



**ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
DE 16 DE SETEMBRO DE 2016**

Aos dezesseis dias do mês de setembro do ano de dois mil e dezesseis, às 12h, na sua sede, na Rua Geraldo Flausino Gomes, n. 61, conj. 61, em São Paulo, Capital, convocadas por mensagem enviada em 1º de setembro de 2016, reuniram-se as suas associadas em Assembleia Geral Extraordinária, nos termos dos arts. 18 e 19 do Estatuto Social. Estando presentes associadas representantes de mais de dois terços (2/3) dos votos, conforme lista de presença, assumiu a presidência dos trabalhos, de conformidade com o disposto no art. 21 do Estatuto Social, o Presidente-Executivo, que convidou a mim, Flávio Viana de Freitas, para exercer as funções de Secretário da Assembleia. Foi, em seguida, providenciada a leitura da agenda, a saber: (a) Substituição do Presidente-Executivo; e (b) Outros assuntos de interesse. Relativamente ao item (a) da agenda, o Presidente-Executivo apresentou carta de renúncia ao cargo de Presidente-Executivo, que foi prontamente aceita pelos Diretores Vice-Presidentes, que agradeceram pelo seu exercício da função. Passando ao item (b) da Agenda, considerada a renúncia mencionada no item (a), bem como a Convocação realizada suprir as necessidades do Artigo 26 do Estatuto Social, no que se refere à eleição de novo Presidente-Executivo, com base no parágrafo primeiro do art. 23 do Estatuto, foi eleito, por unanimidade, Cesar Augusto Rabello Borges, brasileiro, casado, engenheiro civil, portador da Cédula de Identidade RG n. 225.771.81 SSP/BA, inscrito no CPF sob o n. 033.166.375-91, residente e domiciliado na Av. Sete de Setembro, 1796, apto. 601, Vitória, Salvador - BA, cujo mandato se encerrará em 31 de março de 2018. As funções de José Carlos Cassaniga, enquanto Diretor Vice-Presidente, restam preservadas para todos os fins de Direito. Foi colocada a palavra à disposição dos presentes para tratar de outros assuntos de interesse geral, e, como não houve manifestação, foram encerrados os trabalhos da Assembleia Geral Extraordinária, da qual se elaborou esta ata. São Paulo, 16 de setembro de 2016.

José Carlos Cassaniga
Diretor Vice-Presidente

Flávio Viana de Freitas
Secretário

Cesar Augusto Rabello Borges
Presidente-Executivo

Rua Geraldo Flausino Gomes, 61 conj. 61 / São Paulo (SP) / Brasil / CEP: 04575-060
Fone: 55 11 5105-1190 / Fax: 55 11 5105-1199
www.abcr.org.br / abcr@abcr.org.br

São Paulo, 24 de setembro de 2011

REPROCESSED BY THE NATIONAL ARCHIVES - COLLEGE PARK, MARYLAND
Serial(s): 1 10000-07449

083

1009A00376420

[illegible]

097870
JAN 24 1967
FBI - NEW YORK
100-1-1000
100-1-1000
100-1-1000

DOC 1

ABCR

CT-021/17

São Paulo, 20 de setembro de 2017

Exmos. Srs.

JORGE ANTONIO DEHER RACHID, Secretário da Receita Federal do Brasil
PAULO RICARDO DE SOUZA CARDOSO, Secretário Adjunto da Receita Federal do Brasil
IAGARO JUNG MARTINS, Subsecretário de Fiscalização da Receita Federal do Brasil
Receita Federal do Brasil
Esplanada dos Ministérios - Ministério da Fazenda - Bloco P - Edif. Sede - 2º andar
Brasília - DF

Prezados Senhores,

A Associação Brasileira do Concessões Rodoviárias - ABCR, CNPJ nº 01.435.491/0001-66, com sede: à Rua Geraldo Flausino Gomes, 61 - 6º andar - conj. 61, Brooklin, São Paulo - SP, telefone: (11) 5105-1190, e-mail's: , vem, pelo presente, em sequência à audiência havida no último dia 06 p.p., apresentar as seguintes considerações a respeito das exigências constantes da Instrução Normativa nº 1.731, de 22 de agosto de 2017 ("IN 1731"), a qual dispôs sobre a emissão de documento fiscal pelas concessionárias operadoras de rodovias:

1. Contexto e justificativa do requerimento

Como se sabe, a IN 1731 dispôs que as empresas Concessionárias operadoras de rodovias, as quais representam 59 sociedades de propósito específico ("SPEs") em todo o país, sem contar as operadoras públicas, devem:

- (a) emitir e armazenar documento fiscal relativo ao serviço prestado, o qual deve ser impresso em equipamento e software homologados por Secretaria de Finanças de Município onde se localiza praça de pedágio ou, com a concordância desta, pela autoridade fazendária de sua sede, (artigo 1º); ou
- (b) deverá emitir "documento fiscal equivalente" (artigo 2º), o qual 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.

O documento emitido nos termos do aludido artigo 2º deverá também 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, devendo ser entregue ao tomador de serviço.

11/11
18/15



Referido ato ainda prevê a discriminação, individualizada, de cada documento assim emitido no EFD-Contribuições bem como o registro dos mesmos em conta analítica contábil de recella de pedágio, conforme Plano de Contas do Manual ANTT.

A IN 1731 entrou em vigor de imediato, sendo que a exigência de seus artigos 1º e 2º é aplicável a partir de 1º de Janeiro de 2010, o que constitui um prazo desafiador à vista das complexidades operacionais adiante referidas.

Em face destas exigências, e reafirmando nosso compromisso de total cumprimento às exigências porventura estabelecidas pelas autoridades fazendárias, as operadoras associadas à ABCR ("Concessionárias") avaliaram os impactos derivados da referida exigência, sobretudo as operacionais e, em conjunto com esta Associação, solicitaram a audiência ao Ilmo. Secretário da Receita Federal, a qual foi realizada no último dia 06, oportunidade em que o setor compartilhou com as autoridades fazendárias as principais preocupações do setor, as quais vêm descritas com maiores detalhes em seguida, requerendo-se, ao final, seja avaliada a conveniência e oportunidade de se esclarecerem e/ou alterarem pontualmente disposições da referida IN 1731. É o que segue!

2. Esclarecimento Preliminar – Regime de apuração do ISSQN-Pedágio

Antes de mais nada, devemos esclarecer que o ISSQN incidente sobre os chamados serviços de exploração de rodovia mediante a cobrança de pedágio¹ é devido para cada um dos Municípios lideiros à rodovia explorada (concedida), conforme disposição expressa constante do artigo 2º, §2º da Lei Complementar nº 116/03².

Sendo assim, a localização da sede da pessoa jurídica concessionária dos referidos serviços públicos, ou mesmo a localização de cada praça de pedágio é irrelevante para que se identifique a respectiva competência tributária ativa, seja no tocante à obrigação principal, seja ainda no que concerne às obrigações acessórias.

Este esclarecimento inicial se faz necessário uma vez que o artigo 1º da IN 1731 faz alusão à eventual homologação de equipamentos e softwares por parte de Municípios em que estejam localizadas cada praça ou a sede das respectivas contribuintes; assumindo-se tal premissa, não se exclui o risco de eventual conflito com relação às demais Municipalidades, as quais são igualmente legítimas para dizer sobre as obrigações acessórias pertinentes ao ISSQN.

Dado este cenário, e em consideração às peculiaridades do setor, temos o registro de que muitas associadas à ABCR acabam sendo dispensadas da emissão de documentos fiscais individualizados por força de atos normativos individuais emanados por estas Municipalidades (acaso fosse haver uma adesão destas ao regime do artigo 1º da IN 1731, haveria a necessidade de adequação nestes atos, o que está fora do controle das Concessionárias, em tempo hábil ao atendimento do prazo estabelecido pela IN 1731).

Ademais, e no que as empresas do setor se deparam com elevado número de Municipalidades relativamente a uma mesma Concessão – existem casos em que uma única Concessionária se depara com mais de 35 Municipalidades diferentes, todas lideiras à rodovia pedagiada –, não podemos ignorar o risco de não haver

¹ Subitem 22.01 da Tisa de Serviços anexa à Lei Complementar nº 116/03

² Artigo 31 (...) "§ 2º No caso dos serviços à que se refere o subitem 22.01 do listó anexa, considera-se ocorrida o fato gerador e devido o imposto em cada Município em cuja território hája extensão de rodovia explorada."

ABCR

consenso entre todas no curto prazo exigido pela IN 1731¹, isso sem contar a eventual necessidade de investimentos não previamente orçados pelas próprias Municipalidades.

Neste contexto, o setor reputa que o risco de que Municipalidades localizadas em locais diversos venham a eventualmente homologar equipamentos ou *software*s com especificações ou exigências distintas², não contribui para o desenvolvimento de bom ambiente de negócios, tornando custoso o cumprimento das exigências fiscais, não apenas para os operadores, mas também para os próprios desenvolvedores, que deixam de contar com as vantagens das economias e ganhos de escala.

Esta ABCR entende que tal risco é contrário ao projeto capitaneado por esta RFB de unificação das obrigações acessórias referentes ao ISSQN, o que justifica ao ver da ABCR a preferência pelo atendimento da IN 1731 conforme o quanto vem estabelecido em seu artigo 2º, inserindo-se os critérios estabelecidos neste - conforme seja conveniente à RFB - no plano de unificação de obrigações da RFB.

3. Esclarecimento sobre a facultatividade constante da IN 1731 - artigo 1º e artigo 2º

Feito o esclarecimento acima, fica patente ser importante haver confirmação acerca da interpretação da IN 1731 no sentido de que as Concessionárias deverão (obrigatoriamente) atender ao disposto na IN 1731, mas podendo optar pela observância do regime do artigo 1º (*homologação de softwares e equipamentos pelas Municipalidades*) ou ao artigo do artigo 2º (*emissão do "documento fiscal equivalente" conforme especificações constantes no próprio artigo 2º*).

Em síntese, esta ABCR reputa ser necessário que a RFB que confirme que as empresas poderão, à sua escolha, optar pela emissão do documento de acordo com o artigo 1º ou de acordo com o que dispõe o artigo 2º.

Cabe-nos salientar que, de um modo geral, não existem exigências fiscais e custo acessório das Municipalidades que não estejam sendo cumpridas pelas Concessionárias, muito embora existam divergências caso-a-caso³. Neste cenário, esta ABCR reputa possível que a opção pela sistematização do artigo 2º possibilitará, em um futuro próximo, que as próprias Municipalidades reconheçam este sistema de forma progressiva, a ele aderindo, e viabilizando assim a unificação nacional das obrigações acessórias relativas à arrecadação das receitas de pedágio.

Este aspecto em particular nos parece relevante à medida que a RFB é promotora de projeto piloto em conjunto com determinadas municipalidades visando o estabelecimento de um portal de NFS-e nacional, para unificar o cumprimento das obrigações acessórias referentes ao imposto municipal no país. Estamos cientes dos desafios deste projeto, e acreditamos que a sistemática a ser adotada para a emissão de documentos fiscais por parte dos operadores há de ser o mais alinhada possível a esta filosofia.

¹ São 301 Municípios com praça de pedágio, mesmo considerando as Prefeituras em que estão localizadas as sedes das Concessionárias (52), sendo que nem todos são dotados de recursos humanos ou técnicos suficientes para o adequado atendimento ao mister estabelecido no artigo 1º da IN 1731.

² Além dos aspectos apresentados, poder-se-ia ainda ser considerada a possibilidade de Municipalidades não regulamentarem o assunto, diante dos custos e despejos que internamente virão à se de suportados pela municipalidade. Sobre-se a isto, o fato de que nem todos os municípios em que estão localizadas as praças de pedágio, ou as próprias sedes das Concessionárias, possuem regulamentação para rede elétrica, ou infraestrutura de rede elétrica suficiente para processar e armazenar tal volume de transações. Não tudo se soma ao fato de que existem entidades nacionais (a exemplo do Confeif) que sejam representantes dos interesses de todos os Municípios, com as quais se possa dialogar de forma uniforme, formalizando em Conselho Único. Alguns de nossos associados reputaram a existência de Convenções entre Municípios para disciplinar obrigações de ISSQN sobre pedágio, mas é um número reduzido.

³ Facilmente podemos perceber, segundo o setor, uma quantidade significativa de Municipalidades dispensa, por atos normativos gerais ou individuais, a emissão de documento fiscal individualizado, a cada passagem, para as concessionárias de rodovias.



4. Impactos operacionais do art. 2º - Inserção de placa e CPF/CNPJ dos usuários

Ao que assumimos como premissa que as Concessionárias poderão optar por atender às exigências constantes do art. 2º, dispensando-se, assim, a prévia homologação de softwares ou equipamentos pelas autoridades municipais, focalizamos as exigências constantes do art. 2º IN 1731, especificamente a inserção dos dados de placa do veículo bem como o CNPJ/CPF do usuário, quando este o solicitar.

Evidentemente que consideramos importante a possibilidade de o usuário inserir as próprias informações no documento fiscal, de modo a dotá-lo de todas as informações que permitam a identificação de cada transação.

No que compreendemos os objetivos de tal medida, o setor manifesta reais preocupações com o impacto que tal medida irá trazer às rotinas operacionais das Concessionárias nas pistas e praças de pedágio, por ocasião de cada passagem.

A este respeito, devemos lembrar que é característica geral dos Contratos de Concessão o estabelecimento de parâmetros gerais de fluidez e conforto aos usuários, sendo que alguns Poderes Concedentes chegam a até estabelecer um nível de serviço mínimo*.

Com base em testes, temos constatado que tais parâmetros seriam severamente afetados se fosse oportunizado aos usuários a inclusão de CPF/CNPJ na própria passagem, o mesmo em relação à inclusão dos dados da placa dos veículos.

Para melhor esclarecimento, cabe mencionar que atualmente as atividades de cada arrecadador consistem nas seguintes etapas:

1. tabulação da categoria, mediante seleção das opções disponíveis;
2. tabulação do meio de pagamento (dinheiro, cheque e vale-pedágio);
3. recebimento do pagamento;
4. liberação de cancela, retirada do recibo da impressora, e entrega do mesmo ao usuário, juntamente com eventual troco.

Após a passagem do veículo pela cancela, há a leitura dos eixos nos sensores dispostos nas pistas, o que permitirá que o sistema confronte com o que foi tabulado pelo arrecadador.

Esta estrutura permite um tempo adequado de transação, que, como referido acima, seria severamente afetado pela inclusão de dados de CPF/CNPJ e placa do veículo. Para viabilizar tal operação, seria necessário adicionar às atividades listadas acima, as seguintes atividades: (a) solicitação ao usuário decidir se deseja, ou não, incluir tal informação no recibo, (b) resposta do usuário, (c) inclusão dos dados, mediante digitação, (d) confirmação dos dados inseridos, (e) retificação, quando houvesse erro. Todas estas atividades haveriam de ser executadas entre as etapas "3" e "4", supra, evidentemente representando um aumento das tarefas realizadas pelo arrecadador.

As associadas consideram que o acréscimo de tais rotinas na praça de pedágio afetará significativamente o tempo de transação, especialmente em razão das dificuldades de comunicação havidas nas próprias praças de pedágio entre o arrecadador e o usuário, tais como:

- níveis de ruído médio (acima de 80 db nas principais praças) sensivelmente superior ao do varejo em geral;

* De acordo com o padrão estabelecido pela Artesp para os contratos estaduais - São Paulo, cada passagem de pedágio deve ser realizada em até 12 segundos, máximo, e 50 segundos, mínimo, e 1 minuto (para 85% dos casos), e até 3 minutos (nos demais 15%).



- exigência de utilização de EPI's pelos arrecadadores (em razão de normas de segurança de trabalho, inclusive visando mitigar impactos no respectivo aparelho sonoro) que poderia vir a ser inobservada diretamente pelos arrecadadores caso estes se vissem na necessidade de constante diálogo com os usuários;
- cabines blindadas em algumas praças específicas, por razões de segurança;
- distância entre a cabine de arrecadação e o usuário no interior de veículo de passeio ou comercial, sendo razoável considerar uma distância média (em geral acima de 90 cm) superior à que se verifica no varejo em geral, além do fato de que tal transação se opera em ambiente sujeito a variações climáticas (chuva, vento, neblina), também dificultando a exposição dos usuários à comunicação do usuário e comunicação com o arrecadador;
- impacto negativo na viabilização das políticas de inclusão de deficientes adotadas por diversas Concessionárias às quais contam inclusive com deficientes auditivos em seus quadros de arrecadadores;
- em casos extremos, risco de queda de documentos (ou cópias) entregues para o arrecadador na pista/pavimento, na entrega ao arrecadador ou em sua devolução, amplificando atrasos e riscos de segurança viária.

De forma a testar o aumento no tempo das transações em face a digitação de CPF/CNPJ na própria praça de pedágio, nossas Associações realizaram testes independentes com aproximadamente 300 passageiros, resultando em aumento médio de mais de 200% (duzentos por cento) do tempo de transação. Aspectos observados foram:

- Usuários que decidem por não incluir os dados e após solicitam a inclusão dos mesmos, ou vice-versa (arrependimento);
- Usuários esquecem os dados (CPF ou mesmo a placa do veículo), e demandam tempo tentando localizar os dados em seus documentos (nos testes realizados, inclusive se verificou a situação de usuário desativando os respectivos cintos de segurança, com impacto em segurança viária);
- Queda de documentos entregues/ devolvidos na pista, para que o próprio arrecadador identificasse a informação;
- Digitação com erro, e demora na confirmação pelo usuário.

Tal demora traz impactos severos de fluidez nas principais praças de pedágios do país, algumas das quais com risco de afetar o trânsito das próprias cidades circunvizinhas. Realmente, a inclusão de CPF/ CNPJ no atual recibo pode vir a "parar" algumas praças de pedágio em momentos de maior movimento!

Sob a perspectiva da segurança viária, o incremento de filas é completamente alarmante, pois com as opções por inclusão, ou não, de CPF/CNPJ e placas caso a caso, poderia resultar em um comportamento não-homogêneo das diferentes filas, estimulando (indevidamente) que veículos no final de fila buscassem otimizar seu tempo de atendimento gerando mudanças mais frequentes nas faixas de rolamento.

Como forma de mitigar tais impactos, foi aventada a possibilidade de serem instalados teclados extensíveis (inclusive *wireless*) nas praças, para que os usuários pudessem digitar seus dados diretamente. Tal solução, porém, também se mostraria de difícil implementação - não apenas pelo prazo - devido à necessidade de



identificação de equipamento adequado com visor de LCD, testes, integração aos sistemas e adequação dos mesmos, e também pelo aspecto ergonômico da necessidade de o arrecadador (ou o usuário) se debriçar fora da cabine (ou do veículo), com riscos à segurança viária, permanecendo as restrições e impactos já citados acima.

O efeito verificado na inclusão do CPF/ CNPJ também se faz presente na inclusão dos dados de placa do veículo, com o acréscimo de que, de uma forma geral, as atuais cabines de pedágio não contam com teclados alfanuméricos, que deveriam ser acoplados ao sistema de arrecadação para viabilizar a inclusão dessa informação.

Mais importante do que isto, a identificação da placa deveria ser feita mediante aferição eletrônica (câmera OCR), por meio de equipamentos e *softwares* que ainda precisariam ser homologados para uso nas praças, além de adquiridos por todas as Concessionárias do país. Todavia, e a despeito do alto nível de acuracidade destes equipamentos, seria ainda necessária/ recomendável, a confirmação visual dos dados pelo arrecadador ou pelo *backoffice*, para corrigir eventuais dados capturados por erro – gerando, entretanto, inconsistência com o recibo impresso na passagem e insegurança na informação.

A estes aspectos se somam estatística a respeito do elevadíssimo número de placas irregulares (clonadas e outras) no país, tornando tal informação praticamente inócua para o controle fiscal como um todo, isso sem contar que tal identificação compulsória poderia ser entendida como violação à intimidade e à vida privada dos usuários.

Cabe ainda mencionar que a inserção dos dados de CPF/ CNPJ e placa nos recibos impressos não representam necessariamente aumento do controle arrecadatório, à medida que o IN 1731 não prevê qualquer meio para que o usuário possa consultar tais dados *a posteriori*.

Pois bem, no intuito de salvaguardar os direitos dos usuários, mitigando os impactos na fluidez dos veículos pelas praças, e também no intuito de melhor viabilizar o controle da arrecadação tributária, a ABCR sugere seja possibilitado aos usuários portadores dos recibos impressos de pedágio acessarem portais eletrônicos, *a posteriori*, no qual o usuário poderá, a partir dos números de transação sequencial, recuperar todos os dados da passagem, a qual estará armazenada eletronicamente, bem como adicionar as informações relativas à placa do veículo, bem como, em serviço o caso, o seu CPF/CNPJ.

A utilização desta metodologia seria útil e conveniente, pois:

- a) permite que o usuário acesse eletronicamente todos os dados da transação, podendo a qualquer tempo imprimir o respectivo comprovante, acusando, se for o caso, eventual desvio por parte da Concessionária, se detectado;
- b) viabiliza a inclusão, por conta e risco do usuário, e conforme o interesse deste, dos dados de CPF/CNPJ e placa do veículo;
- c) em um momento posterior, viabiliza o estabelecimento de protocolos mínimos de segurança visando cobrir a inclusão de dados considerados falsos por parte dos usuários;

Em um primeiro momento, sugere-se que sejam desenvolvidos portais por cada Concessionária, como projetos-piloto para, em seguida, haver a padronização dos mesmos para acesso em portal nacional mantido pela RFB ou, em colaboração, por esta ABCR.



- d) permite que o sistema tenha parâmetros que possa acusar erros no formato de CNPJ/ CPF e placas digitados pelos usuários;
- e) servirá como uma opção futura para implementação de projeto de unificação de obrigações acessórias municipais¹;
- f) com a agregação de métodos de segurança de dados, dispensa o investimento, por parte das autoridades envolvidas, sejam municipais ou federais, para o armazenamento do massivo volume de dados correspondente às mais de 1.024.180.131 transações semestrais realizadas, com médias diárias de 5.595.628 e picos de aproximadamente 20.000.000 de transações por dia; e
- g) mais importante que tudo, não afeta a operação nas pistas de arrecadação, viabilizando o atendimento aos níveis de serviço pactuados, bem como a fluidez e o conforto dos usuários.

O mesmo critério se aplicaria às operações realizadas nas assim chamadas pistas automáticas, que respondem por aproximadamente 50% das transações (percentual crescente), nas quais atualmente os usuários contam tão somente com os relatórios de cobranças emitidos pelas assim chamadas "Administradoras de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio" (AMAP), também referidas como "Operadoras de Serviço de Arrecadação" (OSA), notadamente as operadoras dos serviços SemParar, ConectCar, AutoExpresso, MoveMais e Veloe.

Evidentemente que a extensão deste critério aos usuários destes serviços haveria de ser precedido da celebração dos respectivos aditivos aos acordos operacionais pertinentes, para que o usuário fosse informado, por estas empresas, dos números identificadores de cada transação, podendo assim recuperar tais dados diretamente no Portal referido acima, mantido pelas Concessionárias.

Para viabilizar o estabelecimento desta metodologia, e com base nas avaliações preliminares de nossas associadas, seria importante que houvesse o alinhamento entre as áreas técnicas da RFB e da ABCR para que fossem estabelecidas as premissas aceitáveis, dentre as quais consideramos importante o estabelecimento de um tempo máximo posterior à transação para que o usuário possa solicitar a inclusão dos dados de CPF/CNPJ e placa, e também para viabilizar o tratamento das transações², visando viabilizar a utilização de criptografia para os lotes de transações, e inalterabilidade posterior destes.

Neste sentido, e no que propomos seja avaliado pela RFB a possibilidade de as Concessionárias inserirem estas informações *a posteriori*, por meio do citado portal eletrônico, estamos também propondo seja estabelecido um período de testes iniciais, a partir de 01/01/2018, dentro do qual poderão ser estabelecidos os critérios técnicos necessários para o estabelecimento de um sistema definitivo de controle das receitas das referidas empresas.

¹ De um modo geral, como referido, diversas Prefeituras dispõem em emissão individualizada de documentos fiscais pela cobrança de pedágio, o que não permite a inserção dos dados de arrecadação diretamente em seus sistemas (SISCONTRAF, VITRUS, entre outros), ou por (a) emissão de nota fiscal individualizada, consolidada (exemplo: Município de Rio de Janeiro). A solução aqui sugerida pela ABCR visa, portanto, incluir-se para um eventual padrão nacional que venha a ser estabelecido futuramente, o estabelecimento de controle de emissão de notas digitais ou mesmo, inicialmente, por meio de permitida que as Concessionárias possam inserir os dados digitais das referidas notas diretamente dentro do sistema de controle de receitas.

² O tratamento em questão se refere à configuração e envio da categoria da transação. O setor entende que a base tributária e a aplicação da categoria variam tanto que o usuário tenha sido cobrado a mais ou a menos.



Ao que apresentamos tal sugestão, a ABCR, reitera o convite que foi formulado em nossa reunião realizada no último dia 6, pp., entende conveniente que sejam agendadas visitas de representantes da RFB às principais praças do país para que se constate, *in loco*, a complexidade da operação rodoviária nas praças de pedágio.

5. Definição de "documento fiscal equivalente"

Ainda no que se refere à premissa de que as Concessionárias poderão optar pelo atendimento às exigências constantes do artigo 2º, a ABCR sugere que seja avaliada a possibilidade de se esclarecer na IN 1731 que o recibo de pedágio impresso (ou recuperado eletronicamente) com as indicações estabelecidas em seu artigo 2º - inclusive com a possibilidade de inclusão de CPF/ CNPJ e placa *a posteriori*, em portal - será entendido como "documento fiscal equivalente".¹⁰

A ABCR entende importante enfatizar que os recibos de pedágio atualmente emitidos, armazenados eletronicamente nos sistemas de arrecadação, todos sujeitos à verificação e fiscalização por parte das autoridades, constituem documentos que registram todas as transações, contendo todos os seus elementos - à exceção de CPF/ CNPJ dos usuários e placa de veículos - estando sujeito à quaisquer processos de auditoria e conferência.

Neste particular, entendemos que o recibo de pedágio impresso, suscetível de consulta e inclusão dos dados de CPF/ CNPJ dos usuários bem como placa de veículos, *a posteriori*, por meio de acesso a portal especialmente desenvolvido para isso, atenderia plenamente às exigências legais pertinentes, merecendo ser considerado "documento fiscal equivalente" para os efeitos da IN 1731.

6. Inclusão de cada documento fiscal individual no SPED

Por fim, outro aspecto que desperta preocupações por parte das associadas à ABCR diz respeito à exigência constante do artigo 3º da IN 1731, no sentido de que haveria a necessidade de inclusão, individualizada, de cada um dos recibos fiscais emitidos, dado o massivo volume de transações realizadas.

Uma estatística com base no 1º semestre de 2017 aponta para o total de 1.024.160.131 transações realizadas pelas empresas associadas, o que implicaria um aumento exponencial dos arquivos eletrônicos - EFD - Contribuições e SPED, com reflexos em tempo de geração, processamento, tratamento e acesso às informações, considerando um total estimado superior a 2 bilhões de transações por ano!

Tal preocupação diz respeito não só aos sistemas exigidos das próprias Concessionárias, mas também à infraestrutura governamental necessária para a recepção e armazenamento deste volume de informações, sobrecarregando tais sistemas, ou exigindo investimentos adicionais, seja da própria RFB, seja dos diversos Municípios.

Em substituição à informação individualizada de cada transação, e no bojo de um projeto mais amplo de estabelecimento e padronização das informações fiscais para o setor, sugere-se seja autorizada a informação

¹⁰ Como uma sugestão alternativa, poder-se-ia ser aventado o aperfeiçoamento da redação da IN 1731 no sentido de substituir a expressão "documento fiscal equivalente" constante do caput e §2º de seu artigo 2º por "documento equivalente", que corresponde ao termo *ipsis litteris* utilizado pelo §2º do artigo 1º da Lei nº 8.466/94. Do ponto de vista do selo, porém, seria aconselhável que este recibo, impresso com todos os dados pertinentes à transação, suscetível de consulta e recuperação e armazenado eletronicamente nos sistemas de arrecadação e contábil de cada empresa, possa ser referido como "recibo fiscal de pedágio".

ABCR



constituída, com base em lotes, os quais poderiam, sob demanda, ser recuperados e informados às autoridades fazendárias.

7. Requerimento

Diante de todo o acima exposto, requer a ABCR, em nome de suas associadas, seja avaliada a possibilidade de alteração na IN 1731, esclarecendo e/ou adequando os aspectos acima referidos, e contribuindo para maior segurança e certeza no cumprimento das obrigações acessórias por parte das Concessionárias operadoras de rodovias. A título de mera contribuição, e conforme adiantado na reunião realizada no último dia 06, esta ABCR toma a liberdade de encaminhar sugestão de texto visando a alteração da IN 1731, na forma do anexo.

Atenciosamente,

FLÁVIO VIANA DE FREITAS
Gerente Superintendente



Anexo ao Ofício CT-021/17

Sugestão preliminar da ABCR à RFB para aperfeiçoamento da IN 1731, visando o estabelecimento de um modelo nacional unificado para o controle de receitas das Concessionárias e emissão de documentos fiscais aos usuários

- 1) Alteração do caput do artigo 2º, para que fique fora de quaisquer dúvidas a possibilidade de a Concessionária cumprir às exigências fiscais consoante a sistemática desse artigo 2º, em substituição ao que vem prescrito no artigo 1º:

Art. 2º. Opcionalmente, em substituição à emissão do documento fiscal na forma prevista nos §§ 1º e 2º do art. 1º, a Concessionária deverá emitir documento fiscal equivalente, que deverá conter, no mínimo:

- 2) Alteração do inciso I do artigo 2º, para que os dados da Concessionária inseridos no recibo impresso façam alusão ao CNPJ da sede da pessoa jurídica emissora, tendo em vista que os recolhimentos dos tributos federais, bem como dos impostos municipais, *in loco*, estão vinculados ao referido CNPJ;

1 – Identificação da sede do emissor no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ);

- 3) Inclusão dos §§3º e 4º ao artigo 2º, para que seja autorizada a inclusão dos dados de CPF e CNPJ, bem como de placa, *a posteriori*, por meio de portal eletrônico. Conforme a sugestão a seguir, o usuário teria até 7 dias após cada transação para solicitar a inclusão de tais dados (o prazo de 7 dias sugerido tem como referência a disposição constante da Resolução Artesp nº 001/2014, que trata dos prazos máximos para procedimentos de auditoria e correção das transações). Esta limitação é importante para que a Concessionária possa fechar em definitivo os lotes de transações para fins de controle, inclusive fiscal, dos arquivos consolidados. Ainda,



a sugestão prevê que por meio do Portal o usuário poderá acessar, recuperar e, sendo o caso, contestar os dados de qualquer transação registrada.

§3º A inclusão da placa do veículo, bem como do CNPJ ou CPF do tomador de serviço ou do consumidor, quando este o solicitar, poderá ser efetivada a posteriori, por meio do portal eletrônico de que trata o §4º, em até 7 dias da data da transação.

§4º A Concessionária que optar pela emissão do documento fiscal consoante o sistemático de que trata este artigo 2º deverá implantar e manter portal eletrônico para acesso pelo tomador de serviço ou consumidor, por meio do qual estes poderão acessar, conferir, recuperar ou, em sendo o caso, contestar os dados da transação registrada.

- 4) Inclusão do §5º ao artigo 2º, para que fique claro que o recibo de pedágio que possa ser consultado por meio do portal eletrônico será considerado documento fiscal equivalente a nota fiscal, e será denominado "recibo fiscal de pedágio". Deste modo, o usuário terá o recibo impresso com valor fiscal, bem como o espelho impresso por meio do portal. Para os usuários do sistema de pedágio eletrônico, o documento fiscal seria o espelho impresso por meio do portal. Todas as transações são identificadas conforme número sequencial, e armazenadas eletronicamente, assegurando a integridade e rastreabilidade das informações.

§5º O recibo de pedágio que possa ser consultado a partir de portal eletrônico que atender ao disposto neste artigo será considerado como documento fiscal equivalente a nota fiscal, para os fins do parágrafo segundo do artigo 1º da Lei nº8.846/94, e será denominada "recibo fiscal de pedágio".

Como alternativa a ser considerada, sugere-se substituir as expressões "documento fiscal equivalente" constante do caput e do §2º do artigo 2º da IN 1731 pelo termo "documento equivalente", tal como utilizado pela Lei nº8.846/94. Entretanto, visando viabilizar a progressiva aceitação deste modelo pelas Municípios, no bojo de projeto de unificação, a definição de "recibo fiscal de pedágio" seria a opção mais conveniente, sob a ótica desta ABCR.

- 5) Alteração do artigo 3º para que os documentos possam ser discriminados de forma consolidada no EFD-Contribuições e, consequentemente, no SPED. Há preocupação do setor

ABCR



quanto ao volume de transações que precisariam ser individualmente discriminadas neste arquivo, em substituição ao lançamento consolidado por lotes, tal como é atualmente o padrão no setor. Tal volume pode representar sobrecarga em sistemas e servidores tanto das empresas do setor como do Fisco, encarregados de receber e tratar tais dados.

Art. 3º. Os documentos de que tratam os arts. 1º e 2º deverão ser discriminados, de forma consolidada, 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."

- 6) Inclusão de um novo artigo prevendo que a Receita Federal do Brasil, em conjunto com a ABCR, ficarão convênio em até "n" dias no intuito de estabelecer critérios e cronograma para que o portal eletrônico e sistemas de controle de arrecadação, acesso e recuperação das informações pelos entes fazendários e pelos usuários possam ser padronizados em âmbito nacional. Neste período, a ABCR acredita ser possível avançar no estabelecimento de sistemas equivalente de controle de receitas, conforme o artigo 7º da Lei nº 11.033/04, em linha com o projeto de unificação da Nota Fiscal Eletrônica de Serviços nacional.

Artigo 2º. Em até (*) (**) dias da publicação desta Instrução Normativa, a Receita Federal deverá firmar, em conjunto, com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR, convênio contendo, no mínimo, cronograma e critérios para padronização do portal eletrônico e dos sistemas de controle de arrecadação, acesso e recuperação das informações pelos entes fazendários e pelos usuários, os quais deverão ser observados de forma compulsória pelas concessionárias operadoras de rodovias.

DOC 2



CT - 023/17

São Paulo, 04 de outubro de 2017.

Exmos. Srs.

LÁZARO JUNG MARTINS, Subsecretário de Fiscalização da Receita Federal do Brasil
CLOVIS BELBUTE PERES, Auditor Fiscal
ORLANDO ALMEIDA SILVA, Auditor Fiscal
Receita Federal do Brasil
Esplanada dos Ministérios - Ministério da Fazenda - Bloco P - Edif. Sede - 7º andar
Brasília - DF

C/C:

JORGE ANTONIO DEHER RACHIO, Secretário da Receita Federal do Brasil
PAULO RICARDO DE SOUZA CARDOSO, Secretário-Adjunto da Receita Federal do Brasil

Prezados Senhores,

A Associação Brasileira de Concessões Rodoviárias - ABCR, CNPJ nº 01.433.491/0001-66, com sede à Rua Geraldo Flaúdio Gomes, 61 - 6º andar - conj. 61, Brooklin, São Paulo - SP, telefones (11) 5105-1190, e-mail's: abcr@abcr.org.br e abcr@abcr.org.br, vem, pelo presente, em sequência à audiência havida no último dia 29 p.p., apresentar as seguintes considerações complementares a respeito das exigências constantes da Instrução Normativa nº 1.731, de 22 de agosto de 2017 ("IN 1731"), a qual dispõe sobre a emissão de documento fiscal pelas concessionárias operadoras de rodovias:

1. Competência concorrente com as Municipalidades para disciplinar obrigações acessórias relativas ao ISSQN

Em nosso ofício CT-021/17, pontuamos nossas preocupações com relação à eventual interpretação que as Municipalidades adotarão acerca de suas próprias competências para disciplinar obrigações acessórias pertinentes ao ISSQN, no que esta competência municipal é concorrente com aquela a que faz jus a União para requerer, ao final, fosse avaliada a possibilidade de se esclarecer, na dicção do artigo 2º da IN 1731, que há opção para o Concessionário cumprir a exigência fiscal a partir do que está estabelecido nos §§1º e 2º de seu artigo 1º (emissão de documento fiscal por meio de equipamento e software homologados pela Secretaria de Finanças dos Municípios especificados) ou consoante a metodologia estabelecida em seu artigo 2º.

No curso da audiência havida no último dia 29 p.p., V. Sas. confirmaram a interpretação desta Associação no sentido de que, para os fins da RFB, efetivamente há a opção (faculdade) reconhecida pela IN 1731 de cumprir a exigência conforme o que prevê os §§1º e 2º do artigo 1º ou de acordo com o que está previsto em seu artigo 2º, bem como se manifestaram de forma favorável à alteração da IN 1731 para que a inclusão do CPF, CNPJ e placa fosse feita posteriormente, desde que respeitado o direito dos usuários das rodovias.

Rec. 04/10/17
16.11.17
G. ...

Recebido em 14/10/17
18.11.17
V. ...



Neste contexto, entendemos a preocupação de V. Sas. no sentido de se respeitar a competência municipal pertinente ao tema, o que os levou a propor as alternativas estabelecidas nos §§ 1º e 2º do artigo 1º da IN 1731, prevendo que subsidiariamente, havendo lacuna por parte dos fiscos Municipais, fosse a obrigação cumprida nos moldes estabelecidos no artigo 2º.

Ainda, manifestamos a V. Sas. a nossa preocupação no tocante à oferta de supostas "soluções" de controle fiscal por empresas especialmente dedicadas a esse ramo, ao que nos foi informado que V. Sas. são *a priori* contrários à eventuais soluções técnicas que envolvam a instalação (precedido de prévia homologação e eventual controle) de *hardwares* quaisquer, tais como ECF, SAT, e outros similares, e que, neste sentido, vão em sentido oposto à implementação de controles baseadas em inteligência e *software* (SPED e EFD).

Pois bem, concordamos com a preocupação manifestada por V. Sas. no sentido de se preservar a competência municipal pertinente ao tema bem como de evitar a instalação de equipamentos (*hardwares*) adicionais, os quais trazem custos tanto ao contribuinte quanto à administração tributária.

Neste particular, e como externamos a V. Sas. em nossa audiência, temos o receio de que as disposições da IN 1731, tal como editada, possam vir a ser objeto de interpretações díspares e controversas junto aos diversos Municípios (inclusive com aqueles em cujos territórios não haja praça de pedágio), criando um ambiente desfavorável à implementação da referida obrigação acessória.

Assim, no intuito de preservar aqueles objetivos, apresentamos a seguir sugestão que, em nossa avaliação, tem a virtude de:

- (a) preservar a competência dos Municípios para exigir quaisquer obrigações acessórias sobre as transações de pedágio;
- (b) estabelecer os requisitos mínimos que, perante a RFB, devem ser observados pelas concessionárias;
- (c) prever que os concessionários também deverão obedecer às eventuais exigências dos respectivos Poderes Concedentes;
- (d) assegurar aos usuários o direito de, em querendo, incluir seus dados pessoais e placa de veículo nos recibos por meio de portal e outros dispositivos tecnológicos; e, ainda,
- (e) permitir que o usuário possa inserir tais dados e imprimir o recibo fiscal presencialmente, no trecho rodoviário.

Nessa medida, em substituição à sugestão originalmente apresentada por meio de nosso ofício CT-021/17, tomamos a liberdade de propor a seguinte alternativa de redação aos artigos 1º e 2º:

Art. 1º As pessoas jurídicas que auferem receitas decorrentes da 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, que será denominado "recibo fiscal de pedágio eletrônico - RFPe".



§1º Sem prejuízo das demais exigências constantes da legislação tributária municipal, o documento fiscal relativo ao serviço prestado pela concessionária deverá conter, no mínimo:

I - identificação da sede do emissor no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ);

II - número sequencial do documento;

III - descrição dos serviços objeto da operação, ainda que resumida ou por códigos;

IV - local, data, horário e valor da operação;

V - valor dos tributos, discriminados na forma prevista no art. 1º da Lei nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012; e

VI - número de eixos para fins de cobrança, ou categoria do veículo.

§2º Na impressão do recibo fiscal de pedágio, a Concessionária deverá também observar, no que couber, as exigências estabelecidas pelos atos ou contratos de concessão.

§3º O recibo fiscal de pedágio deverá ser impresso a cada passagem nas pistas manuais, facultando-se a impressão desse documento a cada passagem pelos dispositivos do sistema de livre passagem.

§4º Os usuários ou tomadores de serviço poderão, em até 7 (sete) dias contados da passagem, requerer a inclusão de seu número de inscrição no CNPJ ou no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF), bem como da placa do veículo por meio de acesso ao portal de que trata o artigo 2º, inclusive em relação às transações realizadas por meio dos dispositivos do sistema de livre passagem.

§5º A concessionária deverá armazenar eletronicamente todos os registros referentes às transações realizadas, por, no mínimo 5 (cinco) anos.

Artigo 2º A Concessionária deverá manter portal para acesso por parte dos usuários, para consulta, conferência e inclusão de dados de CNPJ, CPF e placa do veículo no recibo fiscal de pedágio, devendo oferecer ao usuário soluções tecnológicas adicionais para inclusão ou consulta de dados.

§1º Sem prejuízo do portal de que trata o caput, a concessionária deverá oferecer pelo menos um local de acesso presencial em qualquer ponto do trecho



rodoviário por ele operado para a inclusão dos dados de CPF ou CNPJ e placa do veículo, e impressão imediata do recibo fiscal eletrônico do pedágio.

§2º Sem prejuízo da responsabilidade do próprio usuário pela inclusão dos dados de CNPJ, CPF e placa do veículo, por declaração, as Concessionárias deverão implementar tecnologia tendente à prevenção de fraudes na inclusão dos referidos dados por parte do usuário ou tomador do serviço.

§3º A consulta aos recibos fiscais por meio do portal de que trata o caput deverá abranger pelo menos as transações ocorridas nos 90 (noventa) dias anteriores à consulta.

Como referido, a sugestão acima preserva integralmente a competência dos Municípios que porventura optarem por disciplinar o tema segundo seu prudente juízo de conveniência e oportunidade. Vale mencionar que a maior parte das Municipalidades atualmente dispensam a emissão de documentos fiscais pelas concessionárias de rodovias (a Capital do Estado de São Paulo é um exemplo), existindo alguns poucos Municípios que exigem a emissão de documentos consolidados (é o caso do Município do Rio de Janeiro). Muitos fazem o controle da arrecadação por meio de acompanhamento *in loco* das arrecadações.

Neste particular, a sugestão acima não viola e não entra em conflito com qualquer disposição constante de legislação municipal ("Art. 1º... §1º Sem prejuízo das demais exigências constantes da legislação tributária municipal ..."), permitindo assim que cada Municipalidade competente estabeleça as suas exigências – no que lhe for conveniente – e, ao mesmo tempo, estabeleça o que o Concessionário deverá atender, em relação ao Fisco Federal e no tocante aos direitos do usuário.

Com isto, a ABCR acredita que a sugestão está integralmente aderente às preocupações manifestadas por V. Sas. no sentido de preservar as competências municipais, criando um padrão mínimo de documento fiscal, o que também pode vir a representar uma primeira etapa para uma futura unificação, ao menos no setor de concessões rodoviárias, das obrigações acessórias municipais.

Por fim, reforçamos novamente a suprema importância de a RFB, o que está inserido na sugestão acima:

- Prever expressamente a possibilidade de inclusão de CNPJ, CPF e placa a posteriori, por meio de portal;
- Deixar esclarecido que a responsabilidade pelos dados inseridos é dos usuários, a despeito da incorporação de tecnologias de segurança contra fraudes a serem implementadas pelas concessionárias;
- Estabelecer um prazo máximo para que tal inclusão seja feita, devido às exigências de segurança de informação, consolidação e fechamentos periódicos;
- Estabelecer um prazo máximo para a consulta via portal, para que possa haver uma limitação ao buffer disponível para a referida consulta.



2. Inclusão de cada documento fiscal individual no SPED

Ainda em nossa audiência tivemos a oportunidade de lhes apresentar a preocupação do setor no sentido de que, em relação ao artigo 3º, seja possibilitado que as informações prestadas na EFD-Contribuições sejam consolidadas. Foi-nos mencionado que as empresas do setor adotam práticas distintas e não uniformes para o preenchimento da EFD-Contribuições e, tendo feito a pertinente consulta às associadas, confirmamos que, efetivamente, existem práticas distintas no setor.

Consideramos saudável que haja uma padronização, e neste particular, propomos as seguintes especificações no Bloco A:

- a) Registro A010 - Indicação da sede da concessão como estabelecimento;
- b) No registro A100:
 - ✓ Campo 06 ("SER") - Indicar o código 01 para valores referentes a cobrança manual e código 02 para a cobrança de pedágio automático;
 - ✓ Campo 08 ("NUM_DOC") - Indicar o código "SN";
 - ✓ Campo 10 ("DT_DOC") e Campo 11 ("DT_EX_SERV") - Indicar a data do lote diário consolidado;
 - ✓ Campo 12 ("VL_DOC") - Informação consolidada, diária, e por meio de pagamento.

Ademais, algumas concessionárias são obrigadas à emissão de Notas Fiscais por força de regimes especiais concedidos pelas Secretarias Municipais de Fazenda. Para esses casos, sugerimos que tais Notas Fiscais não sejam registradas no EFD-Contribuições, uma vez que a RFPe já contempla todas receitas de pedágio percebidas pela concessionária.

Entendemos que com tal esclarecimento, seja diretamente por meio de alteração à IN 1731, seja por meio de regulamentação específica (Nota Técnica ou outro) no âmbito do SPED, o setor poderá adequar-se ao que foi exigido.

Atenciosamente

FLÁVIO VIANA DE FREITAS
Diretor-Superintendente

NOTA TÉCNICA

**EXIGÊNCIA DE IMPRESSÃO DA PLACA DE IDENTIFICAÇÃO
DOS VEÍCULOS NO DOCUMENTO FISCAL EQUIVALENTE (DFE) NO
MOMENTO DE SUA PASSAGEM NAS CABINES DE COBRANÇA MANUAL**

Mesmo com esta exigência sendo postergada para 01/07/2018, o setor manifesta sua preocupação quanto aos aspectos operacionais, tendo em vista:

- a) os custos inerentes à implantação da solução tecnológica necessária para minimizar o impacto operacional (lentidão) nas praças de pedágio;
- b) a incerteza quanto às responsabilidades que serão exigíveis das Concessionárias no tocante a eventuais erros de impressão das placas - em razão de placas clonadas, ilegíveis ou não identificáveis no momento da passagem, ou de veículos sem placas (caso de veículos novos), entre outras;
- c) o aumento de tempo de atendimento nas cabines por razões diversas (digitação manual em cabines que não atende aos Níveis de Serviço de tempo de cobrança de tarifa e tempo de espera na fila, conforme previsão contratual, sujeitando, portanto, as concessionárias a penalidades por descumprimento de obrigação contratual; esclarecimento aos usuários de que eventual correção da placa aferida deverá ser efetuada por meio do portal);
- d) a violação de intimidade dos usuários e acesso às informações de seu deslocamento nas rodovias;
- e) os teclados das cabines de cobrança que atualmente são apenas numéricos, deverão ser substituídos por alfanuméricos, o que demanda novos investimentos, treinamentos e tempo para instalação;
- f) alguns usuários desconhecem a placa do veículo, sendo necessário a sua saída do veículo ou chamar um operador de pista para auxiliar na identificação, o que aumenta a insegurança e o tempo de atendimento;
- g) alguns veículos, respeitadas as regras pertinentes, podem transitar nas rodovias sem a placa (há casos de veículos que podem transitar em até 15 dias dentro do Município);
- h) a obrigatoriedade da impressão de placas de veículos causará entraves para automação e evolução das cobranças semiautomáticas no cartão de débito e crédito, solução cada vez mais utilizada em função de praticidade e dificuldades de troco; e

Placeta Fer al	
14	11
1442	18 15

l) a identificação das placas de veículos por OCR causará os seguintes problemas devido a assertividade e precisão da identificação eletrônica:

1. as rodovias com sistema de OCR possuem assertividade abaixo de 100%, devido à qualidade da imagem, que pode variar de acordo com a luminosidade, refletância, chuva, vento, neblina, geometria da via, dia ou noite, dentre outros motivos;
2. de acordo com A HTS Brasil (Hi-Tech Solutions), empresa pertencente ao Ergos Group e braço da israelense HTS, especialista em tecnologia para reconhecimento de dados, o nível de assertividade do processo é de 95%, o que corrobora para o risco de atribuímos a identificação pela leitura OCR, devido à probabilidade de não atingimento de objetivos, o que poderá acarretar em penalidades para as concessionárias. Nesse caso, de quem será a responsabilidade, caso a concessionária não possa efetuar a leitura da placa do usuário ?; e
3. somente nas cabines manuais, o impacto será em 45,9 Milhões de usuários ano, podendo gerar inúmeras reclamações, conforme dados abaixo:

TRANSAÇÕES DO SETOR ATÉ out/17	TOTAL
Transações realizadas nas cabines manuais	765.114.998
Transações realizadas nas cabines automáticas	704.704.775
Número total de transações	1.469.819.773

Média mensal de transações nas cabines manuais	76.511.500
PROJEÇÃO ANUAL NAS CABINES AUTOMÁTICAS COM BASE NA MÉDIA MENSAL DE 2017	918.137.998

Imprecisão anual causado devido ao erro de leitura de placas pelo OCR (5%)	45.906.900
--	------------

ABCR - Tráfego Pedagiado Brasil - Ano: 2017 / Data Base 10-2017

1000

1000

1000