



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



PROCESSO	16682.720818/2023-55
ACÓRDÃO	1202-002.342 – 1ª SEÇÃO/2ª CÂMARA/2ª TURMA ORDINÁRIA
SESSÃO DE	24 de fevereiro de 2026
RECURSO	DE OFÍCIO E VOLUNTÁRIO
RECORRENTES	TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A FAZENDA NACIONAL

Assunto: Imposto sobre a Renda de Pessoa Jurídica - IRPJ

Data do fato gerador: 31/12/2018

EMENTA:

LUCRO DA EXPLORAÇÃO. ESTABELECIMENTOS INSTALADOS NAS ÁREAS DE ATUAÇÃO DA SUDENE E SUDAM. DISPONIBILIDADE DA CAPACIDADE INSTALADA DA MALHA DE GASODUTOS.

A autuação é válida apenas quando se confirma que receitas não incentivadas da prestação do serviço de transporte de gás por não terem como Ponto de Recepção (ponto de entrada) estabelecimentos localizados na área da SUDAM e SUDENE (área incentivada). No caso concreto, a Recorrente conseguiu comprovar que as transações do gasoduto Pilar/Al-Ipojuca/PE, determinantes de receitas, faziam parte da parcela incentivada na área de atuação da SUDENE e eram originadas em Pilar/AL.

MULTA ISOLADA POR RECOLHIMENTO A MENOR DE ESTIMATIVA MENSAL. BALANCETES DE SUSPENSÃO OU REDUÇÃO.

Não havendo a manutenção da infração principal, não há que se falar de ajuste na estimativa mensal. Assim, não há IRPJ e CSLL a serem pagos, em cada mês, sobre base de cálculo estimada, determinada mediante a aplicação de percentual sobre a receita bruta auferida mensalmente ou, alternativamente, a partir de balanços ou balancetes de suspensão ou redução, nos quais será deduzido o imposto pago nos meses anteriores.

Recurso Procedente

Crédito Tributário Exonerado

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, não conhecer do recurso de ofício por perda de objeto, rejeitar as preliminares de nulidade e, no mérito, dar provimento ao recurso voluntário.

Assinado Digitalmente

José André Wanderley Dantas de Oliveira – Relator

Assinado Digitalmente

Leonardo de Andrade Couto – Presidente

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros Leonardo de Andrade Couto, Maurício Novaes Ferreira, José André Wanderley Dantas de Oliveiras, Andre Luís Ulrich Pinto, Liana Carine Fernandes de Queiroz, Andrea Viana Arrais Egypto (substituta integral).

RELATÓRIO

1. Trata o presente Acórdão do Recurso de Ofício e do Recurso Voluntário apresentado pela pessoa jurídica TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A, CNPJ 06.248.349/0001-23, contra o Acórdão nº 102-005.697, proferido pela 1ª TURMA da DRJ02, em 25/02/2025.

SÍNTESE DO PROCEDIMENTO FISCAL

2. Descreve a Autoridade Fiscal em seu Termo de Verificação Fiscal que, a Recorrente goza de benefício fiscal calculado com base no Lucro da Exploração por possuir estabelecimentos instalados nas áreas de atuação da SUDENE e SUDAM, pois a exploração do transporte de gás natural através de gasodutos e a disponibilidade da capacidade instalada da malha de gasodutos são atividades incentivadas e as mesmas foram devidamente comprovadas de acordo com a legislação pertinente.

3. O procedimento fiscal teve como objetivo verificar a apuração do Lucro da Exploração no ano-calendário 2018. No curso da ação fiscal, a Recorrente comprovou que atendia aos requisitos e condições previstas no Decreto-Lei nº 1.598/1977, na IN SRF nº 267/2022 e na Portaria nº 2.091/2007 do Ministério da Integração Nacional para obtenção e reconhecimento do direito do benefício fiscal de redução de 75% do imposto sobre a renda e adicionais não restituíveis, calculados com base no Lucro da Exploração de estabelecimentos instalados nas áreas de atuação da SUDENE e SUDAM.

4. De acordo com os laudos constitutivos expedidos pela SUDAM e SUDENE, a atividade incentivada objeto da redução destes estabelecimentos é a exploração do transporte de gás natural através de gasodutos e disponibilidade da capacidade instalada de malha de gasodutos.

5. Mas, da análise dos documentos apresentados e informações prestadas pelo Contribuinte, a Autoridade Fiscal identificou que parte da receita de prestação do serviço de transporte de gás

dos estabelecimentos (Urucum/AM) e (Pilar/AL) não tiveram como Ponto de Recepção (ponto de início) os estabelecimentos localizados na área da SUDAM e SUDENE. Assim, a Recorrente foi intimada a informar qual a base legal utilizada para considerar como incentivadas as prestações de serviços relacionadas aos pontos de recepção localizados fora da área incentivada da SUDAM e SUDENE.

6. Em atendimento à intimação, a Recorrente informou que:

No período de apuração, havia 5 (cinco) contratos celebrados com a Petrobrás, conforme demonstrado na tabela 01, que abrangem estabelecimentos situados em área de atuação da SUDAM e SUDENE. Destes, apenas os contratos nºs 4600322943(Urucu-Manaus), 4600349881 (Pilar-Ipojuca) e 4600360391 (Aracaju SE) são individualizados, ou seja, referem-se a um único estabelecimento filial. **Os demais contratos abrangem unidades que se encontram tanto em regiões incentivadas pela SUDAM e SUDENE, quanto em regiões não incentivadas.**

Ocorre que, para o caso específico dos estabelecimentos de Coari/AM e Pilar/AL, a individualização dos contratos **permite considerar o total do valor contratado, faturado tanto pela exploração do transporte de gás natural como pela disponibilidade da capacidade instalada, como INCENTIVADO, uma vez que estão contemplados pelo incentivo fiscal em comento, nos termos dos laudos constitutivos nºs 10/2013 (Coari/AM) e 136/2013 (Pilar/AL).**

Em suma, apesar de o documento do faturamento ship or pay restar alocado no estabelecimento matriz, somente para controle gerencial, **as receitas relativas à capacidade contratada, porém não utilizada, referem-se à reserva de capacidade de transporte disponível nas unidades de Coari/AM e Pilar/AL.**

(grifamos)

7. Com base na informação prestada pelo Contribuinte de que o faturamento total dos estabelecimentos Urucu-Manaus e Pilar-Ipojuca, contratos nºs 4600322943 (Urucu-Manaus), 4600349881 (Pilar-Ipojuca), foram considerados como incentivados, uma vez que, são individualizados e que abrangem estabelecimentos situados em área de atuação da SUDAM e SUDENE, a Autoridade Fiscal constatou, ao examinar o contrato Pilar-Ipojuca, que o gasoduto Pilar Ipojuca possui dois pontos de entrada e que um deles, o de Ipojuca/PE, não está situado em área incentivada.

8. O trecho extraído do contrato 4600349881 (Pilar-Ipojuca) que trata dos pontos de recepção, assim dispõe:

1. Instalação de Transporte

O gasoduto Pilar-Ipojuca é constituído por uma linha tronco de 189,1 quilômetros de extensão, no diâmetro de 24 polegadas, interligando a Estação de Distribuição de Gás (EDG) de Pilar, município de Pilar-AL, com a Estação de Ipojuca, município de Ipojuca-PE. O gasoduto permitirá o escoamento de até 15 milhões de m³/dia de gás natural, com pressão de projeto de 100 kgf/cm² e com sentido de fluxo bidirecional.

O gasoduto possui como principais instalações 2 (dois) Pontos de Interconexão (Pilar e Ipojuca), 4 (quatro) Pontos de Entrega (Rio Largo, Interconexão EDG Pilar, Interconexão Ipojuca e Suape) e 11 válvulas de bloqueio (SDV's), ressaltando que o Ponto de Entrega de Rio Largo pertence ao GASALP (Contrato Malhas Nordeste), e terá seu uso compartilhado com o Pilar-Ipojuca.

9. Narra a Autoridade Fiscal em seu TVF que:

No curso da fiscalização, a contribuinte foi intimada a apresentar e comprovar a relação dos estabelecimentos que haviam obtido o reconhecimento do direito, junto à Receita Federal do Brasil, do benefício fiscal de redução de 75% do imposto sobre a renda e

adicionais não restituíveis, sendo que, dentre os laudos apresentados, não constava a filial estabelecida em Ipojuca-PE. Na apuração do Lucro de Exploração, a contribuinte lançou como receitas diversas, ou seja, **não incentivadas**, o faturamento da filial Ipojuca-PE proveniente da efetiva movimentação da molécula.

Considerando que as duas filias são pontos de entrada para o transporte efetivo de gás, conforme notas fiscais juntadas ao processo, **e da impossibilidade de determinar o percentual da receita decorrente do faturamento Ship or Pay, capacidade disponibilizada e não utilizada, dos pontos de recepção Pilar-AL e Ipojuca – PE, a presente fiscalização desconsiderou como receita incentivada a receita faturada como Ship or Pay do gasoduto Pilar-Ipojuca apurando a infração Redução - Estabelecimento fora de área de atuação da SUDENE**, tendo sido efetuado o lançamento de ofício dos valores relacionados abaixo que totalizaram, no período fiscalizado (ano-calendário de 2018), o valor de R\$ 216.493.571,87:

(...)

(grifamos)

10. Narra a Autoridade Fiscal que “A receita **desconsiderada como não incentivada** foi adicionada às receitas diversas para o cálculo do Lucro da Exploração e a Redução do IRPJ. A seguir os ajustes realizados nas linhas dos registros N600, N610 e N630 da ECD 2018 e a apuração do crédito tributário.”.

11. A Autoridade Fiscal também registrou que “O crédito tributário lançado por meio do Auto de Infração Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica **foi integralmente compensado de ofício** com as deduções informadas pela contribuinte no Registro N630 - Apuração do IRPJ com Base no Lucro Real.”.

12. Também houve o lançamento de multa isolada da estimativa mensal, pois o Contribuinte era pessoa jurídica optante pela tributação do lucro real anual. Assim, tendo em vista que a fiscalização desconsiderou como incentivada a receita faturada como Ship or Pay do gasoduto Pilar-Ipojuca, o cálculo do Lucro da Exploração e a redução do IRPJ por estimativa mensal foram ajustados, conforme demonstrativos anexos ao presente termo. Aplicou se, então, às diferenças apuradas, a multa isolada segundo dispositivos legais vigentes precitados, conforme demonstrativo de cálculo abaixo:

Meses	Diferença Apurada(R\$)	Multa Isolada 50%
Junho	9.848.954,21	4.924.477,10
Julho	12.002.728,60	6.001.364,30
Agosto	13.582.491,29	6.791.245,65
Setembro	15.476.645,23	7.738.322,61
Outubro	18.760.260,31	9.380.130,15
Novembro	21.626.535,11	10.813.267,56
Dezembro	23.374.114,02	11.687.057,01

13. Analisando e considerando a Impugnação apresentada pela Fiscalizada e todos os documentos que entendeu pertinentes à sua defesa; a 1ª TURMA/DRJ02, por unanimidade, através da Resolução nº 102-000.225, resolveu converter o julgamento em diligência, na forma dos arts. 18 e 29 do Decreto nº 70.235/1972, e do art. 24, II, da Portaria MF nº 20/2023, para que a Autoridade Lançadora procedesse às providências seguintes:

- a) Avaliar os cálculos das diferenças de estimativas mensais ajustadas, como consequência da reclassificação das receitas ship or pay relativas ao gasoduto Pilar / AL – Ipojuca / PE, considerando as alegações da Impugnante e as demais questões descritas no item FUNDAMENTAÇÃO;
- b) Caso constatado que os valores constantes da TABELA 1 acima estão corretos, demonstrar como foram apurados os valores constantes da coluna “Diferença Apurada”, a partir das planilhas anexas ao Termo de Verificação Fiscal, “Lucro Exploração Mensal Ajustado” e “Receita Líquida Mensal Ajustada”;
- c) Caso constatado erro nos valores constantes da TABELA 1, efetuar nova apuração, considerando as alegações da Impugnante e as demais questões descritas no item FUNDAMENTAÇÃO;
- d) Dar ciência ao sujeito passivo do resultado da Diligência Fiscal, deferindo-lhe prazo para manifestação acerca dos fatos novos, observado o disposto no art. 18, § 3º, do Decreto nº 70.235/1972, incluído pela Lei nº 8.748/1993;
- e) Encaminhar os autos à DRJ02/Belém, após o cumprimento da diligência, para prosseguimento do julgamento administrativo.

14. Em cumprimento à requisição do órgão julgador de piso, a Autoridade Fiscal lançadora fez a revisão dos cálculos da apuração das estimativas dos meses de junho a dezembro de 2018 elaborados pela fiscalização, e constatou que no cálculo do imposto devido da estimativa dos meses de julho a dezembro não foi considerado a dedução do imposto de renda devido de meses anteriores.

15. Assim, refez os cálculos e os demonstrou na planilha “Cálculo da Multa Isolada”, ressalvando que no mês de dezembro não se apurou a estimativa.

Meses	Diferença Apurada(R\$)	Multa Isolada 50%
Junho	9.848.954,21	4.924.477,10
Julho	2.153.774,40	1.076.887,20
Agosto	1.579.762,69	789.881,35
Setembro	1.898.679,09	949.339,54
Outubro	3.279.089,93	1.639.544,96
Novembro	2.866.277,15	1.433.138,58
Dezembro		

16. Com o retorno da Informação Fiscal objeto da diligência; e, novamente analisando e considerando a Impugnação apresentada pela Fiscalizada e todos os documentos que entendeu pertinentes à sua defesa; contudo, os membros da 1ª TURMA/DRJ02 de Julgamento, por unanimidade de votos, acordaram JULGAR IMPROCEDENTE A IMPUGNAÇÃO, mantendo integralmente o crédito tributário em litígio. O Acórdão nº 102-005.697, restou assim ementado:

Assunto: Imposto sobre a Renda de Pessoa Jurídica – IRPJ

Data do fato gerador: 31/12/2018

EMENTA:

LUCRO DA EXPLORAÇÃO. ESTABELECIMENTOS INSTALADOS FORA DAS ÁREAS DE ATUAÇÃO DA SUDENE E SUDAM. DISPONIBILIDADE DA CAPACIDADE INSTALADA DA MALHA DE GASODUTOS.

Não é considerada como incentivada a receita da prestação do serviço de transporte de gás que não teve como Ponto de Recepção (ponto de entrada) os estabelecimentos localizados na área da SUDAM e SUDENE (área incentivada).

MULTA ISOLADA POR RECOLHIMENTO A MENOR DE ESTIMATIVA MENSAL. BALANCETES DE SUSPENSÃO OU REDUÇÃO.

O IRPJ e a CSLL poderão ser pagos, em cada mês, sobre base de cálculo estimada, determinada mediante a aplicação de percentual sobre a receita bruta auferida mensalmente ou, alternativamente, a partir de balanços ou balancetes de suspensão ou redução, nos quais será deduzido o imposto pago nos meses anteriores.

DECISÕES ADMINISTRATIVAS E JUDICIAIS.

As decisões administrativas e judiciais, mesmo que reiteradas, não podem ser estendidas genericamente a outros casos, pois são aplicáveis somente às partes envolvidas naqueles litígios, salvo as decisões administrativas com natureza vinculante e decisões judiciais com eficácia erga omnes.

Impugnação Procedente em Parte

Crédito Tributário Mantido em Parte

17. Irresignada a autuada apresentou o seu Recurso Voluntário ratificando e complementando os argumentos de sua Impugnação com vistas a reformar o Acórdão da instância *a quo*.

18. Inicialmente a Recorrente trata da - I TEMPESTIVIDADE – de seu recurso e no item seguinte faz uma – II SÍNTESE FÁTICA – do contexto da atividade empresarial em que atua e do desenvolvimento da ação fiscal, para na sequência enfatizar que, segundo a autoridade fiscal, o contrato Pilar-Ipojuca compreenderia dois pontos de recebimento de gás natural, sendo eles em Pilar/AL e em Ipojuca/PE. **E nessa compreensão, a Autoridade Fiscal considerou que as duas filias supracitadas são pontos de entrada para o transporte efetivo de gás, conforme notas fiscais juntadas ao processo.** Porém, dada a impossibilidade de determinar o percentual da receita decorrente do faturamento *Ship or Pay*, capacidade disponibilizada e não utilizada, dos pontos de recepção Pilar- AL e Ipojuca PE, **a Autoridade Fiscal desconsiderou como receita incentivada a receita faturada como *Ship or Pay* do gasoduto Pilar-Ipojuca.**

19. Assim, narra a Recorrente que a Autoridade Fiscal apurou a infração Redução - Estabelecimento fora de área de atuação da SUDENE, tendo sido efetuado o lançamento de ofício que totalizou, no período fiscalizado (ano-calendário de 2018), o valor de R\$ 216.493.571,87. Frisando que, o auto de infração versa apenas sobre as receitas líquidas consideradas incentivadas pela contribuinte, fruto do encargo pela disponibilização de capacidade de transporte não utilizada (*ship or pay*) no gasoduto Pilar-Ipojuca (contrato nº 4600349881).

20. Também narra a Recorrente que apresentou Impugnação, demonstrando que o auto de infração resultou de arbitramento, pois desconsiderou toda a receita de encargo pela disponibilização de capacidade de transporte não utilizada (*ship or pay*) do gasoduto Pilar-Ipojuca, **sem oportunizar à empresa que demonstrasse a sua vinculação.**

21. Igualmente, a Recorrente narra que demonstrou ainda que todo o faturamento *ship or pay*

relacionado ao contrato Pilar-Ipojuca está relacionado à capacidade de transporte de gás natural a partir da filial de Pilar/AL, **não havendo qualquer relação com Ipojuca/PE.**

22. Que apresentou memorando técnico elaborado pela empresa de consultoria e auditoria contábil e tributária independente Ernst & Young (fls. 8132-8228), por meio do qual se demonstrou que *“a totalidade das receitas do contrato Pilar-Ipojuca corresponderam ao transporte de gás iniciado em Pilar/AL com destino a Ipojuca/PE”*.

23. Que não obstante a apresentação do memorando técnico da Ernst & Young, com a premissa de que todo o transporte de gás ocorreu a partir da unidade de Pilar/AL (incentivada) até a unidade Ipojuca/PE (não incentivada), **concluiu a Autoridade Julgadora de 1ª instância que a vinculação do faturamento ship or pay à unidade de Pilar/AL seria uma mera “convenção da Impugnante”.**

24. Ainda, a Autoridade Julgadora entendeu que, a capacidade disponibilizada (ainda que não utilizada) **permite o início do transporte de gás a partir de ambos os pontos**, independentemente do fato de que, no ano-calendário 2018, o efetivo transporte de gás nesse gasoduto somente tenha se iniciado no ponto Pilar/AL.

25. E a Recorrente, continua narrando que a Autoridade Julgadora conclui que, como destacado pela Autoridade Autuante, **não há como determinar o percentual da receita decorrente do faturamento da capacidade instalada e não utilizada desses dois pontos de recepção, o que motivou a desconsideração da totalidade desse faturamento como atividade incentivada.**

26. Na sequência, a Recorrente trata no item – III DAS PRELIMINARES – e no subitem – III.A - **Sobre a consideração arbitrária da receita ship or pay relacionada ao gasoduto Pilar-Ipojuca como receita não incentivada** – advoga que:

39. A toda evidência, a autoridade fiscal lançou mão da faculdade contida no **artigo 148 do Código Tributário Nacional**, embora não tenha expressamente se referido ao dispositivo. Ela efetivamente **arbitrou os valores adicionados às receitas não incentivadas**, desconsiderando por completo a receita ship or pay do contrato Pilar-Ipojuca, **a despeito de previsão expressa no laudo constitutivo do benefício fiscal do lucro da exploração.**

40. Não foi dada a oportunidade de a contribuinte complementar a informação que já havia sido prestada na resposta ao Termo de Constatação e Intimação Fiscal 03, de que toda aquela receita tem origem na filial Pilar/AL, unidade incentivada. De maneira temerária, toda a receita líquida foi considerada como não incentivada, como se toda ela pertencesse ao estabelecimento de Ipojuca/PE, pelo simples fato de a autoridade fiscal não ter dado continuidade ao processo de fiscalização e preferido realizar o arbitramento.

27. Também narra a Recorrente que:

45. Embora a recorrente tenha demonstrado, em sua impugnação, o indevido arbitramento de receita não incentivada pela autoridade fiscal, a DRJ concluiu que não se cuidou de “arbitramento”, mas apenas “reclassificação” da receita tida como incentivada pela recorrente para receita não incentivada.

(...)

46. Este entendimento não merece prosperar. Note, de início, que a própria autoridade julgadora também concluiu, no mesmo acórdão, que não seria possível determinar o

percentual da receita de disponibilização da capacidade não utilizada (ship or pay) que caberia à unidade incentivada de Pilar/AL.

(...)

49. Da mesma forma que a DRJ entendeu que a metodologia adotada pela recorrente para classificar aquela receita como incentivada teria sido uma “convenção” da recorrente, o que não é verdade, conforme será demonstrado à frente, a opção da autoridade fiscal de considerá-la uma receita não incentivada também seria uma “convenção”, isto é, um arbitramento.

28. No item seguinte, a Recorrente trata da – **III.B Impossibilidade de aplicação de multa isolada quando o contribuinte apurou saldo negativo no período** – argumentando que “*não merece prosperar a conclusão da autoridade julgadora da DRJ. Ainda que a autoridade fiscal tivesse razão acerca da **reclassificação das receitas** consideradas pela contribuinte como incentivadas, o que configuraria recolhimento a menor de estimativas mensais, o lançamento da multa isolada não mereceria prosperar, haja vista que mantido o saldo negativo do ano calendário mesmo com a desconsideração do incentivo do lucro da exploração.*”.

29. À continuação, a Recorrente começa a tratar do - **IV DO MÉRITO** – e trata no subitem – **IV.A Sobre o mercado de transporte de gás natural e a regulação da atividade e de suas tarifas** – nessa passagem a Recorrente esclarece aspectos relevantes e peculiares ao mercado de transporte de gás natural e da sua regulação pela União, notadamente por meio da ANP e do Ministério de Minas e Energia. Considerando que tais esclarecimentos são importantes para o caso concreto, na medida de sua complexidade e da sua influência na tributação das operações da empresa.

30. Em seguida, a Recorrente trata no item – **IV.B - Sobre a praxe da operação de transporte de gás natural realizada pela contribuinte e pelo mercado, consoante a regulação da ANP** – explicando que a requisição de transporte contém informações sobre o volume de gás que o carregador despeja no sistema, por meio dos pontos de recebimento, e o volume de gás que o carregador requer seja que entregue às distribuidoras, através dos pontos de entrega, normalmente transitando entre diversos gasodutos, cuja conexão é realizada pelos pontos de interconexão. Essa operação de transporte ocorre fundamentalmente entre dois pontos: um ponto de recebimento, outro ponto de entrega. Não há transporte de gás natural que se inicie em um ponto de interconexão, haja vista que este ponto serve apenas de ligação entre gasodutos distintos.

31. Sobre o transporte do gás a Recorrente explica tecnicamente que:

89. Contudo, **com a finalidade de estabelecer a passagem do gás natural por cada gasoduto** (trecho de transporte), foi contratado o desenvolvimento de um sistema denominado “Saga”. **O Saga efetuava cálculos probabilísticos acerca do trânsito da molécula de gás natural e estabelecia o que o mercado denominava de “pares ordenados”, apontando o volume de saída (entrega) de gás segundo cada entrada (recebimento) no sistema.**

90. Essa atividade desenvolvida pelo sistema Saga é denominada de “roteamento”. Diariamente, o sistema estimava o gás natural que transitou em cada um dos gasodutos operados pelas transportadoras, inclusive pela recorrente, fazendo a correspondência do ponto de recebimento com um ponto de entrega. A contribuinte apresenta, junto com a

sua defesa, o resumo do roteamento do ano-calendário de 2018 (“doc. 04” da impugnação), que será objeto de tratamento em momento oportuno desta peça.

32. A Recorrente trata no item – **IV.C - Sobre as receitas operacionais dos estabelecimentos da contribuinte, consoante as regras regulatórias e a Lei Complementar n. 87/1996** – argumentando que:

93. Por outro lado, a autoridade fiscal considerou como receita incentivada pelo lucro da exploração aquela atribuída à movimentação da molécula de gás natural pelo gasoduto Pilar-Ipojuca, ou seja, pelo transporte de gás segundo a indicação dos “pares ordenados” do sistema Saga, com início de prestação no estabelecimento de Pilar/AL.

94. A autoridade julgadora da DRJ ratificou o entendimento da autoridade fiscal, uma vez que concluiu que (i) “a capacidade disponibilizada (ainda que não utilizada) permite o início do transporte de gás a partir de ambos os pontos, independentemente do fato de que, no ano-calendário 2018, o efetivo transporte de gás nesse gasoduto somente tenha se iniciado no ponto Pilar/AL”; e que (ii) “não há como determinar o percentual da receita decorrente do faturamento da capacidade instalada e não utilizada desses dois pontos de recepção”.

95. Dessarte, a controvérsia estabelecida nesses autos de processo administrativo compreende a identificação da receita ship or pay, decorrente do contrato Pilar-Ipojuca, atribuível à unidade de Pilar/AL, eis que toda ela (receita ship or pay) foi desconsiderada do benefício do lucro da exploração. Para que não se tenha dúvida sobre o montante desconsiderado (R\$216.493.571,87), a recorrente reapresenta a tabela pormenorizada das receitas incentivadas reclassificadas pela fiscalização como receitas diversas (não incentivadas):

Estabelecimento	Ponto de Recepção (Injeção)	Contrato	Nome Contrato	Filial Contrato	UF - Filial	Laudo Constitutivo	Volume	Valor Líquido	Valor Bruto
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	280.122.515,63	15.913.056,56	17.535.048,55
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	249.998.761,25	14.201.801,73	15.649.368,29
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	289.856.105,53	16.465.997,35	18.144.349,70
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	294.835.693,49	16.748.875,23	18.456.060,86
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	291.598.332,99	16.564.968,91	18.253.409,27
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	277.542.402,51	15.766.486,81	17.373.539,19
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	289.816.296,61	16.463.735,90	18.141.857,74
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	298.500.106,20	16.957.041,32	18.685.444,98
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	254.039.335,08	14.431.336,58	15.902.299,26
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	277.751.040,71	15.778.339,03	17.386.599,48
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	312.883.503,58	17.774.126,00	19.585.813,78
Rio de Janeiro	RJ	4600349881	PILAR-IPOJUCA	Pilar-AL	AL	136/2013	341.542.138,14	19.402.151,05	21.379.780,77

33. A seguir a Recorrente explica através de um mapa sinótico o percurso do gás.

97. A compreensão do trânsito das moléculas de gás natural é fundamental neste caso, de modo que a contribuinte apresentou o mapa sinótico (fl. 7783) dos gasodutos (trechos de transporte) pertencentes à sua malha dutoviária (páginas à frente), inclusive daquele envolvido na discussão (Pilar-Ipojuca), assim como dos pontos de recebimento, de entrega e de interconexão. Os pontos de interesse para este caso estão circulados em amarelo.

98. A linha roxa representa o gasoduto Pilar-Ipojuca. À esquerda dele, está o estabelecimento de Pilar/AL, enquanto à direita está a unidade de Ipojuca/PE. O sentido

esquerdo do gasoduto Pilar-Ipojuca conduz para gasodutos ao sul do Estado de Alagoas, notadamente os Estados de Sergipe, Bahia e Espírito Santo. O sentido direito do gasoduto tem orientação para o Estado de Pernambuco e os demais Estados ao norte do país, notadamente Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Mais acima está a malha dutoviária no Estado do Amazonas, sistema isolado que não tem conexão com a malha do nordeste brasileiro.

99. O mapa sinótico demonstra ainda que a Operação de Exploração & Produção (E&P) da Unidade de Operações do Sergipe e Alagoas (UO-SEAL), localizada em Pilar/AL, é um ponto de recebimento de gás natural. Ele representa o início da operação de gás natural pelo gasoduto Pilar-Ipojuca. Além disso, o mapa mostra que o gasoduto Pilar-Ipojuca possui um ponto de interconexão com o gasoduto Carmópolis-Pilar, administrado por meio do contrato malha NE (fls. 7786-7985). Este ponto de interconexão permite a transferência do gás natural que transitou no gasoduto Carmópolis-Pilar, sob gestão do contrato malha NE, para o gasoduto Pilar-Ipojuca, cujo transporte passa a ser regulado pelo contrato Pilar-Ipojuca.

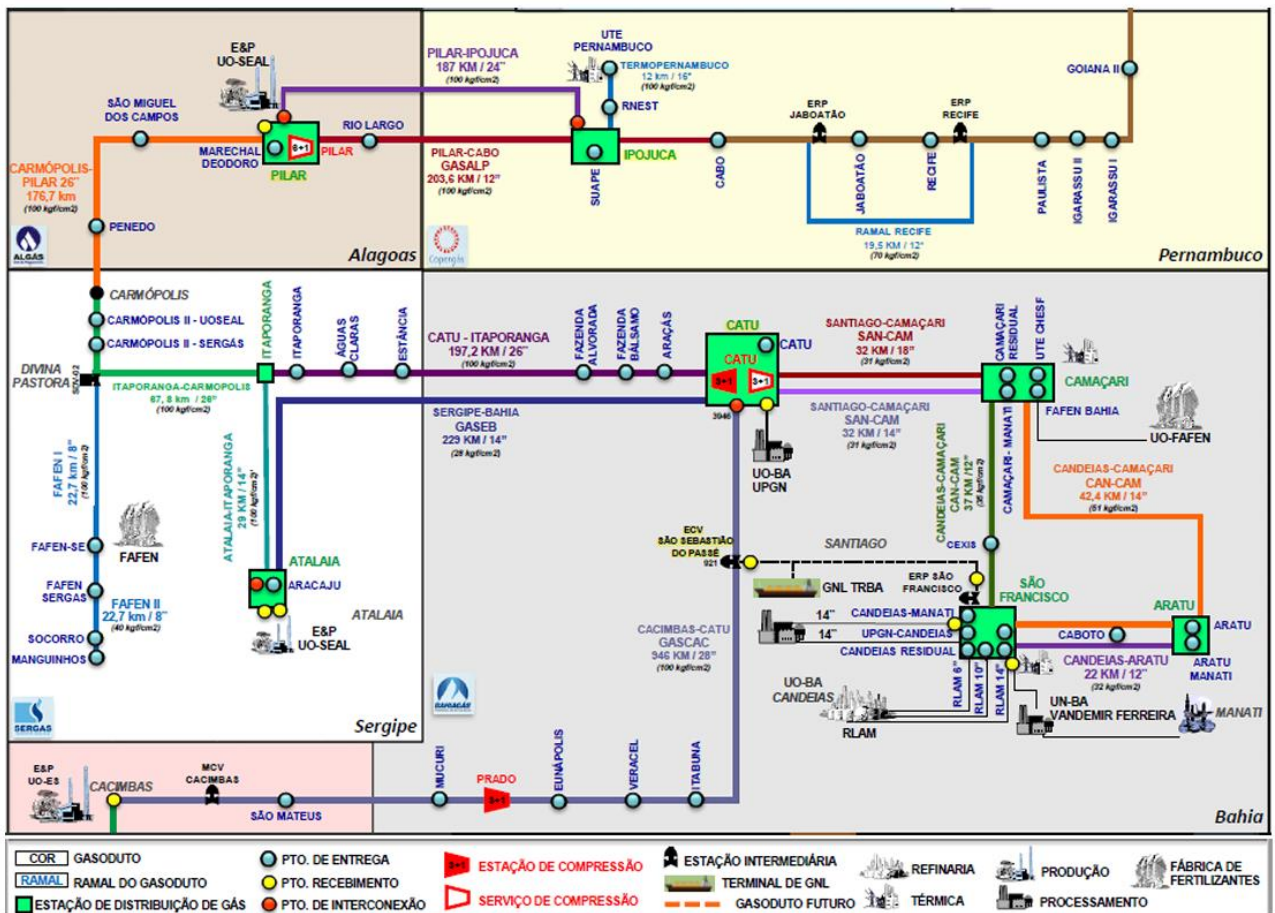
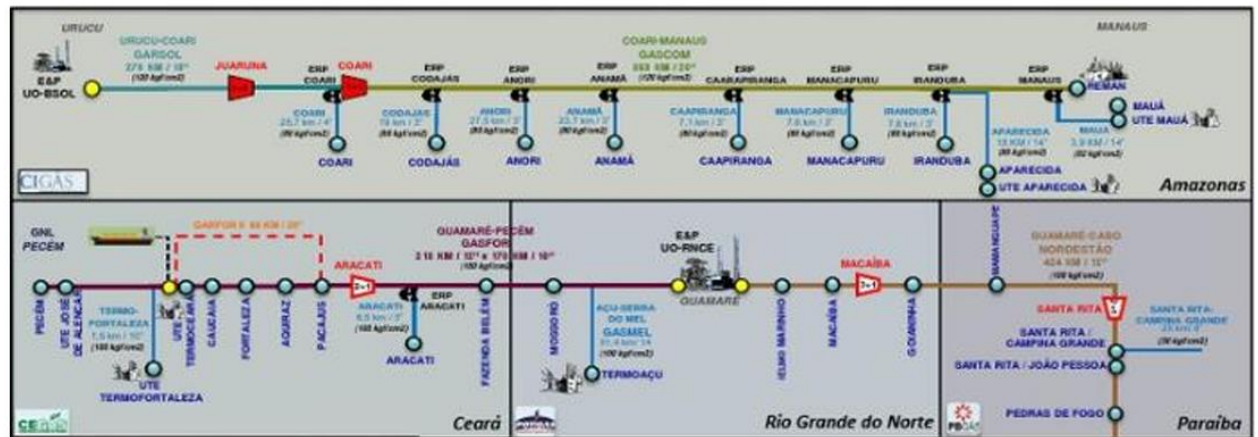
100. Deste modo, o gás que segue pelo gasoduto Carmópolis-Pilar, vindo de pontos de recebimento ao sul de Alagoas, poderá transitar pelo gasoduto GASALP, também administrado através do contrato malha NE, ou transpor o ponto de interconexão em Pilar/AL e seguir para Ipojuca/PE pelo gasoduto Pilar-Ipojuca, regido pelo contrato Pilar-Ipojuca. As mesmas opções estavam disponíveis ao gás natural injetado no sistema por meio da Unidade de Operações do Sergipe e Alagoas (UO-SEAL), em Pilar/AL, que representa um ponto de recebimento, conforme exposto acima.

101. A determinação do curso do gás natural, conforme apontado linhas acima, era dada pelo sistema Saga. Sendo assim, em relação ao volume de gás que permanecia em trânsito pelo GASALP (contrato Malhas NE), o fim da prestação não era indicado em Pilar/AL, tampouco teria início ali, pois não transpunha o ponto de interconexão. **A prestação de serviço de transporte teria fim no próximo ponto de entrega ou de interconexão da malha, a depender do caso (próximo gasoduto regido por um contrato distinto do contrato Malhas NE).**

102. Contudo, em relação ao volume de gás natural que transitou pelo gasoduto Pilar-Ipojuca, o tratamento dado seguia a orientação regulatória. **Significa dizer que a operação iniciada ao sul do Estado de Alagoas tinha encerramento no ponto de interconexão de Pilar/AL.** O transporte de gás natural entre Pilar/AL e Ipojuca/PE passava a ser prestado por meio do gasoduto Pilar-Ipojuca (contrato Pilar-Ipojuca), onde tinha início o serviço de transporte.

103. Caso o gás tivesse de ser transportado para pontos de entrega ou de interconexão mais longínquos, a prestação de serviço entre Pilar/AL e Ipojuca/PE era encerrada no ponto de interconexão de Ipojuca/PE, **passando a fluir novamente pelo GASALP, gerido pelo contrato malha NE**, até o próximo ponto de entrega ou de interconexão. Neste momento, o início da nova operação de transporte de gás natural ocorria em Ipojuca/PE, sob a gestão do contrato Malhas NE, sem qualquer relação com o contrato Pilar-Ipojuca.

MAPA SINÓTICO DA MALHA DE GASODUTOS DA TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS



104. Portanto, tanto o gás natural recebido da Unidade de Operações do Sergipe e Alagoas (UO-SEAL), no ponto de recebimento de Pilar/AL, quanto aquele gás natural transposto do gasoduto Carmópolis-Pilar para o ponto de interconexão de Pilar/AL, será transportado pelo gasoduto Pilar-Ipojuca e remunerado pelo contrato Pilar-Ipojuca. O gás natural que transita pelo gasoduto Pilar Ipojuca só pode ter dois destinos: Suape/PE ou Ipojuca/PE, mas todos relacionados ao estabelecimento de Ipojuca/PE da contribuinte.

105. Deste modo, o faturamento do transporte de gás natural (movimentação das moléculas de gás pelo gasoduto Pilar-Ipojuca) é realizado no estabelecimento de Pilar/AL,

porquanto é o local do início da prestação do serviço de transporte, conforme prevê o artigo 11, inciso II, alínea “a” da Lei Complementar nº 87/1996, veja:

Art. 11. O local da operação ou da prestação, para os efeitos da cobrança do imposto e definição do estabelecimento responsável, é:

[...]

II – tratando-se de prestação de serviço de transporte: a) onde tenha início a prestação;

106. Para que isto fique mais claro, a recorrente apresentou a planilha “2018 CT e NFSe SoP”, disponibilizada à fiscalização no curso da auditoria fiscal e juntada novamente em sua impugnação (“doc. 06” da impugnação9), que evidencia que todo o gás natural transportado a partir de Pilar/AL (ponto de recebimento) teve como destino Suape/PE ou Ipojuca/PE e estava lastreado no contrato Pilar-Ipojuca. Veja, a título de exemplo, as operações ocorridas em junho de 2018, por meio de excerto da tabela na página seguinte.

107. A grande controvérsia nesses autos é saber se o gás natural transitaria no sentido inverso, ou seja, de Ipojuca/PE para Pilar/AL, através do gasoduto Pilar-Ipojuca, haja vista a previsão contida no Anexo II do contrato Pilar-Ipojuca, de que o estabelecimento de Ipojuca/PE também seria um ponto de recepção de gás natural, sujeito a faturamento por aquele instrumento.

108. Cumpre destacar que o mapa sinótico revela que a unidade de Ipojuca/PE não possui um ponto de recebimento de gás natural (ausência de ponto vermelho no mapa, conforme a legenda). Todavia, possui um ponto de interconexão, que poderia, em tese, dar vazão a gás natural vindo do norte do Estado de Pernambuco, por meio de outros pontos de recebimento.

34. Sobre o direcionamento do transporte do gás, a Recorrente também explica que:

109. Ocorre que, como revela a planilha “2018 CT-e NFSe SoP” (“doc. 06” da impugnação10), todo o gás natural transportado pela contribuinte em 2018 era unidirecional, sempre de um ponto sul de recebimento ou interconexão a um ponto norte de entrega ou interconexão.

110. Tomando mais uma vez como exemplo as operações de junho de 2018, a planilha “2018 CT-e NFSe SoP” mostra que todas as operações iniciadas em Ipojuca/PE foram destinadas a pontos de entrega ou de interconexão ao norte, em direção contrária à Pilar/AL (vide planilha abaixo, reduzida em razão de espaço na peça). Isso mostra que toda a prestação de serviço de transporte de gás natural que teve início em Ipojuca/PE não teve como destino Pilar/AL ou qualquer outro ponto de entrega ou de interconexão nos Estados ao sul de Pernambuco.

(...)

110. Tomando mais uma vez como exemplo as operações de junho de 2018, a planilha “2018 CT-e NFSe SoP” mostra que todas as operações iniciadas em Ipojuca/PE foram destinadas a pontos de entrega ou de interconexão ao norte, em direção contrária à Pilar/AL (vide planilha abaixo, reduzida em razão de espaço na peça). Isso mostra que toda a prestação de serviço de transporte de gás natural que teve início em Ipojuca/PE não teve como destino Pilar/AL ou qualquer outro ponto de entrega ou de interconexão nos Estados ao sul de Pernambuco.

(...)

111. Este fato é corroborado pelos CT-e que lastrearam as operações iniciadas em Ipojuca/PE, os quais registraram como destino cidades ao norte do Estado de Pernambuco, inclusive em outros Estados. Todos os CT-e foram mencionados na planilha “2018 CT-e NFSe SoP”, com as suas respectivas chaves de acesso. Outro documento que corrobora esta afirmação é a planilha “Demos_Fluxo_Gas_Jun_18”, que contém as informações diárias de roteamento do gás natural. Ela também evidencia que o gás natural seguiu sempre o rumo norte, não havendo fluxo de gás para o sentido sul, de sorte que não houve transporte de gás natural de Ipojuca/PE para Pilar/AL.

35. Sobre a documentação que fundamenta as afirmações acima a respeito do percurso do gás, explica a Recorrente que:

113. Toda a documentação e relatórios apresentados demonstram que o gás natural não transitou no gasoduto Pilar-Ipojuca a partir da unidade de Ipojuca/PE. As prestações de transporte de gás natural que tiveram início em Ipojuca/PE seguiram para o norte e, portanto, pelo gasoduto GASALP, cuja operação é lastreada no contrato malha NE, conforme se observa do Anexo II do referido contrato (página seguinte).

114. É justamente por este motivo que a planilha “2018 CT-e NFSe SoP” apontou o contrato malha NE nas operações iniciadas em Ipojuca/PE, a mesma informação prestada pela recorrente à autoridade fiscal quando requerido fossem apresentados os contratos de transporte de gás natural firmados com o carregador, relacionando-os aos estabelecimentos da companhia. Naquela oportunidade, a recorrente indicou como único estabelecimento relacionado ao contrato Pilar-Ipojuca a unidade de Pilar/AL, enquanto a unidade de Ipojuca/PE estava indicada no campo de abrangência do contrato malha NE, porque todas as operações iniciadas em Ipojuca/PE eram faturadas segundo aquele contrato, e não o contrato Pilar-Ipojuca.

Contrato malha NE:

ANEXO II	
Descrição do Sistema de Transporte	
GASODUTOS	
Atalaia – Itaporanga 14", 29 km	
Candeias – Aratu 12", 21 km	
Candeias – Camaçari 12", 37 km	
Candeias – Dow 14", 16 km	
Carmópolis – Pilar 26", 176 km	
Catu – Camaçari 14" – 14", 33 km	
Catu – Camaçari 18" – 18", 33 km	
Catu – Carmópolis 26", 265 km	
Dow – Aratu – Camaçari 14", 26.7 km	
Guamaré – Cabo (Nordestão) – 12", 424 km	
Guamaré – Pecém (Gasfor) – 12", 213 km e 10", 171 km	
Loop – Nordeste 12", 31 km	
Pilar (AL) – Cabo (PE) (Gasalp) 12", 204 km	
Sergipe – Bahia (Gasob) 14", 230 km	
Ramal Termoçu 14", 33 km	
Ramal Aracati 4", 6.5 km	
Ramal Fafon II 8", 8 km + 8", 13 km	
Ramal TermoFortaleza 10", 0.6 km	
Ramal TermoFortaleza II 10", 1.3 km	
Ramal Termopernambuco 16", 12 km	
Ramal Santa Rita – São Miguel de Iapuí 8", 25 km	

Relação contato x filial da contribuinte:

Nome	Nº Contrato	Filial(is)
Urucu-Manaus	4600322943	Coari/AM
Pilar-Ipojuca	4600349881	Pilar/AL
Gasene	4600287794	Anchieta/ES Linhares/ES Macaé/RJ Pojuca/BA São Sebastião do Passé/BA
Malha NE	4600260310	Aracaju/SE Caucaia/CE Guamaré/RN Ipojuca/PE Marechal Deodoro/AL Pilar/AL Pojuca/BA São Francisco do Conde/BA
GAL	4600360391	Aracaju/SE

Tabela 01 – Contratos de Serviço de Transporte Firme de Gás

36. Assi, conclui a Recorrente:

115. Portanto, considerando que o gás natural transitou em 2018 de forma unidirecional e apenas para o sentido norte, todo o faturamento do contrato Pilar Ipojuca pertenceu à filial Pilar/AL, pois era o estabelecimento que detinha o controle do ativo (gasoduto Pilar-Ipojuca) e que dava início à operação de transporte, na linha do artigo 11, inciso II, alínea "a" da Lei Complementar n. 87/1996.

116. Por outro lado, toda a operação de transporte iniciada na unidade de Ipojuca/PE seguia exclusivamente pelo GASALP, operado pelo contrato malha NE. Não havia gás natural, desta forma, vindo de Ipojuca/PE que transitasse pelo gasoduto Pilar-Ipojuca, confirmando que toda a receita de transporte de gás natural relacionada ao gasoduto Pilar-Ipojuca pertencia ao estabelecimento de Pilar/AL.

117. Veja ainda que as conclusões do memorando técnico elaborado pela Ernst & Young (fls. 8132-8228) estão em linha com a argumentação defendida pela ora recorrente, servindo inclusive de suporte probatório para a sua tese, notadamente no sentido de que todas as receitas de Ship or Pay relativas ao gasoduto Pilar-Ipojuca pertencem à estrutura do estabelecimento de Pilar/AL, conforme evidenciado no item 81, subitens "a", "b" e "c" do documento. Conforme foi asseverado pela Ernst & Young, "a totalidade das receitas do

contrato Pilar-Ipojuca corresponderam ao transporte de gás iniciado em Pilar/AL com destino a Ipojuca/PE”.

81. *Com base nas elucidações que serão efetuadas no decorrer deste memorando, na documentação anexada e nas determinações expressas na legislação fiscal vigente, e, considerando:*

- (a) *Que a totalidade das receitas do contrato Pilar-Ipojuca corresponderam ao transporte de gás iniciado em Pilar/AL com destino a Ipojuca/PE;*
- (b) *Que todas as operações que geraram receita para o estabelecimento de Ipojuca/PE foram custodiadas pelo contrato Malha NE;*
- (c) *Que, no ano de 2018, todo o transporte de moléculas de gás partiu de um ponto sul para um ponto norte;*

37. Do ponto de vista tributário, a Recorrente também explica que:

118. O memorando vai além e demonstra que o cálculo do lucro da exploração foi realizado de forma correta pela recorrente, conforme o item 81, subitens “d”, “e” e “f”, e o item 82, tendo em vista que a empresa apenas adotou o cálculo incentivado para as parcelas das receitas que são indubitavelmente decorrentes de operações suportadas por laudo constitutivo expedido pelas SUDAM e SUDENE.

(...)

120. Se toda a receita relacionada ao gasoduto Pilar-Ipojuca pertencia à unidade de Pilar/AL, todo o faturamento alusivo à movimentação das moléculas de gás (transporte) e ao encargo da disponibilização de capacidade de transporte não utilizada (cessão de direito de uso) deve ser considerado originário do referido estabelecimento. **Não há qualquer elemento que vincule as referidas receitas, em especial a receita ship or pay relativa ao contrato Pilar-Ipojuca, à unidade de Ipojuca/PE.**

121. Na verdade, todas as receitas oriundas do estabelecimento de Ipojuca/PE (ou seja, cujas operações lá se iniciaram) decorrem de transporte de gás natural por meio do GASALP, atreladas, portanto, ao contrato malha NE. Some-se ainda a estas receitas de movimentação de moléculas de gás (transporte), as receitas com encargo da disponibilização de capacidade de transporte não utilizada (cessão de direito de uso), à conta do contrato malha NE. **Nenhuma dessas receitas, como constatou a própria fiscalização, foi objeto cômputo no incentivo fiscal do lucro da exploração.**

122. Portanto, **considerando que todas as receitas relativas ao gasoduto Pilar- Ipojuca pertencem à estrutura do estabelecimento de Pilar/AL**, sejam elas de transporte de gás ou de cessão de direito de uso (ship or pay), mostra-se equivocado o lançamento de multas isoladas por suposta ausência de pagamento de estimativas mensais, **porque o cálculo do lucro da exploração reclassificado pela autoridade fiscal estava correto.** Sendo assim, deve ser cancelado integralmente o auto de infração.

38. A seguir a Recorrente começa a apresentar a motivação técnica do sentido sul-norte.

123. Para reforçar este argumento e demonstrar que **não era mera coincidência ou conveniência da recorrente** o fato de o transporte de gás natural, naquela região, ter sido prestado a partir de Pilar/Al para Ipojuca/PE (**no sentido sul norte**), apresenta-se no próximo tópico o motivo técnico pelo qual não havia disponibilidade da capacidade instalada de transporte em sentido contrário no gasoduto Pilar-Ipojuca, pelo que era

impossível conceber receita ship or pay relacionada à filial Ipojuca/PE e atrelada ao referido gasoduto.

39. No item seguinte Recorrente trata - **VI.D - Sobre a atribuição da receita ship or pay relacionada ao contrato Pilar-Ipojuca ao estabelecimento de Pilar/AL: impossibilidade técnica e ausência de oferta de capacidade de transporte de gás natural a partir de Ipojuca/PE** – quando em síntese advoga que “a autoridade julgadora assumiu ser possível o transporte de Ipojuca/PE até Pilar/AL, quando isto não estava evidenciado no contrato.”; e, na direção inversa, argumenta que:

130. Na realidade, aquela premissa estava incorreta, pois sequer é possível o transporte de gás natural partindo do estabelecimento de Ipojuca/PE até o estabelecimento de Pilar/AL. Neste sentido, confirma mais uma vez o documento anexo denominado “Informações Técnicas” (doc. 02), em que o pessoal técnico da recorrente realizou uma simulação termohidráulica que demonstra a inviabilidade técnica do transporte de gás de Ipojuca/PE no sentido Sul (isto é, no sentido de Pilar/AL).

Por sua natureza locacional e pelas características logísticas de suprimento e consumo de gás, tipicamente o fluxo de gás na malha da TAG é do sentido sudeste – nordeste, pois as maiores produções de gás encontram-se no sudeste e as produções isoladas no nordeste não conseguem atender à demanda da região. Eventualmente o terminal de GNL do TRBA (Baía de todos os Santos) também atua como supridor, tanto para atendimento do excedente de demanda no nordeste, como para o sudeste quando uma fonte offshore é reduzida ou quando a demanda termoelétrica da região aumenta. Nesse caso, o gás é transferido da Bahia para o Rio de Janeiro, invertendo o sentido do fluxo no sistema GASENE (gasoduto sudeste nordeste).

O terminal de GNL de Pecém também atua como importante oferta de gás no Ceará, pois devido à baixa capacidade de transporte dos gasodutos da TAG na região nordeste (GASALP 12”, NORDESTÃO12” e GASFOR 10”), não é possível realizar o atendimento das termoelétricas Termoceará, Termofortaleza e Termoaçú pelo gás de oferta nacional. Nesse caso, o terminal consegue atender à essas demandas devido à sua posição geográfica próxima a esses pontos. Visando demonstrar a amplitude de suprimento dos pontos de entrada acima da EDG Ipojuca, foi realizada uma simulação termohidráulica utilizando o software Pipeline Studio no modelo da malha de transporte da TAG, buscando a injeção máxima de gás dos pontos de entrada Pecém e Guamaré maximizando o fluxo de gás em direção ao Sul da malha da TAG.

A maximização dos pontos de entrada de gás é limitada por fatores físicos e logísticos do sistema. O GASFOR, que é o duto de conexão com o GNL Pecém, tem um diâmetro pequeno, o que significa que há menos espaço interno para o gás se mover. Por causa disso, há um grande atrito entre o gás e as paredes internas do duto, fazendo com que o gás precise exercer mais força para se movimentar. Essa força é representada pela pressão. Quanto maior o atrito, maior será a perda de pressão ao longo do percurso (perda de carga). Além disso, a TAG tem obrigações contratuais de garantir a pressão de entrega do gás, conforme especificado no Anexo II do contrato de transporte Malhas NE (Anexo II – Termo e Condições Gerais do Contrato de Serviço de Transporte Firme (“TCG”) / Apêndice III – Condições Técnico-Operacionais). Isso restringe a quantidade de gás que pode ser movimentada no sistema, devido à necessidade de cumprir essas obrigações.

Na simulação realizada, conforme apresentado na Figura 3, é possível verificar o valor de injeção de 800 mil m³/d para o ponto de entrada de Guamaré. Esse valor foi baseado na capacidade histórica de produção/injeção desse ponto no sistema, pois a injeção de gás nele é fruto da produção de gás nos campos produtores da região, não sendo factível considerar

valores acima da real capacidade de produção, caracterizando assim uma limitação logística de suprimento.

Para o GNL Pecém, o valor máximo de injeção de gás foi limitado pela capacidade física dos dutos da TAG, resultando em 2.437 mil m³/d. **Devido à perda de carga, a pressão do gás ao atingir a SCOMP Macaíba é a mínima necessária para continuar o transporte, não sendo possível aumentar o volume transportado na região.**

Essa simulação mostra que, mesmo no cenário hipotético de máxima injeção nos pontos de entrada acima da EDG Ipojuca, não é possível atender a todo o mercado consumidor da região utilizando apenas esses pontos de injeção. Apesar do ponto de saída de Cabo ter um consumo típico de 300 mil m³/d, o máximo que foi possível atender foi 15 mil m³/d. **Portanto, devido às limitações logísticas e físicas do sistema atual, para atender ao consumo total da região Nordeste, é necessário trazer gás do Sul do sistema, movendo-o sempre no sentido Pilar → Ipojuca. A interconexão contratual existente nesses pontos, não impacta na movimentação física da molécula, trata-se apenas de uma medição para controle do fluxo de gás entre contratos.**

40. Assim a Recorrente arremata a explicação:

131. Conforme se demonstrou na simulação, **existem apenas dois pontos de recebimento de gás natural ao Norte de Ipojuca/PE, quais sejam: Pecém/CE e Guamaré/RE** (veja o mapa sinótico do parágrafo 103). Contudo, a baixa produção daqueles pontos de recebimento, somado ao diâmetro reduzido dos gasodutos, não é suficiente para o efetivo transporte de gás **até o ponto de entrega de Cabo/PE**. O estabelecimento de Pilar/AL fica ainda mais ao sul que o estabelecimento de Cabo/PE, considerado no teste, **de modo que é ainda mais evidente a impossibilidade técnica de que o transporte seja realizado até aquele local.**

132. **Portanto, a atribuição das receitas ship or pay relacionadas ao contrato Pilar-Ipojuca à unidade de Pilar/AL não foi “mera convenção” da recorrente, mas decorrência da impossibilidade técnica de oferta de capacidade de transporte de gás natural no sentido norte-sul, isto é, de Ipojuca/PE para Pilar/AL.** Ao contrário do que afirmou o acórdão da DRJ, o fato de todas as operações de transporte de gás natural terem seguido uma única via, sempre a partir de Pilar/AL, **não foi nenhuma coincidência. Isso ocorreu justamente porque a oferta de capacidade de transporte, por meio do gasoduto Pilar-Ipojuca, só estava disponível a partir da filial de Pilar/AL.**

41. A Recorrente assim finaliza esse item:

133. Diante desse cenário, considerando que a DRJ manteve a autuação sob o entendimento de **que seria possível o transporte de gás natural a partir da unidade de Ipojuca/PE até Pilar/AL, quando não possuía elementos para tal afirmação, os fatos aqui descritos revelam justamente o contrário. Não é tecnicamente possível** o transporte de gás natural naquele sentido, de modo que a referência no contrato Pilar-Ipojuca ao ponto de interconexão de Ipojuca/PE é mera indicação do ponto final do trânsito naquele gasoduto. **Desconstruída a premissa fundamental do acórdão recorrido**, deve ser reformado para que seja cancelado integralmente o auto de infração.

42. A Recorrente trata no item seguinte – **IV.E - Sobre a inaplicabilidade da Solução de Consulta COSIT nº 217/2019 ao presente caso e a vinculação dos custos e das receitas do contrato Pilar-Ipojuca à unidade de Pilar/AL** – quando em síntese advoga que “a Solução de Consulta COSIT nº 217/2019, citada pelo acórdão recorrido, não se relaciona ao caso em tela, pois diz respeito ao serviço de transporte de gás natural, enquanto o caso em tela versa sobre a disponibilização de

capacidade de transporte não utilizada.”.

43. Contudo, ainda nesse item a Recorrente traz mais argumentos técnicos sobre o ponto Pilar-Ipojuca, conforme a seguir exposto:

144. Para demonstrar que todas as receitas decorrentes do contrato Pilar-Ipojuca (fls. 7987-8123) se deram a partir do ponto de interconexão de Pilar/AL e, desta forma, se classificam como incentivadas, a recorrente chama atenção para a cláusula sétima do referido contrato. Ela dispõe que a quantidade diária contratada, que consiste na quantidade de gás natural que o carregador disponibilizará para o transportador nos pontos de recebimento, é de 15.000.000 m³/dia a partir do ano de 2016, senão veja:

CLÁUSULA SÉTIMA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA 7.1. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA será de (i) 7.500.000 m³/d (sete milhões e quinhentos mil METROS CÚBICOS por DIA) nos anos de 2010 a 2013; (ii) 9.000.000 m³/d (nove milhões de METROS CÚBICOS por DIA) nos anos de 2014 e 2015; e (iii) 15.000.000 m³/d (quinze milhões de METROS CÚBICOS por DIA) a partir do ano de 2016 até o término do CONTRATO. (grifos aditados)

145. Por sua vez, no Anexo II do contrato sob análise, cujo trecho também restou reproduzido no acórdão da DRJ, estão apresentadas as vazões máximas atreladas a cada possível ponto de interconexão – quais sejam, Pilar/AL e Ipojuca/PE – as quais totalizam 15,00 MMm³/dia por estabelecimento, equivalente a 15.000.000 m³/dia, nos moldes abaixo demonstrados:

(...)

146. Em uma base anual, a quantidade contratada, que equivale à vazão máxima da interconexão de Pilar/AL, resultaria em 5.490.000.000m³ (15.000.000m³ * 366 dias), o que corresponde exatamente à capacidade instalada prevista no laudo constitutivo nº 136/2013 do benefício do lucro da exploração, cujo beneficiário é o estabelecimento de Pilar/AL. Neste sentido, veja o trecho do referido laudo constitutivo atinente ao objeto do benefício fiscal (fls. 186-207):

(...)

147. Ademais, uma vez analisado o relatório de faturamento do ano-calendário de 2018 (“doc. 06” da impugnação¹²) e isolados os valores referentes ao contrato Pilar-Ipojuca (contrato nº 4600349881), depreende-se que o volume total em m³ atrelado às operações de transporte efetivo de gás (faturadas pela unidade de Pilar/AL) e de disponibilidade da capacidade instalada (faturadas pela matriz do Rio de Janeiro/RJ) foi de 5.475.000 m³, nos termos ilustrados a seguir:

148. A partir da tabela demonstrada acima, é possível inferir que o volume total das operações de transporte e de ship or pay foi de 5.475.000 m³, o qual, proporcionalizado para uma métrica diária – e considerando que o ano de 2018 foi composto por 365 dias – representou um volume diário de 15.000.000 m³.

149. Ademais, a tabela supracolacionada também comprova que todo o transporte de gás atrelado ao contrato Pilar– Ipojuca teve início em Pilar/AL, estando as informações acerca do faturamento bruto e volume (m³), segregados por destinatário final, resumidas no quadro abaixo:

(...)

150. As evidências acima elencadas revelam que todo o faturamento decorrente do contrato Pilar-Ipojuca diz respeito a operações que iniciaram no estabelecimento de Pilar/AL, visto que o volume total atrelado à operação de transporte e à disponibilidade da infraestrutura correspondem à vazão máxima do ponto de interconexão de Pilar/AL e à capacidade instalada prevista no laudo constitutivo expedido em benefício do estabelecimento de Pilar/AL.

151. Sendo assim, conforme evidências anteriormente detalhadas, restou demonstrado que não apenas toda a prestação de serviço de transporte de gás, para o exercício de 2018, ocorreu tendo o ponto de recebimento exclusivo do contrato Pilar-Ipojuca, sempre partindo de Pilar/AL, como também o volume remanescente atinente à operação de ship or pay atendeu à capacidade instalada prevista no laudo constitutivo daquela unidade incentivada, bem como se enquadra na vazão total atribuída a esse estabelecimento.

152. Diante do exposto, resta evidenciado que a Solução de Consulta nº 217/2019 da Cosit não se aplica ao caso em tela. Não obstante, mesmo que considere que ela se aplica, a recorrente demonstrou que o estabelecimento de Pilar/AL atende a todos os seus requisitos ali referidos, pelo que o auto de infração não possui fundamento para ser mantido.

44. Por fim, a Recorrente trata no item seguinte - **DOS PEDIDOS** – conforme a seguir transcrito:

153. Por todo o exposto, a Recorrente requer seja processado o presente recurso voluntário, porquanto tempestivo e cabível, para que sejam acolhidos os seguintes pedidos:

(i) Preliminarmente:

a. Seja anulado o lançamento, pois não há fundamento jurídico que sustente o arbitramento da receita não incentivada, como procedeu a autoridade fiscal, eis que se trata de medida extrema e justificável somente nas hipóteses do artigo 148 do Código Tributário Nacional;

b. Seja reconhecida a impossibilidade de lançamento de multa isolada no presente caso e, por conseguinte, cancelada a autuação, eis que esvaziada a pretensão punitiva da União em relação à (suposta) ausência de recolhimento de estimativas mensais, ainda que a companhia tenha deixado de efetuar algum recolhimento mensal, porquanto apurado saldo negativo no ano-calendário de 2018;

(ii) No mérito:

a. requer-se seja integralmente cancelado o lançamento tributário, porque todas as receitas relativas ao gasoduto Pilar-Ipojuca pertencem à estrutura do estabelecimento de Pilar/AL, sejam elas de transporte de gás ou de cessão de direito de uso (ship or pay), bem como porque foi demonstrada a impossibilidade de se disponibilizar capacidade de transporte de gás natural por meio do contrato Pilar-Ipojuca, com o início da operação em Ipojuca/PE, de modo que é equivocado o lançamento de multas isoladas por suposta ausência de pagamento de estimativas mensais, porquanto o cálculo do lucro da exploração foi realizado de forma correta pela contribuinte;

Termos em que pede deferimento.

45. É o relatório.

46. Passamos a votar.

VOTO

Conselheiro José André Wanderley Dantas de Oliveira, relator.

DA ADMISSIBILIDADE

47. O Recurso Voluntário interposto pelo contribuinte/Recorrente é tempestivo e preenche os demais pressupostos de admissibilidade, pelo que dele conheço.

DAS PRELIMINARES DE NULIDADE

48. Conforme acima transcrito no item 46 do presente relatório, a Recorrente inicia os seus pedidos com duas preliminares. Na primeira, a Recorrente argui pela nulidade do lançamento, alegando que não há fundamento jurídico que sustente o arbitramento da receita não incentivada, como procedeu a autoridade fiscal, eis que se trata de medida extrema e justificável somente nas hipóteses do artigo 148 do Código Tributário Nacional.

49. A segunda preliminar de nulidade advoga pela impossibilidade de aplicação de multa isolada da estimativa não paga, quando o contribuinte apurou saldo negativo no período.

50. Entretanto, entendemos que não cabe nulidade dos autos com fundamento nesses argumentos.

O art. 59 do Decreto nº 70.235/197272, que dispõe sobre o Processo Administrativo Fiscal, determina que não nulos:

I – os atos e termos lavrados por pessoa incompetente;

II – os despachos e decisões proferidos por autoridade incompetente ou com preterição do direito de defesa.

51. Observa-se que o auto de infração, classificado como “atos e termos”, somente poderia ser considerado nulo no caso de ser lavrado por pessoa incompetente, uma vez que a preterição de direito de defesa apenas abrangeria “despachos e decisões”. Mas o Auto de Infração foi lavrado por Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil, no exercício da competência que lhe é atribuída pela Lei nº 10.593/2002.

52. A arguição de nulidade poderia, ainda, ter como fundamento vício em um dos elementos estruturais dos atos administrativos atacados, além da competência do agente: a forma, o objeto, a finalidade ou o motivo do ato. Mas não foram identificados vícios nos elementos elencados.

53. Por fim, o Auto de Infração atende aos pressupostos essenciais para sua lavratura, dispostos no art. 10 do Decreto nº 70.235/1972:

Art. 10. O auto de infração será lavrado por servidor competente, no local da verificação da falta, e conterá obrigatoriamente:

I - a qualificação do autuado;

II - o local, a data e a hora da lavratura;

III - a descrição do fato;

IV - a disposição legal infringida e a penalidade aplicável;

V - a determinação da exigência e a intimação para cumpri-la ou impugná-la no prazo de trinta dias;

VI - a assinatura do autuante e a indicação de seu cargo ou função e o número de matrícula.

54. Diante do acima exposto, cabe afastar a preliminar de nulidade.

55. Ainda assim, cabe analisar os argumentos da Impugnante.

56. A Impugnante argumenta que a Autoridade Fiscal aplicou o art. 148 do Código Tributário Nacional e arbitrou os valores adicionados às receitas não incentivadas, desconsiderando por completo a receita referente à capacidade disponibilizada e não utilizada do contrato Pilar Ipojuca, sem dar a oportunidade de a contribuinte complementar a informação que já havia sido prestada na resposta ao Termo de Constatação e Intimação Fiscal 03, de que toda aquela receita tem origem na filial Pilar/AL, unidade incentivada.

57. Ratificamos que esse argumento não procede.

58. Dispõe o art. 148 do Código Tributário Nacional:

Art. 148. Quando o cálculo do tributo tenha por base, ou tome em consideração, o valor ou o preço de bens, direitos, serviços ou atos jurídicos, a autoridade lançadora, mediante processo regular, arbitrará aquele valor ou preço, sempre que sejam omissos ou não mereçam fé as declarações ou os esclarecimentos prestados, ou os documentos expedidos pelo sujeito passivo ou pelo terceiro legalmente obrigado, ressalvada, em caso de contestação, avaliação contraditória, administrativa ou judicial.

59. O artigo autoriza a Autoridade Lançadora a arbitrar valor ou preço de bens, direitos, serviços ou atos jurídicos, sempre que considerar as informações prestadas pelo sujeito passivo como omissas ou que não mereçam fé.

60. Mas não foi esta a conduta adotada pela Autoridade Lançadora, que, na verdade, apenas procedeu à reclassificação das receitas relativas à capacidade disponibilizada e não utilizada, vinculadas ao gasoduto Pilar/Ipojuca, como receitas não incentivadas; o montante das receitas reclassificadas foi extraído da escrituração apresentada pelo Impugnante, afastando qualquer arbitramento.

61. Sobre a outra preliminar de nulidade, considerando o entendimento de que o Fisco não pode aplicar multa isolada quando o sujeito passivo tiver apurado saldo negativo no período, cabe transcrever o inciso II, art. 44, Lei nº 9.430/1996:

Art. 44. Nos casos de lançamento de ofício, serão aplicadas as seguintes multas:

(...)

II - de 50% (cinquenta por cento), exigida isoladamente, sobre o valor do pagamento mensal:

(...)

b) na forma do art. 2º desta Lei, que deixar de ser efetuado, ainda que tenha sido apurado prejuízo fiscal ou base de cálculo negativa para a contribuição social sobre o lucro líquido, no ano-calendário correspondente, no caso de pessoa jurídica.

(Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

62. O citado art. 2º estabelece a possibilidade de apuração anual do IRPJ, mas vinculado à apuração e recolhimento de estimativas.
63. Assim, resta evidente que a apuração de resultado negativo de IRPJ não afasta a aplicação da multa isolada.
64. Ademais, se houvesse algum motivo para a nulidade dos lançamentos, exonerando o crédito tributário da autuação, não seriam por aqueles alegados nas preliminares.

DO MÉRITO

65. No mérito, o cerne da questão reside em julgar se todas as receitas relativas ao gasoduto Pilar-Ipojuca pertencem ou não à estrutura do estabelecimento de Pilar/AL, sejam elas de transporte de gás ou de cessão de direito de uso (ship or pay).
66. A Autoridade Fiscal considerou que as duas filias, Pilar/AL e Ipojuca/PE, **são pontos de entrada para o transporte efetivo de gás**, conforme notas fiscais juntadas ao processo, e da **impossibilidade de determinar o percentual da receita decorrente do faturamento Ship or Pay, capacidade disponibilizada e não utilizada, dos pontos de recepção Pilar-AL e Ipojuca – PE, a Autoridade Fiscal desconsiderou como receita incentivada a receita faturada como Ship or Pay do gasoduto Pilar-Ipojuca** apurando a infração Redução - Estabelecimento fora de área de atuação da SUDENE, tendo sido efetuado o lançamento de ofício que totalizou, no período fiscalizado (ano-calendário de 2018), o valor de R\$ 216.493.571,87.
67. A Recorrente rebate a afirmação da Autoridade Julgadora de 1ª instância, que concluiu que a vinculação do faturamento ship or pay à unidade de Pilar/AL seria **uma mera “convenção da Impugnante”**, pois entendeu que, a capacidade disponibilizada (ainda que não utilizada) permite o início do transporte de gás a partir de ambos os pontos. Ademais, a Autoridade Julgadora de piso também conclui que, como destacado pela Autoridade Fiscal, **não há como determinar o percentual da receita decorrente do faturamento da capacidade instalada e não utilizada desses dois pontos de recepção, o que motivou a desconsideração da totalidade desse faturamento como atividade incentivada.**
68. A receita desconsiderada como não incentivada foi adicionada às receitas diversas para o cálculo do Lucro da Exploração e a Redução do IRPJ. O crédito tributário lançado por meio do Auto de Infração Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica foi integralmente compensado de ofício com as deduções informadas pela contribuinte no Registro N630 - Apuração do IRPJ com Base no Lucro Real.
69. Como a Autoridade Fiscal desconsiderou como incentivada a receita faturada como Ship or Pay do gasoduto Pilar-Ipojuca, o cálculo do Lucro da Exploração e a redução do IRPJ por estimativa mensal foram ajustados. Assim, aplicou se, então, às diferenças apuradas, a multa isolada segundo dispositivos legais vigentes.
70. Com vistas a contestar os argumentos da autuação realizada pela Autoridade Fiscal e a parte mantida na instância Julgadora de piso, a Recorrente ofereceu uma ampla, coerente e plausível argumentação técnica, acostando à sua narrativa uma documentação hábil e idônea de respaldo.
71. Assim, recapitulemos, basicamente os argumentos da autuação e acolhidos pelo Julgamento de 1ª instância repousam em dois aspectos:

1º) Que as receitas da unidade Ipojuca/PE não gozavam do incentivo do Lucro da Exploração, mas essa unidade era ponto de entrada de gás, portanto, as suas receitas deveriam ser tributadas; e, dada a impossibilidade de determinar o percentual da receita decorrente do faturamento Ship or Pay, capacidade disponibilizada e não utilizada, dos pontos de recepção Pilar-AL e Ipojuca – PE, a Autoridade Fiscal desconsiderou como receita incentivada a receita faturada como Ship or Pay do gasoduto Pilar-Ipojuca;

2º) Que o argumento sobre a vinculação do faturamento ship or pay à unidade de Pilar/AL seria uma mera “convenção da Impugnante”; e, que o alegado pela Recorrente, de que a unidade Ipojuca/PE não é um ponto de recepção é uma mera convecção por conveniência tributária.

72. Não obstante, firmado no contrato Pilar/Al-Ipojuca/PE, que esta última também seja um ponto de entrada, contudo, ao longo de sua defesa a Recorrente demonstrou tecnicamente que a mesma na verdade é um ponto de interconexão.

73. Assim, que no item - **IV.B - Sobre a praxe da operação de transporte de gás natural realizada pela contribuinte e pelo mercado, consoante a regulação da ANP** – explica que **não há** transporte de gás natural que se inicie em um ponto de interconexão, haja vista que este ponto serve apenas de ligação entre gasodutos distintos.

74. Também demonstrou no item (95) de seu Recurso que as receitas incentivadas (ship or pay) reclassificadas pela fiscalização como receitas diversas (não incentivadas), pertencem a unidade de Pilar/AL, e não na unidade de Ipojuca/PE. **A planilha do Contribuinte já contém indicativo de que a referida receita ship or pay pertence à unidade de Pilar/AL, e não na unidade de Ipojuca/PE. Isso formalizado no contrato 4600349881, com laudo constitutivo 136/2013.**

75. A Recorrente também apresentou na sua defesa, **o resumo do roteamento do ano-calendário de 2018 (“doc. 04” da impugnação)**, bem como, explicou através de um **mapa sinótico o percurso do gás no sentido sul-norte**. Assim, a Operação de Exploração & Produção (E&P) da Unidade de Operações de Sergipe e Alagoas (UO-SEAL), localizada em Pilar/AL, é um ponto de recebimento de gás natural. Ele representa o início da operação de gás natural pelo gasoduto Pilar-Ipojuca.

76. Além disso, o mapa mostra que o gasoduto Pilar-Ipojuca possui um ponto de interconexão com o gasoduto Carmópolis-Pilar, administrado por meio do contrato malha NE (fls. 7786-7985). Este ponto de interconexão permite a transferência do gás natural que transitou no gasoduto Carmópolis-Pilar, sob gestão do contrato malha NE, para o gasoduto Pilar-Ipojuca, cujo transporte passa a ser regulado pelo contrato Pilar-Ipojuca.

77. Deste modo, o gás que segue pelo gasoduto Carmópolis-Pilar, vindo de pontos de recebimento ao sul de Alagoas, poderá transitar pelo gasoduto GASALP, também administrado através do contrato malha NE, ou transpor o ponto de interconexão em Pilar/AL e seguir para Ipojuca/PE pelo gasoduto Pilar-Ipojuca, regido pelo contrato Pilar-Ipojuca.

78. Explicou a Recorrente que a determinação do curso do gás natural, relativo ao volume de gás que permanecia em trânsito pelo GASALP (contrato Malhas NE), que o fim da prestação não era indicado em Pilar/AL, tampouco teria início ali, pois não transpunha o ponto de interconexão. A prestação de serviço de transporte teria fim no próximo ponto de entrega ou de interconexão da malha, a depender do caso (próximo gasoduto regido por um contrato distinto do contrato Malhas NE). Contudo, em relação ao volume de gás natural que transitou pelo gasoduto Pilar-Ipojuca, o tratamento dado seguia a orientação regulatória. Significa dizer que a operação iniciada ao sul do

Estado de Alagoas tinha encerramento no ponto de interconexão de Pilar/AL. **O transporte de gás natural entre Pilar/AL e Ipojuca/PE passava a ser prestado por meio do gasoduto Pilar-Ipojuca (contrato Pilar-Ipojuca), onde tinha início o serviço de transporte.**

79. Caso o gás tivesse de ser transportado para pontos de entrega ou de interconexão mais longínquos, a prestação de serviço entre Pilar/AL e Ipojuca/PE era encerrada no ponto de interconexão de Ipojuca/PE, **passando a fluir novamente pelo GASALP, gerido pelo contrato malha NE, até o próximo ponto de entrega ou de interconexão.** Neste momento, o início da nova operação de transporte de gás natural ocorria em Ipojuca/PE, sob a gestão do contrato Malhas NE, **sem qualquer relação com o contrato Pilar-Ipojuca.**

80. A planilha “2018 CT e NFSe SoP”, disponibilizada à fiscalização no curso da auditoria fiscal e juntada novamente em sua impugnação (“doc. 06” da impugnação), **evidencia que todo o gás natural transportado a partir de Pilar/AL (ponto de recebimento) teve como destino Suape/PE ou Ipojuca/PE e estava lastreado no contrato Pilar-Ipojuca.**

81. **Sobre a grande controvérsia de se saber se o gás natural transitaria no sentido inverso, ou seja, de Ipojuca/PE para Pilar/AL,** através do gasoduto Pilar-Ipojuca, haja vista a previsão contida no Anexo II do contrato Pilar-Ipojuca, de que o estabelecimento de Ipojuca/PE também seria um ponto de recepção de gás natural, sujeito a faturamento por aquele instrumento, **a Recorrente explicou que o mapa sinótico revela que a unidade de Ipojuca/PE não possui um ponto de recebimento de gás natural (ausência de ponto vermelho no mapa, conforme a legenda).** Todavia, **possui um ponto de interconexão,** que poderia, em tese, dar vazão a gás natural vindo do norte do Estado de Pernambuco, por meio de outros pontos de recebimento.

82. Contudo, explicou que conforme evidencia a planilha “2018 CT-e NFSe SoP” (“doc. 06” da impugnação), **todo o gás natural transportado pela contribuinte em 2018 era unidirecional, sempre de um ponto sul de recebimento ou interconexão a um ponto norte de entrega ou interconexão.**

83. Assim, através da planilha “2018 CT-e NFSe SoP” a Recorrente mostra que **todas as operações iniciadas em Ipojuca/PE foram destinadas a pontos de entrega ou de interconexão ao norte, em direção contrária à Pilar/AL.** Isso mostra que **toda a prestação de serviço de transporte de gás natural que teve início em Ipojuca/PE não teve como destino Pilar/AL ou qualquer outro ponto de entrega ou de interconexão nos Estados ao sul de Pernambuco.**

84. A Recorrente **comprova a sua argumentação com base nos CT-e que lastream as operações iniciadas em Ipojuca/PE, os quais registraram como destino cidades ao norte do Estado de Pernambuco, inclusive em outros Estados.** Todos os CT-e foram mencionados na planilha “2018 CT-e NFSe SoP”, com as suas respectivas chaves de acesso. **Outro documento que corrobora esta afirmação é a planilha “Demos Fluxo Gas Jun 18”, que contém as informações diárias de roteamento do gás natural.** Ela também demonstra que **o gás natural seguiu sempre o rumo norte, não havendo fluxo de gás para o sentido sul, de sorte que não houve transporte de gás natural de Ipojuca/PE para Pilar/AL.**

85. A Recorrente também comprovou que **toda a documentação e relatórios apresentados demonstram que o gás natural não transitou no gasoduto Pilar-Ipojuca a partir da unidade de Ipojuca/PE.** As prestações de transporte de gás natural que tiveram início em Ipojuca/PE seguiram para o norte e, portanto, pelo gasoduto GASALP, cuja operação é lastreada no contrato malha NE, conforme se observa do Anexo II do referido contrato.

86. A planilha “2018 CT-e NFSe SoP” **apontou o contrato malha NE nas operações iniciadas em Ipojuca/PE.** Essa mesma informação foi prestada pela Recorrente à Autoridade Fiscal quando requerido que fossem apresentados os contratos de transporte de gás natural firmados com o carregador, relacionando-os aos estabelecimentos da companhia. Naquela oportunidade, a Recorrente **indicou como único estabelecimento relacionado ao contrato Pilar-Ipojuca a unidade de Pilar/AL, enquanto a unidade de Ipojuca/PE estava indicada no campo de abrangência do contrato malha NE, porque todas as operações iniciadas em Ipojuca/PE eram faturadas segundo aquele contrato, e não o contrato Pilar-Ipojuca.**

87. Assim, **a Recorrente ratifica o seu argumento enfatizando que o gás natural transitou em 2018 de forma unidirecional e apenas para o sentido norte; e, que todo o faturamento do contrato Pilar Ipojuca pertenceu à filial Pilar/AL,** pois era o estabelecimento que detinha o controle do ativo (gasoduto Pilar-Ipojuca) e que dava início à operação de transporte, na linha do artigo 11, inciso II, alínea “a” da Lei Complementar n. 87/1996.

88. Ademais, **toda a operação de transporte iniciada na unidade de Ipojuca/PE seguia exclusivamente pelo GASALP, operado pelo contrato malha NE.** Não havia gás natural, desta forma, vindo de Ipojuca/PE que transitasse pelo gasoduto Pilar-Ipojuca, confirmando que toda a receita de transporte de gás natural relacionada ao gasoduto Pilar-Ipojuca pertencia ao estabelecimento de Pilar/AL.

89. Podemos confirmar essa informação na Planilha – 2018 Ct-eNESe SoP 1º 2º Semestre - a qual comprova que as operações que partiam da filial Ipojuca/PE sempre seguiam a direção Sul-Norte, abastecendo além de contratantes em Pernambuco, outros nos Estados da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Bem como, que essa unidade era alimentada por gás proveniente de Estados ao sul de Pernambuco, como, Alagoas, Bahia, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

90. A Planilha constante do Arquivo não Paginável (fl. 783) denominada – Item 3 – Documentos Fiscais 2018 Ipojuca – apresenta dentre outras informações solicitadas o número do contrato Pilar/AL-Ipojuca/PE, bem como a chave eletrônica de acesso. Nas folhas 2355 a 3866 estão os Documentos Comprobatórios - Outros – Item 4 – Documentos Fiscais Ipojuca – **onde se pode verificar todas os CTes vinculados ao contrato e a respectiva destinação do gás.**

91. **O memorando técnico elaborado pela Ernst & Young (fls. 8132-8228) ratifica que o sentido de que todas as receitas de Ship or Pay relativas ao gasoduto Pilar-Ipojuca pertencem à estrutura do estabelecimento de Pilar/AL, Portanto, “a totalidade das receitas do contrato Pilar-Ipojuca corresponderam ao transporte de gás iniciado em Pilar/AL com destino a Ipojuca/PE”.**

92. Também como consequência, se toda a receita relacionada ao gasoduto Pilar-Ipojuca pertencia à unidade de Pilar/AL, todo o faturamento alusivo à movimentação das moléculas de gás (transporte) e ao encargo da disponibilização de capacidade de transporte não utilizada (cessão de direito de uso) **deve ser considerado originário do referido estabelecimento. Não há qualquer elemento que vincule as referidas receitas, em especial a receita ship or pay relativa ao contrato Pilar-Ipojuca, à unidade de Ipojuca/PE.**

93. E que, na verdade, todas as receitas oriundas do estabelecimento de Ipojuca/PE (ou seja, cujas operações lá se iniciaram) **decorrem de transporte de gás natural por meio do GASALP, atreladas, portanto, ao contrato malha NE.**

94. A Recorrente também rebate a Autoridade Julgadora de piso, quando a mesma firmou a convicção de que, **não seria possível afirmar que toda a capacidade de transporte do gasoduto**

Pilar-Ipojuca estava disponível apenas a partir do estabelecimento de Pilar/AL (incentivado), pois o transporte de gás natural também seria possível de ser realizado em sentido contrário, isto é, a partir de Ipojuca/PE (não incentivado) para Pilar/AL.

95. Assim, tecnicamente a Recorrente explica e comprova através do documento anexo ao processo denominado “Informações Técnicas” (doc. 02), mediante uma simulação termohidráulica que **demonstra a inviabilidade técnica do transporte de gás de Ipojuca/PE no sentido Sul (isto é, no sentido de Pilar/AL).**

“Por sua natureza locacional e pelas características logísticas de suprimento e consumo de gás, tipicamente o fluxo de gás na malha da TAG é do sentido sudeste – nordeste,

(...)

Portanto, devido às limitações logísticas e físicas do sistema atual, para atender ao consumo total da região Nordeste, **é necessário trazer gás do Sul do sistema, movendo-o sempre no sentido Pilar → Ipojuca.** A interconexão contratual existente nesses pontos, não impacta na movimentação física da molécula, trata-se apenas de uma medição para controle do fluxo de gás entre contratos.”

96. A simulação demonstrada pela Recorrente evidencia que existem apenas dois pontos de recebimento de gás natural ao Norte de Ipojuca/PE, quais sejam: Pecém/CE e Guamaré/RN. Contudo, a baixa produção daqueles pontos de recebimento, somado ao diâmetro reduzido dos gasodutos, **não é suficiente para o efetivo transporte de gás até o ponto de entrega de Cabo/PE.** O estabelecimento de Pilar/AL fica ainda mais ao sul que o estabelecimento de Cabo/PE, considerado no teste, **de modo que é ainda mais evidente a impossibilidade técnica de que o transporte seja realizado até aquele local.**

97. Considerando toda a linha de argumentação técnica acima reproduzida, concluímos que, a atribuição das receitas ship or pay relacionadas ao contrato Pilar-Ipojuca à unidade de Pilar/AL **não foi “mera convenção” da recorrente**, mas decorrência da impossibilidade técnica de oferta de capacidade de transporte de gás natural no sentido norte-sul, isto é, de Ipojuca/PE para Pilar/AL.

98. Ao contrário do que afirmou o acórdão da DRJ, o fato de todas as operações de transporte de gás natural terem seguido uma única via, sempre a partir de Pilar/AL, **não foi nenhuma coincidência.** Isso ocorreu justamente porque a oferta de capacidade de transporte, por meio do gasoduto Pilar-Ipojuca, só estava disponível a partir da filial de Pilar/AL.

99. Por tudo cima exposto, não nos parece plausível a manutenção da autuação sob o entendimento de que seria possível o transporte de gás natural **a partir da unidade de Ipojuca/PE até Pilar/AL**, quando as explicações técnicas e a documentação acostada ao processo, por parte da Recorrente, considerando os fatos aqui descritos **revelam justamente o contrário.**

100. Também, ficou demonstrado que não é tecnicamente possível o transporte de gás natural naquele sentido (norte-sul), de modo que a referência no contrato Pilar-Ipojuca ao ponto de interconexão de Ipojuca/PE é mera indicação do ponto final do trânsito naquele gasoduto.

101. Assim, resta desconstruída a premissa fundamental do Acórdão recorrido, o qual deve ser reformado para que seja integralmente exonerado o crédito tributário constante no auto de infração.

102. Também, não havendo infração de base, cai a infração derivada, ou seja, a cobrança de multa isolada pela estimativa não paga.

CONCLUSÕES

103. Considerando o exposto e tudo mais que do processo consta, VOTO POR:

- NÃO CONHECER do Recurso de Ofício por perda do objeto;
- CONHECER do Recurso Voluntário;
- NEGAR PROVIMENTO às preliminares de nulidade;
- DAR PROVIMENTO INTEGRAL ao mérito.

Assinado Digitalmente

José André Wanderley Dantas de Oliveira