

# ANÁLISE DA CONTABILIZAÇÃO DOS PRINCIPAIS TIPOS DE CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

## ANALYSIS OF THE MAIN TYPES OF ROAD CONCESSION CONTRACT ACCOUNTING

Lucilene Moreira Pedro<sup>1</sup>  
Maisa de Souza Ribeiro<sup>2</sup>

**Resumo:** Muitos países estão desenvolvendo suas infraestruturas por meio da parceria público-privada ou concessões. Este estudo objetiva verificar as contabilizações dos contratos de concessões, visando identificar a aderência às normas contábeis (ICPC01), e à devida contabilização dos termos contratuais, com base na análise documental de relatórios emitidos por três concessionárias de rodovias. A pesquisa se destaca pelo caráter interdisciplinar, aliando contabilidade e análise jurídica dos contratos de concessão. O resultado mostrou adesão e uniformidade no tratamento de receitas e ativos, porém, com divergências em relação aos passivos.

**Palavras-chave:** IFRIC 12; ICPC 01; Contratos de Concessão; Contabilidade Internacional.

*Abstract:* Many countries are developing their infrastructure through public-private partnership and concessions. This study aims to verify the accountings of the concession contracts, to identify adherence to accounting standards (ICPC 01), and the appropriate recording of contractual terms, based on documentary analysis of reports published by three road concessionaires. The research highlights the interdisciplinary, combining accounting and legal analysis of the concession contracts. The result showed compliance and uniformity in the treatment of income and assets, but with differences in liabilities.

*Keywords:* IFRIC 12; ICPC 01, Concession; International Accounting.

### 1 INTRODUÇÃO

Muitos países vêm desenvolvendo suas infraestruturas por meio da parceria público-privada (PPP). No entanto, essa prática tornou-se mais usual a partir dos anos 90s, quando o Reino Unido, com a nova política neoliberal, desenvolveu o modelo *Private Financing Initiative* (PFI), um tipo de parceria público-privada em que a concessionária deve desenhar, construir, financiar e operar a infraestrutura (STANFFORD, 2010).

A partir dessa evolução política e econômica das PPPs, e sua consequente adoção, por vários países, houve a necessidade de que a contabilidade também se desenvolvesse para divulgar as informações desse negócio. Essa divulgação era não só para os investidores das

---

<sup>1</sup> Mestre em Controladoria e Contabilidade pela USP, participante do *Consultative Group on the Methodology for Fieldwork and Effects Analysis* do IASB. Avenida dos Bandeirantes nº 3900 Sala 14C. Monte Alegre, 14040900 - Ribeirão Preto, SP – Brasil. [lucilene.mop@gmail.com](mailto:lucilene.mop@gmail.com)

<sup>2</sup> Doutora em Controladoria e Contabilidade pela USP, professora da USP-RP. Avenida dos Bandeirantes nº 3900 Sala 14C. Monte Alegre, 14040900 - Ribeirão Preto, SP - Brasil [maisorib@usp.br](mailto:maisorib@usp.br)

concessionárias, mas também, para que a sociedade como um todo, possa entender como infraestruturas públicas estão sendo desenvolvidas.

Os contratos de concessão para realização de serviços públicos pela iniciativa privada possuem particularidades políticas, econômicas e jurídicas próprias de cada país ou estado. Por isso, um pronunciamento internacional sobre o tema demorou sete anos para ser publicado (CS; EFRAG 2010). Em 2006, o *International Accounting Standard Board* (IASB) publicou o *International Financial Reporting Interpretation Committee 12* (IFRIC 12). Este foi traduzido, no Brasil, com a denominação de Interpretação do Comitê de Pronunciamentos Contábeis 01 (ICPC 01). No entanto, ainda persistem dúvidas e discussões sobre o tema, tanto no Brasil quanto internacionalmente.

No âmbito acadêmico, o tema de contabilização das concessões ainda é pouco explorado. Internacionalmente, em 2008, a pedido da Comissão Europeia, a *Comission Services* (CS) e o *European Financial Reporting Advisory Group* (Efrag) publicaram um relatório descrevendo as principais dúvidas e críticas de profissionais do setor de concessões, em relação à nova norma.

Em 2010, Calvo e Clemente analisaram as demonstrações financeiras de três empresas espanholas: Abertis, Cintra (pertencente à Ferrovial) e Itinere. O resultado mostrou que o impacto do IFRIC 12 nestas empresas dava-se, principalmente, em relação à amortização do ativo. No mesmo ano, Stafford et al. (2010) pesquisaram as concessões, comparando o tratamento contábil entre a Espanha e o Reino Unido. Neste caso, o impacto mais relevante da adoção do IFRIC 12 dá-se na contabilização do ativo sendo, na Espanha, predominantemente, intangível e, no Reino Unido, financeiro.

No Brasil, em 2006, Fernandez estudou a inexistência de concordância entre a essência econômica do objeto do contrato de concessão e a contabilidade das concessões rodoviárias do Brasil. As discussões principais estavam relacionadas ao reconhecimento do direito da concessionária. Em 2010, Andrade, analisou os contratos da PPP MG050 e Linha 4 do Metrô de São Paulo, ambos contratos subsidiados. O resultado também indica o impacto do ICPC 01 no ativo das concessionárias. Em 2011, Paris et al. aplicaram, no Brasil, o modelo de questionário desenvolvido pelo CS e Efrag (2008) e, concluíram que não havia compreensão generalizada sobre a ICPC 01, porém a maioria das opiniões convergia para o entendimento de que a adoção seria positiva.

Neste contexto e, considerando a mudança do cenário de regras para o de princípios nas normas internacionais, bem como, a norma específica definida pelo CPC, esta pesquisa pretende responder à questão: Como estão sendo feitas as contabilizações dos diferentes tipos de contratos de concessão rodoviária?

## 2 OBJETIVOS E METODOLOGIA

O objetivo da pesquisa é verificar se as contabilizações das concessionárias estão sendo feitas de acordo com os contratos de concessão e com o ICPC 01.

Foram estudadas as literaturas jurídica e contábil e, em seguida, foi efetuada da análise de contratos e comparação com as respectivas Demonstrações Financeiras de 2010, quando o ICPC 01 foi adotado no Brasil.

O estudo se limitou a analisar as Demonstrações Financeiras de 2010 e, ainda, foi escolhido um setor específico a ser avaliado, o setor de concessões rodoviárias. Sendo assim, foram verificados os seguintes contratos:

- Concessionária do Sistema Anhangüera-Bandeirantes S.A. (AutoBAN), pertencente a *holding* Companhia de Concessões Rodoviárias S.A. (CCR);
- Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora – Rio de Janeiro (Concer), pertencente a *holding* Triunfo Participações e Investimentos (TPI); e

- Complexo MG-050/BR-265/BR-491 (Concessionária Nascentes das Gerais), pertencente a *holding* Cibe Participações e Empreendimentos S.A que em setembro de 2012, passou a ser AB Concessões S/A.

Os contratos analisados foram escolhidos aleatoriamente; eles são públicos e disponibilizados nas autarquias de transportes a que pertencem.

Deste modo, primeiramente a literatura sobre contratos de concessão, no aspecto jurídico, político, econômico-financeiro e contábil, foi pesquisada. Em seguida, os contratos foram interpretados. Após o entendimento teórico, as Demonstrações Financeiras das empresas citadas foram analisadas e comparadas.

O estudo justifica-se, pela escassez de literatura sobre contabilização de concessões, sobretudo no que diz respeito aos aspectos conceituais.

A pesquisa difere das demais pela interdisciplinaridade, com ênfase no entendimento jurídico e operacional da atividade econômica em si, com embasamento nos pronunciamentos conceituais contábeis.

### **3 REFERENCIAL TEÓRICO**

#### **3.1 Concessões e PPPs**

Internacionalmente, a denominação Parcerias Público-Privada (PPP) refere-se a qualquer tipo de parceria público-privada. Os contratos, nesse caso, podem variar na combinação entre desenhar, construir, financiar e/ou operar, entre outros. Neste caso, o modelo de concessão é uma variação da PPP em que o setor privado constrói, opera e conserva a infraestrutura pública em troca da cobrança de tarifa (STARTIN, 2011; BAILEY-CAMPBELL, 2011).

No Brasil, entende-se por concessão pública todo o tipo de parceria público-privada e, por PPP, os contratos de concessão subsidiados. Isso aconteceu porque primeiro foi promulgada a lei de concessões e depois, a de PPP com o objetivo de patrocinar algumas concessões. Deste modo, para compreender as concessões brasileiras, é necessário embasar-se na Constituição Federal, em especial artigo 175, além das leis: Lei 8.666/93 (Lei das Licitações), Lei 8.987/95 (Lei de Concessões), Lei 9.277/96 (Concessões de obras delegadas), e Lei 11.079/04 (Lei das PPPs). Essas são leis de âmbito federal, nos níveis estaduais e municipais há leis específicas, mas todas obedecendo às leis federais.

#### **3.2 Concessões Rodoviárias**

No Brasil, o programa estadual de concessões rodoviárias teve início em 1994, tendo acelerado em 1996, com a promulgação da Lei 9.277, sobre delegação de trechos estaduais. Além das concessões, buscou-se o fortalecimento dos marcos regulatórios, visando, de um lado a mitigação das incertezas por parte dos investidores privados para estimular a oferta de infraestrutura e, de outro, a garantir a defesa do interesse dos usuários dos serviços a partir do financiamento de princípios de modicidade tarifária. Assim, a Lei das PPPs permite que o governo complemente a receita das concessionárias, reduzindo as incertezas de demanda.

Os contratos de concessão rodoviária brasileiros podem ser divididos em três tipos principais Lastran (2012):

- Concessão onerosa: a concessionária é responsável por operar a infraestrutura pública, pagando outorga ao Poder Concedente e, sendo remunerada pelo usuário. Neste caso, o risco de haver demanda pelo usuário da infraestrutura é do concessionário.

- Concessão gratuita: a concessionária é responsável por operar a infraestrutura pública, sendo remunerada pelo usuário. Não há o pagamento de outorga. Neste caso, o risco de haver demanda pelo usuário da infraestrutura também é do concessionário.

- Concessão subsidiada ou patrocinada: a concessionária é responsável por operar a infraestrutura pública, sendo remunerada pelo Poder Concedente. Não há o pagamento de outorga. Neste caso, o risco de haver demanda pelo usuário da infraestrutura é do Poder Concedente.

### 3.3 Contabilização dos Contratos de Concessão

Antes do ICPC 01 não havia um pronunciamento específico para a contabilização dos contratos de concessão, exceto pelos manuais editados pelos órgãos reguladores de cada setor específico.

Deste modo, o pronunciamento sobre concessões trouxe principalmente o entendimento de que a concessionária possuía o direito de explorar a infraestrutura pública e, ao final do contrato, deveria devolvê-la ao Poder Concedente. Antes da ICPC 01, a maior parte das concessionárias contabilizavam a infraestrutura pública construída ou mantida como um ativo imobilizado. Depois, as concessionárias passaram a contabilizar somente o direito de exploração como um ativo sendo, portanto, um intangível ou, o direito de receber do Poder Concedente pelos serviços prestados, sendo contabilizado um ativo financeiro.

No final do ano de 2010, foi publicada a Orientação do Comitê de Políticas Contábeis 05 (OCPC 05) com o objetivo de esclarecer algumas dúvidas acerca da contabilização dos contratos de concessão.

Os principais pontos da ICPC 01 e OCPC 05 são:

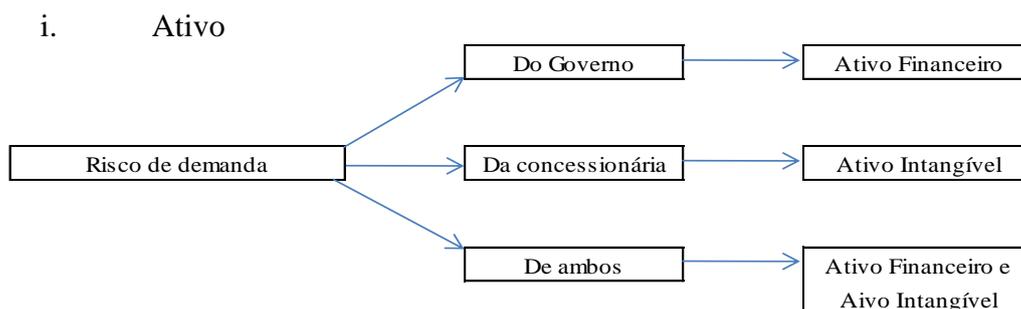


Figura 1 - Ativo

Segundo o ICPC 01, o ativo da concessionária é identificado de acordo com o risco constante no contrato de concessão. Caso o risco seja do Governo, a concessionária deve contabilizar um ativo financeiro, referente ao valor que o Poder Concedente irá remunerá-la pelos serviços.

O reconhecimento de um ativo financeiro acontece quando existe um direito incondicional de a concessionária receber pagamento do Governo pela exploração da rodovia, o qual compreende o ressarcimento dos gastos de construção e da prestação de serviços em cada período (CALVO; CLEMENTE, 2010; ICPC 01; FIPECAFI, 2010).

O CPC 39, item 11, dispõe o seguinte sobre apresentação dos Instrumentos Financeiros:

O ativo financeiro é qualquer ativo que seja caixa, instrumento patrimonial de outra entidade, direito contratual de receber caixa ou outro ativo financeiro de outra entidade ou de troca de ativos financeiros, além de um contrato que seja ou possa vir a ser liquidado por instrumentos patrimoniais da própria entidade.

O CPC 38 sobre reconhecimento e mensuração dos Instrumentos Financeiros complementa dizendo que o ativo financeiro é inicialmente reconhecido pelo seu valor justo.

Após o reconhecimento inicial, deve-se mensurar os ativos financeiros pelos seus valores justos sem nenhuma dedução dos custos de transação.

Portanto, para a contabilização do ativo financeiro, deve-se observar o valor justo de remuneração constante no contrato, ou seja, o valor que está no contrato, com as respectivas atualizações monetárias.

Caso o risco de demanda seja da concessionária, a mesma deve reconhecer somente o direito de exploração da infraestrutura, portanto, um ativo intangível. De acordo com a ICPC 01, item 17, o ativo intangível significa o “direito” (autorização) de explorar a infraestrutura pública. Esse direito não constitui direito incondicional de receber caixa porque os valores são condicionados à utilização do serviço pelo público, ou seja, a concessionária assume o risco de demanda e possui o direito de receber remuneração pelos serviços prestados e ressarcimento dos gastos de construção por meio das tarifas cobradas aos usuários, que representam a demanda do serviço.

Há também alguns contratos em que existe risco compartilhado, sendo contabilizado então, um ativo financeiro e um intangível.

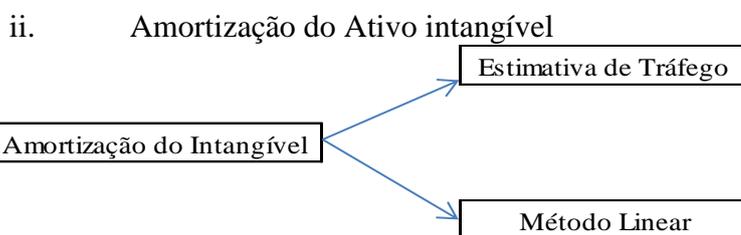


Figura 2 - Amortização

Pela OCPC 05, o ativo intangível “deve ser amortizado dentro do prazo da concessão. O cálculo deve ser efetuado de acordo com o padrão de consumo do benefício econômico por ele gerado, que normalmente se dá em função da curva de demanda”. No caso das concessões rodoviárias, o padrão de consumo do intangível dá-se pela estimativa de tráfego, ou seja, a medida em que passam carros nas rodovias, as mesmas são amortizadas.

No entanto, se não for possível estimar o consumo do benefício econômico, a concessionária pode fazer a amortização linearmente.

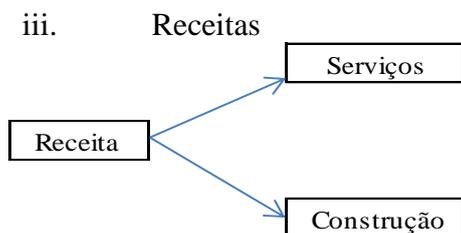


Figura 3 - Receita

Pela ICPC 01, as receitas das concessionárias devem ser separadas entre receita de serviços, referentes aos serviços de operação da infraestrutura, e, em receitas de construção, relacionada à construção da infraestrutura.

Segundo Andrade (2010, p. 46), para refletir a essência da transação, o CPC 30 afirma que as receitas devem ser reconhecidas separadamente, “por natureza, mesmo que decorram de uma única transação ou único contrato, pois, cada elemento possui sua duração, seu risco, sua margem de lucro, ou seja, possui características diversas”. Assim, “caso a entidade realize mais

de um serviço” (construção e prestação de serviços de gerenciamento e manutenção), “os valores recebidos ou recebíveis devem ser contabilizados separadamente, com base nos respectivos valores justos dos serviços entregues” (FIPECAFI, 2010, p. 456).

Segundo a ICPC 01, a natureza da remuneração dita o tratamento da mesma, sendo que, “a natureza da remuneração paga pelo concedente ao concessionário deve ser determinada de acordo com os termos do contrato”.

Conforme a figura 3, as receitas das concessionárias são provenientes de serviços prestados em relação à operação da rodovia e construção ou melhorias na infraestrutura.

a. Receita de Serviços

Segundo o CPC 30, quando a transação que envolve a prestação de serviços puder ser, confiavelmente, estimada, deve ser reconhecida tomando por base a proporção dos serviços prestados até a data do balanço.

A receita de serviços decorre da exploração da infraestrutura pública, isto é, operação, manutenção e prestação de serviço (ANDRADE, 2010; CALVO; CLEMENTE, 2010). Durante a fase de exploração, o reconhecimento de receita dá-se com base no CPC 30 (Receitas), na medida em que se presta o serviço aos usuários (CALVO; CLEMENTE, 2010).

Segundo o CPC 30, a receita pode ser estimada, item 20:

[...] uma transação pode ser confiavelmente estimado quando todas as seguintes condições forem satisfeitas:

- (a) o valor da receita puder ser confiavelmente mensurado;
- (b) for provável que os benefícios econômicos associados à transação fluirão para a entidade;
- (c) a proporção dos serviços executados até a data do balanço puder ser confiavelmente mensurada; e
- (d) as despesas incorridas com a transação assim como as despesas para concluí-la possam ser confiavelmente mensuradas.

b. Receitas de Construção

A receita de construção decorre de uma atividade de construção ou melhoria da infraestrutura e, deve ser identificada e contabilizada conforme o CPC 17 (Contratos de Construção) e ICPC 01, sendo reconhecida receita tomando como base a proporção do trabalho executado até a data do balanço. Conforme item 25 do CPC 17:

O reconhecimento da receita e da despesa (transferência do custo para o resultado) referentes à fase de conclusão de um contrato é muitas vezes referido como o método da percentagem completada. Segundo esse método, a receita contratual deve ser proporcional aos custos contratuais incorridos em cada etapa de medição. Esse método proporciona informação útil sobre a extensão da atividade e desempenho do contratado durante a execução do contrato.

Pela orientação da ICPC 01 (OCPC 05), há uma margem referente aos lucros previstos no empreendimento. Assim, de acordo com a OCPC 05, item 43, “deve-se reconhecer a receita de construção pelo valor justo e os respectivos custos transformados em despesas relativas ao serviço de construção prestado e, dessa forma, por consequência, apurar margem de lucro”. “Parte-se do princípio de que a concessionária terá, nos valores a serem recebidos, não só a recuperação do custo investido, mas também o recebimento de lucro por essa construção”. Trata-se de um conceito econômico baseado na premissa dos contratos de construção de longo prazo, os quais estabelecem margem de lucro (FIPECAFI, 2010, p. 457).

iv. Outorgas

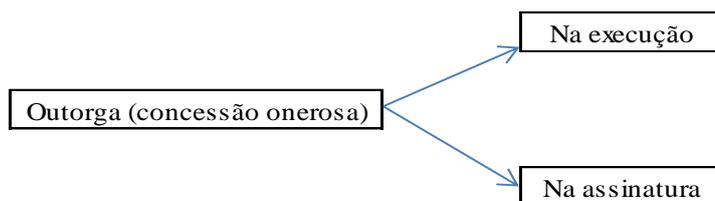


Figura 4 - Outorga

Outorga é o valor referente ao direito de exploração da infraestrutura pública, cujo pagamento pode ser acertado entre as partes de forma única, parcela ou proporcional às receitas.

Conforme OCPC 05, o direito de outorga é “decorrente de processos licitatórios onde o concessionário entrega, ou promete entregar, recursos econômicos em troca do direito de explorar o objeto de concessão ao longo do prazo”.

A OCPC 05 diz que as outorgas a serem pagas ao Poder Concedente podem ser registradas na assinatura do contrato ou na execução do mesmo. Isto dependerá dos termos contratuais.

A ICPC 01 e a OCPC 05 trazem outras características das contabilizações dos contratos de concessão, como a obrigatoriedade da contabilização de provisão de manutenção, no caso das concessões rodoviárias, das manutenções das rodovias; além de definir que as divulgações das informações contábeis devem detalhar os principais pontos dos contratos de concessão.

Segundo a OCPC 05 (item 10 a 15), o registro contábil da outorga é devido no início da concessão, nos casos em que o preço da delegação dos serviços públicos é pago no início da concessão, de uma única vez ou, em vários pagamentos por prazo menor que o prazo da própria concessão.

No entanto, nas situações de pagamento parcelado, pode haver duas linhas de entendimento, de acordo com a OCPC 05, item 31 e 32: “(i) não há o registro da outorga na assinatura, e sim, quando ocorre o pagamento ou, (ii) registro na assinatura do contrato de concessão”. Para a outorga reconhecida na assinatura do contrato (no caso de outorga fixa), o custo correspondente aos valores já despendidos e a despendido no futuro deve ser reconhecido a valor presente, conforme CPC 12 (Ajuste a Valor Presente) (item 28 do OCPC 05). Considerando que é um valor referente a um benefício de longo prazo, a classificação adequada é no grupo de ativo intangível.

As discussões sobre a outorga não estão somente no âmbito contábil, mas também no jurídico. A princípio, os contratos de concessão são regidos pelo Direito Público, mais especificamente, pelo Direito Administrativo. No entanto, pode-se utilizar o Direito Privado, pois “contrato é o negócio jurídico entre duas ou mais pessoas sobre obrigação de dar, fazer ou não fazer, visando criar, extinguir ou modificar um direito” (MARTINS, 2009, pg. 257).

Di Pietro (2006, pg. 100) lembra que “a Administração, pela concessão, não transfere a titularidade do serviço, mas apenas sua execução, ela tem que zelar pela fiel execução do contrato”. E portanto, o Poder Concedente também tem responsabilidades pela concessão e execução dos serviços. Trazendo essas afirmações para a contabilidade, pode-se concluir que a concessionária presta um serviço, mas a infraestrutura é da titularidade e de responsabilidade do Governo. Portanto, com esse entendimento, vê-se que as afirmações contábeis de que o ativo imobilizado é do Poder Concedente e não da concessionária estão corretos.

## 4 ANÁLISE

### 4.1 Comparação dos Contratos

Após a revisão bibliográfica, foram analisados os contratos da AutoBAn, Concer e da MG-050, com atenção aos itens que influenciam na contabilização.

Descrição	Gratuito (Concer)	Oneroso (AutoBan)	Subsidiado (MG050)
Período médio 25 anos	X	X	X
Risco da concessionária	X	X	X
Risco do Poder Concedente			X
Receita de serviços - Usuário	X	X	X
Receita de serviços - Governo			X
Obrigação de manutenção	X	X	X
Pagamento de outorga		X	

Quadro 1 - Resumo dos contratos

Em todos os contratos analisados está descrito que a concessionária possui o direito de exploração da infraestrutura. Na concessão subsidiada analisada, também há o direito de receber contraprestações do Poder Concedente. Isto acontece porque nesse caso, há o risco de demanda compartilhado e, portanto, além da contraprestação, há também o recebimento de receita de serviços por meio de cobrança de tarifa de pedágio.

Conforme o quadro 1, o período de vigência dos contratos é parecido, todos com prazo médio de 25 anos. E, em todos os casos, o contrato especifica a obrigação de fazer a manutenção da rodovia.

No contrato oneroso, há a descrição do valor e condições de pagamento da outorga. Portanto, a outorga é devida no momento da assinatura do contrato.

#### 4.2 Comparação das Demonstrações Financeiras

Após a análise dos contratos, foram verificadas as Demonstrações Financeiras das respectivas concessionárias.

Concessionária	Tipo Contrato	Ativo	Provisão	Outorga	Receita
CCR	Oneroso	Intangível	Manutenção	Despesa Fixa e Variável	Construção e Pedágio
CIBE (MG050)	Subsidiado	Intangível e Financeiro	Manutenção	-	Construção, Pedágio, Demanda
TPI	Gratuito	Intangível	Manutenção	-	Construção e Pedágio

Quadro 2 - Resumo das Demonstrações Financeiras

Conforme o quadro 2, de maneira geral, as contabilizações estão de acordo com o especificado na ICPC 01 e na OCPC 05 quanto ao reconhecimento dos ativos intangíveis e financeiros, dependendo do tipo do contrato, ou seja, ativo intangível para contrato gratuito e oneroso e subsidiado, ativo intangível e financeiro.

As receitas foram devidamente separadas, sem contudo, explicarem quais as regras adotadas para o julgamento da separação.

O ponto em que discussões ainda persistem são as outorgas, contabilizadas ao longo do contrato e não na assinatura, conforme especificado no contrato.

Portanto, as outorgas não estão, a princípio, contabilizadas conforme o contrato. Entretanto, conforme Martins e Gelbeck (2012), esse assunto ainda não foi decidido tanto no âmbito nacional quanto no internacional.

Os juristas também discordam sobre a obrigatoriedade do reconhecimento da outorga na assinatura do contrato. Segundo Ferreira e Guérios (2011 pg.3):

[...] uma coisa é certa, a despeito de pouco lembrada: os contratos (administrativos) de que trata a Lei nº 8.666/93 “regulam-se pelas suas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de Direito Privado” [...].

Quando o particular celebra um contrato com a Administração Pública, desde o início é sabedor de que terá de suportar os riscos que certamente advirão do pacto, tanto ordinários quanto extraordinários. Nesse sentido, o que busca a ordem jurídica é garantir a não-solução de continuidade da execução do contrato, porque eventual descumprimento das obrigações assumidas provavelmente teria reflexos negativos em sujeitos outros que não apenas o órgão ou a entidade contratante. E tais sujeitos, evidentemente, estariam a representar toda a coletividade, de sorte a assim se justificar os gravames literalmente explicitados na Lei de Licitações em aparente desfavor dos contratados e que, em princípio, jamais seriam de se admitir em contratos de direito privado.

Portanto, a discussão sobre outorga está entre os que defendem os princípios do Direito Administrativo, relacionando a obrigatoriedade do reconhecimento da outorga na assinatura. E, os que defendem a interpretação do contrato com base no Direito Privado, os quais relacionam a obrigatoriedade da outorga a partir da execução do contrato.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve o objetivo de contribuir com a evolução da contabilidade dos contratos de concessão por meio de análise contábil do tema a partir de três demonstrações contábeis publicadas.

O trabalho está limitado ao estudo de concessões rodoviárias e as respectivas Demonstrações Financeiras de 2010, para responder a questão de pesquisa: Como estão sendo feitas as contabilizações dos diferentes tipos de contratos de concessão rodoviária?

Assim, primeiramente foram analisadas as literaturas contábeis pertinentes às concessões rodoviárias, em seguida, os contratos e as Demonstrações Financeiras das concessionárias escolhidas aleatoriamente foram verificadas.

Comparando os contratos, com os pronunciamentos contábeis e Demonstrações Financeiras, foi possível identificar que os principais pontos como reconhecimento dos direitos e obrigações foram contabilizados adequadamente. Sendo, os direitos da concessionária registrados de acordo com o risco de demanda da mesma. Outro ponto de destaque são as receitas de serviços e construção, as quais foram devidamente separadas.

No entanto, quanto à outorga, há divergências entre o que está especificado no contrato e a contabilização, pois, no contrato está descrito que o valor é devido na assinatura, enquanto a contabilização está sendo feita de acordo com a execução dos serviços.

Essa divergência existe porque até mesmo os juristas questionam a obrigatoriedade de reconhecimento das outorgas na assinatura do contrato. Os que defendem que a interpretação do contrato dá-se pelo Direito Administrativo, reconhecem a outorga na assinatura e, os que defendem a interpretação pelo Direito Privado, reconhecem a outorga durante a execução do contrato.

Deste modo, entende-se que para a devida contabilização dos contratos de concessão, deve-se não só ler o contrato, mas interpretá-lo para o devido julgamento e conseqüente registro contábil.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, M.E.M.C. **Contabilização dos Contratos de Concessões**. 2010. 175 f. Dissertação (Mestrado em Contabilidade) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2010.

BAILEY-CAMPBELL, P. Challenges Mount for Traditional Transportation Funding: are public-private partnerships a U.S. solution? **TR NEWS**, Washington, n. 274, p. 4-9, May-June, 2011.

BRASIL. **Constituição** (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.666**, de 21 de junho de 1993. Institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm)>. Acesso em: 20 Jul. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.987**, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18987cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18987cons.htm)>. Acesso em: 20 Jul. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.079**, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm)>. Acesso em: 20 Jul. 2012.

CALVO, L. C.; CLEMENTE, A. G. Implicaciones contables de la adopción de IFRIC 12 sobre concesiones de servicios públicos. **Revista Española de Financiación y Contabilidad**, v. 39, n. 145, p. 149-168, 2010.

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS - CPC. **ICPC 01 (R1)** - Contratos de Concessão, 2011. Disponível em: <[www.cpc.org.br/pdf/ICPC01\\_R1.pdf](http://www.cpc.org.br/pdf/ICPC01_R1.pdf)>. Acesso em: 20 Jul. 2012.

\_\_\_\_\_. Orientação **OCPC 05** - Contratos de Concessão, 2010. Disponível em: <[www.cpc.org.br/pdf/OCPC\\_05.pdf](http://www.cpc.org.br/pdf/OCPC_05.pdf)>. Acesso em: 20 Jul. 2012.

COMMISSION SERVICES; EUROPEAN FINANCIAL REPORTING ADVISORY GROUP – CS; EFRAG. **Endorsement of IFRIC 12 Service Concession Arrangements: Effect Study Report**. Brussels: Europe Commission e EFRAG, June 2008.

DI PIETRO, M. S. Z. **Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada e outras formas**. 5 ed. 2 reimp. São Paulo: Atlas, 2006.

FERNANDEZ, S. E. V. **Parcerias público-privadas (PPP) no setor rodoviário: um estudo da concordância entre o objeto do contrato e a forma jurídica dos contratos no Brasil**. 2006. 115 f. Dissertação (Mestrado em Contabilidade) – Faculdade de Administração, Economia e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

FERREIRA, D.; GUÉRIOS, P. B. "Função social" e equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, privados e administrativos. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIV, n. 89, jun 2011. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=9548](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9548)>. Acesso em 8 dez. 2012.

LASTRAN – Laboratório de Sistemas de Transporte. **Concessão de Rodovias no Rio Grande do Sul**. Disponível em:

<<http://www.pgie.ufrgs.br/portalead/producao/wwwppgep/lastran/pedagio.htm#Introdu%C3%A7%C3%A3o>>. Acesso em: 25 de Jan. 2012.

MARTINS, E.; GELBECK, E. R. **Technical opinion concession fees paid in instellments over the concession contract**. IASB, 2012. Disponível em:

< <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IFRIC-Projects/Pages/meeting-archive.aspx>>. Acesso em: 20 Jul. 2012.

MARTINS, F. **Contratos e obrigações comerciais**, 16 ed. Ver. E aum. Rio de Janeiro, Forense, 2010.

PARIS, P. K. S.; RODRIGUES, A; CRUZ, C. F.; BRUGNI, T. V. Efeitos esperados da adoção da IFRIC 12 e ICPC 01: estudo comparativo entre Brasil e Europa. V **ANPCONT**, 2011. Disponível em: <<http://www.anpcont.com.br/site/docs/congressoV/CUE214.pdf>>. Acesso em: 10 Set. 2011.

STAFFORD, A; ACERETE, J.B.; STAPLETON, P. Making concessions: Political, commercial and regulatory tensions in accounting for European roads PPPs. **Accounting and Business Research**, 2010. Disponível em: < <http://ssrn.com/abstract=1573496>>. Acesso em: 10 Set. 2011.

STARTIN, J. Value from Public-Private Partnerships: balancing prescriptive and performance specifications form design to handback. **TR NEWS**, Washington, n. 274, p. 16-22, May-June, 2011.

CCR Disponível no site: < [www.artesp.sp.gov.br](http://www.artesp.sp.gov.br)>. Acesso em: 20 Jul. 2012.

CIBE, Disponível em: <<http://www.ppp.mg.gov.br/projetos-ppp>>. Acesso em: 20 Jul. 2012.

TPI . Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 20 Jul. 2012.