

IMPACTOS DA REONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO NO SETOR DE TRANSPORTES

IMPACTS OF PAYROLL TAX RECHARGEMENT IN THE TRANSPORTATION SECTOR

Caio Jorge Rodrigues Baldassaune 1

Carlos Alexandre Cunha 2

Claúdia Nolêto Maciel Luz 3

João Pedro Val Porto Profiro 4

Resumo: Este projeto de pesquisa analisa os impactos da reoneração da folha de pagamento nas empresas do setor de transportes no Brasil, em um contexto em que o modal rodoviário é predominante. O estudo tem como objetivo identificar as alterações nos custos operacionais e as estratégias de adaptação das empresas. A metodologia combinou pesquisa bibliográfica e a simulação de três cenários de frota: 100% própria, 50% própria/50% terceirizada e 100% terceirizada. Os resultados demonstram que a reoneração gradual elimina um benefício fiscal significativo proporcionado pela CPRB. A análise conclui que o modelo de frota 100% terceirizada foi o mais beneficiado pela desoneração e será o mais impactado pela reoneração. O trabalho sugere o planejamento tributário como solução principal para manter a competitividade do setor.

Palavras-chave: Reoneração da Folha. Setor de Transportes. Custos Operacionais. Planejamento Tributário. Competitividade.

Abstract: This research project analyzes the impacts of the payroll tax roll-back (reoneração) on companies in the transportation sector in Brazil, in a context where the road modal is predominant. The study aimed to identify changes in operational costs and corporate adaptation strategies. The methodology combined literature review and the simulation of three fleet scenarios: 100% owned, 50% owned/50% outsourced, and 100% outsourced. The results show that the gradual payroll tax roll-back eliminates a significant tax benefit provided by the CPRB. The analysis concludes that the 100% outsourced fleet model benefited most from the tax relief and will be the most impacted by the roll-back. The work suggests tax planning as the main solution to maintain the sector's competitiveness.

Keywords: Payroll Tax Roll-back. Transportation Sector. Operational Costs. Tax Planning. Competitiveness.

1 - Autor: Graduando em Ciências Contábeis pela UNITOP (Centro Universitário UNITOP). Atualmente é celetista na empresa Funcional Consultoria. ID Lattes: 5385479295279997 Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5385479295279997>. E-mail: caiobaldassaune12@gmail.com

2 -Orientador: Mestrado profissional em Educação (Universidade Federal do Tocantins, UFT, Brasil.). Atualmente é professor no Centro Universitário Itop - UNITOP. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0592459937947685>. E-mail: cunhaale@gmail.com

3 - Coorientador: Doutorado em Economia e Empresa (Universidade de Ilhas Baleares, U.I.B, Espanha). Atualmente é professor na Unitins e no Centro Universitário Itop - UNITOP. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6302651514680355>. E-mail: claudia.noleto@gmail.com

4 -Voluntário: Graduando em Marketing pela UNITOP (Centro Universitário UNITOP). Atualmente é autônomo. E-mail: caiobaldassaune12@gmail.com

Introdução

O setor de transporte é um pilar fundamental para o desenvolvimento e o crescimento econômico do Brasil, proporcionando a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e mercadorias. No entanto, a matriz de transporte do país apresenta um desequilíbrio significativo, com uma dependência majoritária do modal rodoviário, que movimenta cerca de 61,1% de toda a carga. Outras fontes indicam que a movimentação de cargas por rodovias pode chegar a 61,8% ou até 65% do total nacional. Tal representatividade, somada à baixa qualidade da infraestrutura, impacta diretamente os custos e a competitividade dos produtos brasileiros.

A pesquisa aponta que o Brasil conta com mais de 1,7 milhão de quilômetros de rodovias, mas apenas 11,8% dessa malha é pavimentada. Esse valor é muito inferior quando comparado a países com dimensões territoriais semelhantes, como a China e os Estados Unidos, que possuem 359,9 km e 445,2 km de infraestrutura rodoviária pavimentada, respectivamente, para cada 1000 km² de área. A pesquisa aponta ainda que, da pequena parcela pavimentada, 74,9% da malha viária possui algum tipo de problema ou comprometimento, com pouca conservação ao longo dos anos. Estima-se que, com uma matriz de transportes mais equilibrada, o país poderia economizar cerca de US\$ 2,5 bilhões por ano em custos logísticos.

Nesse cenário de desafios estruturais e operacionais, a carga tributária emerge como um dos maiores problemas para os empresários do setor de transporte. A desoneração da folha de pagamento, implementada como uma medida para reduzir custos e estimular o emprego, foi alterada pela Lei 14.973/2024, que estabelece a reoneração gradual. Este projeto de pesquisa, portanto, busca analisar os impactos financeiros e operacionais dessa reoneração nas empresas de transporte, um setor onde a mão de obra e os encargos trabalhistas representam um componente significativo de custo.

Ao realizar simulações em três cenários de operação (100% frota própria, 50% própria/50% terceirizada, e 100% terceirizada), o estudo visa fornecer subsídios teóricos e práticos para a tomada de decisões estratégicas e para a formulação de políticas públicas mais eficazes, contribuindo para a sustentabilidade do setor e para a economia do país. A pesquisa também busca preencher uma lacuna na literatura, pois há uma escassez de trabalhos que tratam especificamente dos impostos na área de transporte rodoviário de cargas.

Metodologia

Este projeto de pesquisa utilizará uma abordagem mista, combinando pesquisa bibliográfica para o embasamento teórico e pesquisa quantitativa por meio de simulação de cenários. O estudo tem como objetivo analisar os impactos da reoneração da folha de pagamento no setor de transportes.

A pesquisa bibliográfica será realizada com base em literatura e documentos pertinentes, como os artigos e relatórios da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Para a análise quantitativa, será adotada uma simulação de três cenários de operação de empresas de transporte rodoviário, utilizando dados reais de forma anônima:

Cenário 1: Empresa com 100% de frota própria.

Cenário 2: Empresa com 50% de frota própria e 50% de frota de terceiros.

Cenário 3: Empresa com 100% de frota de terceiros.

A análise se concentrará na variação dos custos operacionais devido à reoneração gradual da folha de pagamento no período de 2024 a 2028, desconsiderando outros fatores externos. A coleta de dados documentais e as simulações permitirão a comparação entre os cenários e a avaliação de estratégias para mitigar os impactos financeiros e operacionais da nova política fiscal.

A pesquisa seguirá todas as normas éticas, garantindo a confidencialidade e o anonimato

das empresas participantes, além da utilização responsável dos dados coletados

Desenvolvimento, resultados e discussão

Cenário 1. 100% Frota Própria

Neste cenário, a empresa opera integralmente com frota e funcionários próprios. A folha de pagamento corresponde a 20% do faturamento total de R\$ 722.500,00, resultando em uma base de INSS de R\$ 145.000,00. A análise comparativa revelou que, no ano de 2024, a opção pela CPRB (contribuição sobre a receita bruta) geraria uma economia fiscal de R\$ 18.162,50 em relação ao INSS Patronal de 20%. Essa diferença, no entanto, diminui progressivamente nos anos seguintes, em virtude da reoneração gradual. A economia total ao longo do período de transição (2024-2027) é de R\$ 42.155,00, evidenciando o benefício da desoneração para este modelo de negócio. Em 2028, com o retorno da alíquota de 20% sobre a folha, a diferença se anula, indicando o fim da vantagem tributária.

CENARIO 1 - 100% Frota Própria	
FATURAMENTO	
Total Faturamento	722.500,00
(+) Faturamento Frota Terceirizada	722.500,00
BASE INSS	
Base INSS Total	145.000,00
(+) Base INSS Folha de pagamento	145.000,00
(+) Base Subcontratação PF	-
SUBCONTRATAÇÃO	
Total Subcontratação	-
(+) Subcontratados Pessoa Física	-
(+) Subcontratados Pessoa Jurídica	-

CENARIO 1 - 100% Frota Própria			
COMPARAÇÃO AO LONGO DO TEMPO			
ANO	PATRONAL 20%	CPRB	DIFERENÇA
2024	29.000,00	10.837,50	18.162,50
2025	29.000,00	15.920,00	13.080,00
2026	29.000,00	21.002,50	7.997,50
2027	29.000,00	26.085,00	2.915,00
2028	29.000,00	29.000,00	-
TOTAL	145.000,00	102.845,00	42.155,00

Ano	%	CPRB	INSS Folha
2024	100%	1,50%	20%
2025	80%	1,20%	5%
2026	60%	0,90%	10%
2027	40%	0,60%	15%
2028	0%	0,00%	20%

- Nesse cenário consideramos uma folha de pagamento que representa 20% do faturamento de uma empresa
- Fórmulas para cálculo:
INSS PATRONAL = (Folha de Pagamento + Subcontratações Pessoas Físicas) x 20%

$CPRB = (Faturamento\ Bruto \times Alíquota\ do\ ano)$

+

$((Folha\ de\ Pagamento + Subcontratações\ Pessoas\ Físicas) \times Alíquota\ INSS\ Patronal\ do\ Ano)$

Cenário 2. 50% Frota Própria e 50% Frota Terceirizada

Este cenário híbrido, com um faturamento total de R\$ 2.890.000,00, é caracterizado por uma base de INSS significativamente maior, de R\$ 940.250,00, que inclui a folha de pagamento e a subcontratação de pessoas físicas (50% do total de subcontratações). A diferença entre o INSS Patronal e a CPRB é substancial, totalizando uma economia de R\$ 348.745,00 ao longo do período de 2024 a 2027. O impacto da reoneração é claramente perceptível, com a diferença caindo de R\$ 144.700,00 em 2024 para R\$ 29.672,50 em 2027. Isso demonstra que as empresas com modelos operacionais mistos se beneficiam da CPRB, mas a vantagem também é progressivamente eliminada.

CENARIO 2 - 50% Frota Própria e 50% Frota Terceirizada	
FATURAMENTO	
Total Faturamento	2.890.000,00
(+) Faturamento Frota Própria	1.445.000,00
(+) Faturamento Frota Terceirizada	1.445.000,00
BASE INSS	
Base INSS Total	940.250,00
(+) Base INSS Folha de pagamento	290.000,00
(+) Base Subcontratação PF	650.250,00
SUBCONTRATAÇÃO	
Total Subcontratação	1.300.500,00
(+) Subcontratados Pessoa Física	650.250,00
(+) Subcontratados Pessoa Jurídica	650.250,00

CENÁRIO 2 - 50% Frota Própria e 50% Frota Terceirizada			
COMPARAÇÃO AO LONGO DO TEMPO			
ANO	PATRONAL 20%	CPRB	DIFERENÇA
2024	188.050,00	43.350,00	144.700,00
2025	188.050,00	81.692,50	106.357,50
2026	188.050,00	120.035,00	68.015,00
2027	188.050,00	158.377,50	29.672,50
2028	188.050,00	188.050,00	-
TOTAL	940.250,00	591.505,00	348.745,00

Ano	%	CPRB	INSS Folha
2024	100%	1,50%	20%
2025	80%	1,20%	5%
2026	60%	0,90%	10%
2027	40%	0,60%	15%
2028	0%	0,00%	20%

- Fórmulas para cálculo:

INSS PATRONAL = (Folha de Pagamento + Subcontratações Pessoas Físicas) x 20%

CPRB = (Faturamento Bruto x Alíquota do ano) + ((Folha de Pagamento + Subcontratações Pessoas Físicas) x Alíquota INSS Patronal do Ano)

- Nos experimentos foram considerados uma margem de 10,00% do total de subcontratações sobre o total de faturamento
- 50% do faturamento foram fretes próprios e o restante foram subcontratações
- Do total de subcontratações, 50% foram Pessoas Físicas, os quais integram a base de cálculo do INSS Patronal e dos adicionais da CPRB

Cenário 3. 100% Frota Terceirizada

Neste modelo de negócio, a empresa tem um faturamento de R\$ 20.000.000,00 e sua base de INSS, que inclui a folha de pagamento e a subcontratação de pessoas físicas, é de R\$ 4.790.000,00. A análise revela que este cenário é o que apresenta a maior diferença absoluta entre os regimes, totalizando R\$ 1.555.000,00 de economia fiscal no período de 2024 a 2027. A vantagem da CPRB é máxima para essa empresa, que não tem veículos próprios, mas contrata majoritariamente frota de terceiros. A perda gradual dessa economia, que é reduzida em R\$ 658.000,00 em 2024 para R\$ 119.500,00 em 2027, demonstra que este modelo de negócio é o mais impactado pela reoneração da folha de pagamento.

CENÁRIO 3 - 100% Frota Terceirizada	
FATURAMENTO	
Total Faturamento	20.000.000,00
(+) Faturamento Frota Terceirizada	20.000.000,00
BASE INSS	
Base INSS Total	4.790.000,00
(+) Base INSS Folha de pagamento	290.000,00
(+) Base Subcontratação PF	4.500.000,00

SUBCONTRATAÇÃO	
Total Subcontratação	18.000.000,00
(+) Subcontratados Pessoa Física	4.500.000,00
(+) Subcontratados Pessoa Jurídica	13.500.000,00

CENÁRIO 3 - 100% Frota Terceirizada			
COMPARAÇÃO AO LONGO DO TEMPO			
ANO	PATRONAL 20%	CPRB	DIFERENÇA
2024	958.000,00	300.000,00	658.000,00
2025	958.000,00	479.500,00	478.500,00
2026	958.000,00	659.000,00	299.000,00
2027	958.000,00	838.500,00	119.500,00
2028	958.000,00	958.000,00	-
TOTAL	4.790.000,00	3.235.000,00	1.555.000,00

Ano	%	CPRB	INSS Folha
2024	100%	1,50%	20%
2025	80%	1,20%	5%
2026	60%	0,90%	10%
2027	40%	0,60%	15%
2028	0%	0,00%	20%

- Nos experimentos foram considerados uma margem de 10,00% do total de subcontratações sobre o total de faturamento
- Do total de subcontratações, 50% foram Pessoas Físicas, os quais integram a base de cálculo do INSS Patronal e dos adicionais da CPRB
- Fórmulas para cálculo:

INSS PATRONAL = (Folha de Pagamento + Subcontratações Pessoas Físicas) x 20%

CPRB = (Faturamento Bruto x Alíquota do ano) +
((Folha de Pagamento + Subcontratações Pessoas Físicas) x Alíquota INSS Patronal do Ano)

Discussão e Conclusão Parcial

Os resultados das simulações reforçam a importância do planejamento tributário como uma ferramenta estratégica para as empresas do setor de transportes, conforme discutido em pesquisas acadêmicas anteriores. A análise demonstra que a escolha do regime tributário pode impactar diretamente a lucratividade e a competitividade do negócio. O cenário com 100% de frota terceirizada é o mais beneficiado pela CPRB durante a transição, mas também é o que mais sofrerá o impacto com a reoneração total.

As descobertas estão em sintonia com a análise de Lucas Hoffmann. A sua pesquisa, portanto, contribui para preencher essa lacuna, mostrando, com dados práticos, como os diferentes modelos operacionais reagem às mudanças na legislação fiscal. A reoneração, ao aumentar os encargos trabalhistas, pode, como já alertado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), provocar a “perda de competitividade das empresas nacionais e gerar desemprego”. Os resultados de sua pesquisa corroboram essa preocupação, mostrando que as empresas perdem um benefício fiscal que, em alguns casos, alcançou a cifra de mais de R\$ 1,5 milhão

Possíveis Soluções

Diante do impacto financeiro da reoneração, as empresas de transporte podem adotar estratégias para mitigar seus efeitos e manter a competitividade. As simulações demonstraram a necessidade de um planejamento tributário contínuo e orientado por dados. A escolha do regime fiscal correto, com a ajuda de especialistas, é vital para a longevidade e lucratividade do negócio.

Uma solução prática é a otimização da base de contratações, reduzindo as subcontratações de pessoas físicas em favor de pessoas jurídicas. A base de cálculo do INSS Patronal e da CPRB inclui as subcontratações de pessoas físicas, enquanto os pagamentos a pessoas jurídicas não entram. Outra estratégia em potencial, seria a priorização de fretes de exportação, pois o faturamento pode ser descontado da base de cálculo da CPRB (Contribuição Previdenciária sobre Receita Bruta)

Além das medidas fiscais, a otimização operacional é crucial para compensar o aumento de custos. O controle de despesas com combustíveis, manutenção e a gestão eficiente da frota são essenciais. Essas soluções, combinadas com o planejamento tributário, podem ajudar as empresas a se adaptarem à reoneração e a construir um modelo de negócio mais resiliente

Conclusão ou considerações finais

O presente estudo teve como objetivo analisar os impactos financeiros e operacionais da reoneração da folha de pagamento nas empresas do setor de transportes no Brasil, em um cenário de alta dependência do modal rodoviário. Por meio da simulação de três cenários de operação, a pesquisa buscou identificar a melhor forma de enquadramento tributário para as empresas durante o período de transição da reoneração (2024-2028), conforme estabelecido pela Lei 14.973/2024.

Os resultados das simulações confirmaram que o benefício da desoneração, por meio da CPRB, representou uma economia fiscal significativa para o setor. No entanto, com a reoneração gradual, essa vantagem é progressivamente eliminada até 2028, quando a alíquota de 20% sobre a folha de pagamento retorna integralmente. O cenário com 100% de frota terceirizada foi o que apresentou a maior economia fiscal em valores absolutos durante a transição, mas também será o mais impactado com a perda desse benefício. Isso demonstra que as empresas com modelos de negócio de maior escala e com alta base de subcontratação de pessoas físicas são as mais sensíveis à mudança na legislação.

Diante desse cenário, a pesquisa reforça a importância do planejamento tributário como uma ferramenta estratégica para a gestão de empresas de transporte. A análise de conteúdo de trabalhos anteriores já havia destacado que a escolha do regime tributário pode impactar a lucratividade. As soluções propostas, como a otimização da base de subcontratação e o controle de despesas operacionais, visam auxiliar as empresas a navegarem pela transição, mantendo a competitividade.

A pesquisa contribui para a literatura acadêmica ao aprofundar o entendimento sobre os efeitos de políticas fiscais em um setor específico e crucial da economia, preenchendo a lacuna identificada em estudos anteriores, que apontaram a escassez de trabalhos sobre o tema. As limitações deste estudo, como o foco exclusivo na reoneração, abrem espaço para futuras pesquisas que possam incluir a análise de outros fatores econômicos, como a otimização da base de cálculo por meio de fretes de exportação e os impactos no mercado de trabalho.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Panorama do Setor: 2023-2024**. Boletim de Informações Gerenciais. Brasília: ANTT, [2024]. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/informacoes-estrategicas/publicacoes/panorama-do-setor.pdf>. Acesso em: 16 ago. 2025.

BRASIL. **LEI Nº 12.546, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2011.** Dispõe sobre a desoneração da folha de pagamento das empresas e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 15 dez. 2011.

BRASIL. **Lei nº 14.973, de 16 DE SETEMBRO DE 2024.** Dispõe sobre a reoneração gradual da folha de pagamento. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, [2024].

COLAVITE, Alessandro Serrano; KONISHI, Fabio. A matriz do transporte no Brasil: uma análise comparativa para a competitividade. In: **SEGET: Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia**, [S. l.], 28-30 out. [s.d.].

HOFFMANN, Lucas. Impostos na área de transporte rodoviário de cargas: análise bibliométrica e de conteúdo. 2016. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Contábeis) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Pato Branco, 2016

Recebido em 11 de abril de 2026
Aceito em 15 de abril de 2026