



Receita Federal

Coordenação-Geral de Tributação

PROCESSO

SOLUÇÃO DE
CONSULTA

273 – COSIT

DATA

27 de setembro de 2024

INTERESSADO

CNPJ/CPF

Assunto: Contribuição para o PIS/Pasep

ALÍQUOTA ZERO. SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS. SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO DAS INFRAESTRURAS DE MOBILIDADE URBANA NECESSÁRIAS À OPERAÇÃO DE SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PESSOAS (**AUTOMATED PEOPLE MOVER** – APM). DISTINÇÃO. INAPLICABILIDADE.

Os serviços de implantação das infraestruturas de mobilidade urbana necessárias à operação de sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover** – APM) não se qualificam como serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário, para fins da redução a 0 (zero) da alíquota da Contribuição para o PIS/Pasep, prevista no art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013.

ALÍQUOTA ZERO. SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS. SERVIÇO DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DE SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PESSOAS (**AUTOMATED PEOPLE MOVER** – APM). APLICABILIDADE.

Os serviços de manutenção e operação de sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover** – APM) se qualificam como serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário, para fins da redução a 0 (zero) da alíquota da Contribuição para o PIS/Pasep, prevista no art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013.

Dispositivos legais: Lei nº 11.079, de 2004, art. 1º; Lei nº 12.587, de 2012, arts. 3º, 4º, 6º e 8º; e Lei nº 12.860, de 2013, art. 1º.

Assunto: Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins

ALÍQUOTA ZERO. SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS. SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO DAS INFRAESTRURAS DE MOBILIDADE URBANA NECESSÁRIAS À OPERAÇÃO DE

SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PESSOAS (**AUTOMATED PEOPLE MOVER – APM**). DISTINÇÃO. INAPLICABILIDADE.

Os serviços de implantação das infraestruturas de mobilidade urbana necessárias à operação de sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover – APM**) não se qualificam como serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário, para fins da redução a 0 (zero) da alíquota da Cofins, prevista no art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013.

ALÍQUOTA ZERO. SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS. SERVIÇO DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DE SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PESSOAS (**AUTOMATED PEOPLE MOVER – APM**). APLICABILIDADE.

Os serviços de manutenção e operação de sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover – APM**) se qualificam como serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário, para fins da redução a 0 (zero) da alíquota da Cofins, prevista no art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013.

Dispositivos legais: Lei nº 11.079, de 2004, art. 1º; Lei nº 12.587, de 2012, arts. 3º, 4º, 6º e 8º; e Lei nº 12.860, de 2013, art. 1º.

RELATÓRIO

A pessoa jurídica, acima identificada formulou a presente consulta na forma da Instrução Normativa RFB nº 2.058, de 9 de dezembro de 2021, visando dirimir dúvidas, em tese, sobre a legislação tributária federal.

2. Noticiou que é um consórcio de pessoas jurídicas de direito privado (conforme Instrumento Particular de Constituição de Consórcio), que se dedica às atividades de construção de rodovias e ferrovias, construção de edifícios, administração de obras, fabricação de peças e acessórios para veículos ferroviários, manutenção e reparação de veículos ferroviários, serviços de engenharia e o transporte ferroviário de passageiros municipal e em região metropolitana.

3. Que firmou com uma pessoa jurídica concessionária de serviços públicos (Contrato de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração de Aeroporto, com a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC), um contrato de cessão de área aeroportuária para a construção, operação e manutenção de um sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover – APM**), visando à realização do transporte gratuito de passageiros das companhias aéreas e dos trabalhadores do aeroporto, entre uma estação mantida por companhia pública estadual de trens metropolitanos e os terminais de passageiros localizados dentro do aeródromo. O referido contrato ostenta duas fases:

3.1 A primeira (Fase 1) consiste no desenvolvimento e implementação do projeto executivo, execução da infraestrutura do sistema APM, compreendendo todos os serviços de engenharia, estudos, fornecimento de insumos e equipamentos, obras civis, materiais, mão de obra, ensaios, fornecimento e instalação do material rodante e sistemas, testes, comissionamento, elaboração dos manuais de operação e manutenção, planos de operação, de manutenção, de gestão ambiental e planos de saúde, segurança e meio ambiente (SSMA) da concessionária, bem como as demais ações necessárias para permitir a adequada construção, operação e manutenção do sistema APM.

3.2 A segunda (Fase 2), na operação e manutenção do sistema APM, incluindo conservação e manutenção preventiva e corretiva das instalações, edificações, obras de arte, infraestrutura e superestrutura da via permanente, pátios de estacionamento e manutenção do material rodante e sistemas, veículos auxiliares e demais componentes relacionados ao sistema APM, elaboração do programa de treinamento e a sua aplicação à concessionária ou a terceiros por ela indicados, compreendendo todas as atividades necessárias para manter o sistema APM em funcionamento pleno.

4. A consultante ainda externou, arrazoando seu entendimento no sentido de que o contrato acima referido seria uma Parceria Público-Privada (PPP), disciplinada pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, com os específicos consectários jurídicos.

5. Em seguida, argumentou quanto à incidência da redução a 0 (zero) das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins em relação às receitas auferidas na Fase 2, por tratar-se da prestação de serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário (operando em monotrilho), como previsto no art. 1º da Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013.

6. Por fim, formulou os seguintes questionamentos, **in verbis**:

1) é possível aplicar a alíquota zero para a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep sobre a totalidade das receitas recebidas pelo projeto Automated People Mover - APM?

2) é possível aplicar alíquota zero para a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS sobre a totalidade das receitas recebidas pelo projeto Automated People Mover - APM?

3) Caso não seja possível aplicar a alíquota zero para a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep sobre a totalidade das receitas recebidas pelo projeto Automated People Mover – APM, é possível aplicar a redução da alíquota para as receitas recebidas durante a fase 2 do referido projeto?

4) Caso não seja possível aplicar a alíquota zero para a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS sobre a totalidade das receitas recebidas pelo projeto Automated People Mover – APM, é possível aplicar a redução da alíquota para as receitas recebidas durante a fase 2 do referido projeto?

FUNDAMENTOS

7. Preliminarmente, salienta-se que o objetivo da consulta é dar segurança jurídica ao sujeito passivo que apresenta à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) dúvida sobre dispositivo da legislação tributária aplicável a fato determinado de sua atividade, propiciando-lhe o correto cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, de forma a evitar eventuais sanções. Constituindo, assim, instrumento à disposição do sujeito passivo para lhe possibilitar acesso à interpretação dada pela Administração Tributária Federal.

8. A consulta, corretamente formulada, configura orientação oficial e produz efeitos legais, como a proibição de se instaurar procedimentos fiscais contra a interessada e a não aplicação de multa ou juros de mora, relativamente à matéria consultada, desde a data de apresentação da consulta até o trigésimo dia subsequente à ciência da sua solução.

9. Seu âmbito de aplicação é restrito à solução de questões acerca da legislação tributária federal que possuam natureza interpretativa. Desse modo, **não se presta a confirmar ou infirmar determinada situação jurídico-tributária do consulente, ficando sob sua inteira responsabilidade a verificação dos contornos da situação fática e a correta aplicação do entendimento proferido em solução da consulta.**

10. Assim, serão analisadas as dúvidas da requerente, à luz do Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, da Instrução Normativa RFB nº 2.058, de 2021, bem como da legislação de regência dos tributos sob análise.

11. No presente caso, deve ser proferido o exame positivo de admissibilidade da consulta, visto estarem preenchidos os requisitos exigidos para seu conhecimento, e advertir que neste ato apenas se examinará a matéria relativa à aplicação/interpretação do art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013. Passa-se, ato contínuo, à solução da presente consulta.

12. Em primeiro lugar, há que se registrar que há permissão prevista no Contrato de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração de Aeroporto para a contração da consulente pela respectiva concessionária.

13. Com base nesse dispositivo contratual, foi celebrado pela interessada o Contrato de Cessão de Área Portuária para *design*, implantação, operação e a manutenção de sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover – APM**) tendo como base o Termo de Referência.

14. Quanto ao aludido Termo de Referência vale destacar os seguintes tópicos, **in verbis**:

*CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO**3DA CONDUÇÃO DO PROCESSO*

*(...) será responsável pela condução do **processo privado**, sumarizado em classificação, seleção e efetiva contratação de empresa responsável pelas fases de construção, implementação, operação e manutenção do sistema automatizado de transferência de passageiros entre terminais e a estação da (...).*

(...)

Direito de Viagem

Todo e qualquer cidadão terá direito de utilizar de forma gratuita o APM, com ou sem destinação à utilização dos Terminais de Passageiros e/ou da estação da (...).

(...)

DISPOSIÇÕES FINAIS

Fica certo e claro que esse processo é realizado no âmbito privado, no qual (...) tem total liberalidade para suspender, cancelar, prorrogar e, principalmente, definir vencedor de acordo com sua análise interna classificatória, que respeita quesitos, não se limitando a, de preço, qualidade, capacidade financeira e aderência à Compliance.

(...)

(grifou-se)

15. A despeito de a consulente entender que o contrato referido no item 13 como uma parceria público-privada, regida pela Lei nº 11.079, de 2004, tal avença, no entanto, não se amolda ao figurino legal. Vejamos:

15.1. Assim dispõe a Lei nº 11.079, de 2004, no que interessa ao presente caso, **in verbis**:

Art. 1º Esta Lei institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Esta Lei aplica-se aos órgãos da administração pública direta dos Poderes Executivo e Legislativo, aos fundos especiais, às autarquias, às fundações públicas, às empresas públicas, às sociedades de economia mista e às demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

(grifou-se)

15.2. Como se pode ver no contrato referido no item 13, a peticionante firmou uma avença com pessoa jurídica de direito privado, que ostenta a condição de concessionária de serviço público, mas que não se qualifica como uma das pessoas jurídicas enumeradas no parágrafo único do art. 1º da Lei nº 11.079, de 2004, acima transcrito.

15.3. Ademais, vê-se nos excertos do Termo de Referência, transcritos no item 14, que o contrato relativo ao sistema APM firmou-se em bases privatistas, a afastar a incidência da Lei nº 11.079, de 2004, sem prejuízo do interesse público reconhecido pela União Federal, por meio da respectiva agência reguladora, conforme Termo Aditivo xx, quanto ao sistema APM.

16. O cerne da consulta, no entanto, refere-se à qualificação jurídica dos serviços prestados pela consulente, nas Fases 1 e 2, em que se desenvolve o contrato sob exame, da perspectiva da eventual subsunção ao art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013, **in verbis**:

Art. 1º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes

sobre a receita decorrente da prestação de serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário. (Redação dada pela Lei nº 13.043, de 2014)

Parágrafo único. A desoneração de que trata o caput alcança também as receitas decorrentes da prestação dos serviços nele referidos no território de região metropolitana regularmente constituída e da prestação dos serviços definidos nos incisos XI a XIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, por qualquer dos meios citados no caput. (Redação dada pela Lei nº 13.043, de 2014)

(grifou-se)

17. Relembra-se que a Fase 1 consiste no desenvolvimento e implementação do projeto executivo, execução da infraestrutura do sistema APM, compreendendo todos os serviços de engenharia, estudos, fornecimento de insumos e equipamentos, obras civis, materiais, mão-de-obra, ensaios, fornecimento e instalação do material rodante e sistemas, testes, comissionamento, elaboração dos manuais de operação e manutenção, planos de operação, de manutenção, de gestão ambiental e planos de saúde, segurança e meio ambiente (SSMA) da concessionária, bem como as demais ações necessárias para permitir a adequada construção, operação e manutenção do sistema APM.

18. Ora, tal etapa contratual ter por objeto a viabilização das infraestruturas de mobilidade urbana necessárias à operação do sistema APM, enquanto modalidade de serviço de transporte, como previsto no art. 3º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a qual institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, **in verbis**:

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

(...)

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

(grifou-se)

19. Tais serviços, majoritariamente de construção civil, são antecedentes necessários para a operação do sistema APM, **não guardando identidade**, portanto, **com a prestação de serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário**, cuja receita goza do benefício fiscal de redução a 0 (zero) das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da

Cofins, previsto no art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013. Desta forma, as receitas auferidas pela consulente decorrentes da Fase 1 não estão abrangidas pela benesse tributária em comento.

20. Quanto à operação e à manutenção do sistema APM (Fase 2), cabe transcrever, no que interessa ao presente ponto, o que consta do 'Contrato de Cessão de Área Portuária para *design*, implantação, operação e a manutenção de sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover – APM**), *in verbis*:

xx. A CESSIONÁRIA, ao seu exclusivo critério poderá requerer perante as AUTORIDADES PÚBLICAS competentes todos os subsídios, isenções (total ou parcial), anistia, não incidência, ou financiamento referente ao pagamento de impostos, bem como os benefícios, incentivos ou vantagens fiscais e de outra natureza, porventura cabíveis, direta ou indiretamente, referentes ao ESCOPO ou ao CONTRATO, desde que tal providência não afete ou restrinja benefícios, incentivos ou vantagens fiscais e de outra natureza já existentes, sendo certo que a CESSIONÁRIA será a única beneficiária de tais medidas, não cabendo qualquer reembolso ou ressarcimento à CEDENTE.

xxx. Eventual obtenção dos benefícios citados acima no que diz respeito ao ESCOPO, mesmo que em favor da CEDENTE, não terá o condão de diminuir o valor do PREÇO.

(...)

yy PLANOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA APM

*yyy A operação do SISTEMA APM (...) compreenderá a execução dos serviços correspondentes à operação do SISTEMA APM (...), incluindo, mas sem se limitar, à circulação dos trens, operação do centro de controle operacional, estações e terminais, (...) de forma que o SISTEMA APM (...) seja capaz de **transportar passageiros de forma contínua, ininterrupta, estável, segura e confiável, de maneira adequada ao pleno atendimento dos usuários e com garantia à sua segurança e à dos funcionários,** (...)*

(...)

yyyy A manutenção do SISTEMA APM (...) compreenderá a execução dos serviços correspondentes à conservação e manutenção preventiva e corretiva do SISTEMA APM (...), incluindo, mas sem se limitar, às suas instalações, edificações, obras, infraestrutura, pátios de estacionamento e manutenção do MATERIAL RODANTE E SISTEMAS, veículos auxiliares e demais componentes relacionados ao SISTEMA APM (...)

(grifou-se)

21. A partir dos elementos acima, pode-se caracterizar a operação e a manutenção do sistema APM (Fase 2) como prestação de um **serviço de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário**, franqueado ao público em geral, viabilizando a mobilidade urbana entre uma estação do transporte público coletivo ferroviário, de âmbito metropolitano, e os terminais de passageiros de um aeródromo civil de uso público, no contexto da execução de contrato de concessão para ampliação, manutenção e exploração do referido aeroporto.

22. Cabe agora analisar a eventual subsunção do serviço delineado no item anterior ao art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013, transcrito no item 16 supra.

23. Nesse contexto, cabe buscar as razões para a concessão, pelo legislador, do benefício fiscal em questão, o que pode ser encontrado na respectiva proposição originária (Projeto de Lei nº 2729, de 2011),¹ **in verbis**:

JUSTIFICAÇÃO

*O objetivo deste Projeto de Lei é conceder um benefício fiscal para as empresas de transporte coletivo urbano de forma **a viabilizar a oferta de transporte público de qualidade a preços acessíveis à população de baixa renda e também para estimular o uso do transporte coletivo em detrimento dos veículos particulares.***

*Trata-se de uma medida de grande alcance social e inteira justiça fiscal uma vez que **beneficiará justamente os mais necessitados, os estratos mais carentes da sociedade, que não dispõem de recursos para adquirir ou circular de automóveis.***

*Além disso, **se tivermos um transporte coletivo de qualidade e com preços acessíveis, muitas pessoas que hoje utilizam os automóveis para ir ao trabalho serão estimuladas a deixar seus veículos em casa, diminuindo o grave problema dos engarrafamentos e falta de estacionamento nos grandes centros urbanos.***

*Ademais, **os investimentos em linhas de metrô nos grandes centros urbanos têm se mostrado insuficientes para atender às demandas da sociedade de forma que um estímulo ao transporte coletivo urbano no âmbito dos municípios, revela-se uma medida sensata e compatível com a grandiosidade do problema ora enfrentado.***

(...)

(grifou-se)

24. Veja-se também o que estatui a Lei nº 12.587, de 2012, mencionada no parágrafo único do art. 1º da Lei nº Lei nº 12.860, de 2013, no que interessa ao deslinde do presente caso, **in verbis**:

*Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de **serviços** e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.*

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

¹ Disponível em

https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=939753&filename=PL%202729/2011
(acesso em 16 mai. 2024)

II - quanto à característica do serviço:**a) coletivo;**

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:**a) público;**

b) privado.

(…)

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

(…)

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

(…)

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

(…)

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;**III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;**

(…)

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

(…)

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

(…)

VI - modicidade da tarifa para o usuário;**VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;**

(grifou-se)

25. A digressão feita acima milita no sentido da identificação, no serviço de operação e manutenção do sistema APM prestado pela consultante, dos traços caracterizadores dos serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, no caso, por meio ferroviário (operando em monotrilho), a saber quanto ao objeto do serviço (transporte de **passageiros**), à característica do serviço (transporte **coletivo** de passageiros), a natureza do serviço (transporte **público** coletivo de

passageiros), e o âmbito da prestação do serviço (transporte público coletivo **municipal** de passageiros), amoldando-se, assim, ao que preceitua o art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013.

CONCLUSÃO

26. Por todo o exposto, conclui-se e responde-se à consulente que, no caso dos autos:

26.1. os serviços de implantação das infraestruturas de mobilidade urbana necessárias à operação de sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover – APM**) não se qualificam como serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário, para fins da redução a 0 (zero) das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, prevista no art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013;

26.2. os serviços de manutenção e operação de sistema automatizado de transporte de pessoas (**Automated People Mover – APM**) se qualificam como serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio ferroviário, para fins da redução a 0 (zero) das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, prevista no art. 1º da Lei nº 12.860, de 2013.

Assinatura digital

ANTÔNIO MARCOS SERRAVALLE SANTOS
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil

De acordo. Encaminhe-se à Coordenação de Tributos sobre a Receita Bruta e Produtos Industrializados (Cotri).

Assinatura digital

ANELISE FAUCZ KLETEMBERG
Auditora-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Chefe da Direi

De acordo. Encaminhe-se ao Coordenador-Geral de Tributação para aprovação.

Assinatura digital

OTHONIEL LUCAS DE SOUSA JUNIOR
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Coordenador da Cotri

ORDEM DE INTIMAÇÃO

Aprovo a Solução de Consulta. Divulgue-se e publique-se nos termos do art. 43 da Instrução Normativa RFB nº 2.058, de 2021. Dê-se ciência à consulente.

Assinatura digital

RODRIGO AUGUSTO VERLY DE OLIVEIRA
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Coordenador-Geral da Cosit