a desoneração da folha. Nós, com o voto do Relator muito claro, assim como das Consultorias Legislativas da Câmara e do Senado, mostramos que a prorrogação da desoneração da folha é constitucional.

Aí vem outro problema. Vários setores querem entrar nesse modelo da desoneração da folha. Os Parlamentares são sempre procurados nesse sentido. Aqui temos a seguinte situação: com a reforma da Previdência Social, não é mais possível instituir esse modelo para outros setores. Só podemos prorrogar a desoneração para os setores que já estão contemplados. Todo mundo fica chateado e diz: "*Ah! Só esses 17 setores?*" Mas a reforma da Previdência impediu que esse modelo seja instituído para outros setores — só se pode prorrogar. O que esses 17 setores têm feito é batalhar para que seja prorrogada a desoneração, enquanto não há o que o Dr. Marco Aurélio colocou aqui, ou seja, a desoneração da folha para todo mundo, o que eu acho que é o sonho de todo o setor produtivo brasileiro.

Sobre essa discussão de constitucionalidade, é o que eu estou dizendo, na semana passada o Ministro Haddad comentou, e estamos muito seguros quanto a isso. Há outras discussões sobre Lei de Responsabilidade Fiscal também. Então, temos que cumprir parâmetros, seja da Lei de Diretrizes Orçamentárias, seja de compensações. Enfim, isso tem sido visto. O Senador Efraim Filho tem liderado essa discussão no Congresso.

Estou trazendo para vocês só o cenário da tramitação, para fazermos a análise da nossa perspectiva. O projeto de lei foi aprovado na CAE do Senado. Ontem houve a segunda etapa. Ele está com *status* de projeto terminativo, o que significa que, se não houver recurso, ele vem direto para a Câmara dos Deputados. Há grande chance de haver recurso, de o Governo apresentar recurso, para que ele seja votado no plenário.

Deputado Diego Andrade, precisamos muito que o Presidente Rodrigo Pacheco pautе logo o projeto. Temos certeza, por causa da consciência que o Congresso tem em relação à desoneração da folha — e, nas vezes anteriores, o Congresso a validou —, que ele sabe da importância de prorrogar a desoneração da folha do nosso setor. O desafio é o de fazer com que o Presidente Pacheco, caso haja recurso no Senado, pautе logo, para que possamos enfrentar logo o debate no Senado e então trazê-lo para a Câmara.

Na Câmara teremos outro desafio. Dependemos muito da compreensão do Presidente Arthur Lira. Novamente, digo que todo mundo aqui sabe da importância e do apelo deste tema. Avançando na Câmara, provavelmente vamos ter o mesmo desafio das outras vezes. É possível que haja um veto presidencial, alegando-se algum problema. Se houver veto, viremos ao Congresso Nacional para derrubá-lo novamente, assim como ocorreu nas outras vezes.

Qual é a nossa preocupação com essa história toda? Como disse o Presidente Flávio aqui, essa insegurança em relação ao que vai ser no início do ano já trava os investimentos dos setores neste ano. Se não se sabe se vai haver todo esse aumento de carga, isso já trava o investimento. Então, quanto antes a desoneração da folha for aprovada para os próximos anos, muito melhor será para a programação empresarial e tudo o mais.

Isso é um pouquinho do cenário que nós queríamos apresentar. Eu queria, para fechar, só voltar a um ponto que nós citamos na fala passada, que é a questão de essa desoneração ser para todos os setores. O estudo que nós temos de alguns economistas e até informações oficiosas, de gente de dentro da área econômica do Governo, indicam que, se a reforma tributária estabelecesse a desoneração da folha para todo mundo, poderíamos, com uma alíquota de 2% aproximadamente, desonerar a contribuição previdenciária sobre a folha, o salário e a educação. Então, com 2%, haveria um ganho muito grande de formalização. Sabemos que no Brasil a metade do trabalho está no campo da informalidade ou no MEI. Sabemos que, às vezes, há uma relação de emprego disfarçada. De fato, nós conseguiríamos dar um salto usando a CPRB para diminuir o custo de contratar formalmente. Essa é a nossa expectativa.

No Senado, apresentamos um requerimento, por meio do Senador Laércio, pedindo ao Ministro da Fazenda que informasse justamente qual seria essa alíquota para todo mundo, para todas as empresas. No entanto, esse requerimento também está

dependendo de o Presidente Pacheco autá-lo. Se o Presidente Pacheco o fizer, em 1 mês o Ministro Haddad terá que responder a esse requerimento, daí poderemos pressionar também. Mas, como não podemos ficar esperando uma reforma que vai desonerar para todo mundo, esses 17 setores precisam atuar para garantir a prorrogação.

Presidente, é isso. Eu acho que essas seriam as informações principais que nós poderíamos trazer sobre a desoneração. Fico aqui à disposição também para eventuais dúvidas.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. MARCOS AURÉLIO RIBEIRO - Esses dois processos são sobre qual base de incidência?

O SR. EMERSON CASALI - Sobre a receita bruta.

O SR. PRESIDENTE (Diego Andrade. Bloco/PSD - MG) - Emerson, a estratégia principal agora é mobilizar todo o setor para aprovarmos novamente a desoneração, de modo que, após a aprovação da reforma tributária, possamos discutir a ampliação de uma discussão geral sobre essas alíquotas para a Previdência. Então, a estratégia no primeiro momento é concluirmos a aprovação no Senado e depois trabalharmos para aprová-la na Câmara.

A sugestão que fica registrada é que o setor mobilize todos os Parlamentares para estarmos atentos a essa questão. Manifesto o meu apoio integral a essa desoneração, pois hoje, sinceramente, com uma reoneração, alguns setores não sobrevivem.

Caminhando para a parte final e o encerramento do nosso seminário, eu convido o Sr. Paulo Lustosa, Presidente da FENATAC e apoiador deste evento, para fazer uso da palavra. Antes quero deixar um abraço especial para o Prefeito Marcelo e para o Vice-Prefeito Luisinho, de Três Pontas, que me acompanharam em uma agenda aqui, antes do seminário, justamente para buscarmos recursos para melhorar uma rodovia, a MG-167 — não é, Marcelo? Nós conseguimos recursos para lá.

Muito obrigado pela presença.

Com a palavra o Sr. Paulo Lustosa.

O SR. PAULO AFONSO RODRIGUES DA SILVA LUSTOSA - Bom dia a todos.

Tivemos hoje uma manhã rica em informações sobre um tema de interesse nacional, de interesse de todos nós, de interesse do Brasil. É necessário que isso seja efetivado para que nós tenhamos um desenvolvimento continuado, prolongado, e para que nós saíamos desta situação de pobreza. Que isso possa ser corrigido no nosso País. Eu agradeço, então, a presença de todos vocês aqui. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Diego Andrade. Bloco/PSD - MG) - Muito obrigado, Paulo.

Caminhamos para o encerramento.

Está encerrado o nosso seminário de 2023. (*Palmas.*)

O SR. APRESENTADOR (Romualdo Joubert de Carvalho) - Muito obrigado, Deputado, pela participação e pela coordenação deste painel, que tratou da desoneração da folha de salários.

Agradeço às autoridades que compuseram a Mesa e a você que esteve conosco em mais esta edição e que, com certeza, estará na 23ª edição do Seminário Brasileiro de Transporte Rodoviário de Cargas, uma iniciativa da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em parceria com a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística — NTC&Logística e com a Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas — FENATAC.

Muito obrigado a todos pela presença. Nós nos encontraremos no ano que vem. Até lá!