

M. PARISOTO; G. P. SORNBERGER

Revista Contabilidade & Amazônia

ISSN: 2175-1722

SINOP/MT, v. 10, n. 1, art. 1, pp. 52-72, Jan/Dez., 2017

Disponível em: <http://sinop.unemat.br/projetos/revista/index.thp/contabilidade>

Impacto dos tributos sobre o transporte rodoviário de cargas no estado de mato grosso – um estudo de caso

Maiara Parisoto

Bacharel Do Curso de Ciências Contábeis (UNEMAT)

e-mail: maiara_parisoto23@hotmail.com

Geovane Paulo Sornberger

Prof. Dr. Do Curso de Ciências Contábeis (UNEMAT)

e-mail: gps@unemat.br

Copyright © 2017 Revista Contabilidade & Amazônia. Todos os direitos são reservados. É permitido citar parte dos artigos sem autorização prévia, desde que seja identificada a fonte.

RESUMO

Este estudo faz uma análise do impacto dos tributos sob a ótica dos principais regimes de tributação aplicáveis às empresas do setor de transporte rodoviário de cargas. Para tanto, foi realizado um estudo de caso qualitativo em uma empresa de transporte de cargas localizada na cidade de Sorriso-MT que atua na prestação de serviços dessa natureza. Especificamente, buscou-se por meio da comparação entre os regimes de tributação, qual o mais adequado para a entidade, evidenciando os tributos vigentes em cada uma das modalidades tributárias. Os resultados apontam que a modalidade Transportador Autônomo como a mais vantajosa. Entretanto, embora tenha ficado claro as vantagens dessa modalidade de tributação, é preciso analisar os objetivos do empresário para então fazer a opção quanto ao regime de tributação mais adequado levando em conta seu custo/benefício.

Palavras-chave: Impacto dos tributos, Regime de Tributação, Lucro Presumido, Simples Nacional, Transportador Autônomo.

1 INTRODUÇÃO

A evolução e o aumento da produção agrícola em todo território brasileiro, fez com que o Brasil se tornasse o segundo maior produtor de soja, com cerca de 95.631 milhões de toneladas. O Mato Grosso é o estado que tem mais contribuído para esse resultado, com cerca de 26.058 milhões de toneladas (CONAB, 2015); representando aproximadamente 27,25% se tornando referência como maior exportador de soja do mundo.

Embora o cenário da agricultura esteja vivenciando um bom momento, o Brasil enfrenta problemas em sua infraestrutura, sobretudo na sua logística, extremamente dependente do transporte rodoviário, que inclui desde o transporte dos insumos a lavoura, até a locomoção da produção aos portos do país, para a exportação do produto agrícola (PONTES, CARMO, PORTO, 2009). Por transporte rodoviário, entende-se o transporte de cargas realizado por veículos automotivos (caminhões de carga) nas estradas e rodovias nacionais ou internacionais, e representa o mais expressivo modal de transporte de cargas no Brasil, cobrindo praticamente todos os pontos do território nacional (ALVARENGA; NOVAES, 2000).

Nesse processo logístico, para que o produto chegue até seu destino final, são necessários os serviços de transportadores autônomos, empresas transportadoras, além de operadores logísticos que subcontratam esse tipo de serviço. Por operador logístico, entende-se as empresas, especializadas em gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas nas várias fases de uma cadeia de abastecimento. Em muitos casos, o operador logístico não dispõe de veículos para realizar o transporte, apenas atendem seus clientes terceirizando a logística de transporte para empresas transportadoras ou transportadores autônomos (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MOVIMENTAÇÃO E LOGÍSTICA – ABML, 1999; FILHO; RAZZOLINI, 2011).

Nos anos de 2015 e 2016 o setor de transporte rodoviário passou por várias dificuldades, ocorrendo diversas manifestações com greves em todas as regiões do Brasil. Dentre os principais motivos que levaram a categoria a essas manifestações estão a elevada carga tributária, o aumento do preço pago pelo combustível (óleo diesel) de cerca de 13% de um ano para o outro (AGÊNCIA NACIONAL TRANSPORTES TERRESTRE – ANTT, 2016); a implementação das praças de pedágio na região do Centro-Oeste (região com expressiva produção de grãos do país), sendo que muitos operadores logísticos não incorporaram esse

aumento dos custos ao valor pago pelo frete; e com isso, a diminuição nos ganhos dos efetivos prestadores desse serviço chega a 37%, segundo dados da Associação Brasileira de Caminhoneiros – ABCAM (2016); além da reivindicação pela regulamentação de uma tabela fixa referente ao valor do frete (SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DO SUL DE MINAS GERAIS - SETSUL, 2015).

Dentre os motivos de descontentamento da categoria elencados, um em especial, é unanimidade: a elevada carga de tributos paga pelo setor. Em vista ser o Brasil um país que apresenta uma complexa composição de tributos que as empresas de transporte estão sujeitadas a recolher, e que na maioria das vezes não possuem a mesma base de cálculo e fato gerador, a tributação pode representar até 30% a mais, se comparado a outros ramos de atividade, assim dependendo do regime tributário escolhido, a empresa pode auferir diferenças significativas que podem representar uma economia de até 40% em alguns casos (MARCELINO, 2014).

Particularmente no Brasil, em função da sua elevada produção da soja, o transporte dessa oleaginosa, apresenta números expressivos. No ano de 2017, cerca de 1.619.255 milhões de caminhões circulavam nas rodovias brasileiras. Destes, 539.403 são transportadores autônomos, 1.057.177 pertencem a empresas transportadoras, e, 22.735 são de propriedade de cooperativas (ANTT, 2017).

Com base nesses argumentos, questiona-se: Como os diferentes regimes tributários impactam o resultado operacional de uma empresa de transporte rodoviário sediada no Estado do Mato Grosso?

O objetivo geral deste trabalho é analisar o impacto dos diferentes regimes tributários sobre o resultado operacional de uma empresa transportadora sediada no Estado do Mato Grosso.

Os objetivos específicos presentes nesse estudo são:

- Identificar os regimes de tributação aplicáveis ao caso em estudo e realizar os cálculos pertinentes a cada um;
- Realizar a apuração pelos regimes de tributação do Simples Nacional, Lucro Presumido e Transportador Autônomo e evidenciar os resultados obtidos.

O transporte rodoviário de cargas é responsável pela maior parte da movimentação de produtos no Brasil, cerca de 60%, e seu faturamento representa aproximadamente 6% do produto interno bruto do país. (ARAÚJO, 2011). Nesse sentido, a relevância de se saber o impacto dos tributos sobre os resultados vêm sendo cada vez mais entendida pelas empresas como uma ferramenta de gestão, independente do ramo de atividade, pois para ser eficiente necessita-se saber das limitações, assim ajudando os gestores se manterem no mercado competitivo.

Com isso a contabilidade tributária por meio do planejamento tributário possibilita análises tanto a nível operacional como estratégico. De acordo com Oliveira, Perez Jr. e Silva (2007, p. 15), o planejamento tributário está composto no estudo de possibilidades licitas, anteriormente do fato gerador, para que o contribuinte possa escolher o sistema de tributação que ofereça menor ônus fiscal.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico tem por finalidade auxiliar o leitor sobre o entendimento teórico sobre o assunto. Nesta pesquisa será evidenciado o sistema tributário brasileiro, juntamente com as ferramentas e regimes de tributação que as transportadoras rodoviárias de cargas podem estar optando.

2.1 SISTEMA TRIBUTÁRIO BRASILEIRO

O Sistema Tributário Nacional normatiza o direito do Estado a desempenhar a cobrança dos tributos, mencionados nos artigos 145 a 162 da Constituição Federal de 1988, esses artigos abordam sobre a origem do Sistema Tributário Nacional, bem como os limites que os órgãos Federais, Estaduais e Municipais possuem para a idoneidade da cobrança tributária.

Oliveira (2005) caracteriza o Sistema Tributário tal como um agrupamento dos tributos que integram a estrutura jurídica, da mesma maneira que as regras e o surgimento das instruções tributárias. As cobranças dos tributos podem ou não ser cumpridas em conjunto, ou vinculada dentro do poder que o Estado tem de tributar livremente.

Nessa circunstância o Sistema Tributário é capaz de normatizar o agrupamento dos tributos, competência tributária e outras características. Além de apresentar ferramentas que venham auxiliar os gestores na toma de decisão podendo ser citado o planejamento tributário.

2.1.1 PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO

O planejamento tributário possui sistemas legais que levem as empresas a diminuir seus impostos, taxas e contribuições, que representam a maior parte dos custos das entidades

De acordo com Carlin (2008), na ocasião de averiguações de balanços de empresas, verifica-se explicito os encargos relacionados aos impostos, taxas e contribuições, simulando que na maioria das ocasiões representam os maiores valores que os custos de produção e até mais que os resultados operacionais.

Desta forma, todos os comportamentos de uma empresa, podem estar mencionando sobre o futuro. Os resultados gerados pela alta carga tributária brasileira vêm colaborando para o encerramento das empresas. Os contribuintes dispõem do direito de planejar o seu negócio da maneira que deseja, buscando minimizar os custos, logo, pode-se optar por um procedimento lícito (OLIVEIRA, 2005).

Conforme Alves (2006 p.2), “o planejamento tributário se apresenta como um instrumento preventivo que previne, ordena e propõem uma ação que leve até o objetivo de proporcionar o melhor caminho para a constituição de um negócio”.

Já para Fabretti (2006, p. 32), “realiza-se estudos antes de se tomar uma decisão administrativa torna-se preventiva, pois estar inteirado dos meios jurídicos, econômicos e meios legais que determinam um planejamento tributário.”

De acordo com Oliveira (2008 p.197), o planejamento tributário executado antes do fato gerador é denominado como elisão fiscal, tendo como ênfase designar a organização a prevenir o negócio, tendo em vista a economia de tributos independente das práticas anteriores, com isso o planejamento tributário constitui-se em fatos contínuos que se propõem a economizar tributos de forma lícita, considerando as possíveis mudanças nas regras fiscais.

O Planejamento Tributário se propõem a planejar um ato, e não sonegar tributos fiscais, assim havendo a escolha de dois ou mais regimes legais que podem proporcionar vantagens para a empresa, já sonegar é não cumprir com o recolhimento de impostos.

2.2 REGIMES DE TRIBUTAÇÃO APLICÁVEIS AO SETOR DE TRANSPORTES NO BRASIL

O tópico a seguir refere-se às possíveis formas de tributação no setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil. Cabe ressaltar que os mais utilizados por essas entidades são os regimes de tributação: Simples Nacional, Lucro Presumido, e, o Transportador Autônomo.

2.2.1 Simples Nacional

O Simples Nacional foi estabelecido pela Lei Complementar nº 123, instituindo normas gerais respectivas ao tratamento individualizado e favorecido a ser dispensado exclusivamente às microempresas e empresas de pequeno porte no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, entrando em vigor a partir de 01 de julho de 2007, a parte tributária, como maneira de substituir o Simples Federal (HAUPTLI, 2007).

Consideram-se microempresas ou empresas de pequeno porte a sociedade empresária, a sociedade simples e o empresário a que se refere o art. 966 da Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002: (a) no caso das microempresas, o empresário, a pessoa jurídica, ou a ela equiparada, que aufera em cada ano-calendário, receita bruta igual ou inferior a R\$ 240.000,00 (duzentos e quarenta mil reais); e, (b) no caso das empresas de pequeno porte, o empresário, a pessoa jurídica, ou a ela equiparada, aufera, em cada ano-calendário, receita bruta superior a R\$ 240.000,00 (duzentos e quarenta mil reais) e igual ou inferior a R\$ 2.400.000,00 (dois milhões e quatrocentos mil reais).

Quando uma empresa inicia sua atividade no decorrer do ano, deverá somar o faturamento dos meses em que se encontra em atividade, não considerando o mês de competência do imposto, abrindo exceção somente em sendo o único mês de atividade da empresa, divide-se tal soma pelo número de meses de atividade e a multiplica por 12 (doze), e assim se obtém o faturamento utilizado para descobrir a alíquota que a empresa usará para o cálculo do imposto a pagar. (HAUPTLI, 2007).

No que se refere ao cálculo para o recolhimento do imposto do Simples Nacional, Santos e Oliveira (2008, p. 4) esclarecem que o imposto correspondente as empresas optantes do regime do simples nacional está decretada pelas tabelas dos anexos Lei Complementar nº. 123/06. A determinação da alíquota corresponderá da receita bruta acumulada nos períodos de 12 meses anteriores da apuração. O valor a recolher mensalmente será em decorrência da aplicação da alíquota conforme a receita bruta mensal.

Young (2009) destaca que o Simples Nacional constitui-se em uma tributação gradativa, em razão de que conforme o aumento da receita altera-se a alíquota tributada. Neste regime de tributação não se estima as despesas, somente calcula sobre a receita mensal, acompanhando o faturamento bruto dos últimos 12 meses.

De acordo com o quadro 1, pode-se observar os impostos e as contribuições que são recolhidos mensalmente mediante Documento de Arrecadação do Simples Nacional em caráter obrigatório segundo categorias de faturamento definidas nas tabelas de anexos da LEI COMPLEMENTAR Nº 123/06.

Quadro 1. Impostos inclusos no Documento de Arrecadação do Simples Nacional

Item	Siglas	Descrição
I	IRPJ	Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica
II	IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados, exceto o incidente na importação
III	CSLL	Contribuição Social sobre o Lucro Líquido
IV	Cofins	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social, exceto a incidente na Importação
V	Pis/Pasep	Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público, exceto a incidente na importação
VI	INSS/ CPP	Contribuição Patronal Previdenciária (CPP) para a Seguridade Social, a cargo da pessoa jurídica (patronal), exceto as receitas do Anexo IV
VII	ICMS	Imposto sobre operações relativas a circulação de mercadorias e sobre prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação
VIII	ISS	Imposto sobre serviço de qualquer natureza

Fonte: Adaptado de Lei Complementar nº 123 (2006) e Wessling (2011).

2.2.2 LUCRO PRESUMIDO

O lucro presumido se caracteriza pelo seu cálculo ser realizado trimestralmente sobre o faturamento da entidade, não se levando em conta as despesas e os custos. Sobre o faturamento, são aplicados percentuais fixados pelo fisco. De acordo com o ramo de atividade a porcentagem apresenta alteração, a mesma entidade pode exercer mais que um percentual, isso se houver outra atividade operacional, para a determinação da base de cálculo (YOUNG, 2009).

Young (2009), explica que em relação a base de cálculo, são acrescentadas as receitas não-operacionais, e emprega-se a alíquota referente ao imposto de renda e contribuição social.

O lucro presumido é uma forma de tributação que faz uso somente o faturamento da empresa para o cálculo do IRPJ e CSLL, são calculados por um resultado estimado, descoberto através da aplicação de percentuais definidos na legislação, que podem obter variação conforme a atividade exercida, sobre o faturamento (PÊGAS, 2007 WESSLING, 2011).

Conforme art. 46 da Lei nº 10.637, alterada pela Lei nº 12.814/2013, de 01 de janeiro de 2014 que passou a vigorar a partir de 2014, podem escolher pelo Lucro Presumido as pessoas jurídicas que possuírem a receita bruta igual ou inferior a R\$ 78.000.000,00(setenta e oito milhões de reais), no ano anterior, ou R\$ 6.500.000,000(seis milhões e quinhentos mil reais) multiplicados pelo número de meses em atividade no ano anterior e que não sejam submetidas a tributação do lucro real em atribuição do ramo de atividade ou da constituição societária ou natureza jurídica.

Antes de a empresa decidir se optará pelo lucro presumido, deverá observar seu faturamento e também se não existe obrigação a apuração pelo lucro real.

Não deverá optar pelo regime de tributação com base no lucro presumido as pessoas jurídicas consequentemente de evento de incorporação ou fusão enquadrada no art. 22 da IN RFB nº 1.515, de 2014, até que qualquer incorporada ou fusionada fizesse jus ao mencionado regime antes do episódio do evento, não lhes aplicando o que contém no art. 4º da Lei nº 9.964, de 10 de abril de 2.000, salvo no caso em que a fundadora estivesse submetida ao Programa de Recuperação Fiscal (Refis) anteriormente ao evento de incorporação (RECEITA FEDERAL, 2015).

Na apuração do resultado pelo Lucro Presumido advêm quatro tipos de impostos federais sobre o faturamento, sendo eles o PIS, COFINS, IRPJ e CSLL, dos quais os dois primeiros devem ser efetuados mensalmente, enquanto os demais de maneira trimestral (WESSLING, 2011).

Araújo e Matias (2010) e Wessling (2011) afirmam que para o segmento de transporte rodoviário de cargas, o percentual de presunção do IRPJ é de 8%, e para a CSLL é de 12%. Realizados estes cálculos, acrescenta-se as demais receitas permitidas na legislação e aplica-se a alíquota de 9% para calcular o valor da CSLL e 15% para cálculo do IRPJ, com adicional de 10% sobre a parcela do lucro que exceder os R\$ 20.000,00 mensal. Ainda segundo as autoras, pelo Lucro Presumido, as alíquotas para cálculo do PIS e da Cofins, são 0,65% e 3%, respectivamente, os quais diferentemente do IRPJ e CSLL, são calculados diretamente sobre o faturamento.

2.2.3 LUCRO REAL

O regime do lucro real relaciona-se ao lucro líquido contábil do período de apuração, adaptado pelas adições ou compensações do regulamento do Imposto de Renda (RODRIGUES, 2008)

Empresas que optam pelo lucro real deverão recolher no âmbito federal o IRPJ, CSLL, PIS e COFINS. O IRPJ é calculado aplicando sobre o lucro líquido ajustado pelas adições e exclusões, com percentual de 15%, mais adicional de 10% sobre a parcela do lucro que exceder R\$20.000,00 mensal; da mesma maneira a CSLL, sobre o lucro líquido ajustado, com percentual de 9%. As alíquotas para o PIS e a COFINS são de 1,65% e 7,6% (OLIVEIRA, 2009; WESSLING, 2011).

São obrigadas a optar pelo Regime de Apuração pelo Lucro Real cujas empresas:

I - que tiverem o faturamento ano-calendário anterior superior a R\$ 78.000.000,00 ou proporcional quando a empresa iniciar suas atividades no ano.

II - com atividades de bancos comerciais, bancos de investimentos, bancos de desenvolvimento, caixas econômicas, sociedades de crédito, financiamento e investimento, sociedade de crédito imobiliário, sociedades corretoras de títulos e valores imobiliários, arrendamento mercantil, cooperativas de crédito, seguros privados e capitalização e entidades de previdência privada aberta;

III - que auferirem rendimentos ou ganhos de capital no exterior;

IV - que usufruírem de benefícios fiscais relativos à isenção ou redução do imposto, sob autorização da legislação tributária;

V - que efetuarem pagamento mensal pelo regime de estimativa, na forma do art. 2º da Lei;

VI - que realizarem atividades de prestação cumulativa e contínua de serviços de assessoria creditícia, mercadológica, gestão de crédito, seleção e riscos, administração de contas a pagar e receber, compra de direitos creditórios resultantes de vendas mercantis a prazo ou de prestação de serviços (*factoring*).nº 9.430/96, no ano-calendário (WESSLING, 2011 p. 28,29).

O termo “lucro real” se refere ao lucro a ser tributado, conforme o art. 247 do RIR/1999, não sendo semelhante ao lucro líquido apurado de maneira contábil. A identificação do Lucro Real da empresa se dá através da definição do lucro líquido de cada período de apuração com os critérios de todas as leis comerciais (CAVALCANTE, 2014).

No lucro real, é possível optar por uma opção de pagamento anual, conhecido como Lucro Real Anual. No entanto, as empresas deverão averiguar todos os meses se possui a necessidade em realizar recolhimentos antecipados do imposto. Essa averiguação se dará através do cálculo do IRPJ com levantamento de balancetes de suspensão/redução ou do cálculo com base na receita bruta (SILVA, 2014).

2.2.4 TRANSPORTADOR AUTÔNOMO

A Lei Nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Art. 2º § 1º, define transportador autônomo como pessoa física que disponha no transporte rodoviário de carga em sua ocupação profissional e que evidencie ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de um veículo automotor de carga registrado em seu nome como veículo de aluguel.

Na contratação do transporte de transportadores autônomos, o qual são pessoas físicas, a empresa tomadora do serviço deverá realizar o recolhimento de determinados tributos, formados pela contribuição previdenciária, SEST/SENAT e o IRRF.

A contribuição previdenciária está associada a uma diligência, por determinação dos poderes públicos e da sociedade, a fim de garantir o direito respectivo à saúde, à previdência e à assistência social (REZENDE; PEREIRA; ALENCAR, 2010).

Conforme § 2º do art. 54 da Instrução Normativa - IN RFB nº 971/09, o termino máximo referente ao salário de contribuição em vigência pelo Ministério da Fazenda - MF e do Ministério da Previdência Social- MPS a correção ocorre no mesmo período com a tabulação, utilizando o registro do provento da prestação da previdência social.

O salário-de-contribuição do condutor autônomo de veículo rodoviário (inclusive o taxista), do auxiliar de condutor autônomo e do operador de máquinas, bem como do cooperado filiado a cooperativa de transportadores autônomos, conforme estabelecido no § 4º do art. 201 do RPS, corresponde a 20% (vinte por cento) do valor bruto auferido pelo frete, carreto, transporte, não se admitindo a dedução de qualquer valor relativo aos dispêndios com combustível e manutenção do veículo, ainda que parcelas a este título figurem discriminadas no documento (IN RFB Nº 971/09).

De acordo com o inciso IV do art.78 IN nº 791/08 o comprometimento em relação à retenção do INSS é de responsabilidade da empresa tomadora do serviço. O percentual refere-se de 11% sobre a base de cálculo de 20% da receita bruta.

Art. 63. A contribuição social previdenciária dos segurados empregado, empregado doméstico e trabalhador avulso é calculada mediante a aplicação da alíquota de 8% (oito por cento), 9% (nove por cento) ou 11% (onze por cento) sobre o seu salário-de-contribuição, de acordo com a faixa salarial constante da tabela publicada periodicamente pelo MPS e pelo MF, observado o disposto nos incisos I e III do § 2º do art. 78 (IN 971/09). De acordo com o inciso IV do art.78 IN nº 791/08 o comprometimento em relação à retenção do INSS é de responsabilidade da empresa tomadora do serviço.

A empresa que contrata a serviço de Transportador Autônomo terá que recolher o tributo da contribuição do SEST e SENAT, estabelecida pela lei nº 8.706/93 em seu art. 55, § 2º, seguindo da mesma regra da base de cálculo do INSS de 20% sobre o lucro bruto e aplicando 2,5% a base de cálculo.

De acordo pelo descrito no art. 9º da Lei nº 7.713/88 ,no momento em que o contribuinte receber ganhos por meio da prestação de serviço de transportes, com veículo próprio, o imposto de renda incidirá sobre 10% da receita bruta.

A realização do cálculo do IRRF ocorre pelo fato gerador, no qual se aplica 10% sobre rendimento da prestação de serviço, descontando o valor do INSS, após será submetido á incidência do imposto de renda com base na tabela vigente (LEI Nº 7.713/88).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este capítulo tem por objetivo apresentar a metodologia e instrumentos que constituirão a estrutura da pesquisa, com a finalidade de alcançar o objetivo proposto nesta pesquisa. O estudo se qualifica em natureza qualitativa, pesquisa documental e estudo de caso.

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

A metodologia se classifica pelo modo de se alcançar um determinado conhecimento, através dos métodos científicos e regras aplicadas em determinada técnica, isto é, “conjunto dos meios dispostos convenientemente para chegar ao fim que deseja” (SILVA, 2010, p. 14).

A natureza do estudo retrata-se de abordagem qualitativa, visto que não será efetuado o uso de instrumentos probabilísticos como base para análise do problema, somente será efetuado o cálculo dos impostos devidos em cada uma das possíveis formas de tributação. Richardson (1999, p. 80) relata que a pesquisa qualitativa engloba “[...] a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis, compreender e classificar processos dinâmicos vividos por grupos sociais”. Desta maneira presume-se averiguação de cada forma de tributação com a finalidade de constatar o regime mais viável para a empresa.

O procedimento técnico ocorreu por meio da pesquisa documental e de um estudo de caso. Documental por examinar documentos internos da instituição, os quais se referem a informações a serem pesquisadas (GIL, 2010). O estudo de caso expõe das particularidades de um cenário específico, contribuindo na coleta e apreciação dos dados, para que se alcance o objetivo. Conforme Gil (1999), o estudo de caso consiste no estudo profundo e exaustivo, sendo capaz de um ou mais objeto, de modo que possibilita a compreensão e detalhamento de um objeto, tarefa não oferecida através de outros delineamentos.

A aplicação do estudo de caso será realizada na empresa Parisoto Transportes LTDA, situada no Município de Sorriso – MT, que atua com na atividade de transportes rodoviário de

cargas, atendendo a produtores rurais da região e empresas multinacionais do agronegócio (*tradings*).

3.2 COLETA DE DADOS

Conforme Lakatos e Marconi (2010) a coleta de dados é o período em que se estabelece o começo da execução proposta e das técnicas escolhidas. Todas as partes desta etapa necessitam ser elaboradas, de modo que simplifique o andamento da pesquisa, a fim de certificar uma estrutura no cumprimento das atividades. (ANDRADE, 2001).

Para esta pesquisa, os dados foram extraídos por meio de uma coleta documental que se baseou nos registros contábeis da empresa relativos ao faturamento do ano de 2016 como forma de evidenciar um cenário de modo a permitir fazer as comparações necessárias.

3.3 ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

A análise dos dados tem como propósito elaborar e agrupar os dados para que se possam extrair respostas necessárias e estruturais para a questão proposta, que foram elemento de verificação. (ANDRADE 2001). O presente estudo utilizou planilhas de Excel para realizar a tabulação dos dados.

A análise do estudo ocorreu por meio de um comparativo, levando em consideração a simulação de três cenários possíveis a partir dos regimes de tributação: Simples Nacional, Lucro Presumido e Transportador Autônomo. De acordo com a Lei Complementar 123/2006, a empresa se enquadra como uma Empresa de Pequeno Porte (EPP), deste modo não havendo a imprescindibilidade de comparar o lucro real com os demais regimes de tributação.

No processo de análise será constatado o impacto dos três regimes tributários sobre o resultado operacional da empresa e as particularidades existentes em cada forma de tributação, a fim de analisar qual o regime é o mais adequado para empresa de transporte de cargas em questão.

4 CARACTERIZAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

A presente pesquisa tem como objeto a empresa PARISOTO TRANSPORTES LTDA, localizada Avenida dos Imigrantes, nº 1861, Bairro Bela Vista, cidade Sorriso - MT, uma empresa que atua no ramo de transportes rodoviário de cargas, enquadrada no estatuto de empresa de pequeno porte (EPP), fundada no final de 2013 pela proprietária Miria Simionatto Parisoto.

Os dados extraídos dos registros contábeis da empresa, apresentam oscilações no faturamento durante o exercício 2016, justificáveis pelas dificuldades enfrentados pelo setor naquele período, conforme relatado pela proprietária da empresa. A seguir, o quadro 3 apresenta a sistemática de apuração correspondente ao regime de tributação Simples Nacional.

Quadro 2– Apuração dos Impostos pelo Simples Nacional

<i>Mês</i>	<i>Faturamento</i>	<i>Alíquota</i>	<i>IRPJ</i>	<i>CSLL</i>	<i>COFINS</i>	<i>PIS / PASEP</i>	<i>INSS</i>	<i>ICMS</i>	<i>TOTAL</i>
Janeiro	10.337,44	5,42%	-	55,82	167,47	-	337,00	-	560,29
Fevereiro	12.416,08	5,42%	-	67,05	201,14	-	404,76	-	672,95
Março	8.644,10	5,42%	-	46,68	140,03	-	281,80	-	468,51
Abril	7.337,30	5,42%	-	39,62	118,86	-	239,20	-	397,68
Maiο	14.684,35	5,42%	-	79,30	237,89	-	478,71	-	795,89
Junho	12.381,10	5,42%	-	66,86	200,57	-	403,62	-	671,06
Julho	16.920,34	5,42%	-	91,37	274,11	-	551,60	-	917,08
Agosto	12.183,90	5,42%	-	65,79	197,38	-	397,20	-	660,37
Setembro	8.465,72	5,42%	-	45,71	137,14	-	275,98	-	458,84
Outubro	7.484,81	5,42%	-	40,42	121,25	-	244,00	-	405,68
Novembro	6.595,14	5,42%	-	35,61	106,84	-	215,00	-	357,46
Dezembro	5.786,50	5,42%	-	31,25	93,74	-	188,64	-	313,63
Total	123.236,78	5,42%	-	665,48	1.996,44	-	4.017,52	-	6.679,43

Fonte: A autora (2017).

Os resultados apresentados no quadro 2 foram gerados por meio das alíquotas inseridas na tabela das receitas decorrentes da atividade e serviço do transporte intermunicipal e interestadual de carga, com substituição tributária de ICMS, contida no Anexo III da LEI COMPLEMENTAR 123/2006 em vigor desde de 2007. As alíquotas praticadas podem ser visualizadas no Anexo A deste estudo.

Como a empresa se enquadra na receita bruta anual na faixa de 120.000,00 a 240.000,00 (em R\$), a alíquota é de 5,42% para a realização do cálculo dos tributos federais: CSLL 0,54%, COFINS 1,62% e INSS 3,26%, ficando isenta para o recolhimento das contribuições IRPJ, PIS/PASEP. Já o imposto estadual, ICMS, somente ocorrerá quando o produto transportado tiver incidência de ICMS e nesse caso, cabe a empresa transportadora contratante da prestação do serviço realizar o recolhimento. Conforme o Decreto nº 1.944/89, em seu artigo 167-A “caput” e § 2º, prescreve que a responsabilidade referente a cobrança do ICMS na prestação de serviço de transporte de carga, fica atribuída a empresa transportadora contratante do serviço inscrita no cadastro do estado, ou seja, o compromisso pelo pagamento do tributo. Durante o período analisado, a empresa não transportou produtos com incidência de ICMS. Na sequência, o quadro 4 apresenta os cálculos dos tributos para o regime de tributação Lucro Presumido, cuja apuração é trimestral.

Quadro 3– Apuração dos impostos do Lucro Presumido

<i>Mês</i>	<i>Faturamento</i>	<i>PIS</i>	<i>COFINS</i>	<i>Base de Cál. INSS</i>	<i>INSS</i>	<i>Total 1</i>	<i>Base Cál. Presunção (IRPJ)</i>	<i>IRPJ</i>	<i>Base Cál. Presunção (CSLL)</i>	<i>CSLL</i>	<i>Total 2</i>	<i>Total Trim.</i>
Janeiro	10.337,44	67,19	310,12	937,00	257,68	634,99	827,00	124,05	1.240,49	111,64	235,69	-
Fevereiro	12.416,08	80,70	372,48	937,00	257,68	710,86	993,29	148,99	1.489,93	134,09	283,09	-
Março	8.644,10	56,19	259,32	937,00	257,68	573,18	691,53	103,73	1.037,29	93,36	197,09	2.634,90
Abril	7.337,30	47,69	220,12	937,00	257,68	525,49	586,98	88,05	880,48	79,24	167,29	-
Mai	14.684,35	95,45	440,53	937,00	257,68	793,65	1.174,75	176,21	1.762,12	158,59	334,80	-
Junho	12.381,10	80,48	371,43	937,00	257,68	709,59	990,49	148,57	1.485,73	133,72	282,29	2.813,11
Julho	16.920,34	109,98	507,61	937,00	257,68	875,27	1.353,63	203,04	2.030,44	182,74	385,78	-
Agosto	12.183,90	79,20	365,52	937,00	257,68	702,39	974,71	146,21	1.462,07	131,59	277,79	-
Setembro	8.465,72	55,03	253,97	937,00	257,68	566,67	677,26	101,59	1.015,89	91,43	193,02	3.000,92
Outubro	7.484,81	48,65	224,54	937,00	257,68	530,87	598,78	89,82	898,18	80,84	170,65	-
Novembro	6.595,14	42,87	197,85	937,00	257,68	498,40	527,61	79,14	791,42	71,23	150,37	-
Dezembro	5.786,50	37,61	173,60	937,00	257,68	468,88	462,92	69,44	694,38	62,49	131,93	1.951,11
Total	123.236,78	801,04	3.697,10	11.244,00	3.092,10	7.590,24	9.858,94	1.478,84	14.788,41	1.330,96	2.809,80	10.400,04

Fonte: A autora (2017).

Os cálculos contidos no quadro 3 foram multiplicados sobre a receita bruta com as alíquotas de 0,65% para PIS, e 3% para COFINS. Para o cálculo do INSS o percentual aplicado é de 27,5% sobre o piso de um salário mínimo (R\$ 937,00) que compõe a base de cálculo, conforme informado pela proprietária e amparado pelo Decreto 8.948/2016.

Para efeito do IRPJ e da CSLL, os cálculos são realizados mensalmente, no entanto, seu recolhimento ocorre trimestralmente dentro do lucro presumido, conforme última coluna do quadro 4. Com a finalidade de se calcular os dois proventos é necessário estabelecer a base de cálculo, cujo percentual de presunção aplicado sobre o faturamento é estabelecido pela Lei 9.249/1995, em seus artigos 15 e 20. Para a empresa em questão, uma transportadora de cargas, a presunção é de 8% para o IRPJ e de 12% para a CSLL, que multiplicados pelo faturamento, resultam no valor sobre o qual serão aplicadas as alíquotas de 15% a título de IRPJ, e 9% para a CSLL.

O terceiro cenário é o recolhimento dos tributos na modalidade transportador autônomo, conforme apresentado no quadro 5.

Quadro 4 – Apuração dos Impostos Transportador Autônomo

<i>Mês</i>	<i>Faturamento</i>	<i>Base Cálculo</i>	<i>INSS</i>	<i>SEST/SENAT</i>	<i>Base Cálcl. IRPF (Lei 12.794/2013)</i>	<i>Base IRPF</i>	<i>IRPF</i>	<i>TOTAL</i>
Janeiro	10.337,44	2.067,49	227,42	51,69	1.033,74	806,32	-	279,11
Fevereiro	12.416,08	2.483,22	273,15	62,08	1.241,61	968,45	-	335,23
Março	8.644,10	1.728,82	190,17	43,22	864,41	674,24	-	233,39
Abril	7.337,30	1.467,46	161,42	36,69	733,73	572,31	-	198,11
Mai	14.684,35	2.936,87	323,06	73,42	1.468,44	1.145,38	-	396,48
Junho	12.381,10	2.476,22	272,38	61,91	1.238,11	965,73	-	334,29
Julho	16.920,34	3.384,07	372,25	84,60	1.692,03	1.319,79	-	456,85
Agosto	12.183,90	2.436,78	268,05	60,92	1.218,39	950,34	-	328,97
Setembro	8.465,72	1.693,14	186,25	42,33	846,57	660,33	-	228,57
Outubro	7.484,81	1.496,96	164,67	37,42	748,48	583,82	-	202,09
Novembro	6.595,14	1.319,03	145,09	32,98	659,51	514,42	-	178,07
Dezembro	5.786,50	1.157,30	127,30	28,93	578,65	451,35	-	156,24
Total	123.236,78	24.647,36	2.711,21	616,18	12.323,68	9.612,47	-	3.327,39

Fonte: A autora (2017).

Como se pode observar no quadro 4 as retenções que devem ser recolhidas para o transportador autônomo são: o INSS, SEST/SENAT e o IRPF. O cálculo do INSS para a prestação de serviço de transportador autônomo é diferenciado dos regimes de tributação anteriores. Conforme o art. 55, § 2º, da Instrução Normativa RFB nº 971/2009, a base de cálculo para o recolhimento do INSS deve ser de 20% do faturamento bruto e com retenção de 11% para a contribuição previdenciária, além de 2,5% a título de SEST/SENAT que se refere ao serviço social de transporte e o serviço Nacional de aprendizagem de transporte. O recolhimento desses tributos deve ser efetuado pela empresa tomadora do serviço e retidos do transportador.

Com relação ao IRPF, a Lei 12.794/2013 estabelece que o recolhimento na prestação de serviço de transportador autônomo deverá ser sobre a base de 10% calculados sobre a receita bruta, diminuída do valor recolhido de INSS. Conforme observado no quadro 5, em nenhum dos meses o valor ultrapassou os R\$1.903,98, assim não havendo a obrigatoriedade do pagamento do IRRF conforme estabelece tabela IRRF vigente (ver Anexo B).

5 - DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a apresentação dos três regimes de tributação, se tornou possível a realização de uma demonstração de resultado comparativa (ver Apêndice A) de modo que, estimando as receitas com base no faturamento do ano de 2016 e o custo dos serviços em 60%, obteve-se ao final do exercício vigente os lucros operacionais para cada regime de tributação, sendo: R\$ 42.615,28 pelo Simples Nacional, R\$ 41.986,77 no Lucro Presumido e, R\$45.967,32 na modalidade Transportador Autônomo.

Dados os lucros operacionais encontrados, o regime com menor carga tributária é o Transportador Autônomo, levando em consideração que a empresa contém somente um caminhão em sua logística. Entretanto, há desvantagens nessa modalidade de tributação, como por exemplo os impostos referentes ao INSS e SEST/SENAT que são recolhidos pelas tomadoras de serviço, que por sua vez, podem não recolher esses tributos juntos aos cofres públicos e gerar sérios transtornos no futuro para esse transportador. Outra desvantagem

encontrada, é o fato da empresa prestar parcela significativa dos seus serviços a produtores rurais, havendo a necessidade de aquisição do conhecimento eletrônico de transporte (CTE), assim existindo deduções para formalização desta operação.

No regime do Simples Nacional as vantagens oferecidas para essa empresa é que toda a receita auferida é tributada em apenas uma taxa única, ocorrendo uma redução das despesas trabalhistas e não havendo a necessidade da contribuição com base de cálculo de 20% do INSS. Em contrapartida, se a empresa almeja uma atividade secundária como de operador logístico, a incidência de ICMS nesse caso, aumentaria consideravelmente a carga tributária da empresa, fazendo com que o Simples Nacional não seja mais atrativo, restando a opção de migrar para o Lucro Presumido, o que de fato aconteceu na empresa transportadora em questão. Embora tenha ficado claro as vantagens da modalidade Transportador Autônomo, é preciso analisar os objetivos do empresário para então fazer a opção quanto ao regime de tributação mais adequado levando em conta seu custo/benefício.

Conforme apresentado na demonstração de resultado o Lucro Presumido é o menos vantajoso para a entidade por apresentar maiores incidência de impostos e o aumento do INSS patronal, a única vantagem que a empresa obteria seriam as isenções de ICMS para os produtos de exportação, como é o caso da soja em grãos, que representa a maior parte dos produtos transportados pela empresa.

Sendo assim, após a realização destes comparativos dos regimes de tributação aplicáveis ao setor de transporte, pôde-se destacar a importância da realização do planejamento tributário para as empresas de pequeno porte. Quando o planejamento tributário é desempenhado apresenta uma participação positiva para se analisar as informações e tornando possíveis as delimitações corretas para cada regime fiscal, contribuindo ainda para a diminuição de impostos e auxiliando na tomada de decisão.

De acordo com os objetivos propostos neste estudo os mesmos foram alcançados, como o objetivo geral que consiste analisar o impacto dos tributos sobre o resultado operacional de uma empresa transportadora sediada no Estado do Mato Grosso.

Em relação às dificuldades encontradas, verificou-se nos cálculos do transportador autônomo, ausência de materiais impressos, livros e artigos que discorressem sobre o assunto, o que somente se tornou possível com auxílio de matérias disponibilizadas na internet e consulta direta ao contador da empresa. Assim, tornando-se de suma importância pesquisas futuras direcionadas a essa categoria, visto que as exigências fiscais presentes na atividade do transporte rodoviário de cargas são significativas.

Ao finalizar este estudo, pôde-se reafirmar a relevância da realização do planejamento tributário como forma das empresas se manterem no mercado, já que os altos tributos impactam negativamente na receita bruta e economia gerada pela escolha do regime tributário adequado certamente é bem-vinda.

REFERÊNCIAS

ABML – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MOVIMENTAÇÃO E LOGÍSTICA. **Conceito operador logístico.** 1999. Disponível em: <<http://www.abml.org.br/website/downloads/conceitodooperadorlogistico.pdf>>. Acesso em: 17 jan. 2017.

ALVES, Adler A. C. **A legalidade da fusão, cisão e incorporação de empresas como instrumentos de planejamento tributário.** Disponível

M. PARISOTO; G. P. SORNBERGER

em:<<http://jus.com.br/revista/texto/3583/a-legalidade-da-fusao-cisao-e-incorporacao-deempresas-como-instrumentos-de-planejamento-tributario/2>>. 2006, p. 02. Acesso em: 06 abril 2017.

ALVARENGA, Antônio C; NOVAES, Antônio G N. **Logística aplicada**. 3.ed. São Paulo: Edgard Blücher, 2000.

ALVES, Luiz C. **Análise dos impactos da reforma tributária sobre os custos do setor de transporte no Brasil**. Ministério da Defesa Exército Brasileiro Departamento Brasileiro de Ciências e Tecnologia Instituto Militar de Engenharia Curso de Mestrado em Engenharia de Transporte. 2012

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à Metodologia do Trabalho Científico**. 5 ed. Sao Paulo: Atlas, 2001.

ARAUJO, João Guilherme. **Transporte Rodoviário De Cargas No Brasil Mercado Atual E Próximas Tendências**. ILOS - Instituto de Logística e Supply Chain 2011. Disponível em:<http://www.ilos.com.br/web/index.php?option=com_content&task=view&id=1755&Itemid=74> Acesso em: 07 fev. 2017.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestre. **Frota de veículos 2017**. Disponível em:<http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_TransportadorFrotaVeiculo.asp> Acesso em: 22 jun. 2017.

BRASIL. **Lei nº 123/2006, DE 14 de Dezembro de 2006**. Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp123.htm. Acesso em: 12 abril 2017.

_____. **Decreto nº 1.944/89, DE 06 de Outubro de 1989**.Regulamento do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS. Disponível em: http://www.legiscenter.com.br/minha_conta/bj_plus/direito_tributario/atos_legais_estaduais/mato_grosso/decretos/1989/decreto_1944_de_06-10-89.htm. Acesso em: 10 de junho 2017.

_____. **Lei nº 8.706/93, DE 14 de Setembro de 1993**.Criação do Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1989_1994/L8706.htm. Acesso em: 20 de junho 2017.

_____. **Lei nº 9.249, DE 26 de Dezembro de 1996**.Legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas, bem como da contribuição social sobre o lucro líquido. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9249.htm. Acesso em: 12 de junho 2017.

_____. **Lei nº 9.430, DE 27 de Dezembro de 1996**.Legislação tributária federal, as contribuições para a seguridade social, o processo administrativo de consulta e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111442.htm. Acesso em: 14 de junho 2017.

_____. **Lei nº 11.442, DE 05 de Janeiro de 2007**. Transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111442.htm. Acesso em: 15 de junho 2017.

_____. **Lei nº 12.794, DE 02 de Abril de 2013.** Redução do Imposto de Renda do caminhoneiro. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/legislacao/lei-12794-2013.htm>. Acesso em: 15 de junho 2017.

CAVALCANTE, Dilton G. **Lucro Real ou Lucro Presumido: Um Estudo de Caso Sobre a Melhor Forma de Tributação para uma Empresa Industrial e Comercial.** Fortaleza. FAC. 2014. Disponível

em:<<https://www.faculdadescearenses.edu.br/biblioteca/TCC/CCO/LUCRO%20REAL%20U%20LUCRO%20PRESUMIDO%20UM%20ESTUDO%20DE%20CASO%20SOBRE%20A%20MELHOR%20FORMA%20DE%20TRIBUTACAO%20PARA%20UMA%20EMPRESA%20INDUSTRIAL%20E%20COMERCIAL.pdf>> Acesso em: 29 jan. 2017.

CNT/COPPEAD (Confederação Nacional de Transportes e Centro de Estudo em Logística). **Crise econômica afeta o setor de transporte.** 2015. Disponível em: <<portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2062408.PDF>> Acesso em: 07 fev. 2017.

EMBRAPA, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária Ministério da Agricultura, **Pecuária e Abastecimento.** Disponível em: <<https://www.embrapa.br/soja/cultivos/soja1/dados-economicos>> Acesso em: 07 nov. 2016.

FABRETTI, Lúdio Camargo. **Contabilidade Tributária.** 10. ed. São Paulo, Atlas, 2006.

FILHO, Edelvino R. **Logística empresarial no Brasil: tópicos especiais.** Curitiba. Ibpx. 2011.

FOCO TRIBUTÁRIO. **Retenção do INSS do Transportador Autônomo: Base de cálculo e alíquota.** Disponível em : <<http://focotributario.com.br/retencao-do-inss-do-transportador-autonomo-base-de-calculo-e-aliquotas/>>Acesso em: 09 de junho de 2017.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica.** 3ªed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARCELINO, Jorge. **Regime certo reduz até 40% a tributação de transportadoras.** Disponível em:<http://www.guiadotrc.com.br/noticiaid2.asp?id=28078,%20https://www.economiaemdia.com.br/EconomiaEmDia/pdf/infset_transporte_rodoviario_de_cargas.pdf> Acesso em: 7 fev. 2017.

OLIVEIRA, Gustavo Pedro de. **Contabilidade Tributária.** 3.ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

OLIVEIRA, Gustavo Pedro. **Contabilidade Tributária.** 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

PÊGAS, Paulo Henrique. **Manual de Contabilidade Tributária.** 5. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2007.

RECEITA FEDERAL. **Capítulo XIII - IRPJ - Lucro Presumido 2016.** Disponível em:<<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/tributaria/declaracoes-e-demonstrativos/ecf-escrituracao-contabil-fiscal/perguntas-e-respostas-pessoa-juridica-2016-arquivos/capitulo-xiii-irpj-lucro-presumido-2016.pdf>> Acesso em: 29 jan. 2017

REZENDE, Amaury José; PEREIRA, Carlos Alberto; ALENCAR, Roberta Carvalho de. **Contabilidade Tributária:** entendendo a lógica dos tributos e seus reflexos sobre os resultados das empresas. São Paulo: Atlas, 2010.

RICHARDSON, Roberto J. **Pesquisa social:** métodos e técnicas. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

M. PARISOTO; G. P. SORNBERGER

SILVA, Edna Lúcia da; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 2. ed. Florianópolis: UFSC/PPGEP/LED, 2001.

SIRIKULVADHANA, Supatcharee. *Data mining as a financial auditing tool*. 2002. M.Sc. (Thesis in Accounting). The Swedish School of Economics and Business Administration. Department: Accounting. Disponível em: <<http://www.pafis.shh.fi/graduates/supir01.pdf>>. Acesso em: 15 abril 2017.

SILVA, Michele G. **Tributação da Renda com Base no Lucro Real**. Rio de Janeiro. IPECRJ. 2014. Disponível em:<http://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/tcc_para_publicacao_0.pdf> Acesso em: 29 jan. 2017.

SANTOS, Adiléia Ribeiro; OLIVEIRA, Rúbia Carla Mendes de. **Planejamento Tributário com ênfase em empresas optantes pelo lucro real**. [Gramado-RS]. 18º Congresso Brasileiro de Contabilidade. 2008. Disponível em:<http://www.congressocfc.org.br/hotsite/trabalhos_1/361.pdf>. Acesso em: 06 maio 2017.

YOUNG, Lúcia Helena Briski. **Regime de Tributação Federal**. 7. ed. ver. atual 2008. Curitiba: Juruá, 2009.

WESSLING, Luana Ap. **A Elaboração o Planejamento Tributário Visando a Maximização dos Resultados em uma Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas**. Pato Branco. Universidade Tecnológica Federal do Paraná. 2011. Disponível em:<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://bibliotecadigital.pb.utfpr.edu.br/bibliotecadigital/index.php/ecap/article/viewFile/2057/875&gws_rd=cr&ei=UUCOWKjbNYWnwATmqJgDw> Acesso em: 29 jan. 2017.

ANEXO A – SIMPLES NACIONAL - TRANSPORTES INTERMUNICIPAIS E INTERESTADUAIS DE CARGAS

Anexo III - Partilha do Simples Nacional - Serviços e Locação de Bens Móveis
(Resolução CGSN nº 26, de 20 de dezembro de 2007)

(Resolução CGSN nº 5, de 30 de maio de 2007)

Tabela 2 - Transportes intermunicipais e interestaduais de cargas

Receita Bruta Total em 12 meses (em R\$)	Alíquota	IRPJ	CSLL	COFINS	Pis/Pasep	INSS	ICMS
Até 120.000,00	4,00%	0,00%	0,39%	1,19%	0,00%	2,42%	0%
De 120.000,01 a 240.000,00	5,42%	0,00%	0,54%	1,62%	0,00%	3,26%	0%
De 240.000,01 a 360.000,00	6,76%	0,48%	0,43%	1,43%	0,35%	4,07%	0%
De 360.000,01 a 480.000,00	7,47%	0,53%	0,53%	1,56%	0,38%	4,47%	0%
De 480.000,01 a 600.000,00	7,53%	0,53%	0,52%	1,58%	0,38%	4,52%	0%
De 600.000,01 a 720.000,00	8,19%	0,57%	0,57%	1,73%	0,40%	4,92%	0%
De 720.000,01 a 840.000,00	8,28%	0,59%	0,56%	1,74%	0,42%	4,97%	0%
De 840.000,01 a 960.000,00	8,37%	0,59%	0,57%	1,76%	0,42%	5,03%	0%
De 960.000,01 a 1.080.000,00	8,94%	0,63%	0,61%	1,88%	0,45%	5,37%	0%
De 1.080.000,01 a 1.200.000,00	9,03%	0,63%	0,64%	1,89%	0,45%	5,42%	0%
De 1.200.000,01 a 1.320.000,00	9,93%	0,69%	0,69%	2,07%	0,50%	5,98%	0%
De 1.320.000,01 a 1.440.000,00	10,06%	0,69%	0,69%	2,09%	0,50%	6,09%	0%
De 1.440.000,01 a 1.560.000,00	10,20%	0,71%	0,70%	2,10%	0,50%	6,19%	0%
De 1.560.000,01 a 1.680.000,00	10,35%	0,71%	0,70%	2,13%	0,51%	6,30%	0%
De 1.680.000,01 a 1.800.000,00	10,48%	0,72%	0,70%	2,15%	0,51%	6,40%	0%
De 1.800.000,01 a 1.920.000,00	11,85%	0,78%	0,76%	2,34%	0,56%	7,41%	0%
De 1.920.000,01 a 2.040.000,00	11,98%	0,78%	0,78%	2,36%	0,56%	7,50%	0%

Disponível em: http://www.portaltributario.com.br/guia/simples_transportes.htm.

ANEXO B – TABELA IRPF VIGENTE 2017

Base de cálculo mensal em R\$	Alíquota %	Parcela a deduzir do imposto em R\$
Até 1.903,98	–	–
De 1.903,99 até 2.826,65	7,5	142,80
De 2.826,66 até 3.751,05	15,0	354,80
De 3.751,06 até 4.664,68	22,5	636,13
Acima de 4.664,68	27,5	869,36

Disponível em: <https://www.tabeladoirrf.com.br/tabela-irrf-2017.html>.

APÊNDICE A – DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO COMPARATIVA

<i>Simple Nacional</i>		<i>Lucro Presumido</i>		<i>Transportador Autonomo</i>	
Receita Bruta	123.236,78	Receita Bruta	123.236,78	Receita Bruta	123.236,78
(-) Simples Nacional - 5,42%	6.679,43	(-) PIS 0,65%	801,04	Base cálculo INSS e SEST (20%)	24.647,36
PIS/ PASEP - -	-	(-) COFINS 3%	3.697,10	(-) INSS 11%	2.711,21
COFINS 1,62%	1.996,44	(=) Receita Líquida	118.738,64	(-) SEST/SENAT 2,50%	616,18
INSS 3,26%	4.017,52	(-) <i>Custo de Serviço (60%)</i>	73.942,07	(-) INSS/SENAT	3.327,39
CSLL 0,54%	665,48	(=) Margem Bruta	44.796,57	(=) Receita Líquida	119.909,39
IRPJ -	-	(-) INSS Patronal 27,50%	3.092,10	(-) <i>Custo de Serviço (60%)</i>	73.942,07
(=) Receita líquida	116.557,35	Base cálculo presumido CSLL E IR	123.236,78	(=) Margem Bruta	45.967,32
(-) <i>Custo de Serviço (60%)</i>	73.942,07	Presunção IRPJ 8%	9.858,94	Base de cálculo IRPF	-
(=) Margem Bruta	42.615,28	Presunção CSLL 12%	14.788,41	IRPF	-
		IRPJ (15%)	1.478,84		
		CSLL (9%)	1.330,96		
(=) Resultado Operacional	42.615,28	(=) Resultado Operacional	41.986,77	(=) Resultado Operacional	45.967,32