



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº : 18471.000360/2003-81
Recurso nº : 139.827
Matéria : IRF – Ex: 1998
Recorrente : PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. - PETROBRÁS
Recorrida : 1ª TURMA/DRJ-RIO DE JANEIRO/RJ I
Sessão de : 24 DE FEVEREIRO DE 2005
Acórdão nº : 106-14.431

PLATAFORMA – CONCEITO - Plataforma para prospecção de petróleo classifica-se na posição tarifária 8905.20.00, não estando abrangida no conceito de embarcação, pois lhe falta a função precípua de transporte, nem mesmo como função acessória, nos termos determinados no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias e Notas Explicativas, mediante a Convenção Internacional assinada pelo Brasil em 1986 e incorporada ao Ordenamento jurídico nacional mediante o Decreto Legislativo nº 71, de 11 de outubro de 1988.

Recurso negado.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos de recurso interposto por PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. – PETROBRÁS.

ACORDAM os Membros da Sexta Câmara do Primeiro Conselho de Contribuintes, por voto de qualidade, NEGAR provimento ao recurso, nos termos do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.


JOSÉ RIBAMAR BARROS PENHA
PRESIDENTE


LUIZ ANTONIO DE PAULA
RELATOR

FORMALIZADO EM: 20 ABR 2005

Participaram, ainda, do presente julgamento, os Conselheiros SUELI EFIGÊNIA MENDES DE BRITTO, ROMEU BUENO DE CAMARGO, GONÇALO BONET ALLAGE, ANA NEYLE OLÍMPIO HOLANDA JOSÉ CARLOS DA MATTA RIVITTI e WILFRIDO AUGUSTO MARQUES.



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

Recurso nº. : 139.827
Recorrente : PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. - PETROBRÁS

RELATÓRIO

Petróleo Brasileiro S.A. – PETROBRÁS, Sociedade de Economia Mista, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.000.167/0001-01, com sede na cidade do Rio de Janeiro, na Avenida República do Chile, nº 65, inconformada com a decisão de primeiro grau de fls. 536-550, prolatada pelos Membros da 1ª Turma da Delegacia da Receita Federal de Julgamento no Rio de Janeiro/RJ-I, mediante Acórdão DRJ/RJO-I nº 3.969, de 10 de junho de 2003, recorre a este Conselho de Contribuintes, pleiteando a sua reforma, nos termos do Recurso Voluntário de fls. 561-616.

1. Da autuação

Contra a contribuinte acima mencionada, foi lavrado, o Auto de Infração de Imposto de Renda Retido na Fonte (fls. 435-442) e Termo de Constatação de fls. 433-434, com ciência pessoal ao Representante Legal da empresa em 20/02/2003 (fl. 435), exigindo-se o recolhimento do crédito tributário no valor total de R\$ 93.022.814,54, sendo: R\$ 36.173.392,37, a título de imposto de renda retido na fonte, R\$ 29.719.377,98 de juros de mora (calculados até 31/01/2003) e R\$ 27.130.044,19 de multa de ofício (75%), a título de imposto de renda retido na fonte.

A autuação decorreu da falta de recolhimento do Imposto de Renda na Fonte, incidente sobre os rendimentos de aluguéis pagos ou creditados provenientes das plataformas marítimas para prospecção, exploração e produção de petróleo para residentes ou domiciliados no exterior, relativos ao período de fevereiro a dezembro de 1998, conforme lançamentos contábeis à conta "Controladoras, Subsidiárias e Coligadas/Afretamento de Plataformas – Aluguel",



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

descrito no Termo de Constatação às fls. 433-434 e na Tabela de Reajuste da Base de Cálculo do IR-Fonte, fl. 443, partes integrantes do auto de infração.

A presente infração foi capitulada nos artigos 743 do RIR/94; art. 78 da Lei nº 8.981, de 1995; arts. 18 e 28 da Lei nº 9.249, de 1995 e art. 12 da Lei nº 9.718, de 1998.

O Auditor Fiscal da Receita Federal, autuante esclareceu, por intermédio do Termo de Constatação de fls. 433-434, os aspectos, dos quais se transcrevem os seguintes excertos:

O contribuinte alugou ou arrendou, de empresa sediada no exterior, em 1998, plataformas marítimas para prospecção, exploração e produção de petróleo.

Referidos aluguéis foram pagos ou creditados sem retenção do imposto de renda, conforme lançamentos à conta ("Controladoras, Subsidiárias e Coligadas/Afretamento de Plataformas – Aluguel").

O art. 743 do Regulamento do Imposto de Renda, baixado pelo Decreto nº 1.041/94 determina que seja retido o imposto sobre proventos de qualquer natureza pagos por fonte situada no país a residentes no exterior. O artigo 791 atribui à fonte pagadora a responsabilidade pela retenção.

O art. 749 exclui do campo de incidência tais rendimentos quando recebidos a título de frete, afretamento, aluguel ou arrendamento de embarcações marítimas e fluviais, aeronaves estrangeiras ou containers.

*A Lei 9.537/97, ao definir o conceito de **embarcação**, em seu art. 2º, inciso V, dispõe:*

*"...Embarcação – qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, **transportando pessoas ou cargas**"(destaque posto)*

Note-se que a norma isentiva do mencionado art. 749, atual 691, ao beneficiar as embarcações, o fez também às aeronaves e aos containers, numa clara demonstração do seu escopo – excluir do



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

campo de incidência equipamentos ou veículos que realizam transporte de carga ou pessoas.

*Simultaneamente, a mesma lei define **plataforma**, no inciso XIV do referido artigo:*

"...Plataforma – instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo."

É evidente que as plataformas arrendadas ou alugadas pela Petrobrás são estas.

No mesmo sentido aponta a Nomenclatura Comum do Mercosul, em seu capítulo 89, ao tratar das embarcações e das estruturas flutuantes.

*É importante lembrar que a legislação concernente à outorga de isenção ou à exclusão do crédito tributário, consoante art. 111 do Código Tributário Nacional (lei 5.172/66), deve ser interpretada **literalmente**.*

Por serem os beneficiários residentes no exterior, o lançamento de ofício far-se-á com a alíquota de 15%, com a base de cálculo reajustada em conformidade com o art. 796 do RIR/94.(destaque posto)

2. Da impugnação

Em sua peça impugnatória de fls. 447-457, acompanhada dos documentos de fls.458-533, a autuada solicitou a nulidade do Auto de Infração, julgando-se improcedente o lançamento efetuado. Os argumentos de defesa foram devidamente relatados às fls. 538-541

Após resumir os fatos constantes da autuação e as razões apresentadas pela impugnante, os Membros da 1ª Turma da Delegacia da Receita Federal de Julgamento no Rio de Janeiro - I acordaram, por unanimidade de votos,

D



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

rejeitar as preliminares suscitadas, e, no mérito, julgar procedente o lançamento, com base, em síntese, nas seguintes considerações:

- das preliminares: inicialmente foi abordado a nulidade levantada pela contribuinte e concluiu não ter sentido a sua alegação, já que o lançamento preencheu todos os requisitos previstos no art. 142 do CTN;
- por meio do auto de infração foi verificada a ocorrência do fato gerador da obrigação tributária, determinada a matéria tributável, calculado o montante devido do tributo, identificado o sujeito passivo e aplicada a penalidade cabível;
- também, o seu objeto foi devidamente descrito, estando detalhado no Termo de Constatação às fls. 433-434;
- e, pela intimação de fl. 23, foram solicitados da empresa os contratos das referidas plataformas;
- constatou-se que os auditores autuantes, ainda, tomaram o cuidado de dar ciência a autuada do reajustamento da base de cálculo, com os dados extraídos dos valores lançados na contabilidade à conta em questão;
- e, por isso, foram rejeitadas as preliminares apresentadas pela contribuinte;
- no mérito: ressaltou que o cerne da questão, em tela, encontrava-se na definição do que seja embarcação;
- a impugnante afirmou que o termo plataforma está incluída no conceito de embarcação, e desta forma, está amparado pela alíquota zero prevista na Lei nº 9.481, de 1997, art. 1º, com alterações da Lei nº 9.532, de 1997, enquanto a fiscalização entendeu que não:



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- os auditores não forçaram, no entanto, uma interpretação extensiva e apropriaram livremente conceitos; tampouco utilizaram-se a analogia para criar exação. Eles apenas aplicaram o que prevê o art. 109 do CTN para a busca do conceito de embarcação;

- e, para definir o efeito tributário de dado instituto, conceito ou forma, busca-se seu alcance no direito privado, transcrevendo-se ensinamentos de Luciano Amaro ao comentar o referido artigo do CTN;

- os fiscais utilizaram do direito privado – Lei nº 9.537, de 1997, para definir o efeito tributário da norma tributária;

- apesar de a contribuinte afirmar que plataforma é espécie de embarcação, entretanto, a fiscalização assim não entendeu, pois concluiu que as plataformas utilizadas pela empresa, até se locomovem na água, mas não de destinam ao transporte de pessoas ou coisas;

- na realidade, são estruturas flutuantes que visam à prospecção de petróleo, por isso, o legislador na Lei de Transporte Aquaviários as distinguiu das embarcações;

- embarcação e plataforma são gêneros distintos de bens, deste modo, também fazia a distinção o antigo Regulamento para o Tráfego Marítimo, Decreto nº 87.548, de 1982, art. 3º, pois este separou embarcação e plataforma em itens específicos;

- do mesmo modo, o Código Comercial, também, empregou o vocábulo embarcação como sinônimo de navio, arts. 566-570;

- fica sem sentido as alegações da contribuinte de que a Lei de Transportes Aquaviários não tributou, nem contemplou, qualquer dispositivo que mandasse tributar o afretamento de plataformas e de que não existe na legislação



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

do imposto de renda aplicável ao caso vertente, inciso ou parágrafo excludente do benefício que socorrem as plataformas;

- não poderiam as plataformas usufruir de um benefício direcionado apenas para as embarcações;

- no momento em que as plataformas fixas ou flutuantes estiverem transportando pessoas ou cargas, deve a autoridade marítima dar a elas o mesmo tratamento de *embarcações*, motivo de ser registradas no Tribunal Marítimo, segundo o Regulamento do Tráfego Marítimo;

- o legislador marítimo não utilizou o substantivo embarcação ou navio para definir plataforma, mas sim, os vocábulos, "instalação ou estrutura";

- se o legislador tributário quisesse incluir as plataformas no benefício em questão, deveria fazê-lo por lei específica, de acordo com o que prevê o art. 150, § 6º, da Constituição Federal;

- querer a inclusão das plataformas no benefício (desoneração tributária) seria utilizar da analogia ou da interpretação extensiva; no presente caso, deve-se utilizar da interpretação literal;

- acerca do posicionamento do STF no RE 76.133, verifica-se que aquele Tribunal proferiu decisão em 1974, baseado na legislação vigente à época, ao utilizar a NCM e a NENAB para classificar plataforma;

- assim, denota-se que desde 1989, tem-se que tanto na legislação do IPI como na do IR, plataforma não é espécie de embarcação, mas sim, um gênero distinto de bem;

- e, por último, a interpretação do fisco não seguiu na contramão da política fiscal, não contrariou a jurisprudência da mais alta corte do país e não



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

desrespeitou o Regulamento do Imposto de Renda e o Regulamento do Tráfego Marítimo;

- correto, portanto, o lançamento do IRRF efetuado no presente caso, com base nos aluguéis pagos para empresas localizadas no exterior provenientes de plataformas utilizadas pela contribuinte, uma vez que apenas embarcações estão amparadas pelo benefício da alíquota zero.

A ementa que consubstancia os fundamentos da decisão é a seguinte:

Assunto: Processo Administrativo Fiscal

Ano-calendário: 1998

Ementa: NULIDADE - O objeto do auto de infração foi corretamente descrito, preenchendo os requisitos legais para sua validade.

Assunto: Imposto sobre a Renda Retido na Fonte – IRRF

Ano-calendário: 1998

Plataforma e embarcação são gêneros distintos de bens, portanto, os valores pagos a título de arrendamento de plataformas estão sujeitos ao recolhimento do IRRF.

Lançamento Procedente

3. Do Recurso Voluntário

A empresa autuada foi cientificada da decisão de primeira instância em 08/09/2003, fl. 550, contra a qual, por intermédio de seus advogados (mandato, fls.551-557), em tempo hábil (03/10/2003) interpôs o Recurso Voluntário de fls. 561-616, acompanhado de cópias dos documentos de fls. 618-751, baseado, em síntese, nos argumentos já apresentados na fase impugnatória, dos quais se destacam os seguintes:

- em matéria de interpretação de Direito Público que comporta ainda princípios e preceitos especializados, em especial no Direito Tributário, o viés a percorrer é outro, diverso da r. decisão de primeira instância;



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- é princípio do Direito Tributário que a legalidade deve ser estrita: somente lei específica pode instituir tributos. O ordenamento positivo proíbe a interpretação extensiva ou analógica para a criação de tributos ou gravames. Basta ver o art. 150, § 6º da Constituição Federal;

- a técnica de combinar lei, no Direito Público, não é admitida para prejudicar o contribuinte – do contrário, estaria criando uma ampliação indevida do raio de ação da lei, não tolerada pelo art. 108, §1º do CTN (“o emprego da analogia não poderá resultar na exigência de tributo não previsto em lei”);

- é vedado, no direito tributário, interpretação extensiva que importe na cobrança de tributo onde a lei expressamente exclui tal cobrança, como preceituado no art. 108, § 1º do CTN;

- a Lei nº 9.537, de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, dispõe em seu art. 2º: “Para efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições”;

- no inciso V, define como embarcação: “qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas”;

- e, ainda, no inciso XIV, definindo plataforma, estatuiu: “instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com pesquisa, exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo”;

- a fiscalização e a r. decisão se ativeram à parte final do disposto no inciso V, que alude, somente para os efeitos da própria Lei nº 9.537/97, a um elemento estranho e não previsto na legislação tributária (que favorece o contribuinte com a desoneração);

10



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- por não tributação, pelo RIR/94, e, a partir do RIR/99, com a chamada alíquota zero do IRRF sobre as remessas ao exterior, em pagamento de afretamento de embarcações, interpretando que plataforma somente seria embarcação caso transportasse pessoas ou cargas;

- é a lei tributária que tem aplicação às relações jurídicas da espécie, não "a lei de transportes aquaviários", a interpretação empreendida pela fiscalização e pela autoridade julgadora não é compatível com a boa hermenêutica;

- a r. decisão conjugou os dispositivos em comento para retirar, da recorrente, sem lei específica, autêntica outorga isencional;

- a Lei de Segurança dos Transportes Aquaviários – LESTA, de nº 9.537, de 1997, é lei geral administrativa, e o Regulamento do Imposto de Renda é lei específica tributária, com conteúdo próprio;

- o RIR não distinguiu se benefícios (não incidência e posteriormente alíquota zero) serão aplicados a este ou aquele tipo de embarcação, tampouco excluiu de seu alcance as plataformas petrolíferas;

- se o legislador tributário quisesse excluir as plataformas móveis dessa outorga isencional (lato sensu), o teria feito a compasso com o mandamento constitucional, o que não ocorreu;

- causou estranheza a decisão do relator da decisão de primeira instância de manter o entendimento de que plataforma não seja embarcação, sobretudo em se consultando o Parecer CST nº 145 exarado no Processo nº 406.771/71, e o Parecer SLTN nº 68, lavrado no Processo nº 124.364/68, ambos de interesse da recorrente, pelos quais o fisco federal exteriorizou que as plataformas petrolíferas têm natureza de embarcação (conforme cópias juntadas ao presente Recurso Voluntário);



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- embarcação é o gênero do qual o navio e a plataforma são espécies, tanto que Celso D. Albuquerque Mello leciona o seguinte: "No Brasil a jurisprudência tem assimilado as plataformas às embarcações" (*in* nota 12 A ao item 434 do *Curso de Direito Internacional Público*, Renovar, 9 ed., pág. 902);

- o E. Supremo Tribunal Federal já se pronunciou a esse respeito, em Acórdão oriundo da 2ª Turma, no Recurso Extraordinário nº 76.133, cujo Relator foi o Exmº Sr. Ministro Antônio Neder, que enquadrou as plataformas como embarcações, mediante da seguinte ementa: "Plataforma auto-elevadora para perfuração submarina. Constitui embarcação e está isenta do IPI, como expressa o art. 10, XXXIX, do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 61.514-67";

- a lei tributária "isenta" de tributação peças, partes, componentes etc, indo até as embarcações e aeronaves, pelo que a "interpretação" do Fisco seguiu na contramão da política fiscal, assim, no caso em questão, mesmo que a propriedade das embarcações afretadas seja de um terceiro com sede no Exterior, a internação dessas encontra-se sob o regime de admissão temporária que, segundo o Regulamento Aduaneiro, suspende a carga tributária;

- a interpretação efetuada pelas autoridades lançadora e julgadora contraria a jurisprudência da mais alta corte do país e desrespeita o RIR (que, para efeito de isenção, não-tributação ou alíquota zero, não contém qualquer ressalva nesse particular) solapa, as próprias leis marítimas, como ensinam os ilustres pareceristas ouvidos;

- transcreveu ementa do E. Terceiro Conselho de Contribuintes, *in verbis*:

- *Imposto de Importação. A interpretação realizada pela autuante, restringido o alcance do texto legal, contrariou o princípio da literalidade interpretativa em matéria de benefícios fiscais (art. 111 do CTN). Recurso improcedente (Acórdão 303-28514 – Proc. Adm. nº 10.831.000144/95-07 – 3ª Câmara)*



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- ***Isenção e Redução. Não cabe pretender restringir a aplicabilidade do benefício, se a restrição não é explicitada no dispositivo concessório. Recurso Provido (Acórdão 32767. No mesmo sentido, cf. Acórdão de nºs 302-32768, 302-32769, 302-32770, 302-32771, 302-327732 e 302-32774);***

- assim, não há como elidir a não incidência, a alíquota zero ou a “isenção” outorgadas, por meio da utilização da Lei nº 9.537, de 1997;

- transcreveu, ainda, trechos da obra do tributarista Yves Gandra da Silva Martins, relativa aos comentários do Código Tributário Nacional, e, em especial, do art. 111;

- em seguida, transcreveu as opiniões de Alberto Xavier, Marco Aurélio Grego, no campo do Direito Tributário, e, de Arthur R. Carbone e Luis Felipe Galante, no campo do Direito Marítimo, sobre as questões em exame, em seus pareceres;

- Alberto Xavier, apontou duas graves impropriedades técnicas dessa autuação, quais sejam:

- a) a afirmação de que as plataformas são “alugadas ou arrendadas”, quando o certo é que os contratos sejam de afretamento e não de locação ou arrendamento. O afretamento é a modalidade contratual própria das embarcações marítimas;
- b) a referência genérica à “plataforma”, quando o certo é que os pagamentos impugnados se refiram não apenas a plataformas (semi-submersíveis ou auto-elevatórias), mas também à FPSO (“floating production storage off loading”), ou “Unidade Estacionária de Produção, Armazenagem e Transferência (P-31 a P-35, P-37 e P-38), consideradas pelas normas técnicas brasileiras (item 0903 do Capítulo IX da NORMAM nº 01/2000) como categoria autônoma em relação às plataformas;

D



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- prosseguindo, Alberto Xavier, discorreu quanto à natureza das plataformas e das FPSO, classificando as instalações ou estruturas cujos afretamentos foram abrangidos pelo auto de infração em três grupos distintos:

- a) plataformas semi-submersíveis (P-07, P-15, P-17, P-18, P-19, P-21 a P-27, P-36 e P-40);
- b) plataformas auto-elevatórias (P-06) e
- c) FPSO ("floating production storage off loading") (P-31 a P-35, P-37 e P-38).

- ainda, foi com o mais absoluto desconhecimento de causa que o AFRF se aventurou lavrando o Auto de Infração. A leitura que o Auditor fez da Lei nº 9.537/97, quase "leiga", levou-o à conclusão absurda, e sobre este item transcreve trecho do citado parecerista ao examinar autuação posterior, quase idêntica ao auto aqui discutido;

- o tributarista comentou sobre o elemento sistemático, que pacifica "plataforma" e "embarcação" (a despeito da fórmula fiscal "transportando pessoas ou cargas");

- e, finalizou, Alberto Xavier: "está, pois, eivado de erro de direito o fundamento exclusivo do auto de infração, segundo o qual as plataformas alugadas ou arrendadas pela epigrafada não se inserem na definição acima, uma vez que – a despeito de serem plataformas – não são empregadas para transporte de pessoas ou cargas e, conseqüentemente, o auto de infração deve ser integralmente anulado";

- Marco Aurélio Grego analisou o termo "embarcação", contido no art. 1º da Lei nº 9.481/97; mais adiante, discorreu pelos campos onde a lei tributária busca o conteúdo dos conceitos, que utiliza e destaca, em tese, três: o uso comum; o uso técnico e o uso legal;



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- embarcação é objeto identificado pelas suas qualidades, *in verbis*:
"Embarcação é conceito que se refere a certo tipo de objeto físico que possui determinadas qualidades";

- com relação à Lei nº 9.537, de 1997, Grego esclareceu ser ela inaplicável na hipótese em questão, uma vez que nem a lei tributária, isto é, a Lei nº 9.481/97, remete o intérprete para a lei em questão, nem esta, a Lei nº 9.537, de 1997, trata expressamente de matéria tributária. Ou seja, esses diplomas legais não se comunicam;

- também, ressaltou-se que as definições e os conceitos constantes da Lei nº 9.537, de 1997, somente têm objetivo e alcance limitados ao âmbito de aplicação que lhe é próprio ("segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional");

- Marco Aurélio Grego, tal como o tributarista Alberto Xavier, examinou o gerúndio do verbo transportar, constante do inciso V da Lei nº 9.537/97, informando a exata interpretação desse termo no âmbito da legislação mencionada e o equívoco de se pretender a sua aplicação de modo diverso. E explicita, ainda, que o dispositivo contido na referida lei se justifica em razão do objetivo colimado, qual seja, a segurança da vida humana no mar;

- definitivamente, a Lei nº 9.537, de 1997 não pode ter tido o condão de introduzir uma "definição vinculante" para a interpretação da norma tributária, reduzindo, indiretamente, a amplitude do art. 1º, I, da Lei nº 9.481, de 1997: às razões se soma o § 6º, do art. 150 da Constituição Federal;

- ainda continuou apresentando conclusões do Parecer de Marco Aurélio Grego, em que asseverou que a Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, não é contrária à contribuinte, porque o título dos Capítulos não tem função legal nenhuma e ainda, quanto ao "ponto-e-vírgula" da NCM;

A



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- no que tange ao art. 111 do CTN, declarou Grego que esse dispositivo não dá guarida ao Fisco;

- em seguida, transcreveu os quesitos formulados pela consulente (recorrente) e as respostas do parecerista Marco Aurélio Greco.

- do Parecer de Artur R. Carbone e Luís Felipe Galante, pelo ângulo do Direito Marítimo, alegou-se que melhor sorte não colheu o auto de infração e a decisão recorrida;

- muitas são as espécies de unidades móveis. As principais são: plataformas auto-elevatórias; plataformas semi-submersíveis; FPSO; FSO e barcas-sonda;

- indo ao Direito Comparado, percorrendo as Convenções Internacionais corretadas, os referidos pareceristas voltam ao Direito Brasileiro informando o seguinte: "Foi nessa conjuntura legal que o Tribunal Marítimo Administrativo viu-se chamado a pronunciar-se sobre o tema, aliás, provocado por consulta da própria Petrobrás. E o fez na Sessão Ordinária de nº 3.683, de 19 de junho de 1975, decidindo que plataforma móvel. era embarcação, assim sujeitando-se a registro obrigatório de propriedade perante o Tribunal Marítimo";

- os especialistas em Direito Marítimo não vacilam no entendimento de que plataformas móveis são embarcações – pelo que se apresentam incorretas as premissas e conclusões do Fisco Federal;

- também a NORMAM 01/2000 – Normas da Autoridade Marítima, em seu capítulo 9, item 0903, trata das definições, dentre as quais, na alínea "f", a do que seja PLATAFORMA MARÍTIMA MÓVEL, estabelecendo, de forma taxativa, que plataforma móvel é embarcação, em oposição à plataforma fixa, que é descrita na alínea "e", como "estrutura";

15



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

- de igual maneira, no mesmo capítulo da aludida NORMAM, as FPSO e FSU também são definidas como “embarcações”, na alínea “g”;

- destacou, ainda, que o art. 36 da Lei nº 9.537/97 dispõe que as normas decorrentes desta “lei marítima” obedecerão, no que couber, aos atos e às resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

- a NORMAM 01/2000, no Capítulo 3, item 0302, na parte referente à “aplicação de convenções e códigos internacionais”, dispõe sobre a obrigatoriedade de seu entendimento, ar alcançar as plataformas, merecendo referência a SOLAS; LLGG e MARPOL/7378;

- e, no que concerne à observância dos requisitos de segurança, o Capítulo 9 da NORMAM 01/2000, que trata das plataformas, no item 0902, alínea “a”, diz da necessidade de Certificados previstos em Convenções Internacionais – Código para Construção e Equipamento para Plataformas Móveis (MODE CODE 79/89), cujo atendimento é exigido pela autoridade marítima brasileira para todas as plataformas de bandeira brasileira e estrangeira, operando em águas jurisdicionais brasileiras;

- o cumprimento da exigência de certificação é regularmente verificado pela autoridade marítima, por intermédio de vistorias, estabelecidas no Capítulo 10 da NORMAM, mediante listas de verificação específicas para cada tipo de embarcação – no caso das plataformas, essas listas estão contidas no Anexo 10-C da NORMAM 01/2000;

- o Certificado de Classificação atesta a conformidade com os requisitos de segurança na construção e operação, bem como a estabilidade das embarcações em geral, incluídas as plataformas móveis;

- também no Capítulo 13 da NORMAM 01/2000 se estatui a obrigatoriedade das embarcações possuírem o Certificado de Responsabilidade Civil, que ateste que o seguro ou outra garantia financeira seja de acordo com as



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

disposições da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil em Danos Causados por poluição por óleo, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 74/1976, promulgada pelo Decreto nº 79.43/77. Esse certificado é exigido de toda embarcação que transporta mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga, inclusive plataforma;

- o capítulo II da NORMAM 01/2000, no item 0205, dispõe sobre o seguro obrigatório, exigência também direcionada às plataformas móveis, cuja apresentação é necessária por ocasião das vistorias regulares;

- no item 0208 do Capítulo II da NORMAM-01/2000, se estabelece a necessidade das embarcações possuírem registro no Tribunal Marítimo. As plataformas estrangeiras, afretadas, estão obrigadas a obter o AITEE – Atestado de Inscrição Temporária de Embarcação Estrangeira, expedido pelas Capitâncias dos Portos das jurisdições de seus respectivos locais de operação, juntados nos autos já na fase impugnatória, os Atestados VI, VII, VIII, IX, X XII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXIII, XXIV, 26, XXVII, 31, 32, XXXIII, XXXIV, 35, 36, 37, 38 e 40;

- os referidos AITEE demonstram que, para a autoridade marítima brasileira, plataforma é embarcação, em perfeita afinação com a NORMAM-01/2000;

- o auto de infração literalmente atropelou a legislação federal, e a r. decisão de primeira instância foi “nas águas” da Fiscalização;

- o Auditor Fiscal autuante não teve nem mesmo a curiosidade de ver as plataformas que estariam – mas não estão – a ensejar a autuação.

- em face desses fotográficos das FPSO e FSO, das quais se vale na consecução de seu objeto social, ninguém negará, que as plataformas tenham os atributos de uma embarcação;

- a r. decisão firmou-se a conceitos e definições do Código Comercial, que data do século XIX, quando o mundo jurídico, o mundo dos fatos,



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

nem qualquer outro tinham sido apresentados às plataformas petrolíferas, móveis ou não;

- prendeu-se ainda ao antigo Regulamento do Tráfego Marítimo, que, entretanto, nunca limitou a abordagem legal (*rectius*, as normas do Regulamento do Imposto de Renda), doutrinária e/ou jurisprudencial (administrativa e judicialmente falando), segundo as quais, frise-se, plataforma é embarcação;

À fl. 617, a Recorrente arrolou bens de seu ativo permanente, para fins de seguimento do presente Recurso Voluntário, em cumprimento à Instrução Normativa SRF Nº 246, de 2002.

É o Relatório.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

VOTO

Conselheiro LUIZ ANTONIO DE PAULA, Relator

O recurso é tempestivo, na conformidade do prazo estabelecido pelo art. 33 do Decreto nº 70.235 de 06 de março de 1972, tendo sido interposto por parte legítima, que também apresentou o arrolamento razão porque dele tomo conhecimento.

Em limine, não há de se falar da inexistência de informação sobre quais remessas deveriam ser objeto de retenção do IRRF, bem como, pela ausência de especificação das plataformas a que se referem às ditas remessas.

As autoridades precedentes prestaram todos os esclarecimentos a este respeito. A autuante, mediante o Termo de Constatação, fls. 433-434; a julgadora de primeira instância, conforme o voto, do qual os termos, abaixo:

...referidos aluguéis foram pagos ou creditados sem retenção do imposto de renda, conforme lançamentos à conta ("Controladoras, Subsidiárias e Coligadas / Afretamento de Plataforma – Aluguel"). Ou seja, são os aluguéis das plataformas, seguintes: p-10, p-18, p-24, p-27, p-33, p-35, p-36, p-38 e p-40;

O entendimento deste Conselheiro não poderia ser outro. Estão devidamente identificadas as referidas plataformas, e está caracterizado nos autos que os pagamentos ou créditos sobre os quais o imposto foi calculado são aqueles constantes da escrita contábil da contribuinte e informados em planilhas.

A suposta impropriedade não existiu, pois a autoridade fiscal afirmou que os benefícios fiscais pretendidos pela recorrente (aplicáveis às embarcações) não se estendem para o caso em concreto.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

Neste aspecto, não há reparos no Acórdão recorrido prolatado no âmbito da Delegacia da Receita Federal de Julgamento no Rio de Janeiro – RJ I.

A Recorrente interpôs o Recurso Voluntário de fl. 561 e seguintes, deixando de reiterar a questão preliminar rejeitada pela DRJ, e, continuando na argumentação de que plataformas petrolíferas são embarcações marítimas, conseqüentemente, ver aplicável a alíquota zero de que trata o disposto no art. 1º, inciso I, da Lei nº 9.481/97.

A autoridade autuante deixou assente que no conceito de embarcação figuram aquelas que se prestam para o transporte de pessoas ou cargas, enquanto as plataformas são instalações ou estruturas marítimas para as atividades relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração de recursos petrolíferos, sendo desta categoria as plataformas arrendadas/alugadas pela recorrente.

Este também foi o sentido a que chegaram os Membros da 1ª Turma da Delegacia da Receita Federal de Julgamento no Rio de Janeiro-I, mediante o Acórdão, ora recorrido. Nesse sentido, foram analisados os termos da Lei nº 9.537, de 1997, as plataformas utilizadas pela contribuinte, “até se locomovem na água, mas não se destinam ao transporte de pessoas ou coisas. Na realidade são estruturas fixas ou flutuantes que visam a prospecção de petróleo, por isso, o legislador na Lei de Transporte Aquaviários as distinguiu das embarcações”.

Acerca do RE 76.133, de 1974, do STF, apresentado pela contribuinte, segundo o qual plataforma auto-elevadora para perfuração submarina constitui embarcação, com vista da isenção do IPI, então regulado no art. 10, inciso XXXIX do Decreto nº 61.514, de 1967(RIPI), a autoridade julgadora considerou inaplicável, porque no presente caso a tributação é no âmbito do imposto de renda retido na fonte, e, ainda, aquela decisão baseou-se na legislação vigente à época, já modificada desde 1989, quando as plataformas passaram a ter posição 8905 na NCM (atual Nomenclatura Comum do Mercosul).



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

Interpretados os pareceres favoráveis à recorrente emitidos pelos juristas Alberto Xavier, Marco Aurélio Greco e Arthur R. Carbone e Luis Felipe Galante, os mesmos foram considerados inadequados à matéria em discussão por aqueles julgadores.

Assim, no presente caso, torna-se necessário analisar se plataforma é embarcação. Para tanto, é possível adicionar outras posições acerca do que seja embarcação e do que não possa ser assim conceituado.

Os dois dicionários da língua portuguesa de maior consulta assim definem o vocábulo EMBARCAÇÃO:

a) *Dicionário Houaiss*. Rio de Janeiro: Delta, 1996:

Embarcação: Qualquer estrutura flutuante destinada ao transporte de pessoal ou carga.

b) *Novo Dicionário Aurélio*. São Paulo: Nova Fronteira, 1986:

Embarcação. Designação comum a toda construção destinada a navegar sobre água.

Depreende-se claramente que o conceito de embarcação pressupõe uma **propriedade fundamental**: a de flutuar, a de ser capaz de estar sobre a água. E uma **finalidade fundamental**: a de navegar, a de transportar, ou seja, conduzir de um lugar a outro.

c) *Nova Enciclopédia Barsa*. Rio de Janeiro: Encyclopédia Britannica do Brasil. 1998:

Denomina-se embarcação todo veículo flutuante, feito de madeira, metal, ou outros materiais, que se desloca sobre as superfícies das águas para transportar carga ou passageiros, servindo-se do vento, de remos ou motores para sua propulsa. Os submarinos, destinados à navegação sob a superfície do mar, também são considerados embarcação.

Estrutura das embarcações. A nomenclatura das partes e dimensões de uma embarcação é vasta. Casco é o corpo da embarcação;



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

comprimento 'roda a roda' é a extensão do casco desde a proa (extremo anterior) até a popa (extremo posterior); boca é a largura máxima da nave; e costados de bombordo e de boreste (ou estibordo) são as laterais esquerda e direita, respectivamente.

A estrutura (cavernante) da embarcação assenta sobre a quilha, peça que se estende longitudinalmente de um extremo a outro. Também sobre a quilha, na popa, se articula o leme, peça plana e vertical cuja rotação determina o rumo da embarcação. A distância da quilha ao convés principal, que representa a altura máxima da nave, denomina-se pontal. O casco de uma embarcação é dividido em dois seguimentos, no sentido longitudinal, pela linha d'água (ou de flutuação); a parte submersa, abaixo dessa linha, é conhecida como obras vivas; e a parte que se mantém sobre a superfície, obras mortas. Calado é a distância da linha d'água à patê inferior da quilha.

Embarcações no Brasil. Na bacia amazônica empregam-se embarcações de todos os calados. São de uso generalizado as ubás, de casca de pau ou madeira, de tamanhos variáveis, que atingem, às vezes, nove metros. (...) As montarias, usadas para o deslocamento comum do caboclo, (...). A galeota, embarcação maior, com toldo de pano e parte da popa fechada para moradia. As igités, maiores que a montaria e menores que a galeota, são de dois tipos: vigilengas e geleiras. As gambarras são transportadoras de gado da Ilha de Marajó, com capacidade para oitocentas cabeças e cinco tripulantes; chatinhas são navios de roda à popa, com máquina de caldeira e lenha, destinados aos altos rios, com capacidade de 130 a 200 passageiros e 80 a 200 toneladas de carga, com guarnição de 19 homens; (...) os vaticanos, navios mais suntuosos que as gaiolas, devem seu nome à profusa iluminação, com capacidade de 900 a 1.000t. As alvarengas são embarcações de reboque, puxadas pela popa do rebocador, lateralmente ou empurradas.

No nordeste, as embarcações tipicamente locais são as jangadas e as balsas. Na Bahia, a embarcação típica é o saveiro, barco à vela que serve para pesca e transporte de carga. No rio São Francisco, navega grande variedade de embarcações.

d) NEVES, Iêdo Batista. *Vocabulário Prático de Tecnologia Jurídica*, São Paulo: Edições Fase, 1990:

Embarcação – diz-se de qualquer veículo de pequena tonelagem, capaz de se locomover n'água para atender aos fins a que se



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

destina. Embarcação mercante - diz-se daquela que se usa como meio de transporte por água destinada à indústria da navegação, quaisquer que sejam as suas características e o lugar de tráfego.

e) De Plácido e Silva, *in* Vocabulário jurídico. São Paulo: Saraiva, 1999, p.142:

EMBARCAÇÃO: Possuindo dois sentidos distintos, é por este motivo, tido o vocábulo como derivado de embarcar (em-barco-ar) e do espanhol embarcación.

Como derivado de embarcar, em sentido amplo, é empregado para designar todo ato ou ação de colocar em qualquer veículo, transporte ou meio de condução, coisas ou pessoas, para que sejam transportadas ou conduzidas de um lugar para outro. Nesta acepção, entanto, é mais vulgarizado o vocábulo embarque, embora se considere embarcação melhor vernáculo. E também se embarcamento, de um modo geral, quando se trata de coisas ou pessoas, e carregamento, propriamente, para o embarque de coisas.

No sentido que lhe empresta a derivação espanhola (embarcación), é designação genérica dada a toda espécie de barco, sem coberta, movido a remos, a velas ou a motor.

Mas, na terminologia do Direito Marítimo, não se faz essa distinção, sendo embarcação qualquer espécie de navio, nau ou barco, de qualquer natureza, destinado à navegação ou ao transporte em águas navegáveis. Desse modo, tenha ou não convés, qualquer espécie de barco ou nau, é genericamente considerada embarcação, formando entanto as espécies, que os distinguem entre si: navio, barco, barça, bote, batel, canoa, jangada, etc. (grifo acrescido)

Das definições supra, não se encontra possibilidade de considerar embarcações senão aquelas destinadas ao transporte de pessoas e/ou carga sobre ou sob a água. Nos mencionados compêndios não são encontradas definições acerca das plataformas de perfuração de petróleo ou de exploração, flutuantes ou submersíveis. Estas, também, não se vêem inclusas nos diversos tipos de embarcações.

P

[Assinatura]



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

f) MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Renovar, 1997, p. 1103-1121, capítulo XLVIII, Navios:

Não é fácil definirmos navio e mesmo as convenções internacionais, como as de Genebra, têm evitado entrar no assunto. (...) Gidel dá a seguinte definição: 'O navio de superfície não é somente todo engenho flutuante, mas todo engenho, quaisquer que sejam as suas dimensões e sua denominação, apto a se mover nos espaços marítimos (excluindo-se os outros meios) como o armamento e a equipagem que lhe são próprios, tendo em vista os serviços que comporta a indústria a que ele é empregado.

Sobre a expressão "apto a se mover nos espaços marítimos", destaca o esquecimento da navegação fluvial e lacustre, dizendo que os autores salientam que a principal característica do navio é "navegar normalmente no mar".

O autor registra que "a legislação brasileira que 'regula a execução dos contratos de hipoteca de navio' (Decreto nº 15.788/22) define o navio como sendo 'toda construção náutica destinada à navegação de longo curso, de grande ou pequena cabotagem, apropriada ao transporte marítimo ou fluvial'", e que "talvez seja a melhor definição a que está consagrada no art. 11, da Lei nº 2.180, de 05/02/54: 'considera-se embarcação mercante toda construção utilizada como meio de transporte por água, e destinada à indústria de navegação, quaisquer que sejam as suas características e lugar de tráfego'".

Ressalta-se, ainda que, no Direito Internacional Público, "a palavra navio é empregada em sentido amplo (...), isto é, abrangendo os navios propriamente ditos e as embarcações", definidas por Hugo Simas como "toda construção destinada a correr sobre as águas, reservando a palavra navio para a embarcação utilizada na indústria da navegação".

Como visto, todo o sentido da palavra embarcação leva a considerar o movimento sobre águas no transporte de pessoas ou cargas. Em nenhum dos autores até então consultados, encontrou-se a possibilidade de considerar

D



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

embarcação como estrutura fixa flutuante ou submersa, posto que lhe falta a indispensável função de transportar.

Cabe mencionar que a indicação da recorrente quanto ser embarcação gênero em cujas espécies estariam navio e plataforma, o autor Celso D. Albuquerque Mello não contempla nas novas edições dita referência.

Não se discute da existência de plataformas flutuantes. O que chama a atenção é a inexistência, nessas plataformas, da destinação de navegar ou transportar, imanente ao conceito. As plataformas utilizadas pela Petrobrás têm como destino precípua ficarem estacionadas sobre um determinado ponto do mar, a despeito de terem de se deslocar para este ponto a fim de nele se estabelecerem e exercerem a atividade para a qual foram concebidas – exploração petrolífera.

g) Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias e suas Notas Explicativas (do Conselho de Cooperação Aduaneira).

(I) Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias

Acerca deste tema, mister, primeiramente, destacar que, mediante o Decreto Legislativo nº 71, de 11 de outubro de 1988, foi aprovado o texto da Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, assinado pelo Brasil, em 31 de outubro de 1986.

Em face da autorização legislativa foi editado o Decreto nº 97.409, de 23 de dezembro de 1988, do qual se destaca, *verbis*:

(...) considerando que o Congresso Nacional aprovou, pelo Decreto Legislativo nº 71, de 11 de outubro de 1988, a Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, celebrado em Bruxelas, em 14 de junho de 1983;



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

Considerando que o Brasil notificou ao Conselho de Cooperação Aduaneira a ratificação da referida Convenção, em 8 de novembro de 1988, a qual entra em vigor na forma de seu artigo 12,

DECRETA:

Art. 1º A Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de mercadorias, apensa por cópia ao presente Decreto, será executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém. (destaque posto)

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 23 de dezembro de 1988; 167º da Independência e 100º da República.

A partir da publicação deste decreto, o Brasil obriga-se a cumprir e fazer cumprir os termos da mencionada Convenção inteiramente como nela se contém. Passa a vigorar o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias como nele está expresso. Ou melhor, no País não pode mais ser utilizado outro sistema de classificação, codificação de mercadoria.

E não poderia ser diferente. Segundo a "Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados", em vigor desde 27 de janeiro de 1980, sendo o Brasil signatário, vale a regra *pacta sunt servanda*, ou seja, os tratados devem ser cumpridos nos termos acordados, tendo-se em conta as sanções aplicáveis no âmbito do Direito Internacional.

Sendo assim, não há como ser aplicado no Brasil outro sistema de classificação de mercadoria que não seja o Sistema Harmonizado, para fins de tributação do Imposto de Importação e do Imposto sobre Produtos Industrializados, vinculado, como também, no que couber, ao Imposto de Renda na Fonte sobre remessas de rendimentos a residentes ou domiciliados no exterior, quando a Lei assim determinar.



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

Nesses termos, há de se reexaminar, no Sistema Harmonizado, o capítulo 89 que compreende as “Embarcações e Estruturas Flutuantes”. Não há como não entender que o capítulo comporta os dois tipos de mercadorias: (I) embarcações, por certo nas posições 89.01 a 89.04 e 89.06 (outras embarcações); (II) estruturas flutuantes, nas posições 89.05 e 89.07 (outras estruturas flutuantes). Ainda, a posição 89.08, onde são reunidas embarcações e outras estruturas flutuantes, para demolição.

Todas as embarcações, como indicadas, guardam como característica a função de mover-se sobre água no transporte de pessoas ou mercadorias. São embarcações: os transatlânticos (8901.10.00), os navios-tanque (8901.20.00), os barcos de pesca (8902.00), os iates e outras embarcações de recreio ou de esporte (8903) e, ainda, os rebocadores e empurradores (8904).

São estruturas flutuantes as dragas (8905.10.00) e **as plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis (8905.20.00)**; como ninguém pode questionar que são da posição 89.07 - Outras Estruturas – exemplos: as balsas, reservatórios, caixões, bóias de amarração, bóias de sinalização. Neste aspecto, é sabido que o termo “outras estruturas flutuantes” só faz sentido porque antes estruturas flutuantes foram classificadas por serem mais específicas.

A distinção feita no capítulo 89 coaduna-se com todas as conceituações a embarcações com função específica de transporte. Naquelas em que as pessoas “embarcam” em um ponto com destino a outro. A função transportar (de um para outro lugar) tem de estar presente. Caso contrário, não há de se falar em embarcação.

(II) Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias -NESH

Do mesmo modo, o Estado brasileiro, mediante Decreto nº 435, de 27 de janeiro de 1992, aprovou as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

Designação e de Codificação de Mercadorias, do Conselho de Cooperação Aduaneira, na versão em língua portuguesa e dá outras providências, nos termos seguintes, *verbis*:

Art. 1º São aprovadas as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, do Conselho de Cooperação Aduaneira, com sede em Bruxelas, Bélgica, na versão luso-brasileira, efetuada pelo Grupo Binacional Brasil/Portugal, anexas a este Decreto.

Parágrafo único. As Notas Explicativas do Sistema Harmonizado constituem elemento subsidiário de caráter fundamental para a correta interpretação do conteúdo das posições e subposições, bem como das Notas de Seção, Capítulo, posições e subposições da Nomenclatura do Sistema Harmonizado, anexas à Convenção Internacional de mesmo nome.

Art. 2º As alterações introduzidas na Nomenclatura do Sistema Harmonizado e nas suas Notas Explicativas pelo Conselho de Cooperação Aduaneira (Comitê do Sistema Harmonizado), devidamente traduzidas para a língua portuguesa pelo referido Grupo Binacional, serão aprovadas pelo Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento, ou autoridade a quem delegar tal atribuição.

As referidas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias - NESH aprovadas pelo Decreto nº 435, de 28 de janeiro de 1992, incorporando todas as alterações efetuadas pela Organização Mundial das Alfândegas - OMA até 31 de dezembro de 2001, incluindo as decorrentes da Recomendação de 25 de junho de 1999 (Terceira Emenda ao Sistema Harmonizado), correspondem ao anexo Único da Instrução Normativa SRF nº 157, de 10/5/2002.

No que diz respeito à classificação de mercadorias é de se destacar, quanto às regras gerais para interpretação do Sistema Harmonizado, que "quando pareça que a mercadoria pode classificar-se em duas ou mais posições por aplicação da regra 2; b) ou por qualquer outra razão, a classificação deve efetuar-se



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

da forma seguinte:- A) A POSIÇÃO MAIS ESPECÍFICA PREVALECE SOBRE AS MAIS GENÉRICAS. (Regra 3 de interpretação do SH)

O Sistema Harmonizado na Seção XVII – Material de transporte – compreendem os veículos para vias férreas ou semelhantes e os aerotrens (Capítulo 86), os veículos automóveis e outros veículos terrestres, incluídos os de colchão (almofada) de ar (Capítulo 87), as aeronaves e outros aparelhos aéreos ou espaciais (Capítulo 88), as embarcações, *hovercrafts* e estruturas flutuantes (Capítulo 89), se foram concebidos para se deslocar sobre a água, mesmo que possam pousar em praias ou desembarcadouros ou deslocar-se também sobre superfícies de gelo, como esclarece a nota ao capítulo.

As NESH, a respeito de cada posição, destacam os seguintes pontos:

89.01 - TRANSATLÂNTICOS, BARCOS DE CRUZEIRO, "FERRY-BOATS", CARGUEIROS, CHATAS E EMBARCAÇÕES SEMELHANTES, PARA O TRANSPORTE DE PESSOAS OU DE MERCADORIAS.

A presente posição compreende todas as embarcações para o transporte de pessoas ou de mercadorias, destinadas à navegação marítima ou à navegação interior (em lagos, canais, rios, estuários, por exemplo), exceto as embarcações da posição 89.03 e os barcos salva-vidas, que não sejam a remos, os navios para o transporte de tropas e os navios-hospitais (posição 89.06).

89.02 - BARCOS DE PESCA; NAVIOS-FÁBRICAS E OUTRAS EMBARCAÇÕES PARA O TRATAMENTO OU CONSERVAÇÃO DE PRODUTOS DA PESCA.

Esta posição compreende os barcos de pesca de todos os tipos, concebidos para a pesca profissional, no mar ou em águas interiores exceto, todavia, os barcos a remos utilizados para pesca da posição 89.03. Podem citar-se, a título de exemplo, as chinchas, os barcos para a pesca de atum, bem como os barcos armados para pesca de baleias.



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

89.03 - IATES E OUTROS BARCOS E EMBARCAÇÕES DE RECREIO OU DE ESPORTE; BARCOS A REMOS E CANOAS.

Classificam-se aqui todas as embarcações que se destinam à navegação de recreio ou de esporte, bem como todos os barcos a remos e canoas.

Podem citar-se, a título de exemplo, os iates, os jet-skies e outros barcos à vela ou de motor, lanchas e escaleres, barcos de regata, ioles, caiaques, botes de dois remos, esquifes pedalinhos, os barcos de pesca esportiva, os barcos infláveis e as embarcações dobráveis ou desmontáveis.

89.04 - REBOCADORES E BARCOS CONCEBIDOS PARA EMPURRAR OUTRAS EMBARCAÇÕES.

A presente posição compreende:

A. Os rebocadores, que são barcos especialmente concebidos para tração de outras unidades. Podem ser do tipo que se utiliza no mar ou para navegação interior, e diferenciam-se das outras embarcações pelo seu aspecto particular, seu casco reforçado de forma especial, suas potentes máquinas motoras e diversos equipamentos para movimentação e engate dos cabos, amarras, etc.

B. Os barcos concebidos para empurrar outras embarcações, que são barcos especialmente concebidos para empurrar barcas ou alijos, entre outros. Caracterizam-se essencialmente pela sua proa achatada, concebida para empurrar, bem como pela posição particularmente elevada da cabina do timoneiro, que pode ser telescópica.

89.05 - BARCOS-FARÓIS, BARCOS-BOMBAS, DRAGAS, GUINDASTES FLUTUANTES E OUTRAS EMBARCAÇÕES EM QUE A NAVEGAÇÃO É ACESSÓRIA DA FUNÇÃO PRINCIPAL; DOCAS OU DIQUES FLUTUANTES; PLATAFORMAS DE PERFURAÇÃO OU DE EXPLORAÇÃO, FLUTUANTES OU SUBMERSÍVEIS.

D

JP



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

8905.10 - *Dragas*

8905.20 - *Plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis*

8905.90 - *Outros*

A presente posição compreende:

A) Os barcos-faróis, barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes e outras embarcações em que a navegação é acessória da função principal. (destaque posto)

Entre estas embarcações, geralmente estacionárias quando desempenham a sua função, podem citar-se: os barcos-faróis, barcos-perfuradores, barcos-bombas, dragas de todos os tipos (dragas com alcatruzes, dragas com aspiradores, etc.), barcos que se destinam a fazer flutuar os navios afundados, barcos-bóias de salvamento, batiscafos, pontões equipados com instrumentos de elevação ou de movimentação (derricks, guindastes, elevadores de cereais, etc.) montados sobre pontões, bem como os pontões especialmente concebidos para servir de base a esses instrumentos.

Os barcos-habitações, os barcos-lavanderias e os moinhos flutuantes classificam-se também neste grupo.

B) As docas ou diques flutuantes.

As docas ou diques flutuantes são verdadeiras oficinas flutuantes que se destinam a substituir, as docas secas dos portos.

Compõem-se de uma estrutura cuja seção transversal apresenta geralmente a forma de U. Graças aos lastros de que são providas, estas docas ou diques submergem parcialmente a fim de permitir a entrada dos navios a reparar; podem também ser rebocados.

Outros tipos de docas ou diques flutuantes funcionam de maneira análoga e são também equipados de poderosos órgãos motores que permitem o seu próprio deslocamento. Utilizam-se então para a reparação de veículos anfíbios ou de outras embarcações que transportam.

C) As plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis.

São geralmente concebidas para pesquisas ou explorações de jazidas de petróleo ou de gás natural. Estas plataformas comportam,



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

além do material necessário à perfuração ou exploração, como derricks, guindastes, bombas, unidades de cimentação, silos, etc., locais de habitação para o seu pessoal.

Estas plataformas, rebocadas ou eventualmente autopropulsionadas até o local de exploração, podem ser deslocadas por flutuação até outro lugar de trabalho e pertencem a um dos seguintes grupos:

1) Plataformas auto-elevadoras que compreendem, independentemente da própria plataforma de trabalho, dispositivos (cascos, caixões, etc.) que lhes permitem flutuar e pilares retráteis que, no local de trabalho, se rebaixam de modo a apoiarem-se no fundo do mar e, desta forma, elevar a plataforma de trabalho acima do nível da água.

2) Plataformas submersíveis cuja infraestrutura se encontra submersa nos locais de trabalho para que os seus caixões-lastros repousem no fundo a fim de assegurar uma grande estabilidade à plataforma de trabalho, que se mantém acima do nível da água. Os caixões-lastros podem ser equipados de saias ou pilares que penetram mais ou menos profundamente no solo.

3) Plataformas semi-submersíveis, análogas às plataformas submersíveis, mas diferenciam-se destas pelo fato de que as partes imersas não repousam no fundo. Estas plataformas mantêm-se, no decurso do trabalho, em posição fixa, por meio de cabos de ancoragem ou por estabilização dinâmica.

89.06 - OUTRAS EMBARCAÇÕES, INCLUÍDOS OS NAVIOS DE GUERRA E OS BARCOS SALVA-VIDAS, EXCETO OS BARCOS A REMO.

Esta posição compreende todas as embarcações que não se classificam mais especificamente nas posições 89.01 a 89.05.

89.07 - OUTRAS ESTRUTURAS FLUTUANTES (POR EXEMPLO: BALSAS, RESERVATÓRIOS, CAIXÕES, BÓIAS DE AMARRAÇÃO, BÓIAS DE SINALIZAÇÃO E SEMELHANTES).

Esta posição compreende diversas estruturas flutuantes, exceto as que possuem características de barcos. São geralmente fixas e compreendem, em particular:

1) Os caixões cilíndricos ocos que se utilizam para sustentar as pontes provisórias, etc. Os pontões que apresentam as



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

características de embarcações classificam-se nas posições 89.01 ou 89.05.

2) Os viveiros flutuantes, crivados de orifícios, utilizados para conservar vivos os crustáceos e peixes.

...

89.08 - EMBARCAÇÕES E OUTRAS ESTRUTURAS
FLUTUANTES, PARA DEMOLIÇÃO.

Esta posição compreende apenas as embarcações e outras estruturas flutuantes que se classificam nas posições 89.01 a 89.07, quando apresentadas para serem desmanteladas. Trata-se geralmente de embarcações que sofreram avarias, embarcações fora de uso por serem muito antigas, desprovidas, às vezes, de seus aparelhos de navegação, de seus órgãos motores, etc.

A interpretação das normas leva a concluir que, com a promulgação da Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias pelo Decreto nº 97.409, de 23 de dezembro de 1988, somente tal sistema pode ser utilizado visando à classificação de mercadorias.

Cabe ressaltar que, amparado no item 3 do art. 3º da Convenção, ao Sistema Harmonizado o Comitê Brasileiro de Nomenclatura aprovou a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias – NBM/SH, por meio da Resolução nº 75, de 22/04/88, que, acrescida das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados veio a formar a Tabela de Incidência do IPI (TIPI) aprovada pelo Decreto nº 97.410/88, com vigência a partir de 01/10/89.

De igual modo, a NBM/SH foram acrescidas às alíquotas do Imposto de Importação, vigente, também, a partir de 01/01/89. Com o advento do Mercosul criou-se a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), servindo de base para a criação da tarifa aduaneira utilizada pelos países do Mercosul, denominada Tarifa Externa do Mercosul – TEC, vigorando no Brasil a partir de 1º de janeiro de 1995, mediante o Decreto nº 1.343, de 23/12/1994, substituindo a Tarifa Aduaneira do Brasil – TAB.

P

[Assinatura]



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

Essas informações são pertinentes para justificar a impossibilidade de utilização de eventuais julgados ou pareceres administrativos proferidos sob o amparo de normas advindas da extinta Comissão de Política Aduaneira.

Quanto ao tema "plataforma é ou não embarcação", não há porque persistirem dúvidas. Plataformas para prospecção de petróleo, classificadas no SH na posição 8905.20.00, não são embarcações, faltam-lhes a função representada pelo verbo transportar. As plataformas não têm função de meio de transporte, nem mesmo como função acessória, há de se concluir.

Sem dúvida, as plataformas são estruturas flutuantes com finalidades específicas, que não as de transporte, como, aliás, determina a regra 3 de classificação: **A POSIÇÃO MAIS ESPECÍFICA PREVALECE SOBRE AS MAIS GENÉRICAS**. Não são, portanto, embarcações conforme as conclusões amparadas nas definições técnico-jurídicas supra e, ainda, na própria Lei nº 9.537, de 1997, que acertadamente, define, *in verbis*:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

...

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

...

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

As embarcações definidas no inciso V devem necessariamente conter três características fundamentais: serem uma construção; estarem sujeitas à



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

inscrição na autoridade marítima; serem suscetíveis de se locomover na água, transportando pessoas ou cargas.

Considerada a essência do conceito, a definição do inciso V não criou algo que não estivesse contido na definição dos dicionários, acima transcritos, que consolidam o entendimento lingüístico do termo: ou seja, devem ter a propriedade de flutuar e devem ter a finalidade de transportar.

Isso fica ainda mais patente quando se lê o inciso XIV da referida norma legal, que define as plataformas. Apesar de se admitir nelas a propriedade de flutuar, a finalidade a que se destinam não se relaciona com transporte ou navegação, mas apenas com pesquisa, exploração e exploração de recursos marítimos, fluviais e do subsolo.

Note-se que esses conceitos são mutuamente excludentes, visto constarem de incisos diferentes de um mesmo artigo.

A recorrente se utilizou ainda, das normas da autoridade marítima – NORMAM 01/2000 para asseverar que plataforma (móvel) é embarcação.

Primeiramente, há de se lembrar que ditas normas não teriam hierarquicamente, poder suficiente para contradizer a Lei nº 9.537, de 1997 que dispõe sobre a segurança do tráfico aquaviário em águas sob a jurisdição nacional.

A referida NORMAM 01/2000, ao que tudo indica, em obediência à referida lei, estabelece no item 3, letra “b”, aprovada pela Portaria nº 9, de 11 de fevereiro de 2000, que se aplicam às definições constantes do art. 2º da Lei nº 9.537/97. Ou seja, não há contradição entre a NORMAM e a referida lei. E, mesmo se tal situação se configurasse, prevaleceria de todo modo as definições da lei, por sua hierarquia.

A obrigatoriedade de registro no órgão marítimo competente não tem o condão de transformar em embarcações as plataformas móveis, os barcos faróis,



Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

bóias de amarração, as bóias de sinalização ou quaisquer outras estruturas flutuantes.

Acerca do Recurso Extraordinário nº 76.133, de 13/09/74 do STF, bem como o Parecer CST nº 145/71 e o Parecer SLTN nº 68/70 emanados da Receita Federal, há que se considerar que todos foram prolatados antes da Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação de Decodificação de Mercadorias, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 71, de 11/10/88.

A partir de então, considerando o compromisso assumido pelo Brasil no âmbito do Direito Internacional, o exercício tributário, obrigatoriamente, deverá observar as regras de classificação de mercadorias do Sistema Harmonizado. E, neste, como visto, não há de se confundir plataformas com embarcações, uma vez que aquelas são estruturas flutuantes.

Assim sendo, definitivamente, não há como prosperar o argumento da defesa no sentido de que plataformas sejam embarcações; conseqüentemente, não há como ser aplicável a alíquota zero de que trata o disposto no art. 1º, inciso I, da Lei nº 9.481, de 199797 e alterações.

Convém recordar que, em sede de mérito, a Recorrente asseverou que o “fundamento único” do auto de infração reside em considerar que as “plataformas petrolíferas” não são “embarcações marítimas” e, nesse sentido, formulou a impugnação ao feito que, apreciada em seus termos, resultou no julgamento de primeira instância, retro examinado.

É verdade, a ocorrência do fato gerador do tributo objeto da autuação pouco foi aventada pela recorrente, qual seja, a falta de retenção na fonte sobre proventos de qualquer natureza auferidos por residentes ou domiciliados no exterior.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

A esse respeito, é oportuna a transcrição das disposições legais, a seguir:

Decreto nº 1.041, de 11 de janeiro de 1994:

Art. 743. Estão sujeitos ao imposto na fonte, de acordo com o disposto neste Capítulo, a renda e os proventos de qualquer natureza provenientes de fontes situadas no País, quando percebidos:

I - pelas pessoas físicas ou jurídicas residentes ou domiciliadas no exterior (Decreto-lei nº 5.844/43, art. 97, "a");

...

Art. 749. Excluem-se da tributação prevista no art. 743 os rendimentos atribuídos a residentes e domiciliados no exterior, correspondentes a receitas de fretes, afretamentos, aluguéis ou arrendamentos de embarcações marítimas e fluviais ou de aeronaves estrangeiras, feitos por empresas, desde que tenham sido aprovados pelas autoridades competentes, bem como ao pagamento de aluguel de containers, de sobrestadia e outros pagamentos relativos ao uso de serviços de instalações portuárias (Decreto-Lei nº 5.844/43, art. 97, § 2º, e Lei nº 7.713/88, art. 56).

...

Art. 791. Compete à fonte reter o imposto de que trata este Título, salvo disposições em contrário (Decreto-lei nº 5.844/43, arts. 99 e 100, e Lei nº 7.713/88, art. 7º, § 1º).

Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995:

Art. 78. Os residentes ou domiciliados no exterior sujeitam-se às mesmas normas de tributação pelo Imposto de Renda, previstas para os residentes ou domiciliados no país, em relação aos:

I - rendimentos decorrentes de aplicações financeiras de renda fixa;

II - ganhos líquidos auferidos em operações realizadas em bolsas de valores, de mercadorias, de futuros e assemelhadas;

III - rendimentos obtidos em aplicações em fundos de renda fixa e de renda variável e em clubes de investimentos.

D



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995:

Art. 18. O ganho de capital auferido por residente ou domiciliado no exterior será apurado e tributado de acordo com as regras aplicáveis aos residentes no País.

...

Art. 28. A alíquota do imposto de renda de que tratam o art. 77 da Lei nº 3.470, de 28 de novembro de 1958 e o art. 100 do Decreto-Lei nº 5.844, de 23 de setembro de 1943, com as modificações posteriormente introduzidas, passa, a partir de 1º de janeiro de 1996, a ser de quinze por cento.

Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998:

Art. 12. Sem prejuízo das normas de tributação aplicáveis aos não-residentes no País, sujeitar-se-á à tributação pelo imposto de renda, como residente, a pessoa física que ingressar no Brasil:

I - com visto temporário:

a) para trabalhar com vínculo empregatício, em relação aos fatos geradores ocorridos a partir da data de sua chegada;

b) por qualquer outro motivo, e permanecer por período superior a cento e oitenta e três dias, consecutivos ou não, contado, dentro de um intervalo de doze meses, da data de qualquer chegada, em relação aos fatos geradores ocorridos a partir do dia subsequente àquele em que se completar referido período de permanência;

II - com visto permanente, em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de sua chegada.

Do exame da legislação supra, cabe observar que as remessas de rendimentos auferidos por residentes no exterior são tributadas à alíquota de quinze por cento. Nada a mais ou a menos. A legislação não oferece dificuldade para interpretação. Ocorrendo remessa de rendimentos para residente ou domiciliados no exterior exsurge o fato gerador do imposto de renda cuja fonte pagadora tem o dever de reter e recolher aos cofres do tesouro.

Não ocorrendo, coube a tributação pelo representante do Fisco, como de fato foi realizado nos presentes autos.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

A recorrente quer ver aplicadas às remessas ao exterior as disposições da Lei nº 9.481, de 13 de agosto de 1997, *verbis*:

Art. 1º Relativamente aos fatos geradores ocorridos no ano-calendário de 1997, a alíquota do imposto de renda na fonte incidente sobre os rendimentos auferidos no País, por residentes ou domiciliados no exterior, fica reduzida para zero, nas seguintes hipóteses:

I - receitas de fretes, afretamentos, aluguéis ou arrendamentos de embarcações marítimas ou fluviais ou de aeronaves estrangeiras, feitos por empresas, desde que tenham sido aprovados pelas autoridades competentes, bem assim os pagamentos de aluguel de containers, sobrestadia e outros relativos ao uso de serviços de instalações portuárias;

A esse respeito, como minuciosamente já discorrido, a recorrente não faz jus. Os contratos firmados relativos ao aluguel ou arrendamento de plataformas, por não serem embarcações, não estão abrangidos pela tributação privilegiada da alíquota zero.

Cabe reforçar que, a tributação interna encontra-se prevista nos Contratos firmados, a exemplo do que se verifica na Tradução nº C 0020/03 do Contrato de Sub Afretamento P-24 datado de 28 de dezembro de 1994, entre a BRASPETRO OIL SERVICES COMPANY, como Afretador, e PETRÓLEO BRASILEIRO S. A – PETROBRÁS (fls. 54-55 – Anexo III). É o que se vê na Subcláusula 8.2 - Impostos, assim firmada:

Todos e quaisquer pagamentos efetuados pelo Sub afretador de acordo com isto será livre de retenção ou dedução em decorrência de, ou por conta de, qualquer imposto, a menos que tal retenção ou dedução seja exigida por legislação aplicável. Se tal retenção ou dedução for desta forma exigida, o Sub afretador: (i) notificará imediatamente o Afretador ou o recebedor pertinente (em ambos os casos, doravante denominados "Recebedor") sobre tal exigência; (ii) pagará à autoridade governamental adequada o valor integral que deve ser retido ou deduzido (inclusive a importância total exigida a ser retida ou deduzida de qualquer valor adicional pago pelo Sub afretador ao Recebedor sob a cláusula (iv) abaixo) imediatamente após a determinação de que tal retenção seja exigida ou após o



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PRIMEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEXTA CÂMARA

Processo nº. : 18471.000360/2003-81
Acórdão nº. : 106-14.431

recebimento da notificação de que tal importância tenha sido tributada ao Recebedor; (iii) remeterá imediatamente ao Recebedor um recibo oficial (ou uma cópia autenticada), ou outra documentação razoavelmente aceita pelo Recebedor, evidenciando tal pagamento para a referida autoridade; e (iv) pagará a tal Recebedor, além do pagamento ao qual tal Recebedor tenha de outra forma direito de acordo com isto tal importância adicional que seja necessária para assegurar que o valor líquido efetivamente recebido por tal Recebedor (desembaraçado de quaisquer impostos incidentes sobre todos estes valores devidos a tal Recebedor, quer tributados do Sub afretador ou de tal Recebedor) será igual ao valor integral que tal Recebedor teria recebido se tal dedução ou retenção não tivesse sido exigida.

Isto posto, voto por NEGAR provimento ao recurso, posto que o lançamento encontra-se devidamente amparado na legislação de regência.

Sala das Sessões - DF, em 24 de fevereiro de 2005


LUIZ ANTONIO DE PAULA

