

Rota dos
Coqueiros

PC 062/2019

Jaboatão dos Guararapes/PE, 31 de julho de 2019.

À SEINFRA – Secretaria de Infraestrutura e Recursos Hídricos de Pernambuco

Avenida Cruz Cabugá, nº 1111, Santo Amaro

Recife/PE – CEP: 50.040-000

Att.: Ilma. Sra. Fernandha Batista Lafayette
Secretaria de Infraestrutura e Recursos Hídricos

Assunto: 2º Pleito de Revisão do equilíbrio
econômico-financeiro do Contrato de
Concessão CGPE 001/2006.

Anexos:

- Anexo I: Instruções Normativas 1.731/2017 e 1.768/2017;
- Anexo II: Novo Plano de Negócios da Rodovia;
- Anexo III: ANEXO X – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO, do EDITAL;
- Anexo IV: PC 057/2017 – Custos Adicionais – Eventual Reequilíbrio Econômico-Financeiro;
- Anexo V: PC 045/2018 – Comunicação da Impossibilidade técnica de cumprimento às INs – Reflexos da Greve dos Caminhoneiros – Custos Adicionais – Reequilíbrio Econômico-Financeiro; e

Recebido em: 01/09/2019

Manuscrito

Protocolo / SEINFRA
Secretaria de Infraestrutura e Recursos Hídricos
do Governo do Estado de Pernambuco

Ilmo Sra.,

Cumprimentando cordialmente, a Concessionária Rota dos Coqueiros S.A. ("CRC") vêm através desta, com fulcro ao Contrato de Concessão Patrocinada CGPE-001/2006 ("Contrato") Cláusulas 27.8 e demais, apresentar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, apresentando ao Poder Concedente o presente requerimento fundamentado, justificando as ocorrências dos fatos que caracterizaram os desequilíbrios sentidos por esta Concessionária.

1. FATOS QUE CARACTERIZAM O DESEQUILÍBRIO DO CONTRATO DE CONCESSÃO CGPE 001/2006.

1.1. Alterações Legais – Atendimento as Instruções Normativas nº 1.731 e nº 1.768 da Receita Federal do Brasil (RFB)

1.1.1. Considerando o atendimento as Instruções Normativas nº 1.731 e 1.768, que gerou despesas não previstas em Contrato à Concessionária. Na oportunidade em que foi apresentada a CRC 090/2019, precisamente em julho/2018, demonstramos de maneira detalhada os fatos ensejadores decorrente da alteração legal do contrato, permitindo, assim, o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, que ora reapresentamos.

1.1.2. No ano de 2017, a Receita Federal publicou as INs 1.731 e 1.768 tratando da obrigatoriedade da implantação do sistema que possibilite a emissão de documento fiscal (DFE), juntamente com a instalação de câmeras OCR o que permite a leitura das placas dos veículos para constar na DFE, por todas as concessionárias de rodovia do Brasil, sendo o início das mudanças a partir de janeiro de 2018, conforme os artigos 1º e 2º da citada Instrução Normativa nº 1.731/2017, (ANEXO I), e o parágrafo 6§, do artigo 2º da subsequente Instrução Normativa nº 1.768, recortes abaixo:

"INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1.731/2017:

Art. 1º As pessoas jurídicas que auferiram receitas decorrentes de prestação de serviços públicos de concessionárias operadoras de rodovias mediante a cobrança de pedágio ficam obrigadas, a partir de 1º de janeiro de 2018, a emitir e armazenar eletronicamente documento fiscal relativo ao serviço prestado.

§ 1º O documento fiscal de que trata o caput deverá ser impresso em equipamento e software homologados pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a praça de pedágio ou, se houver concordância por parte daquele município, a homologação poderá ser efetivada pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a sede da concessionária.

Rota dos Coqueiros

§ 2º Salvo disposição em sentido diverso determinada pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a praça de pedágio, o equipamento de que trata o § 1º deverá ser instalado:

- I - em cada cabine de arrecadação nas praças de pedágio, para a emissão do documento fiscal no momento da passagem do veículo e do pagamento da pedágio; e
- II - em cada dispositivo de sistema de livre passagem de veículos, hipótese em que é facultada a emissão do documento fiscal de forma consolidada.

Art. 2º Se o documento fiscal relativo ao serviço prestado pela concessionária não for emitido na forma prevista nos §§ 1º e 2º do art. 1º, deverá esta emitir documento fiscal equivalente, que deverá conter, no mínimo:

- I - identificação do estabelecimento emissor no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ);
- II - número sequencial do documento;
- III - placa do veículo;
- IV - descrição dos serviços objeto da operação, ainda que resumida ou por códigos;
- V - local, data, horário e valor da operação;
- VI - valor dos tributos, discriminados na forma prevista no art. 1º da Lei nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012; e
- VII - número de eixos para fins de cobrança." (grifos nossos)

"INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1.768/2017:

[...]

Art. 2º Art. 2º Se o documento fiscal relativo ao serviço prestado pela concessionária não for emitido na forma prevista nos §§ 1º e 2º do art. 1º, deverá esta emitir documento fiscal equivalente, que deverá conter, no mínimo:

[...]

§6º O registro da placa do veículo no documento fiscal equivalente será obrigatório a partir de 1º de julho de 2018." (grifos nossos)

1.1.3. Ou seja, tem-se aqui duas situações, uma é adoção de novo sistema, a outra é a instalação de câmeras OCR para leitura das placas integrada com o novo Sistema de Arrecadação e Controle de Pedágio, ambas com abordagem de cunho obrigatório, não facultado à Concessionária segui-las ou não, apenas impõe nova regra sobre a matéria visto a todo em texto o caráter obrigatório.

1.1.4. Através da carta PC 057/2017 (ANEXO IV), protocolada em 15 de setembro de 2017, junto ao Poder Concedente, a CRC informou a obrigatoriedade de atendimento a referida IN nº 1.731/17, bem como, que para o atendimento da nova Instrução Normativa, estavam sendo avaliados os ajustes necessários com possibilidade de gastos não previstos em contrato que poderiam ser objeto de pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

1.1.5. Frise-se que os sistemas de arrecadação desta Concessionária, sempre atendeu integralmente os dispositivos Contratuais e normas correlatas, não nos posicionaríamos diferente com as Instruções Normativas que impõe novo comportamento e regras sobre arrecadações das Rodovias do Brasil, sendo desarrazoado a CRC contestar ou ir de encontro ao novo conteúdo das INs provocando debates acerca da hierarquia das normas jurídicas.

1.1.6. Além disso, a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, amadureceu diálogos juntamente com a Receita Federal do Brasil – RFB sobre as INs, oportunidade em que se sugeriu alguns modelos operacionais. Assim, para atender a obrigatoriedade do registro da Placa do veículo no DFE emitido na cabine e as especificidades posta pela IN nº 1768/2017, também foi necessário implantar a solução de leitura automática por câmeras com leitura OCR (*Optical Character Recognition*), para a leituras das placas dos veículos integrada com o novo Sistema de Arrecadação e Controle de Pedágio, sem que o atendimento a norma impactasse nos níveis de serviço de atendimento das praças determinados no anexo IV do Edital – Programa de Exploração da Rodovia - PER, quais sejam, tempo de espera em fila e tempo de cobrança da tarifa.

1.1.7. Em decorrência disso, obviamente a CRC precisou despender investimentos significativos para cumprir estas exigências do aparato tecnológico, sendo necessário o desembolso de valores imprevisíveis à regra editalícia em atenção a obrigatoriedade legal, o que resume-se, ainda que minimamente, de acordo com o entendimento da Agência Estadual de Regulação de Serviços Delegados de Pernambuco – ARPE, em sua Nota Técnica ARPE/CTEEF No 04/2019 – Processo nº 7201112-5/2018 – Revisão do Equilíbrio Contratual CRC, emitida em 10 de maio do decorrente ano, *in verbis*:

"...]

O total dos gastos realizados, a valor de dezembro/2005 (R\$ 96.524), foi incluído no Plano de Negócios da Rodovia (PNR) na pasta “custos correntes”, subitem 3.3.1 – Sistema de Arrecadação de Pedágio – Emissão de DFE (IN 1731 e 1768), acarretando uma redução da TIR Contratual de 10,754134% para 10,748343%, impacto considerado não significativo pela ARPE no âmbito da Concessão.

Com base no conceito de instrução normativa, e no baixo impacto dos gastos na TIR contratual, entende-se que o atendimento às IN RFB nº 1.731/2017 e nº 1.768/2017 não ensejaria direito à recomposição do equilíbrio contratual nos termos previstos no inciso IV do subitem 27.3 do Contrato de Concessão que

indica “alterações legais com impacto significativo sobre as receitas ou sobre os custos.” (grifos nossos)

1.1.8. Bem, os custos, à época, para o atendimento daquelas novas regras, em vigência e operação até hoje, foram de R\$ 188.750,17 (cento e oitenta e oito mil, setecentos e cinquenta

reais e dezessete centavos), e tal preocupação com os custos adicionais encontra-se cuidadosamente abordada na PC 045/2018 (ANEXO V).

1.1.9. Levando em consideração o início da implantação das mudanças até os dias atuais, trazendo a Concessionária necessidade de desprendimento em manutenção mensal do sistema, isso é, de janeiro de 2018 a junho de 2019, a instalação, implantação e manutenção, do referido sistema gerou um custo atualizado de R\$ 255.920,17 (duzentos e cinquenta e cinco mil e novecentos e vinte reais), para o cumprimento dos dispositivos legais com alterações substanciais de ordem tecnológica para atendimento as condições mínimas operacionais, correspondente a (i) contratação em 2017 da implantação do sistema para armazenamento de documento fiscal equivalente (DFE) nas praças de pedágio, com início da operação desde o início de 2018, (ii) contratação em 2018 da implantação do sistema com o uso de câmeras OCR para que a placa do veículo seja informada no DFE sem prejuízo nos tempos de atendimento previstos em contrato e atendendo ao artigo 2º inciso III (IN 1731 e IN 1768), que deve-se ter a placa do veículo no DFE e (iii) contratação de suporte fixo da manutenção do sistema de armazenamento do DEF e pagina eletrônica para acesso pelo usuário e emissão do DEF. → 130.211,34 em dez/2005.

1.1.10 Sendo assim, foi incluído no plano de negócios da rodovia (PNR) na pasta “custos correntes” (Anexo II), ocasionando impactos na Taxa Interna de Retorno – TIR, que, em razão disso, passou de 10,754134125% para 10,746529564%. Por tanto, o efeito dos investimentos necessários e obrigatórios das INs desequilibrou, individualmente, a Taxa Interna de Retorno – TIR, devendo ter um aumento de 0,12% (zero vírgula doze por cento), indo dos atuais R\$ 3,0104 em dias úteis e R\$ 4,5156 nos finais de semana/feriados, para R\$ 3,0139 em dias úteis e R\$ 4,5209 em finais de semana/feriados em 14/06/2020, para se ver reequilibrada novamente. Ou seja, ainda que, como dito, “*insignificativo*”, ele existe e foi sentido no desembolso da Concessionária, e consequentemente vem aumentando à medida que o tempo passa, visto a necessidade de manutenção permanente do sistema que perdurará até a permanência da exigência das INs, não podendo ser interpretado de maneira diversa a uma alteração legal.

1.1.11. Neste sentido, o Contrato de Concessão CGPE 001/2006 reza, em sua Cláusula 27 - EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, que há direito à recomposição do desequilíbrio econômico-financeiro, oriundo de alterações legais, como se verifica exatamente no caso das Instruções Normativas da Receita Federal (IN 1731 e IN 1768), assim como o dispêndio financeiro para as alterações de ordem tecnológicas em atendimento as condições mínimas operacionais da Rodovia, conforme itens 27.3, inciso V, e 27.4, destacado abaixo:

**Rota dos
Coqueiros**

"[...]

27.3. As PARTES terão direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, quando este for afetado, nos seguintes casos:

[...]

IV. Alterações legais que tenham impacto significativo e direto sobre as receitas ou sobre os custos dos serviços pertinentes às atividades abrangidas pela CONCESSÃO PATROCINADA, para mais ou para menos;". (grifos nossos)

[...]

27.4. No caso de majoração ou redução de custos, resultantes de alterações substanciais de ordem tecnológica, que impliquem alteração nas CONDIÇÕES OPERACIONAIS MÍNIMAS DA RODOVIA e/ou nas OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA indicadas no ANEXO IV – PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA – PER, do EDITAL, as PARTES poderão solicitar a REVISÃO DO PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, seja em favor do CONCEDENTE, seja em favor da CONCESSIONÁRIA." (grifos nossos)

1.1.12 Sobre esse assunto, a Procuradoria Geral do Estado, em seu Parecer nº 0161/2019, emitido em 17 de abril de 2019, apresenta entendimentos relevantes, quando traz à baila que devido a alteração legislativa ocorrida com o surgimento e atendimento das Instruções Normativas 1.731 e 1.768 da RFB, a Concessionária precisou despende recursos para sua implantação, entendendo como apta a provocação de reequilíbrio desde que avaliado os impactos nas variáveis que compõe a equação econômico-financeira e seus respectivos efeitos, conforme abaixo:

→ "PARECER Nº 0161/2019 – PGE, de 17/04/19

[...]

No caso em exame, ao que tudo indica, houve uma alteração legislativa, de natureza fiscal, que resultou na necessidade de adaptação tecnológica procedural com vistas ao seu cumprimento, o que representa a modificação de uma obrigação fiscal de natureza nitidamente acessória. Essa adaptação, é verdade, pressupõe o dispêndio de recursos pela Concessionária, inclusive com aquisição de equipamentos.

Acontece que sua aptidão para provocar o reequilíbrio deve ser avaliada, conforme visto, à luz da sua relevância, do seu impacto nas variáveis (receitas e despesas) que compõem a equação econômico-financeira e do seu efeito nas condições operacionais mínimas do contrato. É essa avaliação que dirá se o fato considerado se enquadra entre as hipóteses que ensejam o reequilíbrio (itens 27.3 ou 27.4) ou se não passa de um custo operacional incapaz de alterar provocar a recomposição, mais se aproximando da hipótese prevista no item 27.10, I.

Ocorre que tal avaliação, nos termos do Contrato, compete à ARPE e ao Poder Concedente, que se manifestaram desfavoravelmente ao pleito, seja por considerar o impacto dos gastos de adequação decorrentes da alteração não significativos, seja por não impactar

na Taxa Interna de Retorno – TIR contratual – vide Nota Técnica nº 001 – GENOP/SEPAR e Ofício ARPE DP nº 050/2019.” (grifos nossos)

1.1.13. Adicionalmente, reforçamos que mês a mês o valor vem sofrendo variações, pois os custos com o suporte e hospedagem (manutenção) são contínuos e não considerá-los neste momento seria apenas prolongar o período de manutenção, levando-nos à consequência do valor aumentar ao tempo em que não se concebe e reconhece esse custo gerado decorrente da recepção das Instruções Normativas impactando ainda mais na variação da TIR com efeitos significativos na tarifa.

1.1.14. Em razão disso, entendemos que o impacto suportado por esta Concessionária, ainda que outrora dito como “insignificante”, fora sentido e vem gerando desdobramentos consoante o tempo passa, devidamente comprovado no Novo Plano de Negócios da Rodovia (ANEXO II), ao ponto que os gastos acumulados entre Dezembro de 2017 e Junho de 2019 impactam na variação da TIR ao ponto do reflexo na tarifa já atingir 0,11%. Diante disso, é necessário que o Poder Concedente avalie essas considerações expostas pela CRC neste requerimento, para que o impacto não seja maior para os usuários futuramente.

1.1.15. Conclui-se, desta feita, que tal situação narrada enseja o reequilíbrio, visto os dizeres contratuais que corroboram com o presente pedido, dando azo ao direito da Concessionária em demandar o presente Pleito de Reequilíbrio Econômico-Financeiro do contrato ora proposto.

1.2. Volume de tráfego real abaixo de 70% do tráfego projetado em Edital

1.2.1. Antes de adentrar na faixa de tráfego do Edital abaixo de 70% (setenta por cento), cumpre esclarecer que, no início da cobrança de pedágio, em junho de 2010, o tráfego real apresentou-se maior do que o projetado no ANEXO X – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO, do EDITAL (Anexo III). Em obediência as determinações editálicas, no seu anexo V, item 2.5.2 no último parágrafo acerca das projeções de receita:

“[...]

Para as Projeções do volume de tráfego e das receitas das praças de pedágio, a CONCESSIONÁRIA deverá obedecer às informações constante nos ANEXO X – PROJEÇÕES DE TRÁFEGO, apresentadas pelo CGPE no presente EDITAL.”

1.2.2. Para tanto, seja no excesso ou na falta, o Contrato de Concessão dedicou especial atenção quando contemplou em sua CLÁUSULA 28 – RISCO DO VOLUME DE TRÁFEGO NA RODOVIA, descrevendo sistematicamente essa matriz de risco de volume de tráfego, conforme abaixo transscrito:

"[...]

28.2.2. Ocorrendo variações de tráfego, a maior, verificadas na faixa acima de 110% (cento e dez por cento) e até 130% (cento e trinta por cento), inclusive, 50% (cinquenta por cento) das correspondentes RECEITAS DE PEDÁGIO serão aplicados no FUNDO SÓCIO-AMBIENTAL, como contribuição complementar, e os outros 50% (cinquenta por cento) serão compartilhados entre a CONCESSIONÁRIA e o CONCEDENTE, na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES.

28.2.2.1. A parte das receitas excedentes que couber ao CONCEDENTE, em razão da variação de tráfego a maior, será compensada mediante a redução proporcional no valor da CONTRAPRESTAÇÃO ADICIONAL À TARIFA a ser paga à CONCESSIONÁRIA, quando for o caso.

28.2.2.2. Quando à parte das receitas excedentes que couber ao CONCEDENTE, em razão da variação de tráfego a maior, for maior que a CONTRAPRESTAÇÃO ADICIONAL À TARIFA prevista, o valor excedente à CONTRAPRESTAÇÃO ADICIONAL À TARIFA será revertido ao CONCEDENTE.

28.2.3. Ocorrendo variações de tráfego a maior, verificadas acima de 130% (cento e trinta por cento), 10% (dez por cento) das correspondentes RECEITAS DE PEDÁGIO serão aplicados no FUNDO SÓCIO-AMBIENTAL, como contribuição complementar, e os outros 90% (noventa por cento) serão compartilhados entre a CONCESSIONÁRIA e o CONCEDENTE, na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES, aplicando-se o disposto nos subitens 28.2.2.1. e 28.2.2.2. acima. (grifos nossos)

1.2.3. Assim, cumprindo o previsto na matriz de compartilhamento de risco de volume de tráfego, a Concessionária mensalmente realizou os repasses ao Poder Concedente o equivalente à sua parte nos correspondentes ganhos de tráfego, de acordo com o compartilhamento estabelecido nas cláusulas 28.2.2. e 28.2.3. do Contrato, conforme o comportamento do tráfego que apresentava naquele momento.

1.2.4. Porém, com a mudança de cenário a partir do final de 2015, a curva de tráfego real nos dias úteis, pela primeira vez, começou a ficar abaixo do tráfego previsto em contrato, passando a Concessionária a operar com uma redução significativa nas receitas de pedágio, desde então. E a partir de 2016 em diante, o tráfego real mensal nos dias úteis passou a ser menor do que 70% (setenta por cento) do tráfego previsto no EDITAL e no PLANO DE NEGÓCIO DA RODOVIA da PROPOSTA da CONCESSIONÁRIA permanecendo essa curva até os dias atuais.

1.2.5. Bem, no que concerne a perda de receita de pedágio por tráfego a menor de 70% (setenta por cento), o diploma contratual, ainda na CLÁUSULA 28 – RISCO DO VOLUME DE TRÁFEGO NA RODOVIA, estabelece que as perdas de receitas serão de responsabilidade do Poder Concedente, vejamos:

[...]

28.2.6. Ocorrendo variações de tráfego a menor, verificadas abaixo de 70% (setenta por cento), as correspondentes perdas de RECEITAS DE PEDÁGIO serão de responsabilidade do CONCEDENTE, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, conforme previsto na Cláusula 27 deste CONTRATO. (grifos nossos)

1.2.6. Em 31 de maio de 2019, foi celebrado o 4º Termo Aditivo ao Contrato CGPE 001/2016 tratando do reequilíbrio econômico-financeiro, e dentre um dos assuntos trazidos e convencionados no aditivo foi o equilíbrio das perdas abaixo de 70% (setenta por cento), com isso reequilibrando as perdas compreendidas no período entre junho/2016 a junho/2018.

1.2.7. Decorrente da formalização do 4º Termo Aditivo, oportunidade que ficou reconhecido e considerado o reequilíbrio oriundo da queda de tráfego na faixa abaixo de 70% (setenta por cento) para o período acima descrito, oportunamente convém apresentar o lapso não contemplado no referido aditivo, ou seja, o presente pleito busca reequilibrar o Contrato de Concessão do período de julho/2018 a junho/2019, correspondendo a quantia atualizada de R\$ 3.250.823,23 (três milhões, duzentos e cinqüenta mil, oitocentos e vinte e três reais e vinte e três centavos) equivalente a R\$ 1.630.281,66 em moedas de dezembro de 2005.

1.2.8. Como visto no item 1.2.5., da presente carta, relativo às perdas de receita de pedágio oriundo do tráfego abaixo de 70% (setenta por cento) do previsto, o Contrato de Concessão estabelece ser de responsabilidade do Poder Concedente, devendo ser compensadas automaticamente, mediante o mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de acordo com o estabelecido na Cláusula 28.2.6.

1.2.9. Inclusive, há de se destacar que, na Ata da 30ª Reunião Ordinária do Comitê Gestor do Contrato de Pernambuco – CGPE ocorrida em 26 de abril de 2019, a deliberação do Comitê foi positiva no sentido de aprovar o pedido de reequilíbrio do contrato relativo a responsabilidade do Poder Concedente no que tange a demanda de tráfego inferior à 70% (setenta por cento) do tráfego projetado, no pleito de reequilíbrio anterior, havendo o reconhecimento daquele pleito de reequilíbrio realizado por esta Concessionária, a seguir:

[...]

"O Comitê Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas de Pernambuco – CGPE, após análise da manifestação da Agência Estadual de Regulação de Serviços Delegados de Pernambuco – ARPE, deliberou no sentido de aprovar o Plano de Negócios calculado e ajustado por essa ARPE, visando à continuidade do processo reequilíbrio econômico-financeiro referente ao Contrato CGPE nº 001/2006."

1.2.10. Ainda que referido pronunciamento tenha sido sobre o pleito anterior, vencidos os obstáculos de interpretação do Contrato de Concessão entre as partes sobre esse tema, hoje



está consolidado o entendimento harmonizado, sendo um ponto pacífico entre Concessionária, Concedente e Agência de Regulação.

*TIR. Descontos
10,671630.
14/06/2020.*

1.2.11. Conclusivamente, este fator incluindo no PNR (Anexo II) na aba “Receita” como “*Perda de Tráfego Menor que 70% de jul/18 a jun/19 - 2º reequilíbrio*”, individualmente, desequilibrou a TIR, sendo a previsão de redução de 10,754134125%, passando para 10,671650634%, significando dizer que para reequilibrar o contrato no tocante a TIR a tarifa prevê um aumento de 1,28% (um vírgula vinte e oito por cento), alterando dos atuais R\$ 3,0104 em dias úteis e R\$ 4,5156 final de semana/feriado, para R\$ 3,0489 em DU e R\$ 4,5734 em FDS/feriados em 14/06/2020.

1.3. Fornecimento de 02 (dois) Equipamentos de Controle de Velocidade pela CRC

1.3.1. O anexo IV do Edital, que trata sobre o **Programa de Exploração da Rodovia**, em seu Capítulo 1 – **SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS E APOIO AOS SERVIÇOS NÃO DELEGADOS**, item 4.2.3. – **Controle de Velocidade**, ficou estabelecido que a Concessionária iria viabilizar 02 (dois) equipamentos de controle de velocidade (radar), contudo a operação dos radares se daria pelo Poder Concedente, em concordância com a Proposta Econômica apresentada no Plano de Negócio da Rodovia – PNR à época, *in verbis*:

[...]

“O controle de velocidade dos veículos visa fazer cumprir o disposto na legislação de trânsito vigente quanto aos limites de velocidade estabelecidos para a rodovia.

Será de responsabilidade da Concessionária o fornecimento de 2 (dois) equipamentos de controle de velocidade e do Poder Concedente a operação dos mesmos. O exame dos registros, seguido de eventuais emissões de autos de infração serão da responsabilidade de agentes do Poder Concedente.

Os equipamentos deverão operar durante 24 horas por dia.

Os equipamentos para controle de velocidade deverão registrar a imagem dos veículos infratores. A imagem e os dados necessários para caracterização da infração deverão obedecer à legislação vigente.”

1.3.2. Ocorre que no início de operação da rodovia houve entendimento entre as partes que os radares deveriam ser implantados e operados pelo Departamento de Estradas e Rodagem de Pernambuco – DER, devido a especialidade e *know how* do órgão com equipamentos de fiscalização. Adiante, após estatísticas anuais de acidentes que possibilitaram a identificação dos pontos na rodovia com necessidade de controle de velocidade, em 2014 o DER-PE implantou os radares de fiscalização na Rodovia PE-24, e desde então vem operando tais equipamentos de maneira independente e autônoma, monitorando e fiscalizando, dentro dos critérios do Código de Trânsito Brasileiro e normas correlatas vigentes, a extensão da via

Rota dos Coqueiros

pedagiada, responsabilidade institucional que garante às funções do respeitado órgão em questão.

1.3.3. Em detrimento da instalação dos radares existentes na PE-024 por parte do DER, entendemos que a obrigação vinculada à Concessionária da instalação de 02 (dois) radares fora suprida pela implantação ocorrida em 2014, evidência que nos remete ao reequilíbrio contratual, desta vez, em favor do Poder Concedente e usuários da rodovia.

1.3.4. Esclarecemos que, a fiscalização e operação vem sendo executada pelo mesmo Órgão que implantou os radares (DER), então, tal situação acima exposta nos direciona à reconfiguração do contrato, no sentido de reequilibrá-lo, pelo ensejo da inserção dos equipamentos pelo órgão.

1.3.5. Diante dessa ocasião, a Concessionária entende que, cumprida a referida obrigação, ainda que pelo DER, a determinação à CRC de fornecimento dos 02 (dois) radares devem ser retirada do Plano de Negócios da Rodovia, o que consequentemente, retirada da Aba "Investimentos" do PNR (Anexo II) a rubrica "3.4 - Sistemas de Controle de Fiscalização" provocará o aumento da TIR, que com efeito individual de retirada dos radares, passa de 10,754134125% para 10,794724183%. Ou seja, para o reequilíbrio da TIR à tarifa terá uma redução de -0,63% (menos zero vírgula sessenta e três por cento), passando dos atuais R\$ 3,0104 em DU e R\$ 4,5156 FDS/Feriado, para R\$ 2,9914 em DU e R\$ 4,4871 em FDS/Feriados, em 14/06/2020.

1.3.6. Dessa forma, podemos perceber que a operação independente dos radares promovida pelo DER traz a segurança de uma fiscalização independente. Além disso, é visível que este fato trouxe vantagens aos usuários, pois com a instalação dos equipamentos limitadores de velocidade pode-se notar uma considerável menor incidência de acidentes por aqueles que transitam na Rodovia, assim como a sensação de segurança na via para moradores, transeuntes e pedestres quanto a improvável aventura desregrada de condutores imprudentes.

1.3.7. Destacamos, ainda, a importância da exclusão do dever da Concessionária do Plano de Negócio da Rodovia, sendo essa desobrigação, em sendo reconhecida e considerada pelo Poder Concedente, um fato ensejador que possibilitará a redução da tarifa de pedágio, causando menor impacto econômico-financeiro para os usuários.

1.3.8. Por fim, verificada as ocorrências acima, nota-se que a retirada dessa obrigação da Concessionária no PNR, gera efeitos positivos na Tarifa, principalmente quando as benesses

Rota dos Coqueiros

dessa mudança são destinadas aos usuários, engradecendo um dos pilares mais importantes da CRC que é, além prestar um bom serviço final, harmonizar a relação Concessionária, Concedente e Usuário.

2 – FORMAS DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

2.1. O reequilíbrio econômico-financeiro tem guarda no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, que estabelece:

[...]

"Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação público que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações."

2.2. Além das formas previstas no ordenamento jurídico brasileiro atrelado às Leis norteadoras das Concessões de Serviços Públicos, bem como as Leis de PPP's, a Lei Federal 8.987/95 é mais abrangente e estabelece que os contratos de concessão possam prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, conforme transcrição do seu Art. 9º apresentado a seguir:

[...]

"Art. 9º. A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta lei, no edital e no contrato. (grifo nosso)

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração." (grifos nossos).

2.3. Temos também a Lei Estadual nº 12.765/05 de 27/01/2005, que institui o Programa Estadual de Parceria Público-Privada do Estado de Pernambuco e estabelece que os contratos estaduais devam atender as leis federais nº 8.987/95 e nº 11.079/04, bem como que devem prever a repartição de riscos entre as partes, conforme estabelece Art. 13 transrito a seguir:

[...]

"Art. 13 - As cláusulas dos Contratos de Parceria Público-Privada atenderão ao disposto no art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no que couber, devendo também prever:

[...]

IV – a repartição de riscos entre as partes, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato do princípio e álea econômica extraordinária; (Redação dada pela Lei nº 13.282, de 23 de agosto de 2007);"

2.4. Já no âmbito do nosso Contrato de Concessão, este prevê em sua Cláusula 27, que sempre que haja direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, tal recomposição poderá ser implementada, mediante acordo entre as Partes, após manifestação expressa da ARPE, claro, respeitando as premissas, conceitos e as bases estabelecidas no próprio Contrato de Concessão. Prevê ainda, que em não havendo acordo entre as partes sobre outra modalidade, a recomposição do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato, deva ser feita conforme determinação da ARPE, após manifestação do Poder Concedente, conforme Cláusula 27.6., transcrita a seguir:

[...]

"27.6. Caso não haja acordo entre as PARTES, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO será implementada pela forma que for determinada pela ARPE, após manifestação do CONCEDENTE, através de uma das seguintes modalidades, ressalvado o direito da CONCESSIONÁRIA requerer a Arbitragem, na forma estabelecida neste CONTRATO:

I - Prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;

II- Revisão do cronograma de implantação das OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA previstas no ANEXO IV - PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIARIA - PER, do EDITAL;

III- adequação dos indicadores de desempenho previstos no ANEXO III - QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO, do EDITAL para compatibilização da oferta do SERVIÇO com a demanda de TRÁFEGO na RODOVIA;

IV - Revisão da TARIFA DO PEDÁGIO, para mais ou para menos;

V - Combinação das modalidades anteriores."

2.5. Considerando ainda o disposto na Cláusula 27.5 do Contrato de Concessão que dispõe sobre o direito que as Partes têm em acordar, resguardando as devidas ressalvas prevista no mesmo Contrato, a forma de recomposição do equilíbrio, conforme abaixo transcrevemos:

[...]

"27.5. Sempre que haja direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, tal recomposição poderá ser implementada, mediante acordo entre as PARTES, após manifestação expressa da ARPE, tornando-se como base os efeitos dos fatos que lhe deram causa, a forma como foram considerados no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA e respeitados os conceitos de EQUIDADE e MODICIDADE, de acordo com os procedimentos e mecanismos de revisão previstos neste CONTRATO."

2.6. Tomando o Contrato de Concessão com premissa, o padrão para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro é livre para que as Partes entrem em acordo e balizem uma forma desejável para modalidade que evite o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro por meio de aumento significativo das tarifas de pedágio ou por pagamento à Concessionária com a utilização de recursos públicos.

2.7. Para o cálculo do reequilíbrio apresentado no Anexo II foi considerado como premissa o item 1.3 do Anexo V do Edital de Licitação e Concorrência:

[...]

"1.3. Os valores propostos deverão ser expressos em reais e utilizar como referência a data-base de dezembro de 2005. Para efeito das projeções, os LICITANTES deverão assumir como data de início da CONCESSÃO PATROCINADA, o mês de dezembro de 2006." (grifo nosso)

2.8. Neste sentido, apresentamos o Novo Plano de negócio ao Poder Concedente, que após manifestação do Poder Concedente, deverá ser submetido à aprovação da ARPE, para uma análise acerca do restabelecimento do equilíbrio do contrato, considerando os três fatos ensejadores fundamentados no item 1.0 para possibilitar o restabelecimento da TIR original do fluxo de caixa sem financiamento (não alavancado) integrante do Plano de Negócios da Rodovia, conforme Anexo II – Novo plano de Negócios da Rodovia.

2.9. Sempre que houver alterações necessárias no PNR os prazos estabelecidos no contrato deverão ser atendidos pelas partes conforme item 27.11 do contrato, de forma que as aprovações ocorram em tempo hábil, sem prejuízo para as partes:

[...]

"27.11. Toda recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO ensejará a elaboração, pela CONCESSIONÁRIA, de novo PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA, que deverá ser aprovado pela ARPE, após concordância expressa do CONCEDENTE, para ter validade.

27.11.1. Sempre que forem necessárias alterações no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA, para os fins do item precedente, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar nova versão do mesmo em um prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de surgimento da necessidade.



Alvaro

27.11.2. O CONCEDENTE se manifestará no sentido da aprovação ou não da alteração proposta no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA pela CONCESSIONÁRIA, no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período, caso necessário.

27.11.2.1. Na hipótese de não manifestação pelo CONCEDENTE no prazo estabelecido no item 27.11.2, considerar-se-á aceito por este o novo PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA."

2.10. A recomposição do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato de Concessão, apresentado no novo Plano de Negócio da Rodovia - PNR (Anexo II), foi elaborada de forma a gerar o menor impacto possível na tarifa e consequentemente para o Usuário, promovido pela retirada no PNR a previsão de investimento pela Concessionária de 02 radares para fiscalização pelo Poder Concedente o que já ocorre através do DER. Sendo assim, serão sanados os desequilíbrios acima expostos, que possam comprometer o Contrato de Concessão bem como a prestação de serviço adequado aos Usuários.

3 – CONCLUSÃO

3.1. Em sintonia com as Leis, o Contrato dispõe sobre recomposição do desequilíbrio econômico e financeiro, conforme acima exposto, e, considerando que os principais desequilíbrios econômicos e financeiros em nosso Contrato de Concessão são oriundos: i) Alterações legais que tenham impacto significativo e direto ~~sobre os custos~~; ii) das Demandas de tráfego; e, iii) desobrigação da Concessionária em fornecer 02 (dois) radares de fiscalização.

3.2. A Concessionária Rota dos Coqueiros, como forma para a recomposição do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, além de todo o acima exposto, apresenta a Revisão Tarifária, conjugada com o Novo Plano de Negócio da Rodovia, conforme Anexo II, obedecendo a mesma Taxa Interna de Retorno – TIR do Plano de negócios da Rodovia Original, apresentado na proposta econômica;

3.2.1. Cumpre conceituar a Taxa Interna de Retorno (TIR). Nesse sentido já se pronunciou o Tribunal de Contas da União, conforme trecho do Voto do Ministro-Relator Walton Alencar Rodrigues, no Acórdão nº 393/2002 – TCU-Plenário:

[...]

"O fluxo de caixa é o instrumento que permite, a qualquer instante, verificar se a taxa interna de retorno original está sendo mantida. Cabe ressaltar que a Taxa Interna de Retorno – TIR é extraída diretamente da proposta vencedora da licitante e expressa a rentabilidade que o investidor espera do empreendimento. [...]"

3.2.2. Conforme preconizado também no item 2.4, do Anexo V do Edital de Concorrência:

[...]

"2.4. O PNR apresentado pelo ADJUDICATÁRIO da LICITAÇÃO será utilizado como base para todas as futuras revisões que venham a ocorrer ao longo do prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, seja em relação à TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO seja em relação aos indicadores do QID." (grifo nosso)

3.3. Como pode ser visto, o contrato de concessão encontra-se defasado pela incidência de fatores imprevisíveis acima narrados, restando indubiativamente consequências negativas na equação econômico-financeira, permitindo, dessa forma, acionar o direito da Concessionária em demandar, historicamente, o segundo Pleito de Reequilíbrio Contratual, em conformidade com a legislação vigente e nos moldes previsto no Contrato de Concessão Patrocinada CGPE 001/2006, e ainda, considerando o Novo Plano de Negócios da Rodovia acostado à este documento como Anexo II, com a finalidade sanar essa situação de desequilíbrio hoje observada entre os encargos assumidos pela Concessionária e o valor de sua remuneração.

3.4. Enfim, por todo exposto e com a satisfação de dever cumprido quanto ao atendimento de todas as premissas estabelecidas pelo Concedente até o presente marco contratual, a CRC solicita o reequilíbrio, submetendo a aprovação o novo PNR, levando em consideração as implicações dos 03 fatos ensejadores aqui narrados, que somados resultarão na no aumento da Tarifa de Pedágio em aproximadamente 0,73% (zero vírgula sessenta e nove por cento), propondo as seguintes medidas a partir de 14/06/2020, respeitado o período anual de reajuste da tarifa previsto em contrato:

✓ 0,77%.

- a. reequilibrar a Tarifa Interna de Retorno – TIR, relativo a perda de receita de pedágio por tráfego a menor de 70% (setenta por cento), que passa de 10,754134125%, para 10,674739117%.
- b. reequilibrar a Tarifa Interna de Retorno – TIR, relativo a implantação, operação e manutenção das Instruções Normativas da Receita Federal do Brasil, que somado ao item a. TIR passará de 10,674739117% para 10,663914984%.
- c. reequilibrar a Tarifa Interna de Retorno – TIR, relativo a desobrigação da Concessionária em fornecer 02 (dois) radares, que somado aos fatores dos itens a. e b., a TIR aumentará de 10,663914984% para 10,704773212%, objetivando amenizar os acréscimos provocados pelos itens "a" e "b" supra em -0,63% (menos zero vírgula sessenta) na TBP.

Plan



ANEXO I – INSTRUÇÕES NORMATIVAS Nº 1.731/2017 E 1.768/2017

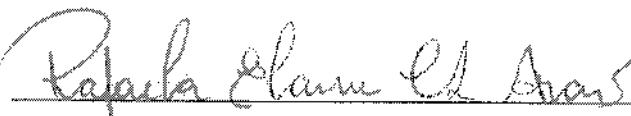
0,7662331

- d. Majorar o valor da Tarifa Básica -TBP em 0,77% para recuperar a TIR de projeto de 10,754134125%, indo dos atuais R\$3,0104 em DU e R\$4,5156 FDS/Feriado¹, para R\$3,0335 em DU e R\$ 4,5502 em FDS/Feriados.

3.5. Finalmente, é relevante trazer a informação que, para gerar o novo Plano de Negócio da Rodovia, foram mantidos fatores já preestabelecidos e consolidados, sendo eles: (i) os valores e critérios de cálculo adotados no PNR apresentado na PROPOSTA, inclusive os critérios de cálculo das depreciações e amortizações, e os eventuais erros ou omissões; (ii) o prazo da concessão, o cronograma de pagamento da CBAT, as datas de execução das obras e o início de operação da concessão apresentado na PROPOSTA, em atendimento a Cláusula Terceira do 1º Termo Aditivo; e (iii) condições do PNR atualizado conforme o 4º Termo Aditivo do Contrato de Concessão CGPE nº 001/2006.

Sendo o que tínhamos para o momento, ficamos a inteira disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários e no aguardo das manifestações de V.Sas.

Atenciosamente,


Rafaela Elaine da Costa Lima Araújo
Diretora Presidente
Concessionária Rota dos Coqueiros S.A.



¹ Definido com Feriados, os Nacionais e o Estadual - Data Magna, conforme item 1.1 do 4º termo aditivo do Contrato de Concessão.

SISTEMA Normas Gestão de informação

[Página Principal](#)[Imprimir documento](#)

Receita Federal

[Acompanhamento direto da legislação atualizada da RFB](#)

INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB N° 1731, DE 22 DE AGOSTO DE 2017

(Publicado(a) no DOU de 24/08/2017, seção 1, página 37)

[Multivisão](#) [Vigente](#) [Original](#) [Relacional](#)

Dispõe sobre a emissão de documento fiscal pelas concessionárias operadoras de rodovias.

Histórico de alterações

(Alterado(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos III e XXVI do art. 280 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF nº 203, de 14 de maio de 2012, e tendo em vista o disposto no art. 11 da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991, no art. 1º da Lei nº 8.846, de 21 de janeiro de 1994, no art. 35 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, nos arts. 61 a 63 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, no inciso XXIII do art. 10 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, no art. 7º da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e no art. 1º da Lei nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012, resolve:

Art. 1º As pessoas jurídicas que auferiram receitas decorrentes de prestação de serviços públicos de concessionárias operadoras de rodovias mediante a cobrança de pedágio ficam obrigadas, a partir de 1º de janeiro de 2018, a emitir e armazenar eletronicamente documento fiscal relativo ao serviço prestado.

§ 1º O documento fiscal de que trata o caput deverá ser impresso em equipamento e software homologados pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a praça de pedágio ou, se houver concordância por parte daquele município, a homologação poderá ser efetivada pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a sede da concessionária.

§ 2º Salvo disposição em sentido diverso determinada pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a praça de pedágio, o equipamento de que trata o § 1º deverá ser instalado:

I - em cada cabine de arrecadação nas praças de pedágio, para a emissão do documento fiscal no momento da passagem do veículo e do pagamento do pedágio; e

II - em cada dispositivo de sistema de livre passagem de veículos, hipótese em que é facultada a emissão do documento fiscal de forma consolidada.

Art. 2º Se o documento fiscal relativo ao serviço prestado pela concessionária não for emitido na forma prevista nos §§ 1º e 2º do art. 1º, deverá esta emitir documento fiscal equivalente, que deverá conter, no mínimo:

- I - identificação do estabelecimento emissor no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ);
- II - número sequencial do documento;
- III - placa do veículo;
- IV - descrição dos serviços objeto da operação, ainda que resumida ou por códigos;
- V - local, data, horário e valor da operação;
- VI - valor dos tributos, discriminados na forma prevista no art. 1º da Lei nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012; e
- VII - número de eixos para fins de cobrança.

§ 1º A concessionária deverá incluir o número de inscrição no CNPJ ou no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) do tomador de serviço ou do consumidor, quando este o solicitar.

§ 2º O documento fiscal equivalente, a que se refere o caput, deverá ser entregue ao tomador do serviço.

§ 3º O número de inscrição no CNPJ ou no CPF do tomador poderá ser incluído posteriormente à prestação do serviço, em terminais de autoatendimento (totens), localizados na praça de pedágio, ou mediante acesso ao portal eletrônico a que se refere o § 5º, em até 7 (sete) dias contados da data da operação. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

§ 4º Se o documento fiscal equivalente a que se refere o caput não for emitido pela concessionária no momento da passagem do veículo, poderá o consumidor fazê-lo na forma e no prazo previstos no § 3º, mediante inserção, no ato da emissão, de informações que possam individualizar a operação, inclusive dos algarismos da placa e do número de inscrição no CNPJ ou no CPF. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

§ 5º Em relação aos documentos fiscais emitidos consoante a sistemática de que trata este artigo, a concessionária deverá implantar e manter portal eletrônico por meio do qual o tomador do serviço ou consumidor poderá acessar, conferir, recuperar ou, sendo o caso, contestar os dados da transação registrada. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

§ 6º O registro da placa do veículo no documento fiscal equivalente será obrigatório a partir de 1º de julho de 2018. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

Art. 3º Os documentos de que tratam os arts. 1º e 2º deverão ser discriminados na Escrituração Fiscal Digital da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB) - EFD-Contribuições, de que tratam a Instrução Normativa RFB nº 1.252, de 1º de março de 2012, e o Guia Prático da EFD-Contribuições.

Parágrafo único. Os equipamentos e os sistemas utilizados para emissão dos documentos fiscais ficarão à disposição da Secretaria da Receita Federal do Brasil para fins de fiscalização.

Art. 4º As pessoas jurídicas referidas no caput do art. 1º devem registrar, nas escriturações digitais, conta analítica contábil de receita de pedágio, de acordo com o Plano de Contas do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal, definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Parágrafo único. A conta analítica contábil de receita de pedágio deve ser informada no Campo:

I – COD_CTA (código de conta analítica contábil debitada/creditada) do registro A170: Complemento do Documento - Itens do Documento da EFD-Contribuições; ou

II – COD_CTA (Código da conta analítica contábil representativa da receita recebida) do registro F525: Composição da Receita Escriturada no período - Detalhamento da Receita Recebida pelo Regime de Caixa da EFD-Contribuições, no caso de a pessoa jurídica ser optante pela apuração da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins pelo regime de caixa, conforme previsto no art. 20 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001.

III – COD_CTA (código de conta analítica contábil debitada/creditada) do registro F100: Demais Documentos e Operações Geradoras de Contribuição e Créditos, no caso de operações que, em função de sua

natureza ou documentação, não sejam passíveis de escrituração nos registros anteriormente referidos.
(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

Art. 5º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Art. 6º Fica revogada a Instrução Normativa RFB nº 1.099, de 15 de dezembro de 2010.

JORGE ANTONIO DEHER RACHID

*Este texto não substitui o publicado oficialmente.



[Página Principal](#)

Sistema mais bem visualizado nos navegadores Internet

[Imprimir documento](#)

Explorer 6 e Mozilla Firefox 3.5 ou superiores.

NORMAS

Gestão da Informação

[Página Principal](#)[imprimir documento](#)[Acompanhamento diário da legislação atualizada da RFB](#)

INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB N° 1768, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2017

[Multivigente](#) [Vigente](#) [Original](#) [Relacional](#)

(Publicado(a) no DOU de 15/12/2017, seção 1, página 44)

Altera a Instrução Normativa RFB nº 1.731, de 22 de agosto de 2017, que dispõe sobre a emissão de documento fiscal pelas concessionárias operadoras de rodovias.

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos III e XXV do art. 327 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF nº 430, de 9 de outubro de 2017, e tendo em vista o disposto no art. 11 da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991, no art. 1º da Lei nº 8.846, de 21 de janeiro de 1994, no art. 35 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, nos arts. 61 a 63 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, no inciso XXIII do art. 10 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, no art. 7º da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e no art. 1º da Lei nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012, resolve:

Art. 1º Os arts. 2º e 4º da Instrução Normativa RFB nº 1.731, de 22 de agosto de 2017, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

.....

§ 3º O número de inscrição no CNPJ ou no CPF do tomador poderá ser incluído posteriormente à prestação do serviço, em terminais de autoatendimento (totens), localizados na praça de pedágio, ou mediante acesso ao portal eletrônico a que se refere o § 5º, em até 7 (sete) dias contados da data da operação.

§ 4º Se o documento fiscal equivalente a que se refere o caput não for emitido pela concessionária no momento da passagem do veículo, poderá o consumidor fazê-lo na forma e no prazo previstos no § 3º, mediante inserção, no ato da emissão, de informações que possam individualizar a operação, inclusive dos algarismos da placa e do número de inscrição no CNPJ ou no CPF.

§ 5º Em relação aos documentos fiscais emitidos consoante a sistemática de que trata este artigo, a concessionária deverá implantar e manter portal eletrônico por meio do qual o tomador do serviço ou consumidor poderá acessar, conferir, recuperar ou, sendo o caso, contestar os dados da transação registrada.

§ 6º O registro da placa do veículo no documento fiscal equivalente será obrigatório a partir de 1º de julho de 2018." (NR)

"Art. 4º

Parágrafo único.

III - COD_CTA (código de conta analítica contábil debitada/creditada) do registro F100: Demais Documentos e Operações Geradoras de Contribuição e Créditos, no caso de operações que, em função de sua natureza ou documentação, não sejam passíveis de escrituração nos registros anteriormente referidos." (NR)

Art. 2º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

JORGE ANTONIO DEHER RACHID

*Este texto não substitui o publicado oficialmente.



[Página Principal](#)

Sistema mais bem visualizado nos navegadores Internet
Explorer 6 e Mozilla Firefox 3.5 ou superiores.

[imprimir documento](#)