



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

SCES, trecho 3, lote 10, Polo 8 do Projeto Orla
Brasília, DF, CEP 70.200-003
(61) 3410-1990

Ofício nº 677 /2016/DG/ANTT

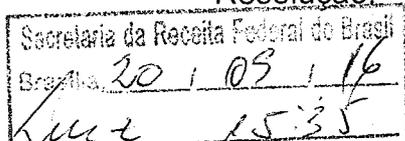
Brasília, 20 de setembro de 2016.

A Sua Senhora o Senhor
JORGE RACHID
Secretário da Receita Federal do Brasil
Ministério da Fazenda
Brasília - DF

Assunto: **Apuração da Base de Cálculo de Imposto de Renda em Concessões de Rodovias remuneradas por aporte do Poder Concedente (Ativo Financeiro)**

Senhor Secretário,

1. Cumprimentando-o cordialmente, considerando a competência dessa Secretaria da Receita Federal, questionamos quanto à adequada aplicação da legislação tributária de Imposto de Renda, em especial ao disposto na Lei nº 12.973/14, no que tange às rendas oriundas de serviços e obras custeadas por receitas vindas de aportes diretamente realizados pelo Poder Concedente, reconhecidas como um Ativo Financeiro pela Cia.
2. O cálculo dos aportes devidos englobam os investimentos, custos, despesas e tributos incidentes sobre a atividade, em especial o Imposto sobre a Renda.
3. Primeiramente, cabe comentar que os contratos de concessão de rodovias pactuados com a União entre o ano de 1997 e o ano de 2008 (compreendendo 14 concessões), têm como princípio fundamental do regime jurídico da concessão o equilíbrio econômico-financeiro por meio da Taxa Interna de Retorno não alavancada pactuada quando da assinatura do contrato de concessão.
4. Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio - TBP será alterada pelas regras de revisão, previstas no Contrato.
5. A Resolução ANTT nº 3.651/11 (Fluxo de Caixa Marginal - FCM) estabeleceu como mecanismo de reequilíbrio, para além da alteração do valor da TBP, o pagamento direto à concessionária, pelo Poder Concedente, de valor correspondente aos investimentos, custos ou despesas adicionais, nos termos do Art. 10 da citada Resolução.



[Handwritten signature]



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

SCES, trecho 3, lote 10, Polo 8 do Projeto Orla
Brasília, DF, CEP 70.200-003
(61) 3410-1990

6. Entretanto, a planilha Excel de cálculo do FCM, utilizada para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em decorrência da inserção de obras e serviços não acordados quando da pactuação do contrato, foi modelada, em 2011, para tratar, inicialmente, de reequilíbrio por meio de alteração da TBP, única forma até então utilizada pela ANTT.

7. Para a forma de reequilíbrio por meio de pagamento de aporte à concessionária, foi necessário a realização de algumas adaptações, não previstas inicialmente na planilha Excel do FCM.

8. É importante ressaltar que existiram Termos Aditivos, com previsão de reequilíbrio por Aporte, assinados em abril de 2014, enquanto que a Lei nº 12.973/2014, que extinguiu o RTT e adotou – em grande medida – as novas métricas internacionais de contabilidade também para fins fiscais, data de 13/05/2014.

9. Adotou-se nestes aditivos uma depreciação/amortização linear, até o final da concessão, sem valor residual, forma até então utilizada pela ANTT para reequilíbrio por meio de alteração da TBP. Não obstante, os respectivos benefícios econômicos (aportes do poder concedente) das Concessionárias seriam restritos a três anos ou um ano, conforme cronogramas de pagamento avençados.

10. Importa salientar que não se trata de discutir se as Cias vem adotando ou não as novas normas contábeis oriundas das métricas e parâmetros internacionais. A questão que ora se coloca é simplesmente se os dispêndios de Imposto sobre a Renda, modelados no Fluxo de Caixa Marginal, estão em aderência à tributação devida pelas Concessionárias e cuja competência tributária foi confiada a esta Secretaria da Receita Federal.

11. Neste ímpeto, pergunta-se:

1. Diante do fato que as Cias, em sua DCTF de dezembro de 2014, não exerceram a opção oferecida pela Lei 12.973/14, e que o RTT ainda estava em vigência, questionamos se há a obrigatoriedade de já para estes Termos Aditivos firmados previamente a extinção definitiva do RTT (31/12/14), utilizarmos a tributação sob o novo arcabouço tributário expresso na Lei 12.973/14 e demais pertinentes?

2. Para os termos aditivos futuros, que poderão ser reequilibrados também por aportes governamentais, e reconhecidas contabilmente como Ativo Financeiro, deve-se adotar como métrica de amortização fiscal deste ativo, para cálculo da base de cálculo do Imposto de Renda, não mais linearmente até o fim do prazo da concessão, mas proporcionalmente em cada exercício ao recebimento destes aportes em caixa?

12. Faz-se mister relatar que as atividades relacionadas à elaboração dos referidos Termos Aditivos, começaram em 2013, sendo que em julho de 2013, a primeira minuta foi elaborada, com base na legislação vigente naquela época.



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

SCES, trecho 3, lote 10, Polo 8 do Projeto Orla
Brasília, DF, CEP 70.200-003
(61) 3410-1990

13. Adicionalmente, informamos que consta, dos Termos Aditivos firmados em abril de 2014, a previsão de depreciação linear dos investimentos até o final do contrato, respeitando as regras e critérios estabelecidos pela Receita Federal. Em caso de entendimento diverso por parte da Receita Federal, procederemos à adequação necessária.

14. Conforme acordado em reunião realizada nessa Receita Federal, em 05 de setembro de 2016, solicitamos, a gentileza, de nos enviar uma resposta no mais breve prazo possível.

15. Por fim, ponho-me, desde logo, assim como a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à inteira disposição de Vossa Senhoria, para os esclarecimentos que venham reputar necessários.

Atenciosamente,

MARCELO VINAUD PRADO

Diretor Geral
Substituto