

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC

CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

JOSIANE SILVESTRI

**PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO: UM ESTUDO EXEMPLIFICATIVO APLICADO A
TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS**

CRICIÚMA

2015

JOSIANE SILVESTRI

**PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO: UM ESTUDO EXEMPLIFICATIVO APLICADO A
TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção do grau de Bacharel no curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Esp. Everton Perin

CRICIÚMA

2015

JOSIANE SILVESTRI

**PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO: UM ESTUDO EXEMPLIFICATIVO APLICADO A
TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Bacharel, no Curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa em Contabilidade Tributária.

Criciúma, 30 de Novembro de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Esp. Everton Perin - Orientador

Prof. Esp. Moisés Nunes Cardoso - Examinador

Dedico este trabalho à minha família pelo incentivo durante esta jornada e apoio na busca das minhas conquistas.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pelo dom da vida, por estar presente em todos os momentos me guiando e protegendo sempre, proporcionando força e perseverança em busca dos meus sonhos.

Aos meus pais João e Marisa, que no começo pensaram que entrar na universidade era algo difícil de se alcançar, no entanto, notaram minha persistência e apoiaram me incentivando a continuar.

Aos meus irmãos Mateus e Aline, por me proporcionarem momentos de alegria e carinho, amo incondicionalmente.

À minha família, em especial meus avós e minha tia Nazarete, que me apoiaram no decorrer deste trabalho e ao longo desta jornada.

Aos colegas de sala, em especial minhas amigas Maise e Monise, que se tornaram pessoas muito importantes no decorrer do curso, sempre estiveram ao meu lado, quando havia dificuldades, com certeza era com elas que eu poderia contar. Muitas alegrias passamos juntas, e muito incentivos elas me deram no decorrer do curso.

Ao meu orientador Everton Perin, agradeço pela dedicação e paciência, pelas ideias. Grande professor, fica aqui minha admiração e agradecimentos.

A todos os professores do curso de Ciências Contábeis, que contribuíram para meu crescimento profissional.

E a todos que contribuíram direta ou indiretamente para a realização deste trabalho.

Muito Obrigada!

“A menos que modifiquemos a nossa maneira de pensar, não seremos capazes de resolver os problemas causados pela forma como nos acostumamos a ver o mundo.”

Albert Einstein

RESUMO

SILVESTRI, Josiane. **Planejamento tributário**: um estudo exemplificativo aplicado a transportador autônomo de cargas. 2015. 57 p. Orientador: Esp. Everton Perin. Trabalho de Conclusão do Curso de Ciências Contábeis. Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC. Criciúma - SC.

O setor de transportes no Brasil consiste em um dos mais penalizados em relação a sua carga tributária. Ao verificar as características do Sistema Tributário Nacional e a proporção da carga tributária brasileira, identifica-se a importância do tema. Inserido na matriz de transportes brasileira, o modal rodoviário constitui-se no mais utilizado, representando 61%. Para minimizar os efeitos tributários deste setor, buscou-se por meio do planejamento tributário a melhor estratégia fiscal para o transportador autônomo de cargas. Considerando que o profissional possui uma frota pequena, o regime tributário Simples Nacional, foi o adotado para realizar a comparação. A metodologia utilizada no tema e problema configura-se na qualitativa. Quanto aos objetivos da pesquisa, utilizou-se a descritiva. Em relação ao referencial teórico, consistiu na pesquisa bibliográfica. O estudo exemplificativo, utilizou premissas do autônomo para realização dos cálculos, evidenciando nas demonstrações e por meio de comparativos, a opção que impacta em menor desembolso tributário. O estudo abordado neste trabalho conseguiu atingir os objetivos, revelando desta forma, a opção que resulta em uma economia tributária. Identifica-se a importância do contador na realização do planejamento tributário, auxiliando profissionais na tomada de decisão.

Palavras-chave: Planejamento Tributário. Carga Tributária. Autônomo. Simples Nacional.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1 - Matriz do Transporte de Cargas	17
Gráfico 2 - Carga tributária do BRICS	24
Gráfico 3 - Quantidade de Dias Trabalhados por Ano para Pagar Impostos	27
Gráfico 4 - Ranking Índice de Retorno de Bem-Estar à Sociedade (IRBES) com maior Carga Tributária/PIB X IDH (2013)	27
Gráfico 5 – Comparativo das Alternativas Fiscais Abordadas no Ano de 2015.....	49
Figura 1 - Frotas Veículos de João da Silva.....	42

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Tabela Progressiva IRRF para o Exercício de 2015	28
Tabela 2 - Salário de Contribuição Mensal	30
Tabela 3 - Valores Retidos de Contribuição Previdenciária e SEST/SENAT	45
Tabela 4 - Valores a Título de Retenção do IRRF	46
Tabela 5 - Apuração da Folha de Pagamento dos Meses em 2015.....	46
Tabela 6 - Apuração no Simples Nacional 2015	47
Tabela 7 - Apuração da Folha de Pagamento no Simples Nacional	48
Tabela 8 - Apuração Tributária de 2015.....	49
Tabela 9 - Demonstrativo do Resultado do Exercício – DRE de 2015: comparativo entre as alternativas fiscais	50

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Quantidade de Transportadores Registrados pelo RNTRC	20
Quadro 2 - Espécies Tributárias.....	22
Quadro 3 - Diferenças entre Evasão e Elisão Fiscal	26
Quadro 4 - Percentuais Base Presumida	32
Quadro 5 - Limites de Receita para Empresas do Simples Nacional	33
Quadro 6 - Frota de Veículos de João da Silva.....	41
Quadro 7 - Dados Relativos à Operação do Transportador Autônomo no Ano de 2015	43
Quadro 8 - Gastos Referentes a Opção Simples Nacional 2015	44

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Art.	Artigo
BRICS	Brasil, Rússia, Índia, China e África Do Sul
CF	Constituição Federal
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CP	Contribuição Previdenciária
CPP	Contribuição Previdenciária Patronal
CTN	Código Tributário Nacional
CSSL	Contribuição Social Sobre o Lucro
DARF	Documento de Arrecadação de Receitas Federais
DAS	Documento de Arrecadação Simplificado
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
DRE	Demonstrativo do Resultado do Exercício
EPP	Empresa de Pequeno Porte
ETC	Empresa de Transporte de Cargas
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
IBPT	Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação
ICMS	Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IN	Instrução Normativa
INSS	Instituto Nacional da Seguridade Social
IPI	Imposto Sobre Produtos Industrializados
IR	Imposto de Renda
IRBES	Índice de Retorno de Bem Estar à Sociedade
IRPJ	Imposto de Renda Pessoa Jurídica
IRPF	Imposto de Renda Pessoa Física
IRRF	Imposto de Renda Retido na Fonte
ISSQN	Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza
LC	Lei Complementar

ME	Microempresa
MEI	Micro Empreendedor Individual
N°	Número
PIB	Produto Interno Bruto
PIS	Programa de Integração Social
RIR	Regulamento do Imposto de Renda
RFB	Receita Federal do Brasil
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SENAT	Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
RPA	Recibo Pagamento Autônomo
SEST	Serviço Social do Transporte
TAC	Transportador Autônomo de Cargas
TRC	Transporte Rodoviário de Cargas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 TEMA E PROBLEMA	14
1.2 OBJETIVOS DA PESQUISA	15
1.3 JUSTIFICATIVA	15
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	17
2.1 CARACTERIZAÇÃO DA MATRIZ DO TRANSPORTE NO BRASIL	17
2.1.1 Transporte Rodoviário no Brasil	18
2.1.2 Caracterização dos Transportadores no Brasil	19
2.2 SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL.....	21
2.2.1 Espécies Tributárias	21
2.2.2 Obrigações Tributárias	23
2.2.3 Carga Tributária	23
2.2.4 Planejamento Tributário	24
2.2.4.1 Elisão e Evasão Fiscal	25
2.2.5 Tributação da Pessoa Física	26
2.2.5.1 Imposto de Renda Retido na Fonte - IRRF	28
2.2.5.2 Instituto Nacional do Seguro Social - INSS	29
2.2.5.3 SEST/SENAT	30
2.2.6 Tributação Pessoa Jurídica	31
2.2.6.1 Lucro Real	31
2.2.6.2 Lucro Presumido	31
2.2.6.3 Simples Nacional.....	33
2.2.6.3.1 <i>Vedações à Opção pelo Simples Nacional</i>	35
2.3 Crédito Presumido de PIS e COFINS na Subcontratação	37
3 METODOLOGIA DA PESQUISA	39
3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICOS	39
4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	41
4.1 CARACTERIZAÇÃO DO TRANSPORTADOR AUTÔNOMO.....	41
4.1.1 Apresentação dos Dados	43
4.2 APURAÇÃO TRIBUTOS SOBRE O TRANSPORTADOR AUTÔNOMO.....	45
4.3 APURAÇÃO TRIBUTOS SOBRE A EMPRESA PESSOA JURÍDICA.....	47
4.3.1 Apuração pelo Simples Nacional	47

4.4 COMPARATIVO E ANÁLISE ENTRE AS FORMAS DE TRIBUTAÇÃO	49
4.5 ANÁLISE DO ESTUDO	51
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	52
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	54
ANEXO I	59
ANEXO II	60

1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo aborda-se o tema e evidenciando o problema relacionado a ele. Em seguida elucida-se o objetivo geral da pesquisa e os específicos que norteiam o estudo. Tal como explicar a justificativa, destacando a importância do assunto.

1.1 TEMA E PROBLEMA

A tributação configura-se como um fator importante para a manutenção da União, dos Estados, Distrito Federal e Municípios, a fim de custear os serviços públicos. No Brasil o conjunto de tributos constitui-se por meio de impostos, taxas, contribuições e empréstimos compulsórios.

Deste modo, a ciência contábil tem como objetivo fornecer informações relevantes e confiáveis, a fim de possuir o embasamento necessário a tomada de decisões. A contabilidade tributária representa um ramo desta ciência capaz de fornecer referências primordiais a contribuir para a continuidade de organizações.

O empreendedorismo no país, vem ganhando força a cada ano. Novos profissionais decidem abrir seu próprio negócio no setor de transportes. Devido a carga tributária elevada, cada vez mais, os mesmos se deparam com dificuldades, inviabilizando o empreendimento.

Contabilidade tributária, vai além da escrituração fiscal. Pode ser compreendida por procedimentos empresariais que visam a redução da carga tributária de forma legal, sendo denominado como planejamento tributário. Todavia, figura-se imprescindível, ser realizado por profissionais capacitados, para evitar autuação fiscal. A escolha das melhores alternativas resulta na redução de custos e melhoria na situação financeira.

Em um mercado competitivo, o preço final do frete torna-se altamente decisivo na contratação do serviço. Com base no exposto, é possível afirmar que as pequenas empresas de transportes e os autônomos, tendem a encontrar maiores dificuldades na aplicação de conceitos tributários na constituição do negócio. Levando em consideração tal afirmação, faz-se necessário a aplicação do planejamento tributário como pressuposto de redução de custos.

O processo de planejar almeja organizar e adaptar a empresa a legislação pertinente. Esta questão, adequa-se a qualquer porte de empresa, nas empresas de grande porte é mais comum possuírem um planejamento tributário, no entanto, nas pequenas e médias empresas a usabilidade desta ferramenta torna-se menos comum, mas sendo cada vez mais imprescindível, já que grande parte das empresas brasileiras se constituem em empresas de pequeno porte, contribuindo, portanto, em grande parte do desenvolvimento econômico.

Conforme exposto anteriormente, têm-se o seguinte problema: Como o planejamento tributário pode auxiliar o transportador autônomo na escolha da alternativa fiscal que resulta em um menor desembolso tributário?

1.2 OBJETIVOS DA PESQUISA

O presente trabalho tem por objetivo geral verificar como o planejamento tributário pode auxiliar o transportador autônomo na escolha da alternativa fiscal que resulta em um menor desembolso tributário.

Para alcançar o objetivo geral, têm-se os seguintes objetivos específicos:

- Caracterizar o Sistema Tributário Nacional, inclusive a carga tributária brasileira;
- Apresentar as formas de tributação da pessoa jurídica;
- Realizar apuração nas opções autônomo e Simples Nacional;
- Demonstrar a alternativa que reduz o desembolso tributário aplicado ao transportador autônomo de cargas.

1.3 JUSTIFICATIVA

De acordo com o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação – IBPT (2013), a carga tributária do Brasil é a mais elevada entre os BRICS¹. O Brasil constitui-se no país com mais empreendedores do mundo, conforme pesquisas realizadas pelo SEBRAE (2015), três em cada dez brasileiros adultos entre 18 e 64 anos possuem uma empresa ou estão envolvidos com a criação de um negócio

¹ Refere-se a Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, países emergentes, que se destacaram por possuírem índices econômicos comuns e em constante desenvolvimento. A expressão foi formulada em 2001, pelo economista Jim O'Neill, chefe de pesquisa em economia global do grupo financeiro Goldman Sachs.

próprio. A sobrevivência desses empreendimentos, configura-se como condição necessária para o desenvolvimento do país. A falta de planejamento e a carga tributária elevada, levam muitas empresas ao fechamento nos primeiros anos de atividade.

Com as diversas obrigações acessórias, informações digitais e cruzamento de informações a serem cumpridas pelas empresas, se tais não estiverem em conformidade com a legislação tributária vigente, acarretam em autuações. As empresas possuem dificuldades na hora de optar pela alternativa fiscal menos onerosa, por não possuírem conhecimento dos procedimentos a serem aderidos.

A busca pela maximização de resultados e diminuição dos custos e despesas, torna-se imprescindível para as empresas que visam possuir estratégia competitiva. Tal fato, permite a empresa de utilizar-se como prática de preços mais atrativos em seus produtos e serviços, além do mais, podendo elevar o faturamento e melhorar o caixa da empresa.

O estudo consiste em demonstrar como o planejamento tributário pode auxiliar o transportador autônomo na sua tomada de decisão, acerca da opção que resulte na maximização dos resultados. Dentre as opções entre pessoa física, exercendo a profissão como autônomo, ou como pessoa jurídica, se adequando ao regime fiscal Simples Nacional.

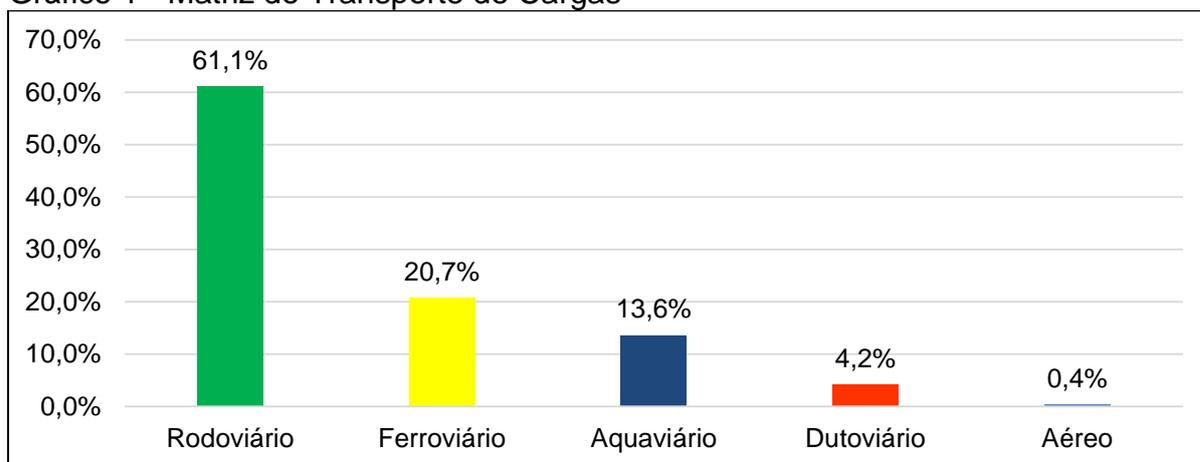
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo apresenta o referencial teórico a fim de justificar o estudo proposto. A respeito do setor de transportes e suas características. Explana-se também, o Sistema Tributário Nacional e a da carga tributária sobre pessoas jurídicas e físicas. Além de elucidar o planejamento tributário, discorrendo a respeito da tributação do transportador autônomo e da pessoa jurídica.

2.1 CARACTERIZAÇÃO DA MATRIZ DO TRANSPORTE NO BRASIL

A representatividade dos modais de transportes no Brasil, apresenta-se pela Confederação Nacional do Transportes – CNT (2015), conforme sintetizado no Gráfico 1.

Gráfico 1 - Matriz do Transporte de Cargas



Fonte: Adaptado pela autora, CNT 2015.

Evidencia-se o uso majoritário do transporte rodoviário de cargas. De acordo com Faria e Costa (2010), as vantagens deste modal estão atreladas ao fato da versatilidade, flexibilidade e suas coletas poderem ser feitas de porta a porta. Enquanto a desvantagem, está relacionada à limitação da capacidade de cargas e sendo adequado, para deslocamentos de curta e média distâncias.

Desta forma, cargas transportadas em trajetos longos e com maiores pesos, o rodoviário tende a não ser a melhor opção, sob a perspectiva de custos. Por este motivo, o transporte ferroviário se torna o ideal. Geralmente utiliza-se este

modal, no transporte de bens com baixo valor agregado e em grandes quantidades como: minérios, produtos agrícolas, fertilizantes e outros (FARIA; COSTA, 2010).

Outra forma de transportar cargas pesadas, consiste no meio de transporte aquaviário. Este modal, subdivide-se em duas categorias, o hidroviário, que consiste na navegação em rios e canais. E no transporte marítimo, constituído na navegação por meio da cabotagem² e oceânica. Comparativamente às demais formas, a cabotagem apresenta vantagens como: maior capacidade de transporte, vida útil da infraestrutura, dos equipamentos e veículos, segurança da carga, menor emissão de poluentes, número de acidentes, nível de avarias, custo operacional e impacto ambiental (CNT, 2013).

Já o modal dutoviário, utilizado para transporte de granéis, através de dutos projetados para tal finalidade. O transporte é feito por pressão mecânica ou gravidade. Normalmente são transportados líquidos e gases (RODRIGUES, 2007).

O transporte aéreo de cargas constitui-se no de maior custo, mas também, o mais rápido e seguro. Por isso utiliza-se este modal, para o transporte de produtos com maior valor agregado, mercadorias expressas e com alto nível de perecibilidade. Tal modal possui vantagens operacionais, como menor valor de seguro, embalagens mais simples e de menor valor, maior mecanização do processo, além da maior agilidade na liberação da documentação de transporte. Essas vantagens fazem com que, apesar do preço, o modal seja atrativo para o transporte de alguns tipos de cargas (CNT, 2011).

Sendo o mais utilizado no Brasil, o transporte rodoviário, possui uma gama de oportunidades para profissionais abrirem seu negócio. No entanto, há dúvidas referentes a atividade, em relação a tomada de decisão em ser autônomo ou instituir empresa.

2.1.1 Transporte Rodoviário no Brasil

O transporte rodoviário brasileiro, teve origem com a construção da Rodovia Rio - São Paulo em 1926, a única pavimentada até 1940. Até o início da década de 50, as rodovias existentes no Brasil eram precaríssimas. O governo de

² Navegação realizada entre portos ou pontos do território nacional, utilizando a via marítima ou essa e as vias navegáveis interiores (CNT, 2013).

Juscelino Kubitschek, em 1960, construiu Brasília, trouxe a indústria automobilística para o país e abriu estradas ao longo do território nacional, fomentando a demanda pelo transporte rodoviário. A partir de então, a rodovia passou a ser encarada como fator de modernidade, enquanto a ferrovia virou símbolo do passado (RODRIGUES, 2007).

O Ministério dos Transportes por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT (2014), relatou que o transporte rodoviário considera-se o mais utilizado em transportar mercadorias e pessoas. Os principais veículos utilizados neste modal são: ônibus, caminhões, veículos de passeio e outros. Neste meio de transportes caracteriza-se também pelo baixo valor de implantação, no entanto, um alto custo de manutenção.

Segundo pesquisas da CNT (2015) as principais dificuldades no setor são os custos no setor como: óleo diesel, lubrificantes, mão-de-obra, manutenção, pedágios, IPVA e licenciamento, seguros e sistemas de segurança, peças de reposição e pneus. Os gastos com manutenção do caminhão representam 50% da renda bruta do transportador.

Os fatores como alto índice de desemprego no País e facilidade para se tornar motorista autônomo, são as principais questões que motivam a entrada de novos transportadores rodoviários de carga. Apesar do faturamento mensal ser relativamente alto, os custos associados também, por exemplo, manutenção, combustível e carga tributária. Levando em consideração estes fatores, torna-se a remuneração líquida do motorista autônomo baixa. Devendo-se levar em consideração o planejamento, antes de ingressar na profissão (CNT, 2015).

Para adentrar neste setor, a pessoa jurídica ou física, possui três opções de se caracterizar: Transportador Rodoviário, Autônomo ou Cooperativa. A escolha correta das opções mencionadas, pode ser considerada uma estratégia competitiva para aumentar o resultado final.

2.1.2 Caracterização dos Transportadores no Brasil

Previsto na Lei nº 11.442/07, o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC, caracteriza-se por ser realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração. A atividade econômica pode ser exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia

inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

- a) Transportador Autônomo de Cargas (TAC) - Pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional, que seja, proprietário, coproprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;
- b) Empresa de Transporte de Cargas (ETC) - Pessoa jurídica, constituída e prevista em lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal e comprove ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga;
- c) Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC) - Pessoa jurídica que tenha em seu ato constitutivo, atividade principal de transporte de cargas. Ser proprietário ou arrendatário de, no mínimo, um veículo ou uma combinação de veículos de tração e de cargas com Capacidade de Carga Útil - CCU, igual ou superior a quinhentos quilos, registrados em seu nome no órgão de trânsito como de categoria “aluguel”.

O Quadro 1, apresenta a quantidade de transportadores registrados na RNTRC, segundo dados apresentados pela ANTT.

Quadro 1- Quantidade de Transportadores Registrados pelo RNTRC

TIPO DE TRANSPORTADOR	NÚMERO DE REGISTROS
Transportador Autônomo de Cargas (TAC)	902.959
Empresa de Transporte de Cargas (ETC)	183.480
Cooperativa de Transporte Cargas (CTC)	428
TOTAL	1.086.867

Fonte: Adaptado pela Autora, ANTT 2015.

Verifica-se que maior parte dos transportadores de cargas constituem-se em autônomos, sendo que é muito comum no segmento de transportes a contratação de autônomos por empresa de cargas, a fim de, suprir toda a demanda de fretes.

Visto os tipos de transportadores existentes, ocorre a necessidade de averiguar, em qual alternativa fiscal, seria mais oportuna para o profissional transportador autônomo. Faz-se necessário compreender o Sistema tributário Nacional, para posterior estudo sobre o planejamento tributário.

2.2 SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

O Sistema Tributário Nacional regulamenta o poder do Estado de tributar e está previsto nos arts. 145 a 162 da Constituição Federal de 1988, esses artigos tratam sobre os princípios gerais do Sistema Tributário Nacional, das limitações do poder de tributar e competências da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, como também da competência e da repartição das receitas tributárias.

Oliveira (2005) define o sistema tributário como um conjunto estruturado dos tributos que compõem o ordenamento jurídico, bem como das regras e princípios normativos relativos à matéria tributária. Estará sempre vinculado à cobrança de tributos que fazem parte não só do conjunto, bem como, das normas que regulamentam limitando o poder do Estado de tributar livremente.

Inserido no contexto do Sistema Tributário Nacional, que regulamenta o conjunto de tributos, competências tributárias, entre outras particularidades. Os tributos, formam-se por várias cinco tributárias e cada espécie está inserida em seu ente federativo.

2.2.1 Espécies Tributárias

A instituição e arrecadação do tributo, em terras brasileiras, remonta em termos históricos, a partir da arrecadação dos dízimos realizada pelos funcionários da Coroa Portuguesa (REZENDE; PEREIRA; ALENCAR, 2010).

O conceito de tributo está descrito no art. 3º do Código Tributário Nacional - CTN, previsto na Lei nº 5.172/66, que assim descreve: “tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada”.

De acordo com Oliveira (2005) os tributos somente podem ser instituídos ou alterados por meio de lei, não sendo admitidas outras maneiras de criá-lo.

Conforme expresso no o art.º 150, da Constituição Federal, em seu inciso I, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça.

Os autores Rezende, Pereira e Alencar (2010), citam que a primeira limitação quanto à criação de tributos, diz respeito à competência tributária, que se constitui no poder para instituir e cobrar tributos. São cinco, as espécies tributárias brasileiras e como demonstrado no Quadro 2, cada tributo em sua esfera de atuação:

Quadro 2 - Espécies Tributárias

TRIBUTOS	COMPETÊNCIA	NATUREZA	EXEMPLOS
Impostos	União, Estados, Municípios e Distrito Federal.	Não Vinculada a sua arrecadação com a destinação	Sobre a Renda (IR), sobre Serviços (ISS).
Taxas	União, Estados, Municípios e Distrito Federal.	Vinculado, tem o destino específico da sua arrecadação.	Pedágio, Alvará.
Contribuições de Melhoria	Comum.	Cobrada por obra pública em decorrência de valorização imobiliária.	Em virtude de obra pública.
Contribuições Especiais	União (Exceto a Cosip que é Municipal).	Vinculado, tem o destino específico da sua arrecadação.	Contribuição Previdenciária, Pis, Cofins.
Empréstimos Compulsórios	União.	Vinculado.	

Fonte: Pêgas, 2007.

Segundo os autores Rezende; Pereira; Alencar (2010), alguns tributos incidem diretamente sobre o patrimônio ou a renda, os denominados tributos diretos. Outros tributos são nomeados de tributos indiretos, por incidirem sobre a produção e circulação de bens e serviços, que acabam atingindo indiretamente o consumidor final.

Parafraseando os autores Rezende; Pereira; Alencar (2010), a obrigação tributária ao pagamento dos tributos, torna-se a principal na relação entre o ente governamental, também denominado ativo e entre o devedor da obrigação, ou sujeito passivo. No entanto, a obrigação de pagar não se configura na única decorrente de tal relação.

2.2.2 Obrigações Tributárias

A obrigação tributária define-se pelo autor Machado (2006), como a relação jurídica em virtude da qual o particular (sujeito passivo), tem o dever de prestar dinheiro ao Estado (sujeito ativo), ou de não fazer, o Estado tem o direito de constituir contra o particular um crédito.

No art. 113º do CTN, prescreve a obrigação tributária, como principal ou acessória. Para Rezende; Pereira; Alencar (2010) a obrigação principal é, deste modo, a obrigação do pagamento, em dinheiro, de tributos ou penalidades pecuniárias (multas). A multa tributária não é um tributo, pois consiste em um ato ilícito, mas a obrigação de pagá-la tem natureza tributária. A obrigação acessória, caracteriza-se pelo meio que o Estado possui de controlar, a arrecadação ou fiscalização dos tributos, como por exemplo, emitir notas fiscais, escriturar os livros fiscais e contábeis.

Diante da quantidade de obrigações e tributos a pagar que o contribuinte possui em relação ao Estado, fator que impacta, diretamente na sobrevivência das empresas ou pessoa física, evidencia-se a carga tributária brasileira.

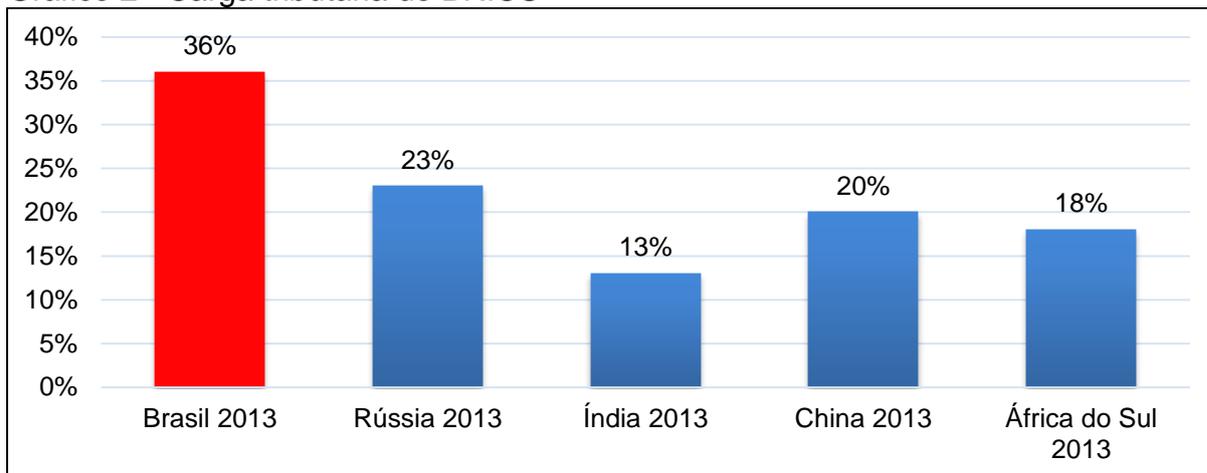
2.2.3 Carga Tributária

Uma pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação – IBPT (2015), verificou que no ano de 2013 o Produto Interno Bruto - PIB foi de R\$ 5.157.569 (em milhões de reais), com carga tributária sobre o mesmo de 35,04% totalizando arrecadação de R\$ 1.807.054. Em 2014 o PIB foi de R\$ 5.521.256 e carga tributária de 35,42% totalizando uma arrecadação de R\$ 1.955.804, resultando em um aumento de 0,39 ponto percentual. Em quanto que a carga tributária dos EUA, por exemplo, representa 26,40%.

Carga Tributária, configura-se na relação percentual obtida pela divisão do total geral da arrecadação de tributos do país em esfera federal, estadual e municipal, em um ano, pelo valor do PIB. Compreende a riqueza gerada durante o mesmo período de mensuração do valor dos tributos arrecadados (IBPT, 2015).

O Gráfico 2, evidencia a carga tributária brasileira, em relação aos países que constituem o BRICS.

Gráfico 2 - Carga tributária do BRICS



Fonte: Adaptado pela autora, IBPT 2013.

Estudos realizados pelo IBPT (2013), revelam que os brasileiros pagam 63 tributos, dentre eles os impostos as taxas e contribuições, sendo de forma direta ou indireta. Existe uma quantidade enorme de leis, medidas provisórias, decretos, portarias, instruções normativas e outros dispositivos, trazendo constante insegurança sobre quais as normas efetivamente estão em vigor.

Conforme dados da CNT (2014) o ramo de transportes, tem uma tributação maior em cerca de 30%, do que outras formas de prestação de serviços. A escolha correta da alternativa discal menos onerosa, fazem com que reduzam cerca de 40% da carga tributária deste setor. Diante de tal fato, faz-se necessário compreender o planejamento tributário.

2.2.4 Planejamento Tributário

Dentre as principais causas do desaparecimento das micros e pequenas empresas, 16,51% constitui-se na complexidade tributária e burocracias. Sendo que tais empresas representam 85% do total. As empresas de médio e grande porte representam somente 15%. Sendo que a principal causa do não crescimento das micro e pequenas empresas é o sistema tributário brasileiro (IBPT, 2013).

Todas as ações de uma empresa, podem ser determinantes para seu futuro. Os impactos causados com a elevada carga tributária brasileira, tem contribuído para que as empresas entrem em processo de fechamento. O contribuinte possui o direito de estruturar seu negócio da melhor forma, procurando

reduzir os custos empresariais, portanto, se a forma for jurídica e lícita a fazenda pública deve respeitar (OLIVEIRA, 2005).

Oliveira (2009) esclarece que umas das mais importantes funções da contabilidade tributária é o conjunto de ações e procedimentos operacionais, que lavaria a redução do ônus tributário, obtendo maior rentabilidade e competitividade. Tendo como finalidade, obter uma economia fiscal, utilizando-se de práticas legais para redução do ônus tributário.

Em algumas atividades, conforme Carlin (2008) quando analisados balanços de empresas, torna-se perceptível que os encargos relativos a impostos, taxas e contribuições são, representam na maioria dos casos mais que os custos de produção ou até mesmo, mais que os resultados finais que os acionistas recebem.

Para que a realização do planejamento tributário seja bem sucedida, torna-se necessário que seja feito de forma lícita, a fim de evitar autuações. Na sequência, explana-se sobre elisão e evasão fiscal.

2.2.4.1 Elisão e Evasão Fiscal

Com o objetivo de reduzir a carga tributária, o planejamento tributário, por meio da elisão fiscal, consiste em adequar o contribuinte à melhor opção do regime de tributação, de forma legal e que possibilita a redução de tributos ou alíquotas. A elisão baseia-se na economia tributária resultante da adoção da alternativa legal menos onerosa, desde que seja de forma lícita, antes do fato gerador, com o objetivo de reduzir o montante devido, ou postergar a obrigação tributária (OLIVEIRA, 2005).

A forma ilícita, conhecida como evasão fiscal, denomina-se de acordo com (Oliveira, 2005), como qualquer omissão do cumprimento da obrigação tributária já existente. Ocorre quando o contribuinte deixa de pagar ao fisco uma determinada quantia de tributos, que seja considerada devida por força de determinação legal.

Carlin (2008) define evasão fiscal como uma ação, espontânea, dolosa ou intencional do contribuinte por meio de meios ilícitos, para evitar, eliminar, reduzir ou retardar o pagamento dos tributos. O mau planejamento pode contribuir para a evasão fiscal, descumprindo a legislação e causando possíveis autuações.

No quadro 3, pondera-se as diferenças entre a Evasão e Elisão Fiscal:

Quadro 3 - Diferenças entre Evasão e Elisão Fiscal

EVASÃO FISCAL	ELISÃO FISCAL
Illegal (Contrária às leis)	Legal
Passível de sanção penal (crime de sonegação fiscal)	Não é passível de sanção
Medidas adotadas após a ocorrência do fato gerador	Medidas adotadas antes da ocorrência do fato gerador
Deve ser combatida	Deve ser estimulada

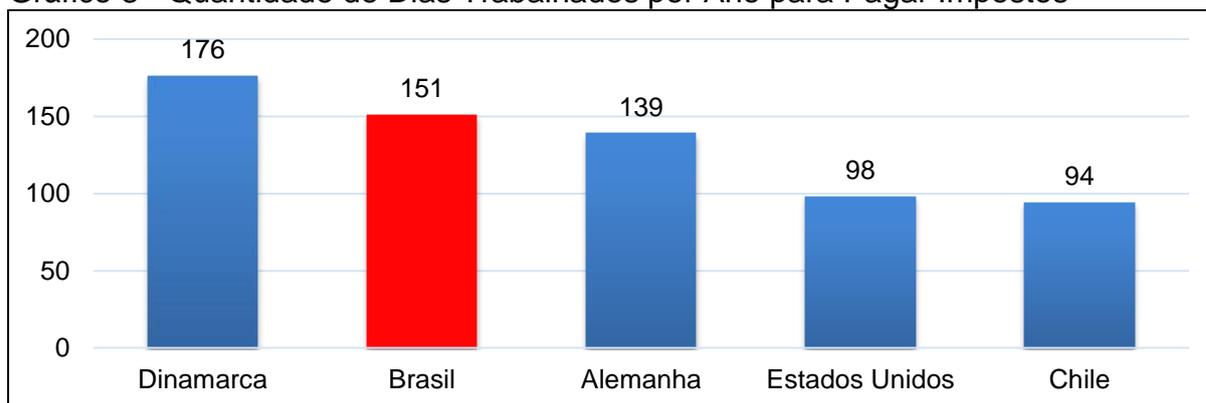
Fonte: Amaral (2002, p. 48).

A redução do custo com a carga tributária, pode ser uma saída competitiva. Desse modo, os profissionais que possuem o pensamento empreendedor, que desejam abrir o próprio negócio, ou até mesmo, que já possuam, deveriam levar em consideração a realização de um planejamento tributário. Do contrário que muitos profissionais pensam, o mesmo pode ser aplicado também à autônomos e pequenas empresas. Contudo, faz-se necessário entender a tributação de ambos, com o objetivo de identificar a forma menos onerosa de tributação.

2.2.5 Tributação da Pessoa Física

Dos rendimentos totais do trabalhador brasileiro, 41,37% destina-se à impostos, taxas e contribuições, segundo um levantamento realizado pelo IBPT (2015). No Gráfico 3, percebe-se a quantidade de dias, que o brasileiro trabalha em um ano, para arcar com todos os tributos que lhe são submetidos, sendo possível também, efetuar a comparação com outros países.

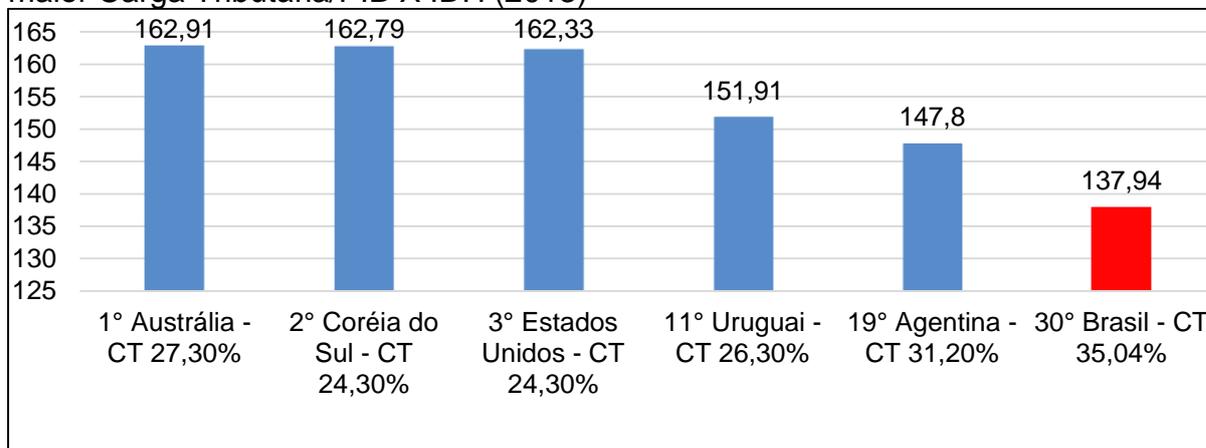
Gráfico 3 - Quantidade de Dias Trabalhados por Ano para Pagar Impostos



Fonte: Adaptado pela autora, IBPT 2015.

Em média, o brasileiro trabalhou até dia 31 de maio deste ano, somente para pagar os tributos. De acordo ainda com o IBPT (2015), entre os 30 países com a maior carga tributária, o Brasil continua sendo, em relação a estudos realizados em outros anos, o que proporciona o pior retorno dos valores arrecadados em prol do bem-estar da sociedade. Esta afirmação encontra-se no Gráfico 4:

Gráfico 4 - Ranking Índice de Retorno de Bem-Estar à Sociedade (IRBES) com maior Carga Tributária/PIB X IDH (2013)



Fonte: Adaptado pela autora, IBPT 2015.

O IRBES caracteriza-se pelo resultado da somatória da carga tributária, ponderada percentualmente pela importância deste parâmetro, com o IDH, ponderado da mesma forma. O Brasil, com arrecadação altíssima e péssimo retorno desses valores, fica atrás, inclusive, de países da América do Sul, como Uruguai e Argentina (IBPT, 2015).

Na subcontratação de transportadores autônomos, que são pessoas físicas, o contratante deve reter alguns tributos, constituídos pelo IRRF, Contribuição Previdenciária, e SEST/SENAT.

2.2.5.1 Imposto de Renda Retido na Fonte - IRRF

Conforme disposto no art. 9º da Lei nº 7.713/88, quando o contribuinte auferir rendimentos da prestação de serviços de transporte, em veículo próprio locado, ou adquirido com reservas de domínio ou alienação fiduciária, o imposto de renda incidirá sobre 10% (dez por cento) do rendimento bruto, decorrente do transporte de carga.

Conforme Lei nº 11.482/07, em seu art. 1º “o imposto de renda incidente sobre os rendimentos de pessoas físicas será calculado de acordo com as seguintes tabelas progressivas mensais, em reais. [...] IX - a partir do mês de abril do ano-calendário de 2015”:

Tabela 1 - Tabela Progressiva IRRF para o Exercício de 2015

Base de Cálculo (R\$)	Alíquota (%)	Parcela a deduzir do IR (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	354,80
De 3.751,06 até 4.664,68	22,5	636,13
Acima de 4.664,68	27,5	869,36

Fonte: Lei nº 11.482/07.

O cálculo do IRRF é por fato gerador, tem-se que somar o valor pago anteriormente, aplicar o 10% e calcular o IRRF e descontar o valor pago de IRRF anteriores. Os rendimentos recebidos acumuladamente e submetidos à incidência do imposto sobre a renda com base na tabela progressiva, quando correspondentes a anos-calendário anteriores ao do recebimento, serão tributados exclusivamente na fonte, no mês do recebimento ou crédito, em separado dos demais rendimentos recebidos no mês (LEI N° 7.713/88).

De acordo com a Lei nº 11.196/05 em seu art. 70, o IRRF, deve ser recolhido até o último dia útil do segundo decêndio do mês subsequente ao mês de

ocorrência do fato gerador. Recolhe-se o imposto em DARF, com código de receita 0588³.

2.2.5.2 Instituto Nacional do Seguro Social - INSS

A seguridade social consiste em um conjunto de medidas, por iniciativa dos poderes públicos e da sociedade, com a finalidade de assegurar o direito relativo à saúde, à previdência e à assistência social (REZENDE; PEREIRA; ALENCAR, 2010).

De acordo com o § 2º do art. 54 da Instrução Normativa - IN RFB nº 971/09, o limite máximo do salário-de-contribuição é o valor definido, periodicamente, em ato conjunto do Ministério da Fazenda - MF e do Ministério da Previdência Social - MPS e reajustado na mesma data e com os mesmos índices usados para o reajustamento dos benefícios de prestação continuada 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).

Com base no inciso IV do art. 78 da IN nº 791/09 a responsabilidade pela retenção do INSS é da empresa tomadora do serviço. Aplicando o percentual de 11% sobre a base de cálculo, resultante da aplicação de 20%.

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).

³ “Importâncias pagas por pessoa jurídica à pessoa física, a título de comissões, corretagens, gratificações, honorários, direitos autorais e remunerações por quaisquer outros serviços prestados, sem vínculo empregatício, inclusive as relativas a empreitadas de obras exclusivamente de trabalho e as decorrentes de fretes e carretos em geral” (RECEIA FEDERAL DO BRASIL).

Conforme a Tabela 2, os percentuais aplicados da contribuição, variam de acordo com os valores da remuneração. Limitando um valor de R\$ 513,01 mensal.

Tabela 2 - Salário de Contribuição Mensal

Salário de contribuição (R\$)	Alíquota para fins de recolhimento ao INSS (%)
Até 1.399,12	8,00
De 1.399,13 até 2.331,88	9,00
De 3.331,89 até 4.663,75	11,00

Fonte: Previdência Social, 2015.

Após definições de aplicação do INSS, outra retenção efetuada na subcontratação refere-se ao SEST/SENAT, que são contribuições específicas do transporte.

2.2.5.3 SEST/SENAT

De acordo o art. 1º da Lei nº 8.706/93, “ficam cometidos à Confederação Nacional do Transporte - CNT, observadas as disposições desta lei, os encargos de criar, organizar e administrar o Serviço Social do Transporte - SEST, e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT, com personalidade jurídica de direito privado, sem prejuízo da fiscalização da aplicação de seus recursos pelo Tribunal de Contas da União”.

A empresa tomadora de serviços de transportador autônomo, deverá reter e recolher a contribuição devida ao SEST e ao SENAT, instituída pela Lei nº 8.706/93 em seu art. 55, § 2º, observa-se a mesma regra de base de cálculo do INSS, sendo correspondente a 20% (vinte por cento) do valor bruto do frete, carreto ou transporte, vedada qualquer dedução, ainda que figure discriminadamente na nota fiscal, fatura ou recibo.

Estes tributos mencionados, fazem parte da retenção da pessoa física, no caso, sobre o serviço do transportador autônomo. Em relação à pessoa jurídica, a forma de apuração dos tributos, se constitui de maneira distinta, sendo que a empresa pode optar pelo regime tributário Lucro Real, Lucro Presumido e Simples Nacional.

2.2.6 Tributação Pessoa Jurídica

Conforme Young (2009), torna-se essencial analisar as formas de tributação existentes e tentar adaptá-las aos dados da empresa, para conseguir avaliar qual mecanismo tributário é mais benéfico.

Portanto, apresenta-se a seguir as formas de tributação da pessoa jurídica, sendo o Lucro Real, Lucro Presumido e Simples Nacional.

2.2.6.1 Lucro Real

Lucro real refere-se ao lucro líquido contábil do período de apuração, ajustado pelas adições ou compensações prescritas no Regulamento do Imposto de Renda (RODRIGUES et al., 2008).

Existem duas subdivisões neste regime de tributação, Young (2009) explica que a apuração pode ser realizada trimestralmente ou anualmente. Na segunda opção, pode ser apurado por estimativas mensais, balancete de suspensão ou redução.

Neves e Viceconti (2002) salientam que a opção pela apuração anual da base de cálculo será manifestada com o pagamento ao mês de janeiro ou ao início da atividade, sendo irretroatável para todo o ano-calendário, a ser apurado em 31 de dezembro.

O período de apuração da primeira incidência do imposto após a constituição da pessoa compreenderá o prazo do funcionamento até o último dia do respectivo trimestre. No lucro real trimestral, o IR e a CSLL são devidos no encerramento nos períodos trimestrais, sendo encerrados nos dias 31 de março, 30 de junho, 30 de setembro e 31 de dezembro (RODRIGUES et al., 2008).

2.2.6.2 Lucro Presumido

O lucro presumido é calculado trimestralmente sobre faturamento da empresa, sem levar em consideração as despesas e os custos. Sobre este faturamento são aplicados percentuais, que são “margens de lucro”, determinadas pelo Fisco. Conforme a atividade desenvolvida, o percentual altera, no entanto, a

mesma empresa pode ter mais que um percentual, se no caso, exercer várias atividades, para a determinação da base de cálculo (YOUNG, 2009).

Young (2009), esclarece que sobre a base de cálculo, são acrescidas as demais receitas não-operacionais, e aplica-se a alíquota do imposto de renda e da contribuição social sobre o lucro.

Se a organização não for obrigada ao Lucro Real, no ano calendário anterior, conforme Lei nº 12.814/2013, a receita bruta tenha sido igual ou inferior a R\$78.000.000,00 (setenta e oito milhões de reais) ou 6.500.000,00 (seis milhões e quinhentos mil reais) multiplicado pelo número de meses de atividade do ano-calendário anterior, quando inferior a 12(doze) meses, a empresa pode optar pelo Lucro Presumido.

A base de cálculo presumida é determinada aplicando-se as seguintes percentuais sobre o faturamento, mencionados no Quadro 4:

Quadro 4 - Percentuais Base Presumida

RECEITAS	BASE DO IR %	BASE DA CSLL %
Venda e revenda e bens e produtos	8%	12%
Prestação de serviços	32%	32%
Administração, locação ou cessão de bens e direitos de qualquer natureza	32%	32%
Transportes de passageiros	16%	12%
Transportes de cargas	8%	12%
Serviços hospitalares	8%	12%
Prestação de serviços até 120 mil/ano, menos regulamentadas	16%	32%
Revenda, para consumo, de combustível derivado de petróleo, álcool etílico carburante e gás natural	1,6%	12%
Outras receitas, não definidas no estatuto ou contrato social	100%	100%

Fonte: Pêgas p. 410, 2007.

Segundo Young (2009), outras empresas impedidas de optar pelo Lucro Presumido, são as pessoas jurídicas que exerçam atividades de financeiras, bancos,

creditícias, *factoring*, corretoras, imobiliárias, arrendamento mercantil, bolsas de valores, cambio e seguros.

Este regime de tributação, caracteriza-se em uma forma mais simplificada de apuração que no Lucro Real. Outra forma de apuração, caracteriza-se pelo Simples Nacional, que consiste no regime de apuração que faz parte do objeto deste estudo.

2.2.6.3 Simples Nacional

O Simples Nacional ou Supersimples foi instituído por meio da Lei Complementar nº 123/06, o Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições, destina-se a Microempresa - ME e Empresa de Pequeno Porte - EPP (YOUNG, 2009).

Aplicável às pessoas jurídicas consideradas ME e EPP, estabelecido em cumprimento ao que determina o disposto art.179 da CF/88. Quanto aos critérios de classificação das empresas, consiste no faturamento. Cada tipo de empresa possui um limite de faturamento, conforme o Quadro 5:

Quadro 5 - Limites de Receita para Empresas do Simples Nacional

PESSOA JURÍDICA	LIMITE DE RECEITA BRUTA NO ANO
Microempresa – ME	Igual ou inferior a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais).
Empresa de Pequeno Porte – EPP	Superior a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais) e igual ou inferior a R\$ 3.600.000,00 (três milhões e seiscentos mil reais).
Micro Empreendedor Individual – (MEI)	Igual ou inferior a R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais).

Fonte: Oliveira et al 2013.

A LC 147/2014 prevê que a ME ou EPP que exerça as seguintes atividades poderão optar pelo Simples Nacional:

- a) Tributadas com base nos Anexos I ou II da LC 123/2006: Produção e comércio atacadista de refrigerantes
- b) Tributadas com base no Anexo III da LC 123/2006:
 - a. Fisioterapia
 - b. Corretagem de seguros
 - c. Serviço de transporte intermunicipal e interestadual de passageiros, na modalidade fluvial, ou quando possuir características de transporte urbano ou metropolitano ou realizar-se sob fretamento contínuo em área

metropolitana para o transporte de estudantes e trabalhadores (retirando-se o ISS e acrescentando-se o ICMS)

c) Tributada com base no Anexo IV da LC 123/2006: Serviços Advocatícios

d) Tributadas com base no (novo) Anexo VI da LC 123/2006:

a. Medicina, inclusive laboratorial e enfermagem

b. Medicina veterinária

c. Odontologia

d. Psicologia, psicanálise, terapia ocupacional, acupuntura, podologia, fonoaudiologia e de clínicas de nutrição, de vacinação e bancos de leite

e. Serviços de comissária, de despachantes, de tradução e de interpretação

f. Arquitetura, engenharia, medição, cartografia, topografia, geologia, geodésia, testes, suporte e análises técnicas e tecnológicas, pesquisa, design, desenho e agronomia

g. Representação comercial e demais atividades de intermediação de negócios e serviços de terceiros

h. Perícia, leilão e avaliação

i. Auditoria, economia, consultoria, gestão, organização, controle e administração

j. Jornalismo e publicidade

k. Agenciamento, exceto de mão-de-obra

l. Outras atividades do setor de serviços que tenham por finalidade a prestação de serviços decorrentes do exercício de atividade intelectual, de natureza técnica, científica, desportiva, artística ou cultural, que constitua profissão regulamentada ou não, desde que não sujeitas à tributação na forma dos Anexos III, IV ou V da LC 123/2006.

As empresas ME ou EPP, para poderem optar pelo Simples Nacional, devem seguir alguns critérios, conforme destaca Oliveira et al (2013):

- A sociedade empresária;
- A sociedade simples;
- A empresa individual de responsabilidade limitada; e
- O empresário que de acordo com o art. 966 da Lei nº 10.406/02, exerce profissionalmente atividade econômica organizada para a produção ou circulação de bens ou serviços.

Young (2009) afirma que o Simples consiste em uma forma de tributação progressiva, pois a medida do aumento do faturamento, altera-se a alíquota de tributação. Neste regime, não são computadas as despesas, calculado sobre o faturamento mensal, levando em consideração a receita bruta dos últimos 12 meses.

Este sistema de tributação abrange o IRPJ, a CSLL, o PIS, a COFINS, o IPI, o ICMS, o ISS e o INSS – parte empresa. Verificando como aspecto positivo de tal escolha, a burocracia é reduzida, sendo que são recolhidos os tributos em um único documento, recolhido em DARF/DAS (YOUNG, 2009).

Conforme cita Oliveira (2005), ressalta que o SIMPLES pode incluir o ICMS e o ISS, do documento de arrecadação, juntamente com tributos federais mencionados, desde que haja convênio entre a Unidade Federada e o Município em que esteja estabelecida a ME ou EPP.

Um benefício a ser apontado é a dispensa a pessoa jurídica do pagamento as contribuições instituídas pela União, destinadas ao SESC, ao SESI, ao SENAI, ao SENAC, ao SEBRAE, e seus congêneres, bem assim as relativas ao salário contribuição e à Contribuição Sindical Patronal (YOUNG 2009, p. 16).

Outro benefício destacado por Young (2009, p. 16) “há isenção dos rendimentos distribuídos aos sócios e ao titular, na fonte e na declaração de ajuste do beneficiário, exceto os que correspondem a pró-labore, aluguéis e serviços prestados”.

Como aspecto negativo Young ressalta (2009, p. 16) “a Lei complementar 123/06, alterada parcialmente pela Lei nº 127/07, instituidora do Simples Nacional, enumera situações impeditivas de opção por este sistema de tributação”. Não podendo também realizar o aproveitamento dos benefícios fiscais, e o não aproveitamento de crédito nem sua transferência no que tange ao ICMS, ISS e IPI.

2.2.6.3.1 Vedações à Opção pelo Simples Nacional

Há vedações que não permitem as empresas optar pelo Simples Nacional, iniciando pela Receita Bruta, que como mencionado no capítulo anterior deve ser de no máximo R\$ 3.600.000,00 (três milhões e seiscentos mil reais). Existem mais alguns requisitos que vedam a opção, art. 17º da LC nº 123/06, que traz os impedimentos para que as empresas não possam recolher na sistemática do Simples Nacional:

- Art. 17. Não poderão recolher os impostos e contribuições na forma do Simples Nacional a microempresa ou a empresa de pequeno porte:
- I - que explore atividade de prestação cumulativa e contínua de serviços de assessoria creditícia, gestão de crédito, seleção e riscos, administração de contas a pagar e a receber, gerenciamento de ativos (asset management), compras de direitos creditórios resultantes de vendas mercantis a prazo ou de prestação de serviços (factoring);
 - II - que tenha sócio domiciliado no exterior;
 - III - de cujo capital participe entidade da administração pública, direta ou indireta, federal, estadual ou municipal;
 - IV - (REVOGADO);

- V - que possua débito com o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, ou com as Fazendas Públicas Federal, Estadual ou Municipal, cuja exigibilidade não esteja suspensa;
- VI - que preste serviço de transporte intermunicipal e interestadual de passageiros;
- VII - que seja geradora, transmissora, distribuidora ou comercializadora de energia elétrica;
- VIII - que exerça atividade de importação ou fabricação de automóveis e motocicletas;
- IX - que exerça atividade de importação de combustíveis;
- X - que exerça atividade de produção ou venda no atacado de:
 - a) cigarros, cigarrilhas, charutos, filtros para cigarros, armas de fogo, munições e pólvoras, explosivos e detonantes;
 - b) bebidas a seguir descritas:
 - 1 - alcoólicas;
 - 2 - refrigerantes, inclusive águas saborizadas gaseificadas;
 - 3 - preparações compostas, não alcoólicas (extratos concentrados ou sabores concentrados), para elaboração de bebida refrigerante, com capacidade de diluição de até 10 (dez) partes da bebida para cada parte do concentrado;
 - 4 - cervejas sem álcool;
- XI - que tenha por finalidade a prestação de serviços decorrentes do exercício de atividade intelectual, de natureza técnica, científica, desportiva, artística ou cultural, que constitua profissão regulamentada ou não, bem como a que preste serviços de instrutor, de corretor, de despachante ou de qualquer tipo de intermediação de negócios;
- XII - que realize cessão ou locação de mão de obra;
- XIII - que realize atividade de consultoria;
- XIV - que se dedique ao loteamento e à incorporação de imóveis.
- XV - que realize atividade de locação de imóveis próprios, exceto quando se referir à prestação de serviços tributados pelo ISS.

Por meio desta abordagem do Simples Nacional, foi perceptível a quantidade de requisitos necessários as ME e EPP, para que elas possam optar ao regime de tributação. Em seguida, elucida-se sobre a base de cálculo e alíquotas do Simples Nacional.

2.2.6.3.2 Base de Cálculo e Alíquotas

De acordo com LC 123/06, “§ 1º Para efeito de determinação da alíquota, o sujeito passivo utilizará a receita bruta acumulada nos 12 (doze) meses anteriores ao do período de apuração”.

Conforme os autores Higuchi, Higuchi e Higuchi (2009) citam que o valor apurado devido mensalmente por empresas optante pelo Simples Nacional será determinado mediante aplicação de tabelas dos anexos, de acordo com sua atividade.

Na determinação do valor devido mensalmente, a empresa deverá considerar separadamente as receitas brutas por atividade de revenda de

mercadorias adquiridas, mercadorias industrializadas pela empresa e receitas de serviços de locação de bens móveis. Para a receita da revenda de mercadorias será aplicada a alíquota do Anexo I (comércio), para a indústria o Anexo II, para os serviços o Anexo III, IV ou V, conforme a atividade. (HIGUCHI; HIGUCHI; HIGUCHI, 2009, p. 85).

A LC n° 123/06, determina as alíquotas, constantes das tabelas dos Anexos I a VI desta Lei Complementar sobre a base de cálculo de que trata o § 3º deste artigo, observado o disposto no § 15 do art. 3º. Em conformidade com a atividade desenvolvida pela empresa. Conforme no ANEXO II, tabela III, que dispõe sobre as alíquotas utilizadas na apuração do Simples Nacional.

Conforme expresso na LC n° 123/06 as atividades de prestação de serviços de comunicação e de transportes interestadual e intermunicipal de cargas, e de transportes autorizados no inciso VI do caput do art. 17, inclusive na modalidade fluvial, serão tributadas na forma do ANEXO III, deduzida a parcela correspondente ao ISS e acrescida a parcela correspondente ao ICMS prevista no ANEXO I.

As empresas podem ser excluídas do Simples Nacional, de acordo com Oliveira et al (2013), pelos seguintes motivos:

- exclusão por opção;
- exclusão por comunicação obrigatória;
- exclusão de ofício (pelo fisco).

Na subcontratação de empresas do Simples Nacional, como também na de autônomos existem alguns créditos que podem ser utilizados, neste caso os de PIS e COFINS, que são mencionados na sequência.

2.3 Crédito Presumido de PIS e COFINS na Subcontratação

Na contratação de transportador autônomo de cargas e empresa optante pelo Simples Nacional, são permitidos apropriar-se do crédito de PIS e CONFIS. Tal situação está prevista na Lei n° 10.833/03, propriamente em seu art. 3º.

Art. 3º Do valor apurado na forma do art. 2º a pessoa jurídica poderá descontar créditos calculados em relação a:

§ 19. A empresa de serviço de transporte rodoviário de carga que subcontratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – Pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, da Cofins devida em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - Pessoa jurídica transportadora, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, da Cofins devida em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.

§ 20. Relativamente aos créditos referidos no § 19 deste artigo, seu montante será determinado mediante aplicação, sobre o valor dos mencionados pagamentos, de alíquota correspondente a 75% (setenta e cinco por cento) daquela constante do art. 2º desta Lei.

O transportador rodoviário de cargas ao subcontratar serviços de transporte prestado por transportador autônomo ou empresa optante pelo SIMPLES, desconte da contribuição para o PIS e COFINS, devida em cada período de apuração, crédito presumido equivalente a 75% alíquota correspondente, do PIS e COFINS, apurados sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços (LEI Nº 11.051/04).

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Neste capítulo, apresenta-se o enquadramento metodológico do estudo e definição de metodologia. Na sequência, apresenta-se quais as tipologias em que o trabalho está norteado e suas definições.

3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICOS

Para elaborar um estudo, faz-se necessário enquadrar o estudo em uma metodologia, utilizando algumas tipologias inerentes. “A metodologia é um conjunto de técnicas e procedimentos que tem por finalidade viabilizar a execução da pesquisa, obtendo-se como resultado um novo produto, processo ou conhecimento” (JUNG 2004, p.70).

Andrade (2005) explica que pesquisa fundamenta-se como o conjunto de procedimentos, que tem por objetivo encontrar soluções para problemas propostos, mediante a utilização de métodos científicos, e utilizando de raciocínio lógico.

Tendo em vista o enquadramento da metodologia em relação ao tema e problema a tipologia utilizada para a pesquisa é a qualitativa, Creswell (2007) evidencia que umas das razões desta pesquisa é o estudo exploratório, que ainda não foi escrito muita coisa sobre o tópico ou sobre a população em estudo. “A pesquisa qualitativa é, em si mesma, um campo de investigação. Ela atravessa disciplinas, campos e temas” (DENZIN; LINCOLN, 2006, p. 16).

Em relação aos objetivos da pesquisa a tipologia utilizada é a descritiva que conforme Andrade (2005, p. 124) define como “os fatos são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados sem que o pesquisador interfira neles. Isto significa que os fenômenos do mundo físico e humano são estudados, mas não manipulados pelo pesquisador”.

Conforme salienta (GIL, 1996) uma das características mais significativas da pesquisa descritiva está na utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados.

Para o referencial teórico é realizado por meio de pesquisas bibliográficas. De acordo com Santos (2004, p. 28):

São fontes bibliográficas os livros (de leitura corrente ou de referência, tais como, dicionários, enciclopédias, anuários etc.), as publicações periódicas

(jornais, revistas, panfletos, etc.), fitas gravadas de áudio e vídeo, *websites*, relatórios de simpósios/seminários, anais de congresso etc. A utilização total ou parcial de quaisquer dessas fontes caracteriza a pesquisa como pesquisa bibliográfica.

De acordo com Pinheiro (2010, p. 23), “o estudo de caso envolve o estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos de maneira que se permita o seu amplo e detalhado conhecimento”. O estudo de caso consiste em outro procedimento a ser adotado, com objetivo de captar e analisar o resultado que o trabalho apresentou.

4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Este capítulo expõem um exemplo prático de planejamento tributário, referente a um transportador autônomo. O estudo tem o objetivo de demonstrar a opção que resulta um menor desembolso tributário, entre continuar sendo autônomo ou constituir empresa do Simples Nacional. Apresenta-se a caracterização do profissional, assim como as premissas necessárias à realização dos cálculos pertinentes a cada operação. Explana-se após, um comparativo entre as opções demonstrando a mais sensata.

4.1 CARACTERIZAÇÃO DO TRANSPORTADOR AUTÔNOMO

O transportador autônomo João da Silva, reside em Urussanga, Santa Catarina e atua no segmento de Transportes Rodoviário de Cargas há cinco anos. Sua história com o transporte começou quando ainda criança, seu pai era transportador autônomo, no entanto, acabou falecendo e sua mãe vendeu os três veículos que a família possuía. Anos depois, João da Silva, aos 28 anos, decidiu adquirir seu primeiro caminhão, e começou a prestar serviços para transportadoras da região. O volume de cargas foi aumentando, no terceiro ano comprou seu segundo caminhão. Como a demanda de frete está cada vez mais aumentando, atualmente sua ideia é adquirir um terceiro caminhão para compor sua frota. Atualmente João presta serviços para transportadoras, cujas cargas predominam cerâmicas e embalagens. Principalmente nos estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná, além de outros estados como a Bahia.

Possui em sua frota dois caminhões em atividade, e encontram-se quitados conforme demonstrado no Quadro 6.

Quadro 6 - Frota de Veículos de João da Silva

Marca	Modelo	Ano
Volkswagen	24-250 E Constellation	2010
Ford	Ford Cargo 2429	2013

Fonte: Elaborada pela Autora, 2015.

Figura 1 - Frotas Veículos de João da Silva



Fonte: Adaptada pela Autora, 2015.

Após a compreensão das informações relacionadas ao transportador autônomo, utiliza-se o ano de 2015 como base, sendo que os meses de novembro e dezembro foi utilizado uma média para compor o faturamento de 12 meses.

O planejamento será adotado para o ano de 2016, o gerenciamento de tributos por meio de um planejamento entra como necessidade vital para maximização de lucros para todo porte de empresa, assim como para transportador autônomo.

Considerando que no ano de 2015, o transportador autônomo obteve um faturamento de R\$ 513.548,00 cujo montante tributário representou um valor R\$ 17.595,99 referentes a IRRF, INSS e SEST/SENAT. No entanto neste setor existem muitos questionamentos sobre ser uma empresa ou se autônomo. Ter conhecimento da legislação vigente torna-se um fator importante, dado como exemplo, anteriormente a constituição da base para o IR do autônomo era de 40% do valor do frete, em 2013 foi alterado para 10%. Portanto, tem-se uma questão, antes poderia ser que valeria a pena possuir uma empresa, mas com essa modificação, a possibilidade de ser manter como autônomo não torna-se descartada.

Na sequência tem-se as premissas do transportador autônomo para posterior realização dos cálculos para posterior realização dos cálculos e comparativos.

4.1.1 Apresentação dos Dados

Para efetuar os cálculos referentes a cada opção, deve-se apurar por meio das premissas, a fim de identificar a forma menos onerosa, bem como a mais vantajosa em particularidades referentes ao transportador autônomo e empresa do Simples Nacional. Foram utilizadas as seguintes premissas para efetuar os cálculos:

- Prestador de Serviço de Transporte;
- Possui um funcionário com remuneração no valor de R\$ 1.600,00;
- FGTS 8%;
- Situado em Urussanga/SC.

No Quadro 7 demonstra-se outras premissas referentes ao autônomo, como de faturamento referente ao ano de 2015, gastos com a frota, folha de pagamento e administrativos.

Quadro 7 - Dados Relativos à Operação do Transportador Autônomo no Ano de 2015

PREMISSAS (Valores em Reais)	
FATURAMENTO	513.548,00
1 - Receita Bruta de Vendas	513.548,00
FOLHA DE PAGAMENTO	23.644,37
2 - Valor Folha de Pagamento	23.644,37
FROTA	245.768,38
3 - IPVA	3.713,30
4 - DPVAT	220,76
5 - Licenciamento	134,32
6 - Seguro	12.000,00
7 - Combustível/Lubrificantes	150.000,00
8 - Limpeza	1.700,00
9 - Pneus	10.000,00
10 - Manutenção	60.000,00
11 - Pedágio	8.000,00

ADMINISTRATIVOS	10.440,00
12 – Telefone/Internet	1.800,00
13 - Aluguel	6.000,00
14 - Energia	1.800,00
15 - Condomínio	840,00
TRIBUTOS	17.595,99
16 - Tributos	17.595,99
DIVERSOS	6.000,00
17 - Outras Despesas	6.000,00
TOTAL DESPESAS/CUSTOS	303.448,74

Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

Para o transportador autônomo constituir empresa do Simples Nacional, existem outros itens que devem ser levados em consideração. Como constam no Quadro 8 demonstrado na sequência.

Quadro 8 - Gastos Referentes a Opção Simples Nacional 2015

SIMPLES NACIONAL (Valores em Reais)	
1 - Honorários contábeis	3.600,00
2 - Software gestão de transportes	1.440,00
3 - Certificado Digital modelo A1	167,67
4 - Alvará	170,00
5 - Bombeiro	20,00
TOTAL	5.397,67

Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

Verificam-se nos tópicos seguintes as apurações dos tributos devidos, bem como a carga tributária incidente sobre a atividade profissional transportador autônomo e empresa optante pelo Simples Nacional. Para posterior ponderação sobre a alternativa que resulta em um menor desembolso tributário.

4.2 APURAÇÃO TRIBUTOS SOBRE O TRANSPORTADOR AUTÔNOMO

A empresa que efetuar subcontratação de transportador autônomo, deve reter três tributos do profissional, sendo eles o IRRF, INSS, SEST/SENAT. Verifica-se na Tabela 3, os valores retidos pelo contratante referentes a INSS e SEST/SENAT, decorrente da subcontratação do serviço autônomo:

Tabela 3 - Valores Retidos de Contribuição Previdenciária e SEST/SENAT

TRANSPORTADOR AUTÔNOMO (Valores em Reais)				
Mês	Receita Bruta	Base de Cálculo (20%)	CP (11%)	SEST/SENAT (2,5%)
Janeiro	35.000,00	7.000,00	770,00	175,00
Fevereiro	38.560,00	7.712,00	848,32	192,80
Março	46.400,00	9.280,00	1.020,80	232,00
Abril	37.400,00	7.480,00	822,80	187,00
Maio	44.600,00	8.920,00	981,20	223,00
Junho	43.430,00	8.686,00	955,46	217,15
Julho	48.400,00	9.680,00	1.064,80	242,00
Agosto	53.000,00	10.600,00	1.166,00	265,00
Setembro	40.000,00	8.000,00	880,00	200,00
Outubro	52.300,00	10.460,00	1.150,60	261,50
Novembro	42.548,00	8.509,60	936,06	212,74
Dezembro	31.910,00	6.382,00	702,02	159,55
Total	513.548,00	102.709,60	11.298,06	2.567,74

Fonte: Elaborada pela Autora, 2015.

Os valores retidos de contribuições INSS e SEST/SENAT, decorrente da atividade prestada por meio do transportador autônomo totalizam R\$ 13.865,80. Este valor representa uma carga tributária de 2,70% sobre a receita bruta, no ano de 2015. A fim de identificar a base de cálculo deve-se aplicar 20% sobre a receita bruta, para posterior aplicação da alíquota de 11% do INSS e 2,5% do SEST /SENAT, que são específicas do setor de transportes.

Na sequência na Tabela 4, demonstra-se outra retenção efetuada subcontratação, o Imposto de Renda Retido na Fonte – IRRF, no caso do transportador autônomo de cargas, a base de cálculo do imposto, constitui-se na aplicação de 10% sobre o valor da receita bruta, deduzindo valores de INSS e obedecendo os limites de tributação da tabela do INSS.

Tabela 4 - Valores a Título de Retenção do IRRF

IRRF 2015 (Valores em Reais)							
Mês	Receita Bruta	Base de Cálculo	CP	Base de Cálculo	Alí.	Parcela a Deduzir	Valor Devido
Janeiro	35.000,00	3.500,00	770,00	2.730,00	7,5%	142,8	61,95
Fevereiro	38.560,00	3.856,00	848,32	3.007,68	15,0%	354,8	96,35
Março	46.400,00	4.640,00	1.020,80	3.619,20	15,0%	354,8	188,08
Abril	37.400,00	3.740,00	822,80	2.917,20	15,0%	354,8	82,78
Mai	44.600,00	4.460,00	981,20	3.478,80	15,0%	354,8	167,02
Junho	43.430,00	4.343,00	955,46	3.387,54	15,0%	354,8	153,33
Julho	48.400,00	4.840,00	1.064,80	3.775,20	22,5%	636,13	213,29
Agosto	53.000,00	5.300,00	1.166,00	4.134,00	22,5%	636,13	294,02
Setembro	40.000,00	4.000,00	880,00	3.120,00	15,0%	354,8	113,20
Outubro	52.300,00	5.230,00	1.150,60	4.079,40	22,5%	636,13	281,74
Novembro	42.548,00	4.254,80	936,06	3.318,74	15,0%	354,8	143,01
Dezembro	31.910,00	3.191,00	702,02	2.488,98	7,5%	142,8	43,87
Total	513.548,00	51.354,80	11.298,06	40.056,74		4.677,59	1.838,64

Fonte: Elaborada pela Autora, 2015.

A retenção efetuada do transportador de IRRF totalizam R\$ 1.838,64 no ano de 2015, este valor representa uma carga tributária de 0,36%. Na Tabela 5, apura-se a folha de pagamento utilizando alíquota de 8% de FGTS. E os valores de INSS, referente ao funcionário, obedecendo os limites da contribuição.

Tabela 5 - Apuração da Folha de Pagamento dos Meses em 2015

FUNCIONÁRIO (Valores em Reais)			
Mês	Salário Funcionário	Contr. Prev Funcionário	FGTS
Janeiro	1.600,00	144,00	128,00
Fevereiro	1.600,00	144,00	128,00
Março	1.600,00	144,00	128,00
Abril	1.600,00	144,00	128,00
Mai	1.600,00	144,00	128,00
Junho	1.600,00	144,00	128,00
Julho	1.600,00	144,00	128,00
Agosto	1.600,00	144,00	128,00
Setembro	1.600,00	144,00	128,00
Outubro	1.600,00	144,00	128,00
Novembro	2.400,00	216,00	192,00
Dezembro	5.244,37	471,99	419,55
Total	23.644,37	2.127,99	1.891,55

Fonte: Elaborada pela Autora, 2015.

Os valores a serem pagos na folha salarial do funcionário, pelo transportador autônomo, somam um valor de R\$ 25.535,92 (Salário Func. + FGTS).

Esse valor representa 4,97% da Receita Bruta no ano. Em valores tributários, o transportador autônomo desembolsou uma quantia de R\$ 17.595,99 (CP + SEST/SENAT + IRRF + FGTS), representando uma carga tributária de 3,43% sobre a receita bruta.

4.3 APURAÇÃO TRIBUTOS SOBRE A EMPRESA PESSOA JURÍDICA

Dentre os regimes tributários mencionados no decorrer do estudo, o Simples Nacional foi o escolhido para efetuar o planejamento tributário para posterior comparações. Por ser o regime que mais se adequa ao porte do transportador autônomo.

4.3.1 Apuração pelo Simples Nacional

A Tabela 6 evidencia os valores de encargos tributários incidentes sobre a receita bruta, mediante aplicação da alíquota conforme faixa de faturamento da empresa, conforme tabela III (ANEXO I).

Tabela 6 - Apuração no Simples Nacional 2015

TANSPORTADOR AUTÔNOMO (Valores em Reais)			
Mês	Receita Bruta	Alíquota	Simples Devido
Janeiro	35.000,00	9,09%	3.181,50
Fevereiro	38.560,00	9,09%	3.505,10
Março	46.400,00	9,09%	4.217,76
Abril	37.400,00	9,09%	3.399,66
Mai	44.600,00	9,09%	4.054,14
Junho	43.430,00	9,09%	3.947,79
Julho	48.400,00	9,09%	4.399,56
Agosto	53.000,00	9,09%	4.817,70
Setembro	40.000,00	9,09%	3.636,00
Outubro	52.300,00	9,09%	4.754,07
Novembro	42.548,00	9,09%	3.867,61
Dezembro	31.910,00	9,09%	2.900,62
Total	513.548,00		46.681,51

Fonte: Elaborada pela Autora, 2015.

Diante da apuração efetuada no ano de 2015 no regime Simples Nacional, constatou-se um valor tributário de R\$ 46.681,51, constituído pelos tributos IRPJ, CSLL, COFINS, PIS/PASEP, CPP e ICMS.

Foi aplicada a terceira faixa do ANEXO III do Simples Nacional, cuja alíquota correspondia a 10,26%. O ISS desta tabela, conforme alíquota corresponde a 3,50%, foi substituído pela alíquota do ICMS, de acordo com o ANEXO I, a alíquota equivale a 2,33%, formando um percentual a ser utilizada de 9,09%. A carga tributária desta apuração, atingiu 9,09% da receita bruta. Percebe-se que no decorrer do ano, a alíquota utilizada foi constante para todos os meses. Os valores de faturamento foram inconstantes, no entanto, não afetou diretamente na variação da alíquota utilizada para obtenção da carga tributária.

O cálculo da folha de pagamento do funcionário, bem como a remuneração com pró-labore, situa-se na tabela 7.

Tabela 7 - Apuração da Folha de Pagamento no Simples Nacional

DEMONSTRAÇÃO CÁLCULO FOLHA DE PAGAMENTO (Valores em Reais)					
Mês	Receita Bruta	CP Funcionário	FGTS	Pró-labore	CP Pró-labre
Janeiro	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Fevereiro	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Março	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Abril	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Mai	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Junho	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Julho	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Agosto	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Setembro	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Outubro	1.600,00	144,00	128,00	1.800,00	198,00
Novembro	2.400,00	216,00	192,00	1.800,00	198,00
Dezembro	5.244,37	471,99	419,55	1.800,00	198,00
Total	23.644,37	2.127,99	1.891,55	21.600,00	2.376,00

Fonte: Elaborada pela Autora, 2015.

Na folha de pagamento do ano de 2015 a empresa desembolsou um valor de R\$ 27.911,92 (Salário. Func. + CP Pró-labore + FGTS) representando sobre a receita bruta 5,44%. O valor de pró-labore adiciona na soma pelo fato de fazer parte da própria remuneração. Portanto a soma do Simples devido mais o FGTS do funcionário e a CP calculada sobre o pró-labore ocasiona o valor de R\$ 50.949,06, referente a despesas tributárias, representando 9,92% da receita bruta.

4.4 COMPARATIVO E ANÁLISE ENTRE AS FORMAS DE TRIBUTAÇÃO

O método do planejamento utilizado neste estudo foi identificar qual seria a melhor alternativa fiscal. Diante disto, examinam-se duas formas para o profissional transportador optar: como transportador autônomo, na pessoa física ou constituir empresa optante pelo Simples Nacional.

Após realizar os cálculos dos tributos pertinentes a cada apuração, nota-se no gráfico 5, a proporção da carga tributária referentes as opções estudadas.

Gráfico 5 – Comparativo das Alternativas Fiscais Abordadas no Ano de 2015



Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

Tabela 8 - Apuração Tributária de 2015

ALTERNATIVAS	VALOR APURADO (Valores em Reais)	%/RBS
AUTÔNOMO	17.595,99	3,43%
SIMPLES NACIONAL	50.949,06	9,92%

Fonte: Elaborada pela autora, 2015.

Percebe-se que a carga tributária do profissional transportador, torna-se mais onerosa optando pelo Simples Nacional, uma representatividade de 9,92% da receita bruta. Por meio das apurações efetuadas, constatou-se que o transportador autônomo, constitui-se na forma menos onerosa de tributação sendo uma carga tributária de 3,43% sobre a receita bruta, tornando-se mais benéfico esta opção.

Na Tabela 9 apresenta-se o Demonstrativo do Resultado do Exercício – DRE, uma comparação entre as duas opções, com valores de gastos com a frota, administrativo e tributário.

Tabela 9 - Demonstrativo do Resultado do Exercício – DRE de 2015: comparativo entre as alternativas fiscais

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO – DRE (Valores em reais)			
CONTAS	AUTÔNOMO	SIMPLES NACIONAL	DIFERENÇA
Receita Bruta de Serviços	513.548,00	513.548,00	-
Serviços de Frete	513.548,00	513.548,00	-
(-) Deduções	15.704,44	46.681,51	30.977,07
INSS	11.298,06		
SEST/SENAT	2.567,74	-	2.567,74
IRRF	1.838,64	-	1.838,64
Simplex Nacional (IRPJ, CSLL, COFINS, PIS/PASEP, CPP e ICMS)		46.681,51	46.681,51
LUCRO BRUTO	497.843,56	466.866,49	30.977,07
(-) DESPESAS OPERACIONAIS	307.694,30	314.867,97	9.816,00
Aluguel	6.000,00	6.000,00	-
Condomínio	840	840	-
Energia	1.800,00	1.800,00	-
Telefone/Internet	150	150	-
Despesas Frota	245.768,38	245.768,38	-
Software		1.440,00	1.440,00
Certificado Digital A1		167,67	167,67
Alvará		170,00	170,00
Bombeiro		20,00	20,00
Salário	23.644,37	23.644,37	-
Pró-labore	21.600,00	21.600,00	-
CPP Pró-labore		2.376,00	2.376,00
FGTS	1.891,55	1.891,55	-
Contabilidade		3.000,00	3.600,00
Outras Despesas	6.000,00	6.000,00	-
Lucro antes do IRPJ e CSSL	190.149,26	151.998,52	38.150,74
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	190.149,26	151.998,52	38.150,74

Fonte: Elaborada pela Autora, 2015.

O DRE foi elaborado conforme premissas apresentadas no início do estudo. Optando pelo Simples Nacional, resultará em mais cinco gastos decorrentes

da atividade, o software, pois torna-se necessário para a emissão dos documentos fiscais necessários à operação de transporte, a contabilidade, para realizar os procedimentos fiscais inerentes ao regime tributário, o certificado digital, para a assinatura dos documentos, taxa de alvará e bombeiro.

4.5 ANÁLISE DO ESTUDO

Levando em consideração outros fatores, ambas as opções autônomo e Simples Nacional, quando subcontratadas por empresas, estas podem apropriar-se do crédito presumido de 75% do PIS e da COFINS, no caso o valor a ser pago para o transportador, aplica-se 1,2375% de PIS e 5,7% de COFINS, tal resultado é descontado da apuração devida de cada período.

A opção Simples Nacional, torna-se inviável, pois o lucro líquido do exercício resultou em R\$ 151.998,52, e na opção transportador autônomo obteve-se um resultado líquido de R\$ 190.149,26.

Este trabalho foi realizado sob perspectivas de uma frota pequena, composta por apenas dois veículos. Em uma frota maior, conseqüentemente aumentando o faturamento, a opção Simples Nacional ou até mesmo outro regime tributário poderia ser levado em consideração, como a melhor alternativa fiscal.

Como supramencionado, o faturamento do transportador de cargas é consideravelmente elevado, no entanto, os gastos com a operação representam até 50% da receita bruta. A receita bruta do transportador foi composta por um valor de R\$ 513.548,00. Somente os gastos com valores de manutenção, diesel, totalizam R\$ 245.768,38, tanto na opção autônomo como Simples nacional, representam 48% da receita bruta.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo surgiu da necessidade que os transportadores carecem em minimizar o impacto tributário. O setor de transportes representa grande parte da economia do país, apesar disso, esta profissão sofre com pavimentos precários, elevado valor do diesel, baixo valor de frete, além de valores tributários elevados. Com o objetivo de obter a opção que mais se adequa ao transportador autônomo, verificou-se a forma que ocorre a apuração na pessoa física e jurídica, a fim de reduzir o desembolso tributário.

Compreende-se que o Sistema Tributário Nacional é complexo, dificultando na maioria das vezes a interpretação, suscitando em falhas na aplicação da legislação vigente. A carga tributária brasileira atribui-se em alta, ocasionado nas empresas e pessoas físicas salientes dispêndios tributários. A sua simplificação resultaria em um maior retorno para o país, pois, resultaria em uma facilidade maior dos profissionais adentrarem no mercado, considerando que o valor da carga tributária não corresponde ao retorno de bem estar para a sociedade.

De tal forma, o planejamento tributário consiste em uma alternativa de redução do ônus tributário baseado na prevenção, antes que ocorra o fato gerador. Fundamentado na elisão e estando em concordância com a legislação vigente, afim de evitar autuação fiscal. O tipo de planejamento tributário utilizado neste estudo, consiste no transportador se o autônomo constitui-se empresa do Simples Nacional, poderia reduzir o montante tributário desembolsado pelo mesmo.

Com o estudo exemplificativo, percebeu-se a importância do planejamento tributário. Com tantas dificuldades que o transportador encontra, principalmente os autônomos, obteve-se o resultado anual de R\$ 151.998,52, no Simples Nacional e de R\$ 190.149,26 na opção transportador autônomo, este último resultou em um maior valor líquido, consistindo no valor anual de R\$ 38.150,07, sendo em R\$ 3.179,17 mensais que sobraria para o transportador autônomo. Submetido a tantas dificuldades, o rendimento líquido do autônomo é afetado diretamente pelas más condições que o setor enfrenta, tornando-se evidente desta forma, que constituir empresa do Simples Nacional, acarretaria em maior desembolso tributário.

No decorrer deste estudo, verificou-se que cada situação existe um tipo de planejamento distinto a ser adotado, conforme varia o faturamento, quantidade de

funcionários. A participação de um profissional capacitado, como o contador, a fim de exercer um bom planejamento, culmina nos significativos resultados das empresas, proporcionando resultados evidentes a partir de uma boa execução. Sendo um grande aliado aos empreendedores, almejando o sucesso.

A realização deste trabalho, torna-se de grande valia para que os profissionais possam refletir a cerca de decisões precipitadas que possam tomar. Sendo um caso exemplificativo, porém podendo ser adaptado a qualquer tipo de empresa, profissional liberal ou autônomo. Para chegar ao resultado esperado, requer estudos acerca da situação. Somente desta forma, o sucesso é atingido com plenitude.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Gilberto Luiz do. **Planejamento tributário & norma antielisão**. Curitiba: Juruá, 2002. 166 p.

ANDRADE, **Maria Margarida de**. **Introdução a metodologia do trabalho científico**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

ANTT. **Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC em Números**. 2015. Disponível
<http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_TransportadorFrotaVeiculo.asp>. Acesso em 15 set. 2015.

BRASIL. **Lei Complementar nº 123, de 14 de Dezembro de 2006**. Institui o 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: 20 set. 2015.

BRASIL. **Lei nº 11.442, de 5 de Janeiro de 2007**. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei no 6.813, de 10 de julho de 1980. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm>. Acesso em: 10 out. 2015.

BRASIL. **Lei Complementar nº 147, de 7 de agosto de 2014**. Simples Nacional: alterações promovidas pela Lei Complementar 147/2014. Disponível em:
<http://www.receita.fazenda.gov.br/AutomaticoSRFsinot/2014/11/06/2014_08_08_14_49_55_389537287.html>. Acesso em: 20 set. 2015.

BRASIL. **Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996**. Dispõe sobre a 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/leis/l9430.htm>. Acesso em: 20 maio 2015.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 05 maio 2015.

BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172.htm>. Acesso em: 06 maio 2015.

BRASIL. **Lei nº 11.482, de 31 de Maio de 2007**. Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da CPMF nas hipóteses que menciona; e dá outras providências. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm>. Acesso em: 03 nov. 2015.

BRASIL. **IN RFB Nº 971, de 13 de novembro de 2009.** Dispõe sobre normas gerais de tributação previdenciária e de arrecadação das contribuições sociais destinadas à Previdência Social e as destinadas a outras entidades ou fundos, administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB). Disponível em <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15937&>>. Acesso em: 03 nov. 2015.

BRASIL. **Rendimentos do Trabalho Sem Vínculo Empregatício - 0588.** Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/dirf/Mafon2002/rendtrabalho/rendtrabsvincempr.htm>>. Acesso em 13 nov. 2015.

BRASIL. **BENEFÍCIOS:** Índice de reajuste para segurados que recebem acima do mínimo é de 6,23% em 2015. Disponível em: <<http://www.previdencia.gov.br/2015/01/beneficios-indice-de-reajuste-para-segurados-que-recebem-acima-do-minimo-e-de-623-em-2015/>>. Ministério da Previdência Social, 2015. Acesso em 12 nov. 2015.

BRASIL. **Transporte Rodoviário.** 2014. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/transporte-rodoviario.html>>. Acesso em: 04 de nov. 2015.

BRASIL. **Lei nº 7.713, DE 22 de Dezembro de 1988.** Altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7713.htm>. Acesso em: 03 nov. 2015.

IBPT. **Estudo sobre a Carga Tributária/PIB X IDH.** Disponível em: <<http://www.ibpt.com.br/img/uploads/novelty/estudo/2171/IRBES2015.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2015.

INSTITUTO, Brasileiro de Planejamento e Tributação - IBPT. **Evolução da Carga Tributária Brasileira e Previsão para 2013.** IBPT, 2013. Disponível em: <<http://www.ibpt.com.br/img/uploads/novelty/estudo/1443/20131218asscomEstudoEvolucaoCargatributariabrasileiraPrevisaopara2013.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2015.

CARLIN, Everson Luiz Breda. **Auditoria, planejamento e gestão tributária:** uma abordagem simples e prática. Curitiba: Juruá, 2008.
CRESWELL, John W. Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto. 2. ed Porto Alegre: Artmed, 2007.

CNT. **Boletim Estatístico.** 2015. Disponível em <<http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Boletim%20Estat%20C3%ADs%20201507%20-%20Boletim%20Estatistico%20CNT%20-%20Julho.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2015.

CNT. **Pesquisa CNT de Transporte Aquaviário:** Cabotagem. 2013. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20Cabotagem%202013/Pesquisa%20Cabotagem_final.pdf>. Acesso em 25 maio 2015.

CNT. **Transporte de Carga Aérea**. 2011. Disponível em <http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Economia%20em%20foco/ECONOMIA%20EM%20FOCO%2012_12_2011.pdf>. Acesso em 21 de out. 2015.

CNT. **Transporte Rodoviário de Cargas**. Departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos, 2015. Disponível em: <http://www.economiaemdia.com.br/EconomiaEmDia/pdf/infset_transporte_rodoviario_de_cargas.pdf>. Acesso em: 26 out. 2015.

DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S. **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. 2. Ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fátima Gameiro da. **Gestão de custos logísticos**. 1.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3.ed. São Paulo: Ed. Atlas, 1996.

DO AMARAL, Gilberto Luiz; OLENIKE, João Eloi; DO AMARAL, Letícia Mary Fernandes. **Evolução da Carga Tributária Brasileira e Previsão para 2013**. Instituto Brasileiro De Planejamento Tributário - IBPT, 2013. Disponível em :<<http://www.ibpt.com.br/img/uploads/novelty/estudo/1443/20131218asscomEstudoEvolucaoDacargatributariabrasileiraPrevisaopara2013.pdf>> Acesso em: 20 abr. 2015

DO AMARAL, Gilberto Luiz; OLENIKE, João Eloi; DO AMARAL, Letícia Mary Fernandes; YASBEK, Cristiano Lisboa. IBPT. **Evolução da Carga Tributária Brasileira**. Instituto Brasileiro De Planejamento Tributário - IBPT, 2015. Disponível em: <<http://www.ibpt.com.br/img/uploads/novelty/estudo/2142/05EvolucaoDaCargaTributariaBrasileira.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2015.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. 27.ed. rev., atual. e ampl São Paulo: Malheiros, 2006.

NEVES, Silvério das; VICECONTI, Paulo Eduardo Vilchez. **Curso prático de imposto de renda pessoa jurídica**. 9 ed. atual. e rev São Paulo: Frase, 2002

JUNG, Carlos Fernando. **Metodologia para pesquisa & desenvolvimento: aplicada a novas tecnologias, produtos e processos**. Rio de Janeiro: Axcel Books do Brasil, 2004.

OLIVEIRA, Gustavo Pedro de. **Contabilidade Tributária**. São Paulo: Saraiva, 2005.

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

OLIVEIRA, Luís Martins de; CHIEREGATO, Renato; PEREZ JUNIOR, José Hernandez. **Manual de Contabilidade Tributária**. Textos e Testes com as Respostas. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2013.

PÊGAS, Paulo Henrique Barbosa. **Manual da Contabilidade tributária: 273 questões para concurso público resolvidas**. 5 ed. Rio de Janeiro: Freitas bastos, 2004.

PINHEIRO, José Maurício. **Da iniciação científica ao TCC: uma abordagem para os cursos de tecnologia**. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2010.

PIRES, Alessandra. **Pesquisa GEM: empreendedorismo atrai três em cada dez brasileiros**. SEBRAE, 2015. Disponível em: <<http://www.agenciasebrae.com.br/sites/asn/uf/NA/Empreendedorismo-atrair%C3%AAs-em-cada-dez-brasileiros>>. Acesso em: 20 maio 2015.

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.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SANTOS, Antonio Raimundo dos. **Metodologia científica: a construção do conhecimento**. 6.ed. rev. (conforme NBR 14724:2002) Rio de Janeiro: DP & A, 2004.

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

ANEXOS

ANEXO I

Alíquotas e Partilha do Simples Nacional – Comércio

Receita Bruta em 12 meses (em R\$)	ALÍQUO TA	IRPJ	CSLL	COFINS	PIS/PAS EP	CPP	ICMS
Até 180.000,00	4,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,75%	1,25%
De 180.000,01 a 360.000,00	5,47%	0,00%	0,00%	0,86%	0,00%	2,75%	1,86%
De 360.000,01 a 540.000,00	6,84%	0,27%	0,31%	0,95%	0,23%	2,75%	2,33%
De 540.000,01 a 720.000,00	7,54%	0,35%	0,35%	1,04%	0,25%	2,99%	2,56%
De 720.000,01 a 900.000,00	7,60%	0,35%	0,35%	1,05%	0,25%	3,02%	2,58%
De 900.000,01 a 1.080.000,00	8,28%	0,38%	0,38%	1,15%	0,27%	3,28%	2,82%
De 1.080.000,01 a 1.260.000,00	8,36%	0,39%	0,39%	1,16%	0,28%	3,30%	2,84%
De 1.260.000,01 a 1.440.000,00	8,45%	0,39%	0,39%	1,17%	0,28%	3,35%	2,87%
De 1.440.000,01 a 1.620.000,00	9,03%	0,42%	0,42%	1,25%	0,30%	3,57%	3,07%
De 1.620.000,01 a 1.800.000,00	9,12%	0,43%	0,43%	1,26%	0,30%	3,60%	3,10%
De 1.800.000,01 a 1.980.000,00	9,95%	0,46%	0,46%	1,38%	0,33%	3,94%	3,38%
De 1.980.000,01 a 2.160.000,00	10,04%	0,46%	0,46%	1,39%	0,33%	3,99%	3,41%
De 2.160.000,01 a 2.340.000,00	10,13%	0,47%	0,47%	1,40%	0,33%	4,01%	3,45%
De 2.340.000,01 a 2.520.000,00	10,23%	0,47%	0,47%	1,42%	0,34%	4,05%	3,48%
De 2.520.000,01 a 2.700.000,00	10,32%	0,48%	0,48%	1,43%	0,34%	4,08%	3,51%
De 2.700.000,01 a 2.880.000,00	11,23%	0,52%	0,52%	1,56%	0,37%	4,44%	3,82%
De 2.880.000,01 a 3.060.000,00	11,32%	0,52%	0,52%	1,57%	0,37%	4,49%	3,85%
De 3.060.000,01 a 3.240.000,00	11,42%	0,53%	0,53%	1,58%	0,38%	4,52%	3,88%
De 3.240.000,01 a 3.420.000,00	11,51%	0,53%	0,53%	1,60%	0,38%	4,56%	3,91%
De 3.420.000,01 a 3.600.000,00	11,61%	0,54%	0,54%	1,60%	0,38%	4,60%	3,95%

Fonte: LC 123/06.

ANEXO II

Alíquotas e Partilha do Simples Nacional - Receitas de Locação de Bens Móveis e de Prestação de Serviços

Receita Bruta em 12 meses (em R\$)	Alíquot a	IRPJ	CSLL	Cofins	PIS/Pasep	CPP	ISS
Até 180.000,00	6,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,00%	2,00%
De 180.000,01 a 360.000,00	8,21%	0,00%	0,00%	1,42%	0,00%	4,00%	2,79%
De 360.000,01 a 540.000,00	10,26%	0,48%	0,43%	1,43%	0,35%	4,07%	3,50%
De 540.000,01 a 720.000,00	11,31%	0,53%	0,53%	1,56%	0,38%	4,47%	3,84%
De 720.000,01 a 900.000,00	11,40%	0,53%	0,52%	1,58%	0,38%	4,52%	3,87%
De 900.000,01 a 1.080.000,00	12,42%	0,57%	0,57%	1,73%	0,40%	4,92%	4,23%
De 1.080.000,01 a 1.260.000,00	12,54%	0,59%	0,56%	1,74%	0,42%	4,97%	4,26%
De 1.260.000,01 a 1.440.000,00	12,68%	0,59%	0,57%	1,76%	0,42%	5,03%	4,31%
De 1.440.000,01 a 1.620.000,00	13,55%	0,63%	0,61%	1,88%	0,45%	5,37%	4,61%
De 1.620.000,01 a 1.800.000,00	13,68%	0,63%	0,64%	1,89%	0,45%	5,42%	4,65%
De 1.800.000,01 a 1.980.000,00	14,93%	0,69%	0,69%	2,07%	0,50%	5,98%	5,00%
De 1.980.000,01 a 2.160.000,00	15,06%	0,69%	0,69%	2,09%	0,50%	6,09%	5,00%
De 2.160.000,01 a 2.340.000,00	15,20%	0,71%	0,70%	2,10%	0,50%	6,19%	5,00%
De 2.340.000,01 a 2.520.000,00	15,35%	0,71%	0,70%	2,13%	0,51%	6,30%	5,00%
De 2.520.000,01 a 2.700.000,00	15,48%	0,72%	0,70%	2,15%	0,51%	6,40%	5,00%
De 2.700.000,01 a 2.880.000,00	16,85%	0,78%	0,76%	2,34%	0,56%	7,41%	5,00%
De 2.880.000,01 a 3.060.000,00	16,98%	0,78%	0,78%	2,36%	0,56%	7,50%	5,00%
De 3.060.000,01 a 3.240.000,00	17,13%	0,80%	0,79%	2,37%	0,57%	7,60%	5,00%
De 3.240.000,01 a 3.420.000,00	17,27%	0,80%	0,79%	2,40%	0,57%	7,71%	5,00%
De 3.420.000,01 a 3.600.000,00	17,42%	0,81%	0,79%	2,42%	0,57%	7,83%	5,00%

Fonte: LC 123/06.