



Universidade de Brasília (UnB)

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas (FACE)

Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais (CCA)

Curso de Graduação em Ciências Contábeis

Marcos Vinnícius Ferreira Gomes

O planejamento tributário como objeto de redução de custos nas empresas de transporte rodoviário de passageiros

Brasília - DF

2022

Professora Doutora Márcia Abrahão Moura
Reitora da Universidade de Brasília

Professor Doutor Enrique Huelva Unternbäumen
Vice-Reitor da Universidade de Brasília

Professor Doutor Sérgio Antônio Andrade de Freitas
Decano de Ensino de Graduação

Professor Doutor Eduardo Tadeu Vieira
**Diretor da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas
Públicas**

Professor Doutor Sérgio Ricardo Miranda Nazaré
Chefe do Departamento de Ciências Contábeis e Atuarias

Professor Doutor Alex Laquis Resende
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Diurno

Professor Doutor José Lúcio Tozetti Fernandes
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Noturno

Marcos Vinnícius Ferreira Gomes

O planejamento tributário como objeto de redução de custos nas empresas de transporte rodoviário de passageiros

Trabalho de Conclusão de Curso por Monografia apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Linha de Pesquisa: CONTABILIDADE PARA TOMADA DE DECISÃO

Área: CONTABILIDADE FISCAL E TRIBUTÁRIA

Orientador: BRUNO VINÍCIUS RAMOS FERNANDES

Brasília - DF

2022

FG633p Ferreira Gomes, Marcos Vinnicius
O planejamento tributário como objeto de redução de custos nas empresas de transporte rodoviário de passageiros / Marcos Vinnicius Ferreira Gomes; orientador Bruno Vinicius Ramos Fernandes. -- Brasília, 2022.
54 p.

Monografia (Graduação - Ciências Contábeis) --
Universidade de Brasília, 2022.

1. Impostos. 2. Planejamento tributário. 3. Transporte rodoviário. 4. Lucro real. 5. Lucro presumido. I. Ramos Fernandes, Bruno Vinicius, orient. II. Título.

Marcos Vinnícius Ferreira Gomes

**O PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO COMO OBJETO DE REDUÇÃO DE CUSTOS
NAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS**

Trabalho de Conclusão de Curso por Monografia apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis, sob a orientação do Prof. Bruno Vinícius Ramos Fernandes.

Aprovado em 02 de maio de 2022.

Prof. Dr. BRUNO VINÍCIUS RAMOS FERNANDES
Orientador

Prof. Dr. CLESIA CAMILO PEREIRA
Professor - Examinador

Brasília - DF, 02 de maio de 2022.

*Tributar as rendas mais altas com uma porcentagem maior de impostos que as baixas se assemelha a castigar as pessoas por terem trabalhado mais duro e terem poupado mais que seus vizinhos - **John Stuart Mill (1806-1873)***

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus avós por terem sido pilares na construção do aluno e profissional que sou, agradeço imensamente por todos os ensinamentos repassados aos longos dos anos, sem eles eu não poderia estar aqui. Aos meus avós Josino e Donata, que através de meu pai, Damião Gomes, puderam me ensinar o valor da responsabilidade e de se ter uma família e aos meus avós Nice e Nivaldo, que através de minha mãe, Aglair, puderam me ensinar o valor do amor e da fé.

Agradeço ainda ao meu irmão Yago, que sempre me deu os melhores exemplos e minha namorada, Bia, que é quem me dá tranquilidade para seguir em frente, além, é claro, de minha sobrinha Maria, com quem compartilho meus melhores sorrisos.

RESUMO

O transporte de passageiros no Brasil é totalmente dependente do modal rodoviário, colocando o país em uma posição de total destaque nesse setor. Sendo fortemente influenciado pelas oscilações na economia brasileira, e tendo como destaque a complexa carga tributária vigente no Brasil, a presente pesquisa se desenvolve com questões que permeiam o universo tributário das empresas do setor de transporte rodoviário de passageiros, demonstrando as principais vertentes do sistema tributário e como a contabilidade pode ser utilizada com objeto de redução de custos, principalmente por este setor ser tido como essencial e, por este motivo, ser impactado por uma série de benefícios fiscais. São considerados a opção pelo lucro real ou pelo lucro presumido e as diferenças geradas por cada regime, portanto, a utilização de um estudo de caso possibilitou uma expansão no estudo e um conhecimento amplificado diante dessa realidade. Tendo isso em vista, o presente estudo busca contribuir com a comunidade acadêmica e com futuros profissionais, em especial no que tange as empresas de transporte rodoviário de passageiros. Buscando apresentar, através de uma solução tributária, uma alternativa a redução dos custos de um setor tão importante e necessário. Sendo assim, foi possível identificar, na empresa analisada, que a opção pelo regime tributário do lucro real foi mais vantajosa em relação ao lucro presumido, pois as bases de presunção do IRPJ e da CSLL no presumido traziam uma alíquota percentual maior do que a base real (lucro líquido) considerada no regime do lucro real, e os impostos diretos (ICMS, PIS e COFINS) não apresentam diferenciação de cálculo nos dois regimes, uma vez que há tributação do ICMS pelo crédito presumido e do PIS e da COFINS pelo regime cumulativo, mesmo que a empresa esteja enquadrada no lucro real.

Palavras-chave: Impostos; Planejamento tributário; Transporte rodoviário; Lucro real; Lucro presumido.

ABSTRACT

Passenger transport in Brazil is totally dependent on the road modal, placing the country in a position of total prominence in this sector. Being strongly influenced by the oscillations in the Brazilian economy, and highlighting the complex tax burden in force in Brazil, this research is developed with questions that permeate the tax universe of companies in the road passenger transport sector, demonstrating the main aspects of the tax system and how accounting can be used to reduce costs, mainly because this sector is considered essential and, for this reason, is impacted by a series of tax benefits. The option for actual or presumed profit and the differences generated by each regime are considered, therefore, the use of a case study allowed an expansion in the study and an amplified knowledge in the face of this reality. With this in mind, the present study seeks to contribute to the academic community and future professionals, especially with regard to road passenger transport companies. Seeking to present, through a tax solution, an alternative to reduce the costs of such an important and necessary sector. Thus, it was possible to identify, in the analyzed company, that the option for the tax regime of real profit was more advantageous in relation to the presumed profit, since the bases of presumption of the IRPJ and CSLL in the presumed brought a percentage rate higher than the base (net income) considered in the taxable income regime, and direct taxes (ICMS, PIS and COFINS) do not have a different calculation in the two regimes, since there is taxation of ICMS by the presumed credit and of PIS and COFINS by the cumulative, even if the company is framed in the real profit.

Keywords: Taxes; Tax planning; Road transport; Real profit; Presumed profit.

SUMÁRIO

1. Introdução	11
1.1 Contextualização do tema	11
1.2 Problematização	12
1.3 Objetivos	13
1.3.1 Objetivo geral	13
1.3.2 Objetivos específicos	13
1.4 Justificativa	14
2. Metodologia	14
3. Revisão bibliográfica	15
3.1 Panorama atual do setor de transportes	15
3.2 Contabilidade como objeto de redução de custos	17
3.3 Planejamento tributário	18
3.3.1 Elisão e evasão fiscal	19
3.3.2 Princípios constitucionais tributários	20
3.3.3 Elementos fundamentais do tributo	21
3.4 Impostos incidentes	22
3.4.1 ICMS	23
3.4.2 PIS e COFINS	25
3.4.3 IRPJ e CSLL	26
3.4.4 CPRB	27
3.5 Regime tributário	28
3.6 Regime tributário aplicado as empresas do setor de transporte rodoviário de passageiros	28
3.6.1 Simples Nacional	28
3.6.2 Lucro Arbitrado	28
3.6.3 Lucro Presumido	29
3.6.4 Lucro Real	30
4. Estudo de caso	31
4.1 Dados da empresa	31
4.2 Método de análise	32
4.3 Resultados da análise	32
5. Considerações finais	37
6. Referências Bibliográficas	38

1. Introdução

1.1 Contextualização do tema

O Sistema Tributário Nacional compreende todo o conjunto de tributos vigente no país, amparados legalmente pela lei maior que é a Constituição Federal do Brasil. A legislação tributária brasileira é considerada uma das mais complexas do mundo. Em um cenário de altos custos e muita competitividade, um dos fatores essenciais para a precificação de um serviço e, conseqüentemente, a obtenção de uma margem de lucro razoável, é o custo dos impostos, por isso as empresas tem apostado cada vez mais em trabalhos de planejamento tributário, uma vez que pagar menos impostos gera impacto direto no aumento da margem de lucro e dá as empresas maior competitividade na disputa de mercado com a concorrência.

O planejamento tributário conforme Silva e Faria (2015), consiste em organizar as operações mercadológicas da empresa, por meio de ferramentas e mecanismos, de forma estrutural e jurídica, com a finalidade de promover benefícios para as organizações, auxiliando assim na tomada de decisão das mesmas, com a estrita finalidade de visar a qualidade de permanecer no mercado do melhor jeito possível.

Em um mercado onde a concorrência das entidades privadas está cada vez mais acirrada, se torna indispensável o uso de ferramentas gerenciais com a intenção de medir e monitorar o uso adequado dos custos das empresas. Conforme Eldenburg e Walcott (2007), para os administradores poderem obter decisões mais eficazes para sua organização, eles devem se utilizar de informações no auxílio da tomada de decisões estratégicas e operacionais, bem como para o monitoramento do desempenho da empresa.

Atualmente, muitas empresas do setor de transporte rodoviário de passageiros vem enfrentando dificuldades para se manter em nível de competitividade no mercado, devido a diversos fatores como a complexa carga tributária brasileira, o aumento constante no preço do combustível e o alto custo com peças de reposição, além, é claro, dos diversos outros fatores que são necessários para manter a atividade e que tendem a reduzir consideravelmente a margem de lucro dessas empresas.

Por esses fatores e tendo em vista a sua natureza essencial, o setor de transporte rodoviário recebe diversos subsídios do governo, tanto estadual quanto federal, a fim de que consigam manter as suas operações em funcionamento. Há uma espécie de permuta, onde o

Estado entende que aqueles serviços são indispensáveis a população e que ele precisa de uma sociedade empresária para atendê-los, e por isso, para que haja interesse da classe empresária, a União, os Estados e os Municípios abrem mão de parte dos tributos, concedendo assim benefícios fiscais aos contribuintes desse setor.

O transporte de cargas e pessoas no Brasil ainda é muito dependente do modal rodoviário, para se ter noção, como efeito comparativo com as principais economias mundiais, segundo dados de 2013 do Banco Mundial, o país é quem possui a maior concentração rodoviária de transportes, sendo, a época, 58% do transporte feito por rodovias, contra 53% da Austrália, 50% da China, 32% da Rússia e 8% do Canadá.

Por pertencer a um setor estratégico na sociedade, o transporte rodoviário, tanto de cargas quanto de passageiros, sofre muito com mudanças, muitas vezes, políticas e que tem impacto direto no aspecto econômico. Com isso, uma estratégia altamente eficaz para redução desses custos tem sido buscar o melhor enquadramento tributário para essas organizações de forma que, legalmente, essas empresas paguem o mínimo possível em impostos. Essa estratégia é chamada de planejamento tributário e gera impacto direto no lucro final das operações, além de gerar um alívio imediato no caixa das entidades que o adotam.

O planejamento tributário é uma ferramenta que está disponível para os profissionais da contabilidade, essa ferramenta também é denominada como elisão fiscal, isto é, a redução e otimização da carga tributária dentro da legalidade, juntamente com os preceitos da ética profissional contábil (FABRETTI 1997, p.28). Para que o planejamento seja feito deve se respeitar a lei, vale ressaltar que há uma diferença fundamental entre elisão fiscal e evasão fiscal, sendo essa última uma prática ilícita, configurando um crime (Fabretti, 2015).

1.2 Problematização

Os regimes tributários vigentes no Brasil, atualmente, são o simples nacional, o lucro presumido, o lucro real e, por fim, o lucro arbitrado. Porém para o estudo em questão analisaremos apenas os regimes do lucro presumido e lucro real, pois o simples nacional não está apto para opção do contribuinte e o lucro arbitrado é automaticamente mais oneroso do que o presumido, uma vez que recai em um adicional de 20% sobre a base de cálculo do arbitramento do lucro.

A Lei Complementar 123/2006, em seu art. 17, inciso VI, é muito clara em vetar a opção pelo simples nacional a empresa “que preste serviço de transporte intermunicipal e interestadual

de passageiros, exceto quando 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 ou trabalhadores”.

Além disso, o lucro arbitrado, como apresentado, é um regime de excessão e é automaticamente menos vantajoso do que o lucro presumido, por este motivo não será considerado no estudo em questão.

Desse modo o estudo possui como escopo as diversas questões que permeiam o universo tributário das empresas do setor de transporte rodoviário de passageiros, apresentando suas excepcionalidades e em quais casos deve ser considerada a opção pelo lucro real ou lucro presumido. Sendo assim, a questão inicial é: O que considerar na hora de realizar um planejamento tributário em uma empresa do segmento de transporte rodoviário interestadual de passageiros?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo geral

Analisar e demonstrar o quão complexas e lucrativas podem ser as estratégias de planejamento tributário para as empresas que realizam transporte rodoviário interestadual de passageiros.

1.3.2 Objetivos específicos

- Compreender a legislação tributária que abriga a área de transporte rodoviário interestadual de passageiros;
- Analisar quais as especificidades que atingem o viés tributário desse setor e os seus porquês;
- Apresentar os pontos-chaves que vão direcionar a opção do regime tributário;
- Apresentar quando um regime tributário é mais benéfico, do ponto de vista econômico, do que o outro.

1.4 Justificativa

O setor de transporte de passageiros é essencial no Brasil, e tendo em evidência que as empresas tem investido em formas de reduzir os custos, o presente estudo tem por finalidade contribuir para o campo de pesquisa nessa área. Procura-se também, entender a complexa carga tributária brasileira, com a intenção de desmistificar a sua correta aplicação e apresentar o quanto isso pode ser benéfico para as entidades.

O ponto central da pesquisa em questão deriva de uma realidade contextualizada, que evidencia os pormenores da legislação brasileira, portanto cabe avaliar a contribuição para pesquisas já existentes visando apresentar uma alternativa para redução de custos as empresas desse setor.

2. Metodologia

Segundo Martins (2007), metodologia científica é a denominação para uma variedade de técnicas, que são utilizadas nos procedimentos e processos efetuados nas pesquisas com fins científicos e, também em atividades relacionadas à geração ou produção de conhecimentos científicos, assim como na organização do trabalho investigativo para o qual o uso de métodos é muito importante para sua eficiência.

Para atingir o objetivo do presente estudo definiu-se uma metodologia científica que passou massivamente pela revisão de todo o arcabouço tributário que permeia as empresas de transporte, em âmbito federal. Além disso, em nível estadual, consideramos o estudo e análise de 12 estados específicos mais o Distrito Federal, que são os seguintes: Alagoas, Bahia, Ceará, Goiás, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte, São Paulo, Sergipe, Tocantins e o próprio Distrito Federal. Não sendo considerada nenhuma legislação em nível municipal, pois o segmento não é tributado pelo ISS (imposto municipal) e sim pelo ICMS (imposto estadual).

A revisão bibliográfica é uma das formas mais eficientes de iniciar um estudo sobre determinado assunto, pois utiliza-se a busca entre artigos em documentos de referência acadêmica, fornecendo informações confiáveis de dados utilizados em uma pesquisa, obtendo os resultados através de um estudo que é baseado em vários meios eletrônicos que são disponibilizados por meio de artigos, livros, teses, monografias e demais documentos com embasamento científico (SOUZA; SILVA; CARVALHO, 2010).

Com base nas informações coletadas e na análise minuciosa em relação aos estudos de caso, os resultados serão obtidos por meio qualitativo e quantitativo, por meio de tabelas e gráficos para melhor interpretação dos dados.

Figura 1- Procedimento de pesquisa.



Fonte: O autor.

3. Revisão bibliográfica

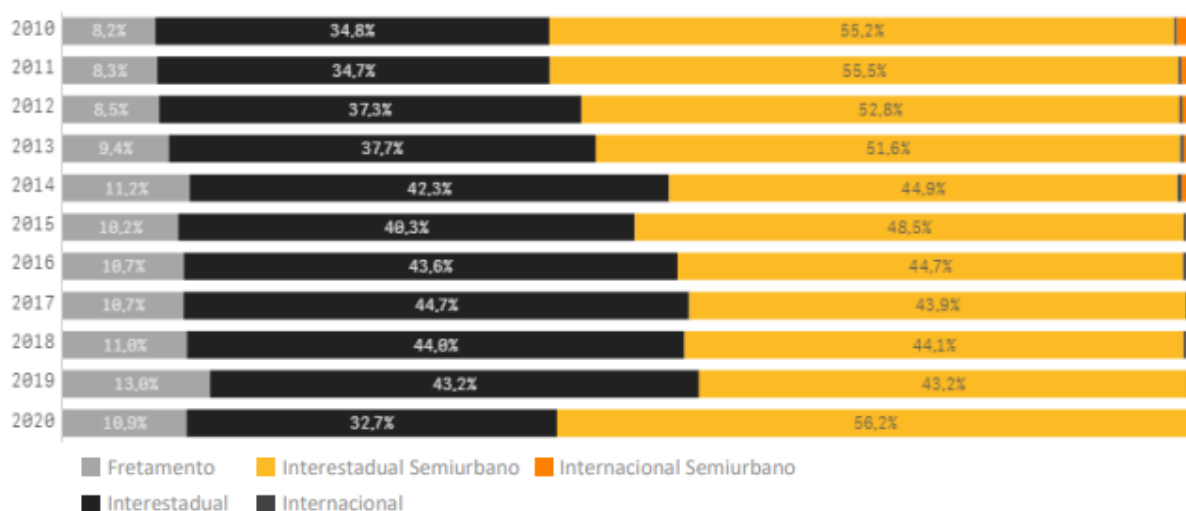
3.1 Panomara atual do setor de transporte de passageiros

No Brasil, o transporte rodoviário de passageiros é o meio de condução mais utilizado pela população, tendo em vista a abrangência da malha rodoviária, pelo valor das tarifas, bem como pela insuficiência dos sistemas ferroviários e hidroviários. Dessa forma, considera-se que a atividade de transporte de passageiros é uma atividade altamente significativa na construção econômica e social de uma nação (FREITAS; REIS FILHO; RODRIGUES, 2011). O transporte rodoviário, sendo este de cargas ou de passageiros, tem um papel muito estratégico no desenvolvimento do país e é capaz tanto de movimentar quanto de parar a economia brasileira. De acordo com a CNT (Confederação Nacional de Transportes), devido a pandemia de Covid-19, 86,7% das empresas fecharam o ano de 2021 no prejuízo, deixando as empresas altamente endividadas e com orçamento bastante restrito. Devido a essa insuficiência de caixa a maioria das empresas optam por não recolher os impostos em dia para manter as operações funcionando.

Vale lembrar que o cenário pré-pandemia já era de muita instabilidade para o setor, pois, por diversas vezes, enfrentaram diversas altas no petróleo e no custo das peças, que muitas vezes são atreladas diretamente ao preço do dólar e inviabilizam a manutenção da frota rodando. Com todo esse contexto apresentado, o planejamento tributário surge como uma medida muito necessária, se não essencial, para as empresas amenizarem essas dificuldades orçamentárias.

Para uma noção da representatividade do setor na economia brasileira, segue abaixo dados sobre o fluxo rodoviário de passageiros no Brasil, taxa de ocupação média dos ônibus e a quantidade de viagens realizadas, no período de 2010-2020, esses dados são essenciais para o entendimento da dimensão e o quanto movimentou o setor que estamos analisando.

Figura 2- Fluxo rodoviário de passageiros 2010-2020.



Fonte: (ANT, 2020).

Figura 3- Taxa de ocupação do segmento de transporte rodoviário 2010-2020.



Fonte: (ANT, 2020).

Figura 4- Quantidade de viagens realizadas do segmento rodoviário 2010-2020.

Quantidade de viagens realizadas

mil



Fonte: (ANT, 2020).

Depreende-se a partir da análise dos gráficos o quanto esse setor movimentava pessoas e a notável relevância específica do setor de transporte interestadual de passageiros – alvo do estudo. Vale ressaltar que quando tratamos de transporte interestadual não está incluso o transporte interestadual urbano, pois este segue suas regras próprias de tributação, além do mais são dois setores bem diferentes, uma vez que o interestadual urbano é o transporte entre estados porém com viés, muitas vezes, rotineiro. São passageiros que moram em fronteiras de estados, que normalmente residem em um e trabalham no outro, por esse motivo não tem a natureza de transporte a título de “viagem”, que é quando se percorre longos trechos de maneira esporádica, normalmente a lazer.

Ainda através dos gráficos podemos notar alguns pontos interessantes. Na Figura 1 notamos que o transporte interestadual é o segundo que mais movimentava passageiros, perdendo apenas para o transporte interestadual urbano, acima mencionado. Porém, na contrapartida (Figura 3), esta é a modalidade que mais realiza viagens, desta forma sendo a que detém os maiores custos operacionais. Na Figura 2 podemos ver que a taxa de ocupação no eixo interestadual vem caindo gradativamente, corroborando ainda mais para a diminuição da margem de lucro do setor, uma vez que o custo fixo para o ônibus é operar é o mesmo para 1 ou 40 passageiros.

3.2 Contabilidade como objeto de redução de custos

A Contabilidade é uma ciência que tem como finalidade o estudo do patrimônio, que tem como definição: o conjunto de bens, direitos e obrigações com terceiros, podendo pertencer

a uma pessoa física, ou a algum conjunto de pessoas, ou uma instituição de qualquer natureza, sendo de fins lucrativos ou não, além disso, a disciplina também estuda e pratica funções de orientação, de controle e de registro relativas à administração econômica. (CREPALDI 2013; RESOLUÇÃO CFC nº. 774).

Dentro das várias vertentes atreladas a contabilidade destaca-se a área tributária. Esta área é responsável pelo gerenciamento dos impostos pagos por uma organização, zelando para que essa se adapte às mudanças e obrigações tributárias previstas por lei e evitando assim que a empresa seja exposta a possíveis sanções fiscais e legais pelos órgãos regulamentadores.

Um das funções de maior importância da contabilidade tributária corresponde ao conjunto de atuações e procedimentos operacionais legais que levarão a empresa para a obtenção da redução de ônus tributário, proporcionando assim uma maior rentabilidade e lucratividade para a organização. (OLIVEIRA, 2009, p. 189). Ou seja, podemos depreender categoricamente que um contador, com domínio da legislação, pode gerar redução de custos fiscais para uma empresa, e conseqüentemente, aumentar sua lucratividade.

3.3 Planejamento tributário

Conforme apresentado, as leis brasileiras são extremamente complexas e isso faz com que os empresários precisem cada vez mais de um planejamento tributário eficaz, que de acordo com Latorraca (2000, p. 58) é definido como: “a atividade empresarial que, desenvolvendo-se de forma estritamente preventiva, projeta os atos e fatos administrativos com o objetivo de informar quais os ônus tributários em cada uma das opções legais disponíveis”.

Alves (2006, p. 02) resume também que planejamento tributário “é a atividade que, feita de maneira exclusivamente preventiva, prevê, coordena e projeta atos e negócios com o objetivo de determinar qual é o meio menos oneroso para a realização destes mesmos atos e negócios”

Dado o apresentado fica claro que a elisão fiscal é um estudo que visa apresentar as melhores opções tributárias antes de os fatos ocorrerem, ou seja, faz-se uma análise com base em dados reais, porém sempre projetando o cenário dos próximos períodos, normalmente no intervalo de um ano.

É importante frisar que o estudo requer muito além de uma visão macro do cenário que permeia a empresa analisada, o contador deve, ainda, levar em conta diversas peculiaridades que são essenciais na hora da tomada de decisão. Fatores como quantidade de

funcionários, valor do faturamento e lucratividade devem ser levados em conta, porém existem outros pontos que variam massivamente de uma organização para outra, ainda que do mesmo setor, e que são cruciais para análise, como por exemplo: o estado de embarque dos passageiros, o valor médio da depreciação mensal e a forma de aquisição do imobilizado. Esses pontos são bem mais subjetivos, porém não menos importantes.

Além disso, podemos olhar a elisão fiscal por 3 vieses:

- **Evitar a incidência de imposto:** Ocorre quando, legalmente, a contabilidade evita a ocorrência do fato gerador, por exemplo, lançando mão de uma isenção de ICMS em algum trecho específico;
- **Reduzindo os valores a serem recolhidos:** Reduzindo a base de cálculo ou a alíquota de algum imposto com base em legislação específica;
- **Postergar o pagamento:** Ocorre quando opta-se por tributações que acompanham o regime de caixa da empresa, ou seja, a organização apenas paga o imposto quando recebe, o fato gerador deixa de ser a emissão do documento fiscal por exemplo, e passa a ser o recebimento do recurso. Isso evita o pagamento sobre os montantes não recebidos e evita o pagamento imediato de impostos sobre valores que serão recebidos no futuro.

Com isso, podemos depreender que o planejamento tributário nas empresas de transporte tem por finalidade a aplicação de estratégias para o gerenciamento do cumprimento das obrigações relacionadas ao contribuinte com o fisco e que a sua meta é minimizar ao máximo a carga tributária que incide sobre a empresa, obtendo lacunas ou brechas que possuem na legislação, mas sempre de forma legal perante a lei. (RIBEIRO; PINTO, 2014).

3.3.1 Elisão e evasão fiscal

A elisão e a evasão fiscal são maneiras de se evitar o pagamento de tributos, a primeira através de mecanismos lícitos e aceitos juridicamente e a segunda através de uma série de métodos ilegais, que podem, inclusive, levar a prisão.

A elisão fiscal, ou planejamento tributário, é uma técnica segura e legal de reduzir os impostos de uma determinada empresa, e é empregada antes de ocorrer um fato gerador de um determinado tributo. Dessa forma a elisão fiscal nas empresas acaba reduzindo ou até mesmo zerando o débito tributário existente (SOUZA; PINTO; 2016). De acordo com Ribeiro e Pinto (2014), define-se elisão fiscal como um conjunto de procedimentos realizados pela organização com a finalidade de visar à redução da carga tributária, aproveitando assim as

brechas existentes na legislação vigente.

Segundo o art. 116 do CTN (Código Tributário Nacional) a elisão fiscal não é uma prática que traz penalidades ao contribuinte, mesmo que com ela a arrecadação de tributos por parte do governo acabe sendo reduzida.

Em contrapartida, a evasão fiscal, também conhecida como sonegação fiscal, que constitui prática ilícita, onde, através de falsas declarações e até omissões o contribuinte, de forma deliberada, não declara o tributo cabível ou declara em montante menor do que o real.

A prática de evasão é descrita como fraude, pois utilizam-se de artifícios e simulações com a finalidade de retirar a incidência do tributo, ou por meio da sonegação, que ocorre depois do fato gerador, com a ocultação da ocorrência de tributos ao fisco e o não pagamento dos mesmos (SIQUEIRA; CURY; GOMES, 2011). De acordo com Santos (2010), a evasão fiscal tem por conceito a ligação com atos criminais e ilícitos, portanto deve ser abolida e recriminada pelas empresas, pois as consequências dessa prática são muito danosas e, muitas vezes, irreversíveis.

3.3.2 Princípios constitucionais tributários

De acordo com Torres (2011, p.87) os princípios do direito tributário, são enunciados genéricos que informam a criação, a interpretação e a aplicação das normas jurídicas tributárias. Os princípios constitucionais tributários que atingem as empresas que atuam no setor de transporte rodoviário são, dentre outros:

- a) Princípio da legalidade;
- b) Princípio da anterioridade;
- c) Princípio da isonomia tributária;
- d) Princípio da capacidade econômica ou contributiva;
- e) Princípio da proibição de tributo confiscatório;
- f) Princípio da irretroatividade tributária;

Esses princípios vem para limitar o que a União, os Estados, os Municípios e o Distrito Federal podem fazer, no exercício de suas atribuições tributárias. Eles trazem consigo a ideia de que o poder desses órgãos deve sempre respeitar os limites impostos na Constituição Federal.

O primeiro princípio constitucional que atinge as empresas é o princípio da legalidade,

descrito por meio do art. 150, inciso I, da CF/88, que explica que qualquer aumento de tributo deverá estar expresso em alguma lei da Constituição Federal e, caso esse aumento não esteja expresso na lei, ele configura-se ilegal.

O segundo princípio constitucional é o princípio da anterioridade, que está presente no art. 150, inciso III, alínea b da CF/88, e que traz como mensagem a vedação à União, aos Estados, aos Municípios e ao Distrito Federal de cobrar tributos no mesmo exercício financeiro em que tenha sido publicada a lei que os instituiu ou que os aumentou.

Na sequência temos o princípio da isonomia tributária, também conhecido como princípio da igualdade tributária, que está expresso no art. 150, inciso II, da CF/88. Neste, de acordo com Maia (1997, p. 16), todos são iguais perante a lei, sendo vedado à União, Estados, Distrito Federal e Municípios instituírem tratamento desigual entre os seus contribuintes que se encontram em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de profissão ou função exercida pelos mesmos.

O quarto é o princípio da capacidade econômica ou contributiva e que está presente no art. 145, inciso I, da CF/88. De acordo com Oliveira (2003, p. 25) este princípio estabelece a capacidade econômica do contribuinte, que, basicamente seria a definição da possibilidade econômica de pagar os tributos.

O quinto princípio apresentado é o da proibição de tributo confiscatório, que tem como base legal o art. 150, inciso IV, da CF/88. De acordo com Maia (1997, p. 19) esse princípio faz com que os tributos não possam ter conotação de cunho confiscatório, sob pena de descaracterizar a sua natureza tributária e passar a ter natureza punitiva, atentando assim contra o direito de propriedade e conseqüentemente contra a segurança jurídica.

O sexto e último é o princípio da irretroatividade tributária, que está presente no art. 150, inciso III, alínea A, da CF/88. Esse resume-se à aplicação da lei somente aos fatos geradores que ocorrem após a sua entrada em vigor. Não podendo ocorrer retroatividade para alcançar fatos já ocorridos em vigência de alguma lei anterior..

3.3.3 Elementos fundamentais do tributo

Os elementos fundamentais dos tributos que devem ser considerados no planejamento são: o fato gerador, o contribuinte, a base de cálculo e a alíquota. Abordaremos a seguir as definições de cada elemento do tributo.

De acordo com Oliveira (2003, p. 26), a lei é um dos principais elementos da obrigação tributária, pois cria tributos e determina as condições de cobrança dos mesmos, tendo como

base o princípio da legalidade tributária.

O primeiro elemento citado é o fato gerador, que, conforme Fabretti (1997, p.125), é a concretização da hipótese de incidência tributária prevista na lei, que origina a obrigação dos contribuintes. Esse elemento é definido nos artigos 114 e 115 do CTN (2001).

O art. 114 do CTN/2001 contempla o fato gerador da obrigação principal, que é a situação necessária por lei como suficiente e necessária à sua ocorrência. Já o art. 115 trata da contemplação do fato gerador de obrigação acessória que consiste em qualquer situação, por meio de legislação aplicável, que imponha o exercício ou a abstenção de alguma prática que não configure obrigação principal.

O próximo elemento é o contribuinte ou responsável. Conforme Fabretti (1997, p.126), define-se como contribuinte o sujeito passivo de obrigação tributária que tem relação direta com o fato gerador. Podemos citar como exemplo de contribuinte a pessoa física ou jurídica, proprietária de um prédio que precisa recolher seu IPTU. Já o responsável é o indivíduo que a lei porventura escolher para responder pela obrigação tributária, normalmente é o próprio contribuinte, porém este pode ser substituído por força de alguma lei específica, como no caso da substituição tributária do ISS, por exemplo. As obrigações de ambos estão incluídas no artigo 121 do CTN (2001).

O terceiro elemento é a base de cálculo. Conforme Fabretti (1997, p.127), a base de cálculo é o valor sobre o qual é aplicada a alíquota (percentual) para apurar o valor do tributo a ser recolhido. De acordo com o CTN (2001), em seu art. 44, a base de cálculo do imposto é o montante (sendo real, presumido ou arbitrado) da renda que pode ser tributada.

Já o último elemento citado é a alíquota, que conforme Oliveira (2003, p.28), é o percentual, definido em lei, que, tendo uma base de cálculo, determina o montante do tributo a ser recolhido pelo contribuinte ao fisco. É importante ressaltar que a alteração de uma alíquota somente pode ser feita respeitando os princípios constitucionais da legalidade, anterioridade e da irretroatividade.

3.4 Impostos incidentes

Os impostos incidentes sobre a prestação de serviço de transporte rodoviário de passageiros são os seguintes:

- 1) ICMS
- 2) PIS e COFINS

- 3) IRPJ e CSLL
- 4) CPRB

3.4.1 ICMS

O ICMS – Imposto sobre circulação de mercadorias e prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e comunicação – trata-se de um tributo arrecadado pelos Estados e que normalmente é tido como um imposto devido apenas sobre a circulação de mercadorias, porém como o nome bem diz é aplicado também sobre a receita advinda da prestação de serviços de transporte interestadual, ou seja, abrange as empresas alvo do estudo.

A regulamentação constitucional desse tributo está prevista na Lei Complementar 87/1996 (a chamada “Lei Kandir”).

De acordo com o Portal tributário, O ICMS incide sobre:

- I – operações relativas à circulação de mercadorias, inclusive o fornecimento de alimentação e bebidas em bares, restaurantes e estabelecimentos similares;
- II – prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal, por qualquer via, de pessoas, bens, mercadorias ou valores;
- III – prestações onerosas de serviços de comunicação, por qualquer meio, inclusive a geração, a emissão, a recepção, a transmissão, a retransmissão, a repetição e a ampliação de comunicação de qualquer natureza;
- IV – fornecimento de mercadorias com prestação de serviços não compreendidos na competência tributária dos Municípios;
- V – fornecimento de mercadorias com prestação de serviços sujeitos ao imposto sobre serviços, de competência dos Municípios, quando a lei complementar aplicável expressamente o sujeitar à incidência do imposto estadual.
- VI – a entrada de mercadoria importada do exterior, por pessoa física ou jurídica, ainda quando se tratar de bem destinado a consumo ou ativo permanente do estabelecimento;
- VII – o serviço prestado no exterior ou cuja prestação se tenha iniciado no exterior;
- VIII – a entrada, no território do Estado destinatário, de petróleo, inclusive lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos dele derivados, e de energia elétrica, quando não destinados à comercialização ou à industrialização, decorrentes de operações interestaduais, cabendo o imposto ao Estado onde estiver localizado o adquirente (PORTAL TRIBUTÁRIO, s.d.).

Para se calcular o ICMS primeiramente é necessário entender se a operação ocorre apenas dentro do Estado ou se é interestadual. Caso a operação seja apenas dentro do mesmo Estado aplicamos uma alíquota chamada de alíquota interna, caso seja uma operação entre dois Estados – como é o caso do transporte - aplicamos uma alíquota interestadual, regulada pelo um convênio firmado entre as Secretarias de Fazenda dos Estados.

Conforme apresentado utilizaremos as alíquotas interestaduais, pois a operação de transporte ocorre entre Estados, lembrando que o ICMS é devido ao local de embarque dos passageiros. Segue abaixo a tabela de alíquotas interestaduais de ICMS, onde na vertical temos a origem (ou embarque) e na horizontal o destino.

Figura 5- Tabela de ICMS.

Aliquota Interna do ICMS	DESTINO																												
	AC	AL	AM	AP	BA	CE	DF	ES	GO	MA	MT	MS	MG	PA	PB	PR	PE	PI	RN	RS	RJ	RO	RR	SC	SP	SE	TO		
ORIGEM	AC	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
	AL	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	AM	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	AP	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	BA	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	CE	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	DF	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	ES	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	GO	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	MA	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	MT	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	MS	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	MG	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	18	7	7	12	7	7	7	12	12	7	7	12	12	7	7	7
	PA	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	PB	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	PR	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	18	7	7	7	12	12	7	7	12	12	7	7	7
	PE	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	PI	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	RN	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	RS	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	12	7	7	7	17	12	7	7	12	12	7	7	7
	RJ	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	12	7	7	7	12	19	7	7	12	12	7	7	7
	RO	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12	12
	RR	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12	12	12	12	12
	SC	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	12	7	7	7	12	12	7	7	12	12	7	7	7
	SP	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	12	7	7	7	12	12	7	7	12	18	7	7	7
	SE	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	12	12
TO	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	17	

Fonte: G7 informática (2022).

A tabela acima nos apresenta o chamado “débito de ICMS”, que é o valor de imposto incidente sobre a operação, porém esse não é o valor final a ser pago, pois o ICMS é calculado por uma sistemática de débito e crédito, ou seja, tem-se o valor do débito mas precisamos chegar ao valor do crédito.

O crédito desse imposto se dá sobre a aquisição de mercadorias ou insumos a serem utilizados nessa prestação de serviço, porém a quase totalidade dos custos das transportadoras são gastos com peças e combustível, que por sua vez são tributados no regime de ST – substituição tributária – de ICMS e não geram crédito do imposto, uma vez que sua sistemática é diferente.

Desta forma o transporte de passageiros, que é o fato gerador do débito do imposto, porém não é gerado crédito sobre as aquisições, pelos motivos anteriormente apresentados, desta forma, o imposto é pago sem que haja as deduções legais estabelecidas em Lei.

Visando diminuir essa desigualdade que as empresas do setor sofrem foram instituídos créditos presumidos de ICMS em quase todos os Estados do País, e desta forma mesmo que o custo das empresas de transporte não gere créditos elas podem se creditar de valores pré-determinados em legislação de cada Unidade Federativa.

Sendo assim o cálculo é feito da seguinte forma:

Débito de ICMS (conforme tabela interestadual) – Crédito Presumido = Valor a recolher

3.4.2 PIS e COFINS

O Programa de Integração Social (PIS) trata-se de uma contribuição tributária, realizada pelas empresas, destinada aos profissionais do setor privado, que visa financiar o pagamento do seguro-desemprego, abono e participação na receita destas organizações.

O PIS está disposto no Art. 239 da Constituição Federal (CF/88), conforme segue:

Art. 239. A arrecadação decorrente das contribuições para o Programa de Integração Social, criado pela Lei Complementar no 7, de 7 de setembro de 1970, e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público, criado pela Lei Complementar no 8, de 3 de dezembro de 1970, passa, a partir da promulgação desta Constituição, a financiar, nos termos que a lei dispuser, o programa do seguro-desemprego e o abono de que trata o § 3o deste artigo.

Já a COFINS está prevista no Art. 195, inciso I, alínea b, de acordo com o texto extraído da carta magna:

Art. 195. A seguridade social será financiada por toda a sociedade, de forma direta e indireta, nos termos da lei, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e das seguintes contribuições sociais:

I - do empregador, da empresa e da entidade a ela equiparada na forma da lei, incidentes sobre: (Redação dada pela Emenda Constitucional no [20](#), de 1998) [...]b) a receita ou o faturamento; (Incluído pela Emenda Constitucional no 20, de 1998).

Existem, atualmente, duas formas de apuração do PIS e da COFINS, o regime cumulativo e o regime não-cumulativo. Vale ressaltar que a definição do regime de apuração de um dos tributos obriga automaticamente a seguir a mesma apuração para o outro, ou seja, PIS e COFINS são apurados, igualmente, pelo regime cumulativo ou não-cumulativo.

A definição por qual dos dois regimes adotar normalmente segue a seguinte sistemática:

Lucro Presumido = Regime Cumulativo
Lucro Real = Regime Não-Cumulativo

Porém, no setor de transporte rodoviário de passageiros, com base na Lei 10.833/2003, a sistemática é diferente: as empresas do segmento são obrigatoriamente tributadas pelo regime

cumulativo, independente da opção ser pelo regime tributário do lucro real ou presumido.

3.4.3 IRPJ e CSLL

De acordo com o art. 153, III da Constituição, cabe à União estabelecer impostos sobre renda e proventos de qualquer natureza. A Constituição, porém, não define o fato gerador do Imposto de Renda (IR). Sendo esse papel estabelecido pelo art. 43, *caput*, I e II do Código Tributário Nacional (CTN). Desse modo, tem-se que o fato gerador do Imposto de Renda deriva da aquisição de disponibilidade econômica ou jurídica de renda ou de proventos de qualquer origem não estabelecidos por meio do conceito de renda (COSTA E COLUCCI, 2021).

Ainda em concordância com Costa e Colucci (2021), a base de cálculo do imposto sobre a renda é o montante real, presumido ou arbitrado da renda ou proventos tributáveis mensurados pelas pessoas jurídicas brasileiras ou a elas equiparadas, em concordância com os períodos de apuração.

A base de cálculo do Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) apurado pela pessoa jurídica tributada com base no lucro real corresponderá ao lucro líquido, apurado segundo os preceitos contábeis (em linhas gerais, receitas *menos* despesas), do período de apuração ajustado pelas adições, exclusões ou compensações prescritas ou autorizadas pela legislação tributária (artigos 258 a 261 do RIR/2018). Por sua vez, a base de cálculo do IRPJ apurado pelo lucro presumido será determinada pela aplicação dos percentuais de presunção que variam segundo as atividades da pessoa jurídica previstos na legislação (i.e., 1,6%, 8%, 16% ou 32%), sobre a receita bruta apurada pela pessoa jurídica, deduzida das devoluções e vendas canceladas e dos descontos incondicionais concedidos, acrescida (a) dos ganhos de capital, demais receitas e resultados positivos auferidos no mesmo período; (b) os rendimentos e ganhos líquidos auferidos em aplicações financeiras de renda fixa e renda variável; (c) os juros sobre o capital próprio auferidos; (d) os valores recuperados, correspondentes a custos e despesas, inclusive com perdas no recebimento de crédito; (e) o valor resultante da aplicação dos percentuais de presunção sobre as receitas auferidas nas exportações às pessoas vinculadas ou aos países com tributação favorecida; (f) a diferença de receita financeira; e (g) as multas ou qualquer outra vantagem paga ou creditada por pessoa jurídica, ainda que a título de indenização, em virtude de rescisão de contrato.

A base de cálculo do IRPJ pelo lucro arbitrado será determinada pela receita bruta, mediante a aplicação dos percentuais de presunção (i.e., 1,92%, 9,6%, 19,2%, 38,4% ou 45%), segundo a natureza da atividade econômica explorada, somada aos valores previstos na legislação, tais como ganhos de capital e demais receitas e resultados positivos, rendimentos e ganhos líquidos auferidos em aplicações financeiras (artigos 605 e 606 do RIR/2018). Quando a receita bruta for desconhecida, o lucro será arbitrado com a utilização de coeficientes aplicados sobre valores (bases) expressamente fixados pela legislação tributária (artigo 608 do RIR/2018) (COSTA E COLUCCI, 2021).

A CSLL – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, veio de modo a complementar a tributação do Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ). Porém, em termos de arrecadação, derivando da arrecadação do IRPJ é dividida com outros entes federativos, a

arrecadação da CSLL com a União de forma integral, para financiamento da seguridade social (UTUPI E TAPIAS, 2021).

O fato gerador da CSLL trata-se da apuração de lucro líquido, partindo do lucro contábil. Dentro desse contexto, o regime de apuração da CSLL deve seguir a opção feita para fins de IRPJ.

O cálculo da CSLL leva em consideração o faturamento e outras receitas da pessoa jurídica:

- no lucro presumido, como o próprio nome sugere, a partir de um percentual de presunção do lucro. Neste regime, a base de cálculo da CSLL corresponde a 12% da receita bruta nas atividades comerciais, industriais, serviços hospitalares e de transporte de carga; 32% na prestação de serviços em geral, incluindo intermediação de negócios, administração, locação ou cessão de bens imóveis, móveis e direitos de qualquer natureza; 1,6% na revenda a varejo de combustíveis e gás natural; e 16% no caso de serviços de transportes, exceto de carga;
- no SIMPLES, com base em aplicação de percentual incluído na alíquota total do SIMPLES correspondente à atividade e nível de faturamento da pessoa jurídica (UTUPI E TAPIAS, 2021).

As alíquotas relacionadas a CSLL são:

- (a) 9% como regra geral; (b) 15% no caso de pessoas jurídicas de seguros privados e de capitalização, distribuidoras de valores mobiliários, corretoras de câmbio e de valores mobiliários, sociedades de crédito, financiamento e investimentos, sociedades de crédito imobiliário, administradoras de cartões de crédito, sociedades de arrendamento mercantil, associações de poupança e empréstimo, e cooperativas de crédito; (c) 20% no caso de bancos de qualquer espécie e agências de fomento. Note-se que, entre julho e dezembro de 2021, a Lei nº 14.183/2021 aumentou as alíquotas de 15% e 20% em 5% (UTUPI E TAPIAS, 2021).

3.4.4 CPRB

A CPRB ou contribuição previdenciária sobre a receita bruta – também chamada de desoneração da folha de pagamento, trata-se de um tributo federal que incide sobre a receita medida pelas pessoas jurídicas. Derivado do famigerado Plano Brasil Maior, a CPRB foi estabelecida pela Lei nº 12.546/2011, substituindo a contribuição social prevista nos incisos I e III do artigo 22 da Lei nº 8.212/911 (INSS sobre a folha de pagamentos), como forma de mensurar o desenvolvimento de alguns setores econômicos.

A opção pelo desoneração não é possível para todo e qualquer contribuinte, apenas os contribuintes elencados no Art. 7º e 8º da Lei 12.546/2011, podem optar pelo CPRB. Dentre estes estão os contribuintes que prestam serviço de transporte rodoviário de passageiros, porém para fins da análise em questão focamos apenas nos impostos incidentes sobre o faturamento,

sendo assim, a CPRB aparecerá nos calculos porém sem efeito comparativo coma contribuição previdenciária patronal sobre folha.

3.5 Regime tributário

O regime tributário é o conjunto de leis e normas que direcionam como a empresa deve recolher os seus tributos. A escolha do regime tributário será definida, também, por características da própria empresa, como porte e serviços prestados, por exemplo.

É através do regime tributário que são definidas a forma de apuração e os prazos para pagamento dos impostos (se mensal, trimestral ou anual). Além de definir quais tributos serão pagos - por haverem hipóteses em que pode existir isenção de algum imposto - e, ainda, qual será a base de cálculo e alíquota aplicável para fins de cálculo do montante a ser recolhido.

3.6 Regime tributário aplicado as empresas do setor de transporte rodoviário de passageiros

3.6.1 Simples Nacional

De acordo com a Receita Federal do Brasil, o chamado Simples Nacional se conceitua como um regime de arrecadação, cobrança e fiscalização de tributos aplicável às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, previsto em lei.

De acordo com Santos e Carvalho (s.d), para uma empresa ingressar no Simples Nacional é necessário, enquadrar-se na definição de microempresa ou de empresa de pequeno porte; seguir os requisitos previstos em lei; e ter a opção pelo Simples Nacional formalizada.

Porém, conforme abordado anteriormente a LC 123/2006, em seu art. 17, inciso VI, veta a opção pelo simples nacional aos contribuintes que prestem serviços de transporte interestadual de passageiros, desta forma, excluindo esse regime tributário do estudo em questão.

3.6.2 Lucro Arbitrado

O chamado arbitramento do lucro é aplicável pela autoridade tributária quando a pessoa jurídica deixar de cumprir as obrigações acessórias relativas à determinação do lucro real ou presumido, de acordo com cada situação. E esse regime é, imediatamente, mais oneroso do que o regime do lucro presumido, uma vez que recai em um adicional de 20% sobre a base de

cálculo do arbitramento do lucro (a mesma do lucro presumido).

Ou seja, por mais que possa ser escolhido por opção do contribuinte, esse regime, assim como o simples nacional, também não será alvo do nosso estudo, uma vez que a elisão fiscal visa apresentar o melhor regime tributário pelo viés financeiro e o arbitramento, sem qualquer estudo prévio, já pode ser descartado como opção mais vantajosa.

3.6.3 Lucro presumido

Conforme Gularte (2022), o Lucro Presumido é definido como um regime tributário no qual a empresa faz a apuração simplificada do Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

No que tange a esses impostos “vão incidir trimestralmente nas alíquotas de 15% e 9%, respectivamente, apenas sobre os percentuais de presunção de lucro, conforme a atividade da empresa” (GULARTE, 2022).

A presunção é um percentual do faturamento a ser tributado pelo IRPJ e CSLL, e para cada um desses impostos há uma alíquota própria a ser presumida, conforme segue abaixo:

Tabela 1 – Percentuais de Presunção IRPJ e CSLL Lucro Presumido.

ATIVIDADES	IRPJ	CSLL
1) REVENDA DE COMBUSTÍVEIS derivados de petróleo (gasolina, óleo diesel, GLP).	1,6%	12%
2) REVENDA DE ÁLCOOL Etílico Carburante.		
3) REVENDA DE GÁS NATURAL.		
4) COMÉRCIO E INDÚSTRIA.	8,0%	12%
5) SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE CARGAS.		
6) SERVIÇOS HOSPITALARES e de auxílio diagnóstico e terapia, patologia clínica, imagenologia, anatomia patológica e citopatologia, medicina nuclear e análises e patologias clínicas, desde que a prestadora destes serviços seja organizada sob a forma de sociedade empresária e atenda às normas da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa		
7) CONSTRUÇÃO CIVIL (empreitada com emprego de material) loteamento de terrenos, incorporação imobiliária e venda de imóveis construídos ou adquiridos para a revenda.		
8) ATIVIDADE RURAL.		
9) INDUSTRIALIZAÇÃO (inclusive com material fornecido pelo encomendante).		

10) SERVIÇOS DE TRANSPORTES (exceto de cargas)	16,00%	12%
<p align="center">11) SERVIÇOS EM GERAL (inclusive os listados nos itens 13 a 17 desta tabela).</p> <p>Somente poderá ser usado o percentual de 16% quando a receita bruta anual dos serviços em geral:</p> <p align="center">a) não exceder a R\$ 120.000,00; b) for exclusiva de serviços;</p> <p>A partir do mês que o acumulado exceder a R\$ 120.000,00 ficará sujeita ao pagamento da diferença de IRPJ, até o mês seguinte sem multa e sem juros (IN SRF 93/97, art. 3o).</p>	16,00%	32%
12) SERVIÇOS PRESTADOS POR EMPRESAS DE PROFISSÕES LEGALMENTE REGULAMENTADAS.		
13) ADMINISTRAÇÃO, LOCAÇÃO OU CESSÃO DE BENS MÓVEIS OU IMÓVEIS E DIREITOS DE QUALQUER NATUREZA.	32%	32%
14) CORRETORA DE SEGUROS, DE IMÓVEIS, REPRESENTANTE COMERCIAL (*).		
15) SERVIÇOS EM GERAL (Não especificados anteriormente)		
16) COMPRA E VENDA DE VEÍCULOS USADOS. EQUIPARAÇÃO A OPERAÇÕES DE CONSIGNAÇÃO: A Receita bruta será a diferença entre o valor de alienação e o custo de aquisição do veículo. (Lei n 9.716/98, art. 5º)	32%	32%
17) CONSTRUÇÃO CIVIL – exclusivamente mão-de-obra	32%	32%

Fonte: Gestão Contabilidade (2022).

Como visto acima, para fins de IRPJ e CSLL, as alíquotas de 15% e 9% respectivamente são aplicadas sobre o base de calculo, que é formada da seguinte forma:

<p>Faturamento X Percentual de presunção = Imposto a recolher</p>
--

3.6.4 Lucro Real

O Lucro Real é definido como um regime de tributação, em que o cálculo do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL) é baseado no lucro real da empresa – receitas menos despesas –, com ajustes previstos na legislação. Contudo, os empreendedores que optam por este regime devem se atentar ao

controle sobre as rendas e as despesas da empresa (Amorim, 2022).

A legislação estabelece que algumas empresas obrigatoriamente devem ser enquadradas no lucro real:

- Empresas do mercado financeiro, como bancos, instituições financeiras, cooperativas de crédito, empresas de seguro privado, entidades de previdência aberta e sociedades de crédito imobiliário;
 - Empresas que tiveram lucro, rendimentos ou ganhos de capital oriundos de fora do país;
 - Empresas que explorem as atividades de compras de direitos creditórios resultantes de vendas mercantis a prazo ou de prestação de serviços (factoring);
 - Empresas que têm benefícios fiscais em relação à redução ou isenção de impostos.
- Além dos exemplos citados acima, toda e qualquer empresa com receita bruta acima de R\$78 milhões deve, obrigatoriamente, adotar o Lucro Real (AMORIM, 2022).

No caso da apuração do IRPJ e da CSLL no regime do lucro real são aplicadas as alíquotas de 15% e 9% diretamente sobre o valor do lucro líquido, diferentemente do lucro presumido onde o valor da base é apenas uma presunção e não o lucro real.

Existem ainda duas formas de recolhimento dentro do lucro real, o lucro real anual e o lucro real trimestral, que tem impacto direto no planejamento tributário e nas datas de recolhimentos desses impostos.

4. Estudo de caso

Com a finalidade de compreender de maneira enfática, será realizado um estudo de caso, com base em uma empresa real de transporte rodoviário. Dentro desse contexto, utilizando-se um caso real, é possível contextualizar uma análise inicialmente de cunho quantitativo, que buscará realizar por intermédio do MS Excel, a realização de apuração dos impostos federais e estaduais, abordando também aspectos qualitativos, objetivando uma observação mais ampla.

4.1 Dados da empresa

A empresa a ser estudada na pesquisa é a Kandago Transportes e Turismo, com nome fantasia Catedral. Que possui as seguintes atividades de negócio em seu objeto social:

- 49.22-1-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, interestadual.

- 49.22-1-01 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal, exceto em região metropolitana.
- 49.23-0-02 - Serviço de transporte de passageiros - locação de automóveis com motorista.
- 49.29-9-01 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, municipal.
- 49.29-9-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional
- 49.29-9-03 - Organização de excursões em veículos rodoviários próprios, municipal.
- 49.30-2-01 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal.
- 77.11-0-00 - Locação de automóveis sem condutor.

A empresa possui matriz na cidade de Brasília e 20 filiais distribuídas no Distrito Federal e mais 12 estados brasileiros.

4.2 Método de análise

Para a realização dos cálculos levou-se em consideração os impostos de Janeiro a Dezembro de 2021 para a referida empresa. Utilizando os conceitos coletados por meio da revisão bibliográfica, pode-se observar por meio da Tabela 2 os resultados obtidos utilizando-se o Lucro Presumido, o Lucro Real Trimestral e o Lucro Real anual, respectivamente (o cálculo detalhado se dá no Apêndice x).

Tabela 2- Total de impostos pagos em 2021 considerando Lucro presumido e Lucro Real (trimestral e anual).

IMPOSTO	LUCRO PRESUMIDO	LUCRO REAL TRIMESTRAL	LUCRO REAL ANUAL
TOTAL PAGO NO ANO DE 2021	R\$ 5.253.933,83	R\$ 3.798.609,10	R\$ 3.681.199,38

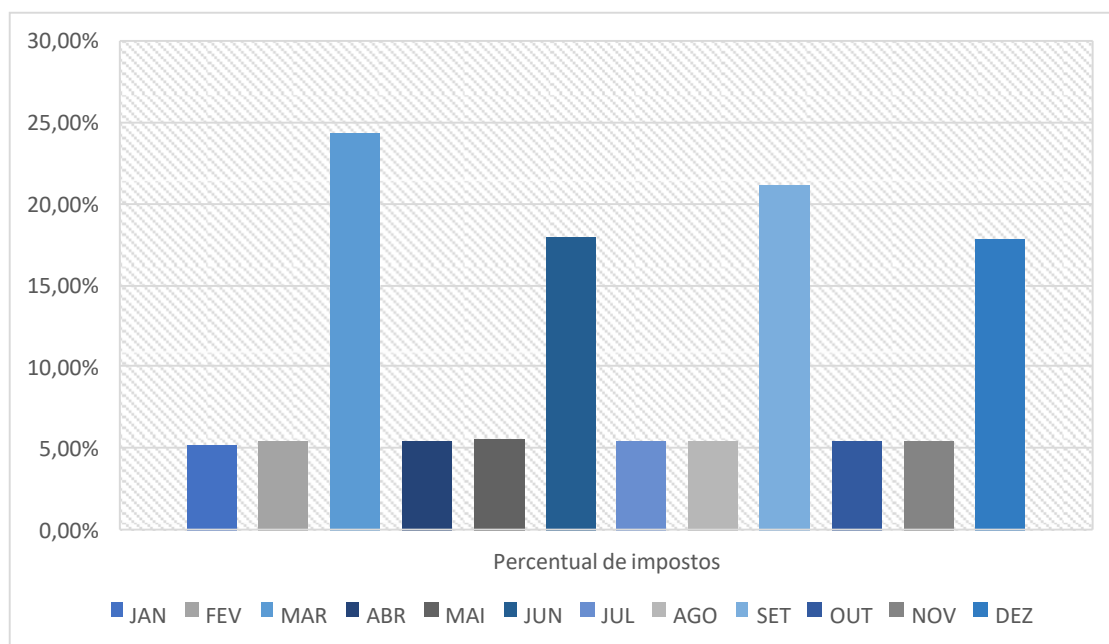
Fonte: O autor.

4.3 Resultados da análise

Os resultados obtidos foram organizados em gráficos para uma melhor visualização, os valores estão apurados e detalhados no Apêndice x. No Gráfico 1 é possível observar um

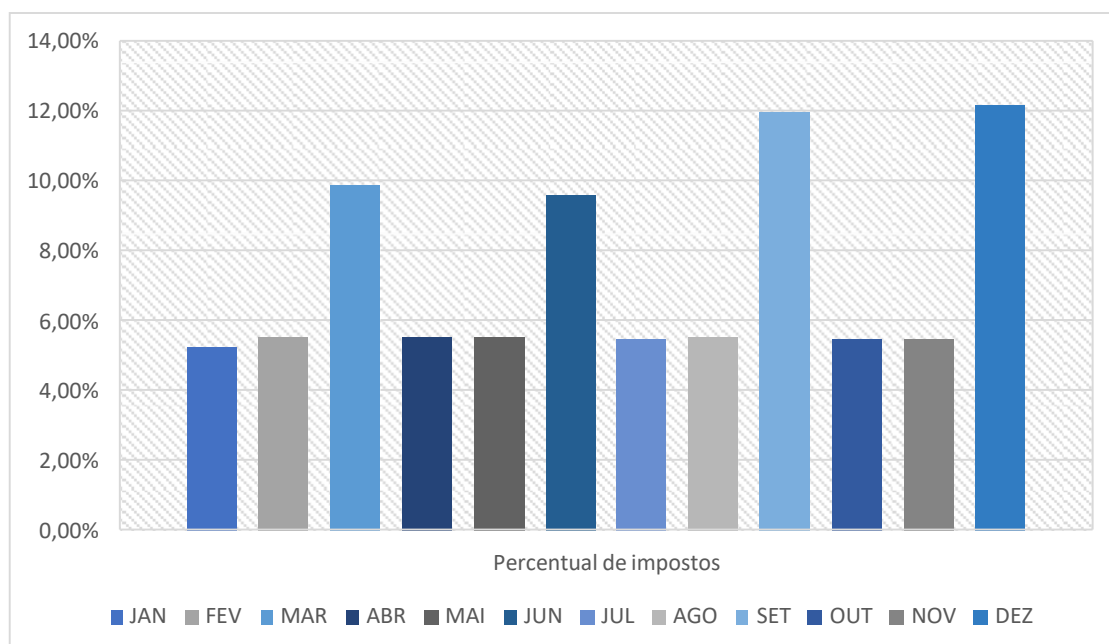
diferença notável nos meses de março, junho, setembro e dezembro. Essa diferença se dá pela influência direta do IRPJ e da CSLL recolhidos nesses meses, nos demais notá-se um certo padrão. Contudo o lucro presumido constituiu o imposto analisado de mais alto valor anual, como disposto na Tabela 2.

Gráfico 1 – Percentual de impostos – Lucro presumido



Fonte: O autor

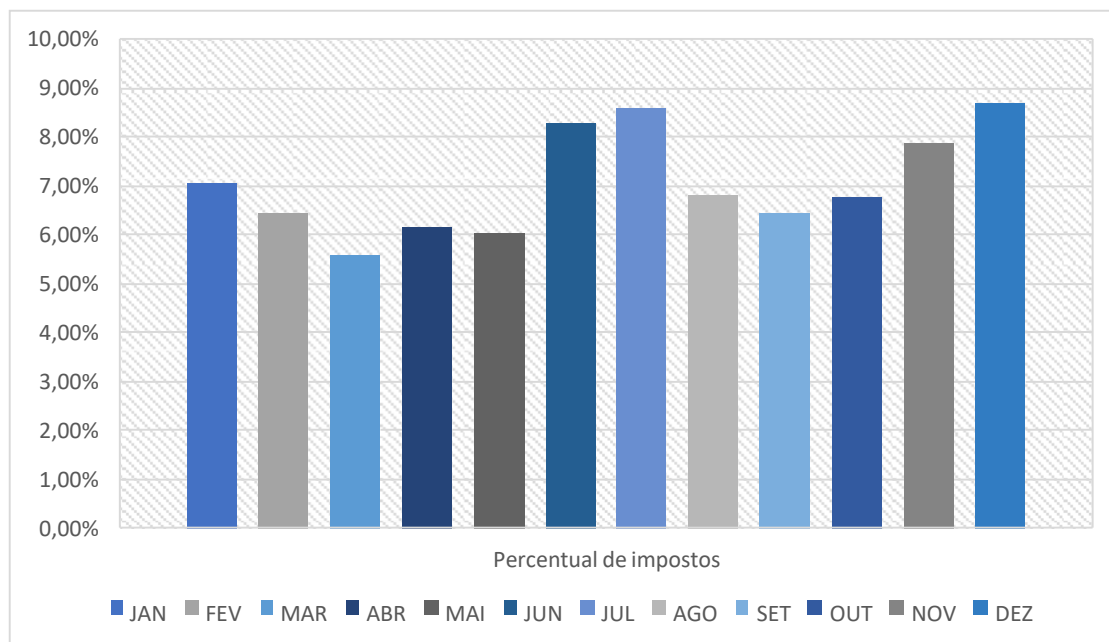
Gráfico 2 – Percentual de impostos – Lucro Real trimestral.



Fonte: O autor.

No caso do Gráfico 2, composto pelos resultados do Lucro Real Trimestral observa-se um comportamento análogo ao Gráfico 1, contudo, a diferença nos meses de incidência do IRPJ e CSLL, essa diferença se faz inferior ao lucro presumido, ou seja, os valores de impostos são menores.

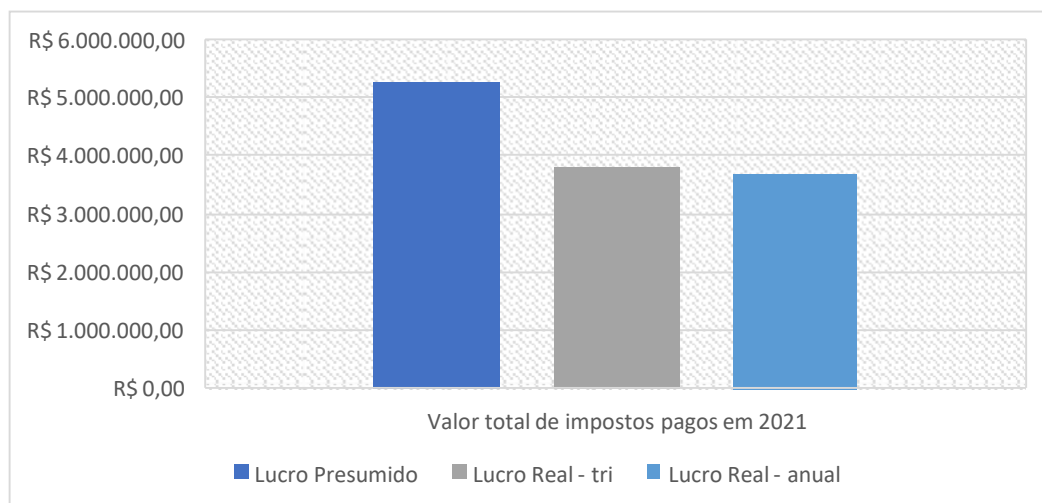
Gráfico 3 – Percentual de impostos – Lucro Real Anual.



Fonte: O autor.

No caso do Gráfico 3, tem-se os resultados menos discrepantes no que se refere aos meses, ou seja, os valores ficam mais uniformes. E como pode-se verificar no Gráfico 4, a diferença de impostos pagos anualmente não é tão significativa no que tange os lucros reais (trimestral e anual). Já o valor dos impostos derivados do lucro presumido se fazem mais significativos analisando somente essas premissas.

Gráfico 4 – Comparativo de impostos pagos em 2021 para lucro presumido e real (trimestral e anual).



Fonte: O autor.

Analisando os gráficos e os arquivos dispostos nos Apêndices, tem-se que, independentemente do regime tributário escolhido, a empresa será impactada pelos seguintes impostos: ICMS, PIS, COFINS, IRPJ e CSLL. Foi observado, ainda, que em ambos os regimes tributários (real e presumido) o ICMS, o PIS e a COFINS não tiveram impacto na apuração, pois no caso do ICMS os estados concedem o benefício do crédito presumido para todos os contribuintes, e para PIS e COFINS há, conforme a Lei 10.833/2011, a obrigatoriedade da cumulatividade, independentemente do regime tributário adotado.

Desta forma pode-se perceber que, exclusivamente, para as empresas prestadoras de serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros apenas o IRPJ e o CSLL trazem impacto direto no planejamento tributário, uma vez que ICMS, PIS e COFINS tem a mesma apuração para os dois regimes.

Pode se notar ainda que a lógica a ser adotada para definir o regime tributário menos oneroso é entender qual a lucratividade do negócio, pois, caso a empresa seja tributada pelo lucro presumido esta estará sujeita a presunção da base de cálculo nos montantes de 16% para o IRPJ e 12% para a CSLL, já se a empresa estiver enquadrada no lucro real o que definirá a base de cálculo desses impostos será o próprio lucro líquido apurado no período.

Com o apresentado podemos depreender que: se a empresa tem uma lucratividade média acima de 14% (16% para o IR e 12% para a CSLL, dividido por 2) será mais vantajoso estar enquadrada no lucro presumido pois a base de cálculo do lucro real, que é o próprio lucro líquido, seria maior. Na mesma medida, se a empresa tem uma lucratividade abaixo dos 14% é mais vantajoso estar enquadrada no lucro real, pois a alíquota a ser paga será menor dos que os 14%.

LUCRO REAL = LUCRATIVIDADE MENOR DO QUE 14%
LUCRO PRESUMIDO = LUCRATIVIDADE MAIOR DO QUE 14%

Na situação da Kandango Transportes, podemos depreender que o trabalho de planejamento tributário foi capaz de gerar uma economia de R\$ 1.572.734,45 (um milhão, quinhentos e setenta e dois mil, setecentos e trinta e quatro reais e quarenta e cinco centavos) no ano, quando comparados os regimes de lucro real anual com o presumido, já na comparação do lucro real anual com o real trimestral temos uma economia menor, porém significativa: R\$ 117.409,72 (cento e dezessete mil, quatrocentos e nove reais e setenta e dois centavos).

Em termos comparativos do lucro real anual para o presumido houve uma economia de 3,14% nos custos totais da empresa, já do lucro real anual para o lucro real trimestral a economia foi de 0,23%. Considerando o cenário atual de altos custos e muita insegurança, uma diferença de 3,14% na margem de lucro tem poder para fechar as portas de uma empresa, principalmente nesse contexto de pandemia. Nesse sentido a contabilidade se consolida como fator decisivo para a manutenção dos negócios em funcionamento.

Vale ressaltar que a margem de lucro anual média da Catedral foi de 5,40%, por esse motivo o lucro real realmente se apresenta como a melhor opção, sendo o lucro presumido uma opção viável apenas quando a empresa atingisse uma margem anual de lucro acima de 14%. Já a diferença entre o real anual e o real trimestral não são tão significativas, contudo se justificam pela questão do Lucro real trimestral ser apurado no fechamento de cada trimestre e esse ser considerado como um exercício social, ou seja, o lucro ou prejuízo se consolida num prazo de 3 meses. Como essas empresas apresentam um faturamento muito sazonal, que aumenta no meio e no final do ano, o lucro real trimestral acaba se tornando mais oneroso, pois tira a uniformidade da arrecação de tributos.

Essa diferença tributária apresentada também é apontada como diferencial competitivo no segmento de transportes, pois os montantes de faturamento são muito altos e por mais que a diferença de alíquotas seja sensível os valores de base de cálculo são sempre muito altos, gerando sempre uma economia perceptível no bolso e que muitas vezes, ao ser converter em caixa, se transforma em novos ativos, tornando a empresa cada vez mais sustentável.

5. Considerações finais

O presente trabalho buscou demonstrar o sistema tributário brasileiro de forma enfática no que tange o transporte rodoviário. O transporte rodoviário, sendo este de cargas ou de passageiros, tem um papel de suma importância para o país e a economia. Logo, buscou-se identificar as principais variáveis de importância para compreender os impostos brasileiros (estaduais e federais) e inserir essas premissas no estudo de caso a fim de tornar os resultados palpáveis e adequadamente contextualizados, cumprindo os objetivos propostos no início do estudo, compreendendo a legislação tributária na área de transporte rodoviário interestadual de passageiros, analisando as especificidades que atingem o viés tributário desse setor e os seus porquês e apresentando os pontos-chaves que direcionam a opção do regime tributário e por meio do estudo de caso apresentar quando um regime tributário é mais benéfico, do ponto de vista econômico, do que o outro. Assim, é possível destacar a importância do contador, e do preparo profissional que pode contribuir positivamente com a realidade das empresas de modo geral.

6. Referências Bibliográficas

ALVES, Adler A. C. A legalidade da fusão, cisão e incorporação de empresas como instrumentos de planejamento tributário. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/3583/alegalidade-da-fusao-cisao-e-incorporacao-de-empresas-como-instrumentos-de-planejamentotributario>. Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

AMORIM, Sylvia. Saiba tudo sobre Lucro Real e como funciona. **E-notas**, [S. l.], p. 1-1, 20 abr. 2022. Disponível em: <https://enotas.com.br/blog/lucro-real/>. Acesso em: 23 mar. 2022.

Anuario Estatístico de Transportes 2010-2020. EPL. Ministério da Infraestrutura, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/AnuarioEstatisticodeTransportes2020QRcode21.06.2020.pdf>. Acesso em : 23 de janeiro de 2022.

BRASIL. Código tributário nacional; Legislação tributária ; Constituição federal. 13. ed. rev., ampl. e atual São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. 815 p.

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 . Acesso em 22 de janeiro de 2022.

Berti, A.; & Berti, A. C. P. (2016). Planejamento tributário fácil. Curitiba: Juruá.

CREPALDI, Silvio Aparecido. Curso Básico de Contabilidade: resumo da teoria, atendendo às novas demandas da gestão empresarial. 7º ed. São Paulo: Atlas, 2013. 360 pg.

COSTA, Celso; COLUCCI, Fernando. IRPJ: Entenda o que é, como funciona e como é calculado: Base de cálculo do Imposto de Renda é o montante real, presumido ou arbitrado da renda ou proventos tributáveis. **Jota**, [S. l.], p. 1-1, 13 maio 2021. Disponível em: <https://www.jota.info/tributos-e-empresas/tributario/irpj-entenda-o-que-e-como-funciona-e-como-e-calculado->

13052021#:~:text=A%20base%20de%20c%C3%A1lculo%20do%20Imposto%20de%20Rend

a%20de%20Pessoa,pelas%20adi%C3%A7%C3%B5es%20exclus%C3%B5es%20ou%20compensa%C3%A7%C3%B5es. Acesso em: 23 mar. 2022.

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE (Brasil). Resolução nº 774 de 16 de dezembro de 1994.

CTNSRF, Secretaria da Receita Federal. . Código Tributário Nacional (2007). Disponível em <http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/CodTributNaci/ctn.htm> Acesso em : 23 mar. 2022.

ELDENBURG L. G.; WOLCOTT S. K. Gestão de custos: como Medir, Monitorar e Motivar o Desempenho. Rio de Janeiro: LTC, 2007.

Fabretti, L. C. (2015). Contabilidade Tributária. (15. ed). São Paulo: Atlas. FABRETTI, Láudio Camargo. Contabilidade tributária. 3.ed., São Paulo: Atlas, 1997.

FOCHESATO, Daiane; GIOVANE, Anderson. Planejamento tributário : Um estudo de caso em uma empresa de transportes rodoviários no Oeste do Paraná, 2020. Disponível em:https://anpcont.org.br/pdf/2020_AT237.pdf. Acesso em: 23 de janeiro de 2022.

FREITAS, A. L. P.; REIS FILHO C. A. C.; RODRIGUES F. R. Avaliação da qualidade do transporte rodoviário de passageiros: uma abordagem exploratória. Revista Transportes. v.19 n.3, p.49-61, 2011.

GABRIEL, Marcel. Planejamento tributário para uma empresa no ramo de transportes coletivo rodoviário : Um estudo de caso na empresa União de Transportes LTDA. Disponível em : <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/124980/Contabeis294277.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em : 23 de janeiro de 2022.

Globo. BBC News. (2018). Porque o Brasil depende tanto do transporte rodoviário? 2018. Recuperado em Abril, 2019, de <https://g1.globo.com/economia/noticia/por-que-o->

brasildepende-tanto-do-transporte-rodoviario.ghtml. Acesso em : 24 de janeiro de 2022.

GULARTE, Charles. <https://www.contabilizei.com.br/contabilidade-online/lucro-presumido/>. **Contabilizei**, [S. l.], p. 1-1, 20 abr. 2022. Disponível em: <https://www.contabilizei.com.br/contabilidade-online/lucro-presumido/>. Acesso em: 23 mar. 2022.

ICMS - IMPOSTO SOBRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. **Portal Tributário**, [S. l.], p. 1-1, 20 abr. 2022. Disponível em: <http://www.portaltributario.com.br/tributos/icms.html>. Acesso em: 23 mar. 2022.

ICMS: o que é, como calcular e Tabela ICMS completa. **Contabilizei**, [S. l.], p. 1-1, 30 dez. 2021. Disponível em: <https://www.contabilizei.com.br/contabilidade-online/tabela-icms/>. Acesso em: 23 mar. 2022.

LATORRACA, Nilton. Direito tributário: impostos de renda das empresas. 15. Ed. São Paulo, Atlas.

MARTINS, Rosilda Baron. Metodologia Científica. Curitiba: Juruá, 2007.

MAIA, Mary Elbe Gomes Queiroz. Tributação da pessoas Jurídicas. Brasília: Unb, 1997.

MESQUITA, Lígia. Crise revela dependência de transporte rodoviário que é ‘mais barato e dá voto’. **BBC News**, [S. l.], p. 1-1, 24 maio 2018. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44247460#:~:text=O%20Brasil%20%C3%A9%20o%20pa%C3%ADs,R%C3%BAssia%20e%208%25%20do%20Canad%C3%A1.http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp123.htm. Acesso em: 23 mar. 2022.

NETO, Luiz Rabelo. Pis e Cofins. **Contabilizei**, [S. l.], p. 1-1, 1 jan. 2017. Disponível em: <https://luizinhorabelo.jusbrasil.com.br/artigos/464942869/artigo-academico-pis-e-cofins>. Acesso em: 23 mar. 2022.

OLIVEIRA, Luís Martins de, et al. Manual de Contabilidade Tributária. 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

OLIVEIRA, Gustavo Pedro. Contabilidade Tributária. 3ª Ed. São Paulo: Saraiva,

2009. 296 p.

OLIVEIRA, Gustavo Pedro. Contabilidade Tributária. 3ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2009. 296 p.

Pêgas, P. H. (2017). Manual de Contabilidade Tributária. (9. ed). São Paulo: Atlas.

PINTO, João Roberto Domingues. Imposto de Renda. 19ª ed. Porto Alegre: Conselho Regional de Contabilidade do Rio Grande do Sul, 2011.

Rezende, A. J.; Pereira, C. A.; & Alencar, R. C. (2010). Contabilidade Tributária: entendendo a lógica dos tributos e seus reflexos sobre os resultados das empresas. São Paulo: Atlas.

RIBEIRO, Osni Moura; PINTO, Mauro Aparecido. Introdução à Contabilidade Tributária. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. 336 p.

SANTOS, António Carlos. Planejamento Fiscal, Evasão Fiscal, Elisão Fiscal: O Fiscalista no seu labirinto. Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito, v.30, n,2, 2010.

SEFAZ-RS – Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul. Tira Dúvidas. Disponível em: . Acesso em 27 de março de 2012 às 14:35.

Simplestce. ICMS ou ISS: qual imposto incide no transporte intermunicipal. Disponível em: <https://simplestce.com.br/blog/icms-ou-iss-no-transporte-intermunicipal/>. Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

SOUZA, Pâmela Santos Teodoro; PINTO, Edson Antônio Sousa. A importância do planejamento tributário nas empresas. Anais do I Congresso Rondoniense de Carreiras Jurídicas. Porto Velho, 2016.

SOUZA, Marcela Tavares; SILVA, Michelly Dias; CARVALHO, Rachel. Revisão integrativa: o que é e como fazer. Einstein, v.8, 2010.

SILVA, Filipe Martins; FARIA, Ramon Alberto Cunha. Planejamento tributário. Porto Alegre: Sagah, 2015.

SILVA, Fabiano Ferreira; SILVA, Renan Ferreira; RIBEIRO, Rodrigo Coelho. Planejamento tributário eficiente: sobre a visão dos custos não tributários. Revista Científica da Faccaci, v. 1, n. 2, 2016.

SIQUEIRA, Eurípedes Bastos; CURY, Lacordaire Kemel Pimenta; GOMES, Thiago Simões. Planejamento tributário. Revista CEPPG-CESUC - Centro de Ensino Superior de Catalão, n. 25, 2011.

UTUPI, Ana Cláudia; TAPIAS, Camila Abrunhosa. CSLL: o que é, como funciona e como é cobrada. **Jota**, [S. l.], p. 1-1, 20 ago. 2021. Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/csll-o-que-e-20082021>. Acesso em: 23 mar. 2022.

APÊNDICES

APÊNDICE A – LUCRO PRESUMIDO

Composição da Receita	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
	R\$ 3.732.200,48	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
Transporte de Passageiros	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60
Taxa de Embarque e Pedágio	R\$ 150.878,28	R\$ 134.826,33	R\$ 101.445,94	R\$ 88.810,81	R\$ 138.788,11	R\$ 148.108,31	R\$ 197.919,19	R\$ 215.366,04	R\$ 200.832,76	R\$ 238.428,37	R\$ 265.620,90	R\$ 255.417,51

Base de Cálculo (Federais)	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
(-) ICMS destacado	R\$ 402.085,83	R\$ 304.811,30	R\$ 233.484,67	R\$ 199.437,60	R\$ 301.434,78	R\$ 338.320,77	R\$ 518.073,41	R\$ 508.110,42	R\$ 482.877,73	R\$ 609.328,18	R\$ 753.483,04	R\$ 926.718,91
Base ajustada (CPRB)	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
Base ajustada (PIS e COFINS)	R\$ 3.179.236,37	R\$ 2.568.024,08	R\$ 2.001.144,49	R\$ 1.682.925,30	R\$ 2.546.035,18	R\$ 2.840.196,85	R\$ 4.187.668,33	R\$ 4.254.569,87	R\$ 4.024.087,68	R\$ 5.092.429,27	R\$ 6.314.146,15	R\$ 7.757.498,20

INSS CPRB a recolher	R\$ 71.626,44	R\$ 57.456,71	R\$ 44.692,58	R\$ 37.647,26	R\$ 56.949,40	R\$ 63.570,35	R\$ 94.114,83	R\$ 95.253,61	R\$ 90.139,31	R\$ 114.035,15	R\$ 141.352,58	R\$ 173.684,34
PIS a recolher	R\$ 20.665,04	R\$ 16.692,16	R\$ 13.007,44	R\$ 10.939,01	R\$ 16.549,23	R\$ 18.461,28	R\$ 27.219,84	R\$ 27.654,70	R\$ 26.156,57	R\$ 33.100,79	R\$ 41.041,95	R\$ 50.423,74
COFINS a recolher	R\$ 95.377,09	R\$ 77.040,72	R\$ 60.034,33	R\$ 50.487,76	R\$ 76.381,06	R\$ 85.205,91	R\$ 125.630,05	R\$ 127.637,10	R\$ 120.722,63	R\$ 152.772,88	R\$ 189.424,38	R\$ 232.724,95

Receitas	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
(+) Transporte de Passageiros	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60
Total	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60
Despesas	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
(-) Custos diretos	R\$ 1.015.946,01	R\$ 766.531,50	R\$ 517.752,40	R\$ 371.145,53	R\$ 728.950,53	R\$ 679.616,23	R\$ 1.484.365,58	R\$ 1.412.260,79	R\$ 954.681,21	R\$ 1.364.739,60	R\$ 2.202.398,18	R\$ 2.921.874,21
(-) ICMS	R\$ 281.235,61	R\$ 213.411,38	R\$ 161.191,53	R\$ 142.132,04	R\$ 214.351,95	R\$ 240.589,73	R\$ 365.167,36	R\$ 357.123,63	R\$ 341.994,62	R\$ 434.543,62	R\$ 536.519,88	R\$ 658.106,13
(-) INSS CPRB	R\$ 71.626,44	R\$ 57.456,71	R\$ 44.692,58	R\$ 37.647,26	R\$ 56.949,40	R\$ 63.570,35	R\$ 94.114,83	R\$ 95.253,61	R\$ 90.139,31	R\$ 114.035,15	R\$ 141.352,58	R\$ 173.684,34
(-) PIS	R\$ 20.665,04	R\$ 16.692,16	R\$ 13.007,44	R\$ 10.939,01	R\$ 16.549,23	R\$ 18.461,28	R\$ 27.219,84	R\$ 27.654,70	R\$ 26.156,57	R\$ 33.100,79	R\$ 41.041,95	R\$ 50.423,74
(-) COFINS	R\$ 95.377,09	R\$ 77.040,72	R\$ 60.034,33	R\$ 50.487,76	R\$ 76.381,06	R\$ 85.205,91	R\$ 125.630,05	R\$ 127.637,10	R\$ 120.722,63	R\$ 152.772,88	R\$ 189.424,38	R\$ 232.724,95
(-) Folha de Pagamento	R\$ 601.655,60	R\$ 389.565,20	R\$ 369.856,50	R\$ 278.956,20	R\$ 456.541,10	R\$ 520.654,65	R\$ 609.845,60	R\$ 599.856,40	R\$ 601.986,00	R\$ 710.985,50	R\$ 798.563,33	R\$ 1.108.744,90
(-) FGTS	R\$ 42.233,61	R\$ 27.655,08	R\$ 28.653,55	R\$ 29.013,46	R\$ 33.171,45	R\$ 39.863,84	R\$ 44.698,52	R\$ 44.783,22	R\$ 42.114,64	R\$ 50.451,16	R\$ 61.214,03	R\$ 82.563,41
(-) Despesas diversas	R\$ 621.446,63	R\$ 470.106,23	R\$ 298.965,61	R\$ 194.777,80	R\$ 435.656,33	R\$ 469.887,10	R\$ 670.841,10	R\$ 1.030.131,70	R\$ 1.328.520,20	R\$ 1.708.046,62	R\$ 1.651.232,20	R\$ 1.688.541,10
(-) Depreciação	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33
Total	R\$ 3.383.519,37	R\$ 2.651.792,31	R\$ 2.127.487,28	R\$ 1.748.432,39	R\$ 2.651.884,38	R\$ 2.751.182,42	R\$ 4.055.216,23	R\$ 4.328.034,48	R\$ 4.139.648,51	R\$ 5.202.008,65	R\$ 6.255.079,87	R\$ 7.549.996,11
Lucro / Prejuízo do Mês	R\$ 197.802,83	R\$ 86.216,74	R\$ 5.695,94	R\$ 45.119,70	R\$ 56.797,47	R\$ 279.226,89	R\$ 452.606,32	R\$ 219.279,77	R\$ 166.484,14	R\$ 261.320,43	R\$ 546.928,42	R\$ 878.803,49
Lucro / Prejuízo Acumulado	R\$ 197.802,83	R\$ 284.019,57	R\$ 289.715,51	R\$ 334.835,21	R\$ 391.632,69	R\$ 670.859,58	R\$ 1.123.465,90	R\$ 1.342.745,67	R\$ 1.509.229,81	R\$ 1.770.550,24	R\$ 2.317.478,66	R\$ 3.196.282,15
IRPJ	R\$ 29.670,43	R\$ 12.932,51	R\$ 854,39	R\$ 6.767,95	R\$ 8.519,62	R\$ 41.884,03	R\$ 67.890,95	R\$ 32.891,97	R\$ 24.972,62	R\$ 39.198,06	R\$ 82.039,26	R\$ 131.820,52
Adicional de IRPJ	R\$ 17.780,28	R\$ 4.621,67	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 15.922,69	R\$ 31.260,63	R\$ 5.927,98	R\$ -	R\$ 6.132,04	R\$ 32.692,84	R\$ 63.880,35
IRPJ	R\$ 47.450,71	R\$ 17.554,18	R\$ 854,39	R\$ 6.767,95	R\$ 8.519,62	R\$ 57.806,72	R\$ 99.151,58	R\$ 38.819,94	R\$ 24.972,62	R\$ 45.330,11	R\$ 114.732,11	R\$ 195.700,87
CSLL	R\$ 17.802,26	R\$ 7.759,51	R\$ 512,63	R\$ 4.060,77	R\$ 5.111,77	R\$ 25.130,42	R\$ 40.734,57	R\$ 19.735,18	R\$ 14.983,57	R\$ 23.518,84	R\$ 49.223,56	R\$ 79.092,31
	R\$ 65.252,96	R\$ 25.313,69	R\$ 1.367,03	R\$ 10.828,73	R\$ 13.631,39	R\$ 82.937,14	R\$ 139.886,15	R\$ 58.555,12	R\$ 39.956,19	R\$ 68.848,95	R\$ 163.955,66	R\$ 274.793,19

Valor da Frota	Depreciação Anual	Depreciação Mensal
R\$ 38.000.000,00	R\$ 7.600.000,00	R\$ 633.333,33

17,35%	17,17%	14,01%	10,86%	16,08%	15,51%	14,88%	22,65%	30,85%	31,26%	24,28%	20,03%
R\$ 621.446,63	R\$ 470.106,23	R\$ 298.965,61	R\$ 194.777,80	R\$ 435.656,33	R\$ 469.887,10	R\$ 670.841,10	R\$ 1.030.131,70	R\$ 1.328.520,20	R\$ 1.708.046,62	R\$ 1.651.232,20	R\$ 1.688.541,10

Receitas	jan/20	fev/20	mar/20	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20	ago/20	set/20	out/20	nov/20	dez/20
(+) Transporte de Passageiros	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Despesas	jan/20	fev/20	mar/20	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20	ago/20	set/20	out/20	nov/20	dez/20
(-) Custos diretos	28,37%	28,00%	24,27%	20,69%	26,91%	22,43%	32,93%	31,06%	22,17%	24,98%	32,38%	34,67%
(-) ICMS	7,85%	7,79%	7,56%	7,92%	7,91%	7,94%	8,10%	7,85%	7,94%	7,95%	7,89%	7,81%
(-) INSS CPRB	2,00%	2,10%	2,10%	2,10%	2,10%	2,10%	2,09%	2,09%	2,09%	2,09%	2,08%	2,06%
(-) PIS	0,58%	0,61%	0,61%	0,61%	0,61%	0,61%	0,60%	0,61%	0,61%	0,61%	0,60%	0,60%
(-) COFINS	2,66%	2,81%	2,81%	2,81%	2,82%	2,81%	2,79%	2,81%	2,80%	2,80%	2,78%	2,76%

(-) Folha de Pagamento	16,80%	14,23%	17,34%	15,55%	16,85%	17,18%	13,53%	13,19%	13,98%	13,01%	11,74%	13,15%
(-) FGTS	7,02%	7,10%	7,75%	10,40%	7,27%	7,66%	7,33%	7,47%	7,00%	7,10%	7,67%	7,45%
(-) Despesas diversas	17,35%	17,17%	14,01%	10,86%	16,08%	15,51%	14,88%	22,65%	30,85%	31,26%	24,28%	20,03%
(-) Depreciação	17,68%	23,13%	29,69%	35,31%	23,38%	20,90%	14,05%	13,93%	14,71%	11,59%	9,31%	7,51%
Lucro / Prejuízo do Mês	5,52%	3,15%	0,27%	2,52%	2,10%	9,21%	10,04%	4,82%	3,87%	4,78%	8,04%	10,43%
Lucro / Prejuízo Acumulado	5,52%	10,37%	13,58%	18,67%	14,46%	22,14%	24,92%	29,53%	35,05%	32,41%	34,07%	37,92%

Receitas	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
(+) Transporte de Passageiros	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60
Total	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60
Despesas	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
(-) Custos diretos	R\$ 1.015.946,01	R\$ 766.531,50	R\$ 517.752,40	R\$ 371.145,53	R\$ 728.950,53	R\$ 679.616,23	R\$ 1.484.365,58	R\$ 1.412.260,79	R\$ 954.681,21	R\$ 1.364.739,60	R\$ 2.202.398,18	R\$ 2.921.874,21
(-) ICMS	R\$ 281.235,61	R\$ 213.411,38	R\$ 161.191,53	R\$ 142.132,04	R\$ 214.351,95	R\$ 240.589,73	R\$ 365.167,36	R\$ 357.123,63	R\$ 341.994,62	R\$ 434.543,62	R\$ 536.519,88	R\$ 658.106,13
(-) INSS CPRB	R\$ 71.626,44	R\$ 57.456,71	R\$ 44.692,58	R\$ 37.647,26	R\$ 56.949,40	R\$ 63.570,35	R\$ 94.114,83	R\$ 95.253,61	R\$ 90.139,31	R\$ 114.035,15	R\$ 141.352,58	R\$ 173.684,34
(-) PIS	R\$ 20.665,04	R\$ 16.692,16	R\$ 13.007,44	R\$ 10.939,01	R\$ 16.549,23	R\$ 18.461,28	R\$ 27.219,84	R\$ 27.654,70	R\$ 26.156,57	R\$ 33.100,79	R\$ 41.041,95	R\$ 50.423,74
(-) COFINS	R\$ 95.377,09	R\$ 77.040,72	R\$ 60.034,33	R\$ 50.487,76	R\$ 76.381,06	R\$ 85.205,91	R\$ 125.630,05	R\$ 127.637,10	R\$ 120.722,63	R\$ 152.772,88	R\$ 189.424,38	R\$ 232.724,95
(-) Folha de Pagamento	R\$ 601.655,60	R\$ 389.565,20	R\$ 369.856,50	R\$ 278.956,20	R\$ 456.541,10	R\$ 520.654,65	R\$ 609.845,60	R\$ 599.856,40	R\$ 601.986,00	R\$ 710.985,50	R\$ 798.563,33	R\$ 1.108.744,90
(-) FGTS	R\$ 42.233,61	R\$ 27.655,08	R\$ 28.653,55	R\$ 29.013,46	R\$ 33.171,45	R\$ 39.863,84	R\$ 44.698,52	R\$ 44.783,22	R\$ 42.114,64	R\$ 50.451,16	R\$ 61.214,03	R\$ 82.563,41
(-) Despesas diversas	R\$ 621.446,63	R\$ 470.106,23	R\$ 298.965,61	R\$ 194.777,80	R\$ 435.656,33	R\$ 469.887,10	R\$ 670.841,10	R\$ 1.030.131,70	R\$ 1.328.520,20	R\$ 1.708.046,62	R\$ 1.651.232,20	R\$ 1.688.541,10
(-) Depreciação	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33	R\$ 633.333,33
Total	R\$ 3.383.519,37	R\$ 2.651.792,31	R\$ 2.127.487,28	R\$ 1.748.432,39	R\$ 2.651.884,38	R\$ 2.751.182,42	R\$ 4.055.216,23	R\$ 4.328.034,48	R\$ 4.139.648,51	R\$ 5.202.008,65	R\$ 6.255.079,87	R\$ 7.549.996,11
Lucro / Prejuízo do Mês	R\$ 197.802,83	R\$ 86.216,74	R\$ 5.695,94	R\$ 45.119,70	R\$ 56.797,47	R\$ 279.226,89	R\$ 452.606,32	R\$ 219.279,77	R\$ 166.484,14	R\$ 261.320,43	R\$ 546.928,42	R\$ 878.803,49
Lucro / Prejuízo Trimestre			R\$ 289.715,51			R\$ 381.144,07			R\$ 838.370,23			R\$ 1.687.052,34
IRPJ			R\$ 43.457,33			R\$ 57.171,61			R\$ 125.755,53			R\$ 253.057,85
Adicional de IRPJ			R\$ 22.971,55			R\$ 32.114,41			R\$ 77.837,02			R\$ 162.705,23
IRPJ a recolher			R\$ 66.428,88			R\$ 89.286,02			R\$ 203.592,56			R\$ 415.763,08
CSLL a recolher			R\$ 26.074,40			R\$ 34.302,97			R\$ 75.453,32			R\$ 151.834,71
			R\$ 92.503,27			R\$ 123.588,98			R\$ 279.045,88			R\$ 567.597,80

Valor da Frota	Depreciação Anual	Depreciação Mensal
R\$ 38.000.000,00	R\$ 7.600.000,00	R\$ 633.333,33
17,35%	17,17%	14,01%
R\$ 621.446,63	R\$ 470.106,23	R\$ 298.965,61
		10,86%
		16,08%
		15,51%
		14,88%
		22,65%
		30,85%
		31,26%
		24,28%
		20,03%

Receitas	jan/20	fev/20	mar/20	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20	ago/20	set/20	out/20	nov/20	dez/20
(+) Transporte de Passageiros	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Despesas	jan/20	fev/20	mar/20	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20	ago/20	set/20	out/20	nov/20	dez/20
(-) Custos diretos	28,37%	28,00%	24,27%	20,69%	26,91%	22,43%	32,93%	31,06%	22,17%	24,98%	32,38%	34,67%
(-) ICMS	7,85%	7,79%	7,56%	7,92%	7,91%	7,94%	8,10%	7,85%	7,94%	7,95%	7,89%	7,81%
(-) INSS CPRB	2,00%	2,10%	2,10%	2,10%	2,10%	2,10%	2,09%	2,09%	2,09%	2,09%	2,08%	2,06%
(-) PIS	0,58%	0,61%	0,61%	0,61%	0,61%	0,61%	0,60%	0,61%	0,61%	0,61%	0,60%	0,60%
(-) COFINS	2,66%	2,81%	2,81%	2,81%	2,82%	2,81%	2,79%	2,81%	2,80%	2,80%	2,78%	2,76%

(-) Folha de Pagamento	16,80%	14,23%	17,34%	15,55%	16,85%	17,18%	13,53%	13,19%	13,98%	13,01%	11,74%	13,15%
(-) FGTS	7,02%	7,10%	7,75%	10,40%	7,27%	7,66%	7,33%	7,47%	7,00%	7,10%	7,67%	7,45%
(-) Despesas diversas	17,35%	17,17%	14,01%	10,86%	16,08%	15,51%	14,88%	22,65%	30,85%	31,26%	24,28%	20,03%
(-) Depreciação	17,68%	23,13%	29,69%	35,31%	23,38%	20,90%	14,05%	13,93%	14,71%	11,59%	9,31%	7,51%
Lucro / Prejuízo do Mês	5,52%	3,15%	0,27%	2,52%	2,10%	9,21%	10,04%	4,82%	3,87%	4,78%	8,04%	10,43%
Lucro / Prejuízo Acumulado	0,00%	0,00%	13,58%	0,00%	0,00%	12,58%	0,00%	0,00%	19,47%	0,00%	0,00%	20,02%

APENDICE B – LUCRO REAL TRIMESTRAL

Composição da Receita	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
	R\$ 187.668,57	R\$ 151.189,59	R\$ 541.122,09	R\$ 99.074,03	R\$ 149.879,68	R\$ 543.895,81	R\$ 246.964,73	R\$ 250.545,41	R\$ 909.771,00	R\$ 299.908,82	R\$ 371.818,92	R\$ 1.502.095,18
INSS CPRB a recolher	R\$ 71.626,44	R\$ 57.456,71	R\$ 44.692,58	R\$ 37.647,26	R\$ 56.949,40	R\$ 63.570,35	R\$ 94.114,83	R\$ 95.253,61	R\$ 90.139,31	R\$ 114.035,15	R\$ 141.352,58	R\$ 173.684,34
PIS a recolher	R\$ 20.665,04	R\$ 16.692,16	R\$ 13.007,44	R\$ 10.939,01	R\$ 16.549,23	R\$ 18.461,28	R\$ 27.219,84	R\$ 27.654,70	R\$ 26.156,57	R\$ 33.100,79	R\$ 41.041,95	R\$ 50.423,74
COFINS a recolher	R\$ 95.377,09	R\$ 77.040,72	R\$ 60.034,33	R\$ 50.487,76	R\$ 76.381,06	R\$ 85.205,91	R\$ 125.630,05	R\$ 127.637,10	R\$ 120.722,63	R\$ 152.772,88	R\$ 189.424,38	R\$ 232.724,95
IRPJ a recolher			R\$ 332.100,58			R\$ 295.305,73			R\$ 528.450,78			R\$ 821.765,48
CSLL a recolher			R\$ 91.287,16			R\$ 81.352,55			R\$ 144.301,71			R\$ 223.496,68

Percentual de impostos	5,24%	5,52%	25,37%	5,52%	5,53%	17,95%	5,48%	5,51%	21,13%	5,49%	5,47%	17,82%
------------------------	-------	-------	--------	-------	-------	--------	-------	-------	--------	-------	-------	--------

Total pago no ano:
R\$ 5.253.933,83

Composição da Receita	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
	R\$ 3.732.200,48	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
Transporte de Passageiros	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60
Taxa de Embarque e Pedágio	R\$ 150.878,28	R\$ 134.826,33	R\$ 101.445,94	R\$ 88.810,81	R\$ 138.788,11	R\$ 148.108,31	R\$ 197.919,19	R\$ 215.366,04	R\$ 200.832,76	R\$ 238.428,37	R\$ 265.620,90	R\$ 255.417,51

Base de Cálculo (Federais)	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
(-) ICMS destacado	R\$ 402.085,83	R\$ 304.811,30	R\$ 233.484,67	R\$ 199.437,60	R\$ 301.434,78	R\$ 338.320,77	R\$ 518.073,41	R\$ 508.110,42	R\$ 482.877,73	R\$ 609.328,18	R\$ 753.483,04	R\$ 926.718,91
Base ajustada (CPRB)	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
Base ajustada (PIS e COFINS)	R\$ 3.179.236,37	R\$ 2.568.024,08	R\$ 2.001.144,49	R\$ 1.682.925,30	R\$ 2.546.035,18	R\$ 2.840.196,85	R\$ 4.187.668,33	R\$ 4.254.569,87	R\$ 4.024.087,68	R\$ 5.092.429,27	R\$ 6.314.146,15	R\$ 7.757.498,20

INSS CPRB a recolher	R\$ 71.626,44	R\$ 57.456,71	R\$ 44.692,58	R\$ 37.647,26	R\$ 56.949,40	R\$ 63.570,35	R\$ 94.114,83	R\$ 95.253,61	R\$ 90.139,31	R\$ 114.035,15	R\$ 141.352,58	R\$ 173.684,34
PIS a recolher	R\$ 20.665,04	R\$ 16.692,16	R\$ 13.007,44	R\$ 10.939,01	R\$ 16.549,23	R\$ 18.461,28	R\$ 27.219,84	R\$ 27.654,70	R\$ 26.156,57	R\$ 33.100,79	R\$ 41.041,95	R\$ 50.423,74
COFINS a recolher	R\$ 95.377,09	R\$ 77.040,72	R\$ 60.034,33	R\$ 50.487,76	R\$ 76.381,06	R\$ 85.205,91	R\$ 125.630,05	R\$ 127.637,10	R\$ 120.722,63	R\$ 152.772,88	R\$ 189.424,38	R\$ 232.724,95

Receitas	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
(+) Transporte de Passageiros	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60
Total	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60

Base de Cálculo (IRPJ)	R\$ 1.352.402,32	R\$ 1.205.222,92	R\$ 2.137.803,11	R\$ 3.311.061,92
Base de Cálculo (CSLL)	R\$ 1.014.301,74	R\$ 903.917,19	R\$ 1.603.352,33	R\$ 2.483.296,44

IRPJ	R\$ 202.860,35	R\$ 180.783,44	R\$ 320.670,47	R\$ 496.659,29
Adicional de IRPJ	R\$ 129.240,23	R\$ 114.522,29	R\$ 207.780,31	R\$ 325.106,19

IRPJ a recolher	R\$ 332.100,58	R\$ 295.305,73	R\$ 528.450,78	R\$ 821.765,48
CSLL a recolher	R\$ 91.287,16	R\$ 81.352,55	R\$ 144.301,71	R\$ 223.496,68

R\$ 423.387,74	R\$ 376.658,28	R\$ 672.752,49	R\$ 1.045.262,16
----------------	----------------	----------------	------------------

APENDICE C – LUCRO REAL ANUAL

Composição da Receita	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
INSS CPRB a recolher	R\$ 252.921,53	R\$ 176.503,28	R\$ 119.101,38	R\$ 109.902,76	R\$ 163.511,08	R\$ 250.174,68	R\$ 386.850,88	R\$ 309.100,53	R\$ 276.974,70	R\$ 368.757,76	R\$ 535.774,58	R\$ 731.626,21
PIS a recolher	R\$ 71.626,44	R\$ 57.456,71	R\$ 44.692,58	R\$ 37.647,26	R\$ 56.949,40	R\$ 63.570,35	R\$ 94.114,83	R\$ 95.253,61	R\$ 90.139,31	R\$ 114.035,15	R\$ 141.352,58	R\$ 173.684,34
COFINS a recolher	R\$ 20.665,04	R\$ 16.692,16	R\$ 13.007,44	R\$ 10.939,01	R\$ 16.549,23	R\$ 18.461,28	R\$ 27.219,84	R\$ 27.654,70	R\$ 26.156,57	R\$ 33.100,79	R\$ 41.041,95	R\$ 50.423,74
IRPJ a recolher	R\$ 95.377,09	R\$ 77.040,72	R\$ 60.034,33	R\$ 50.487,76	R\$ 76.381,06	R\$ 85.205,91	R\$ 125.630,05	R\$ 127.637,10	R\$ 120.722,63	R\$ 152.772,88	R\$ 189.424,38	R\$ 232.724,95
IRPJ a recolher	R\$ 47.450,71	R\$ 17.554,18	R\$ 854,39	R\$ 6.767,95	R\$ 8.519,62	R\$ 57.806,72	R\$ 99.151,58	R\$ 38.819,94	R\$ 24.972,62	R\$ 45.330,11	R\$ 114.732,11	R\$ 195.700,87
CSLL a recolher	R\$ 17.802,26	R\$ 7.759,51	R\$ 512,63	R\$ 4.060,77	R\$ 5.111,77	R\$ 25.130,42	R\$ 40.734,57	R\$ 19.735,18	R\$ 14.983,57	R\$ 23.518,84	R\$ 49.223,56	R\$ 79.092,31

Percentual de impostos	7,06%	6,45%	5,58%	6,13%	6,04%	8,26%	8,58%	6,80%	6,43%	6,75%	7,88%	8,68%
------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Total pago no ano:	
R\$	3.681.199,38

Composição da Receita	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
	R\$ 187.668,57	R\$ 151.189,59	R\$ 210.237,63	R\$ 99.074,03	R\$ 149.879,68	R\$ 290.826,52	R\$ 246.964,73	R\$ 250.545,41	R\$ 516.064,39	R\$ 299.908,82	R\$ 371.818,92	R\$ 1.024.430,82
INSS CPRB a recolher	R\$ 71.626,44	R\$ 57.456,71	R\$ 44.692,58	R\$ 37.647,26	R\$ 56.949,40	R\$ 63.570,35	R\$ 94.114,83	R\$ 95.253,61	R\$ 90.139,31	R\$ 114.035,15	R\$ 141.352,58	R\$ 173.684,34
PIS a recolher	R\$ 20.665,04	R\$ 16.692,16	R\$ 13.007,44	R\$ 10.939,01	R\$ 16.549,23	R\$ 18.461,28	R\$ 27.219,84	R\$ 27.654,70	R\$ 26.156,57	R\$ 33.100,79	R\$ 41.041,95	R\$ 50.423,74
COFINS a recolher	R\$ 95.377,09	R\$ 77.040,72	R\$ 60.034,33	R\$ 50.487,76	R\$ 76.381,06	R\$ 85.205,91	R\$ 125.630,05	R\$ 127.637,10	R\$ 120.722,63	R\$ 152.772,88	R\$ 189.424,38	R\$ 232.724,95
IRPJ a recolher			R\$ 66.428,88			R\$ 89.286,02			R\$ 203.592,56			R\$ 415.763,08
CSLL a recolher			R\$ 26.074,40			R\$ 34.302,97			R\$ 75.453,32			R\$ 151.834,71

Percentual de impostos	5,24%	5,52%	9,86%	5,52%	5,53%	9,60%	5,48%	5,51%	11,98%	5,49%	5,47%	12,15%
------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	--------

Total pago no ano:
R\$ 3.798.609,10

Composição da Receita	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
	R\$ 3.732.200,48	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
Transporte de Passageiros	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.738.009,05	R\$ 2.133.183,22	R\$ 1.793.552,09	R\$ 2.708.681,85	R\$ 3.030.409,31	R\$ 4.507.822,55	R\$ 4.547.314,25	R\$ 4.306.132,65	R\$ 5.463.329,08	R\$ 6.802.008,29	R\$ 8.428.799,60
Taxa de Embarque e Pedágio	R\$ 150.878,28	R\$ 134.826,33	R\$ 101.445,94	R\$ 88.810,81	R\$ 138.788,11	R\$ 148.108,31	R\$ 197.919,19	R\$ 215.366,04	R\$ 200.832,76	R\$ 238.428,37	R\$ 265.620,90	R\$ 255.417,51

Base de Cálculo (Federais)	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
(-) ICMS destacado	R\$ 402.085,83	R\$ 304.811,30	R\$ 233.484,67	R\$ 199.437,60	R\$ 301.434,78	R\$ 338.320,77	R\$ 518.073,41	R\$ 508.110,42	R\$ 482.877,73	R\$ 609.328,18	R\$ 753.483,04	R\$ 926.718,91
Base ajustada (CPRB)	R\$ 3.581.322,20	R\$ 2.872.835,38	R\$ 2.234.629,16	R\$ 1.882.362,90	R\$ 2.847.469,96	R\$ 3.178.517,62	R\$ 4.705.741,74	R\$ 4.762.680,29	R\$ 4.506.965,41	R\$ 5.701.757,45	R\$ 7.067.629,19	R\$ 8.684.217,11
Base ajustada (PIS e COFINS)	R\$ 3.179.236,37	R\$ 2.568.024,08	R\$ 2.001.144,49	R\$ 1.682.925,30	R\$ 2.546.035,18	R\$ 2.840.196,85	R\$ 4.187.668,33	R\$ 4.254.569,87	R\$ 4.024.087,68	R\$ 5.092.429,27	R\$ 6.314.146,15	R\$ 7.757.498,20

INSS CPRB a recolher	R\$ 71.626,44	R\$ 57.456,71	R\$ 44.692,58	R\$ 37.647,26	R\$ 56.949,40	R\$ 63.570,35	R\$ 94.114,83	R\$ 95.253,61	R\$ 90.139,31	R\$ 114.035,15	R\$ 141.352,58	R\$ 173.684,34
PIS a recolher	R\$ 20.665,04	R\$ 16.692,16	R\$ 13.007,44	R\$ 10.939,01	R\$ 16.549,23	R\$ 18.461,28	R\$ 27.219,84	R\$ 27.654,70	R\$ 26.156,57	R\$ 33.100,79	R\$ 41.041,95	R\$ 50.423,74
COFINS a recolher	R\$ 95.377,09	R\$ 77.040,72	R\$ 60.034,33	R\$ 50.487,76	R\$ 76.381,06	R\$ 85.205,91	R\$ 125.630,05	R\$ 127.637,10	R\$ 120.722,63	R\$ 152.772,88	R\$ 189.424,38	R\$ 232.724,95