

bússola

JULHO 2023 #06

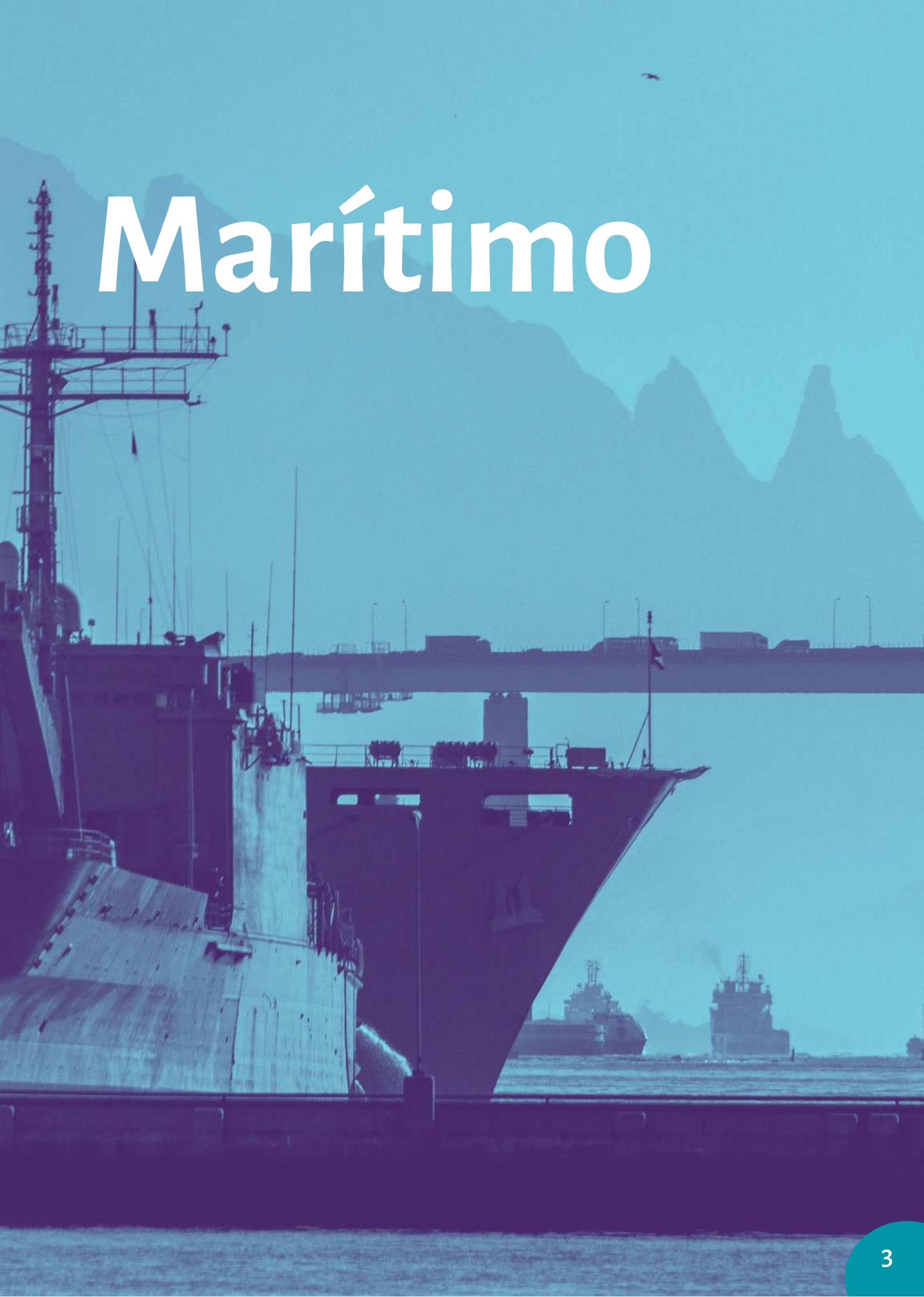
Nosso time destaca as principais mudanças legislativas e regulatórias, bem como decisões administrativas e judiciais de interesse para que você não perca o rumo

GARBOIS ⊕ MELO
advogados
www.garboismelo.com.br

Sumário

⊕ Marítimo	3
GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO SANCIONA A LEI 10.028/2023, VISANDO ESTÍMULO À RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES	4
ANTAQ PUBLICA RESOLUÇÃO Nº 99/2023, QUE REGULAMENTA OS SERVIÇOS DE RETIRADA DE RESÍDUOS DE EMBARCAÇÕES	5
REPRESENTAÇÕES NO TRIBUNAL MARÍTIMO PODERÃO SER APRECIADAS EM PLENÁRIO VIRTUAL	6
⊕ Tributário	7
SANCIONADA A LEI Nº 14.596, ESTABELECE REGRAS PARA PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA	8
MULTA DECORRENTE DA RESCISÃO ANTECIPADA DO CONTRATO DE AFRETAMENTO NÃO É CONSIDERADA RECEITA DE AFRETAMENTO	10
TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCADORIAS EM TRÂNSITO ADUANEIRO – ISENÇÃO/SUSPENSÃO DO PIS E DA COFINS – SOLUÇÃO DE CONSULTA COSIT Nº 73/2023	11

Marítimo

A large cargo ship is docked at a pier in the foreground. In the background, a bridge spans across the water, and a range of mountains is visible under a clear sky. The entire image has a teal color overlay.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO SANCIONA A LEI 10.028/2023, VISANDO ESTÍMULO À RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES

No final de maio deste ano, o Governo Estadual do Rio de Janeiro sancionou a Lei Estadual 10.028/2023, que dispõe sobre o desmantelamento de embarcações e de ativos offshore no Estado e autoriza a criação do Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Economia do Mar.

O descomissionamento de navios e ativos marítimos no fim de seus ciclos produtivos ou de vida útil poderá resultar em oportunidades de negócio. A reciclagem desses materiais já movimentou um expressivo mercado de leilões, impulsionado pelo alto valor dos commodities metálicos empregados nas embarcações. Estima-se um investimento de R\$ 50 bilhões entre 2020-2040 no descomissionamento de ativos offshore, de acordo com a Agência Nacional de Petróleo (ANP).

Estaleiros e instalações industriais que já possuam Licença Ambiental de Operação (LO) para construção, reparação e manutenção de embarcações poderão solicitar a inclusão da atividade de reciclagem em sua licença, desde que cumpram as certificações requeridas. Cada embarcação a ser reciclada deve ter

um plano específico, que abrange desde sua entrega na Instalação de Reciclagem de Embarcação (IRE) até a destinação final de componentes, partes e resíduos resultantes do desmantelamento. O inventário de materiais perigosos deve ser incluído no plano, seguindo as regulamentações nacionais aplicáveis.

As operações de reciclagem devem ser realizadas em condições apropriadas, como cais com barreiras de contenção, carreiras ou rampas, diques secos ou flutuantes, transporte por balsa, rebocadores ou máquinas apropriadas. A lei proíbe a reciclagem deliberada de embarcações encalhadas na praia ou no estuário de rios, sujeitando o responsável a multas e outras penalidades. Embarcações abandonadas em áreas de fundeio que representem perigo, obstáculo à navegação ou ameaça ao meio ambiente devem ser relatadas às autoridades marítimas ou portuárias para medidas apropriadas e o imediato perdimento dos ativos.

A lei entrou em vigor em 29 de maio de 2023, data de sua publicação. ■

ANTAQ PUBLICA RESOLUÇÃO Nº 99/2023, QUE REGULAMENTA OS SERVIÇOS DE RETIRADA DE RESÍDUOS DE EMBARCAÇÕES

Em 1º de junho foi publicada pela Diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários a Resolução ANTAQ nº 99/2023, que regulamenta a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em águas sob jurisdição nacional e nas instalações portuárias autorizadas pela ANTAQ.

Dentre as principais disposições, destacamos a definição de termos técnicos relacionados à retirada de resíduos de embarcações; a fixação da obrigatoriedade de contratação de prestadores aptos a estes serviços por parte dos operadores portuários; o estabelecimento de requisitos técnicos e operacionais para realização destas operações; e a definição de responsabilidades tanto dos operadores portuários

quanto dos prestadores de serviço quanto a estas atividades.

A Resolução promove, ainda, alterações na Resolução ANTAQ nº 75/2022, que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários, com a inclusão do artigo 37-A e estabelecimento das infrações administrativas e respectivas penalidades aplicáveis à autoridade portuária ou autorizatário da instalação portuária autorizada responsável pelo controle dos serviços de retirada de resíduos.

Com as novas disposições fica revogada a Resolução ANTAQ nº 2.190/2011.

A Resolução ANTAQ nº 99/2023 entrou em vigor no dia 01 de julho de 2023. ■



REPRESENTAÇÕES NO TRIBUNAL MARÍTIMO PODERÃO SER APRECIADAS EM PLENÁRIO VIRTUAL

No dia 06 de junho de 2023 o Tribunal Marítimo publicou a Resolução TM/MB nº 62/2023, que dispõe sobre a possibilidade de apreciação das representações, tanto da Procuradoria Especial da Marinha (PEM) quanto de parte, em plenário virtual, com vigência a partir de 03 de julho de 2023.

Em síntese, a nova resolução dispõe que a opção pelo plenário virtual se dará a critério do Juiz Relator e com a concordância do Juiz Revisor. As sessões virtuais ocorrerão no Sistema Eletrônico de Informações do Tribunal Marítimo (SEI-TM), terão duração de cinco dias corridos, com início às segundas-feiras, e as pautas serão publicadas no diário eletrônico.

Igualmente, representa mais um importante passo para a digitalização e modernização do Tribunal, que está em constante aprimoramento de suas normas para atender melhor nossa sociedade cada vez mais dinâmica.

Vale lembrar, nesse sentido, que desde 02 de maio de 2023 o prazo concedido para as sustentações orais na Corte passou a ser de quinze minutos, após alteração do Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo promovida pela Resolução TM/MB nº 61/2023, em linha com as atuais disposições do Código de Processo Civil, tornando assim as sessões de julgamento mais céleres e eficazes. ■



Tributário



SANCIONADA A LEI Nº 14.596, ESTABELECENDO REGRAS PARA PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA

No dia 15/06, foi publicada a Lei nº 14.596, a qual consiste em conversão da Medida Provisória nº 1.152/22 – norma que havia estabelecido regras para a sistemática de preços de transferência e adaptado parcela das normas de IRPJ e CSLL.

Tal como a Medida Provisória que a antecedeu, trata-se de medida modernizante, que adequa o regramento brasileiro aos padrões internacionais praticados pela OCDE visando a simplificação tributária, a segurança jurídica e evitar a bitributação em operações de grupos multinacionais/transnacionais.

Uma vez que a Lei foi sancionada sem qualquer veto, ela preserva o espírito da Medida Provisória que deu origem à sua tramitação no Congresso Nacional, mantendo, assim, a adoção do princípio do Arm's Length, prevendo que a determinação da base de cálculo dos tributos em transações controladas será estabelecida conforme as transações a ela comparáveis.

Para a adoção de tal princípio, a Lei prevê, expressamente, os conceitos jurídico-tributários para “transações controladas”, “partes relacionadas” e

“transações comparáveis”, bem assim a sistemática para delinear a transação controlada, os métodos mais apropriados para análise das transações comparáveis e outros dispositivos necessários para sua operacionalização.

Demais disto, a Lei ainda traz normas sobre operações financeiras e com ativos intangíveis, buscando abordar os negócios sob seu aspecto econômico e financeiro, e prevendo medidas para a simplificação e promoção de segurança jurídica às empresas, tais como o estabelecimento de processo de consulta em matéria de preços de transferência.

A sistemática vigente na Lei, tal como na Medida Provisória que a originou, atualmente é facultativa aos contribuintes – devendo eles formalizarem sua adesão ou não às normas para o ano de 2023 durante o mês de setembro – e passará a ser obrigatória em 2024.

Nosso escritório está à disposição para maiores explicações sobre a sistemática inaugurada pela nova legislação, bem assim para a análise de seus impactos para cada setor ou contribuinte em específico. ■



MULTA DECORRENTE DA RESCISÃO ANTECIPADA DO CONTRATO DE AFRETAMENTO NÃO É CONSIDERADA RECEITA DE AFRETAMENTO

A 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça, por meio do REsp nº 1.940.975, analisou se a multa por rescisão antecipada do contrato de afretamento, ainda que classificada como taxa de compensação, tem ou não natureza de receita de afretamento.

No caso concreto, envolvendo embarcação utilizada para armazenar gás natural liquefeito extraído pela Petrobras e convertê-lo para gás natural, estava previsto que, na hipótese da estatal exercer o direito à rescisão antecipada de contrato de afretamento com empresa estrangeira, seria pago à contratada uma taxa de compensação.

Segundo os Ministros, em votação unânime, embora decorrente de um contrato de afretamento, como a multa não foi paga por uma prestação

positiva na exploração e produção de petróleo e gás, mas sim pela frustração parcial dessa prestação, não poderia ser considerada como receita decorrente do afretamento.

Nesse cenário, por não ser reconhecida como receita de afretamento, não se sujeitará à alíquota zero de IRRF, mas sim à alíquota de 15%, nos termos do art. 70, da Lei nº 9.430/96. ■



TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCADORIAS EM TRÂNSITO ADUANEIRO – ISENÇÃO/SUSPENSÃO DO PIS E DA COFINS – SOLUÇÃO DE CONSULTA COSIT Nº 73/2023

No início de abril deste ano, a Receita Federal do Brasil publicou a Solução de Consulta COSIT nº 73, de 29 de março de 2023, que discorre sobre a isenção e/ou suspensão da tributação das contribuições ao PIS e à COFINS sobre o transporte intermodal de mercadorias que transitam no território aduaneiro sob o regime de “trânsito aduaneiro”.

Inicialmente, importante esclarecer algumas premissas conceituais. O “território aduaneiro”, assim chamado, compreende todo o território nacional, inclusive o mar territorial, as águas e o espaço aéreo correspondente, conforme conceitua o art. 2º e seguintes do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/09). Assim, nos termos do art. 315 e seguintes do mesmo diploma legal, o regime especial chamado de “trânsito aduaneiro” é o que permite o transporte de mercadorias

de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão do pagamento de tributos, seja esta mercadoria originada de importação, seja ela destinada à exportação.

Pois bem. A consulta foi realizada por uma Empresa que realizava, à época, operações de transporte multimodal de cargas internacionais.



Especificamente no caso, a Empresa consulente destacou que realizava a coordenação das operações de comércio exterior desde a origem, com operações que circulavam por até 4 cidades diferentes, em tipos de transporte também completamente distintos, até que a mercadoria chegasse a determinado Porto, onde finalmente sairia do território nacional.

Neste passo, mencionou o art. 14, V e § 1º, da Medida Provisória nº 2.158-35/01, o qual dispõe que são isentas do PIS e da COFINS as receitas originadas em transporte internacional de cargas ou passageiros. Veja-se abaixo:

Medida Provisória nº 2.158-35/01:

“Art. 14. Em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 10 de fevereiro de 1999, são isentas da COFINS as receitas:

(...)

V - do transporte internacional de cargas ou passageiros;

(...)

§ 10 São isentas da contribuição para o PIS/PASEP as receitas referidas nos incisos I a IX do caput.”

Por sua vez, a Empresa destacou também o art. 40, §6º-A, II, da Lei nº 10.865/04, que prevê, em resumo, que a incidência do PIS e da COFINS ficará suspensa sobre as receitas de frete e de operadores de transporte multimodal, nos termos que se confere abaixo:

Lei nº 10.865/04:

“Art. 40. A incidência da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS ficará suspensa no caso de venda de matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem destinados a pessoa jurídica preponderantemente exportadora.

(...)

§ 6º-A. A suspensão de que trata este artigo alcança as receitas de frete, bem como as receitas auferidas pelo operador de transporte multimodal, relativas a frete contratado pela pessoa jurídica preponderantemente exportadora no mercado interno para o transporte dentro do território nacional de:

(...)

II - produtos destinados à exportação pela pessoa jurídica preponderantemente exportadora.”

Diante das complexas operações de transporte com mercadorias em trânsito aduaneiro, bem como em função da legislação acima citada, a Empresa consulente realizou 2 questionamentos, quais sejam:

1) *“Como se dará a suspensão instituída por lei quanto à tributação dos modais operados pela Interessada?”*

2) *“Em virtude de efetuarem o transporte em modais de forma conjunta, os transportes envolvidos na logística de [cidade 1] a [cidade 4] serão beneficiários da suspensão prevista em lei?”*

Em resposta, a Receita Federal do Brasil entendeu que a Empresa não faria jus à isenção de que trata o art. 14, V e §1º, da Medida Provisória nº 2.158/01, visto que a operação tratada na isenção, qual seja, transporte internacional de cargas ou passageiros, diferir do transporte em regime de trânsito aduaneiro, que era o praticado pela Empresa consulente. Neste sentido, alegou que o transporte internacional e o trânsito aduaneiro não se confundem, sendo este último caracterizado tão somente como um transporte interno diferenciado.

Neste ponto, importante destacar que, ao que parece, ocorreu um descasamento do entendimento da Receita Federal com o racional jurídico utilizado pelo judiciário em casos semelhantes. Isto porque, ao julgar os casos de isenção do ICMS no transporte interestadual de mercadorias destinadas à exportação, com base no art. 3º, inciso II, da Lei Complementar nº 87/96, o STJ concluiu que, caso o frete esteja destinado a transportar mercadorias que serão remetidas ao exterior, haverá isenção do ICMS, pois a norma visa fortalecer e trazer maior competitividade ao produto brasileiro no mercado internacional.

Foi com essa lógica jurídica que foi editada a Súmula/STJ nº 649, que diz: *“Não incide ICMS sobre o serviço de transporte interestadual de mercadorias destinadas ao exterior.”*

Assim, muito embora o racional seja idêntico ao caso do Consulente, a Receita Federal entendeu por bem trazer uma interpretação diversa sobre a isenção do art. 14, V e §1º, da Medida Provisória nº 2.158/01, referente ao PIS e à COFINS, mesmo que em trânsito aduaneiro.

Verdade é que, tal interpretação dada pela Receita Federal irá acarretar o encarecimento da operação de exportação e, conseqüentemente, tornará o produto nacional menos competitivo ao mercado internacional, o que vai exatamente na contramão da intenção do legislador ao editar o art. 14, V e §1º, da Medida Provisória nº 2.158/01, bem assim com o entendimento dado pelo STJ em caso da mesma natureza.

Por outro lado, com relação à questão da suspensão das referidas contribuições sobre as receitas de frete contratados por pessoa jurídica preponderantemente exportadora, a Receita Federal do Brasil respondeu afirmando que a suspensão é possível, caso observados alguns requisitos.

Inicialmente, recordou ser necessário observar os entendimentos da Solução de Consulta nº 257/18 e Solução de Consulta nº 341/17. Tais soluções de consulta, respectivamente, firmaram o entendimento vinculante de que a contratação do frete para o transporte do produto deve ser realizada, obrigatoriamente, por uma pessoa jurídica preponderantemente exportadora, previamente habilitada e ao fato de que a referida suspensão

não se aplica às receitas de frete decorrentes da subcontratação.

No mais, a Solução à Consulta dispôs que o operador multimodal é aquele que, desde a origem até o destino final, realiza duas ou mais modalidades de transporte, entretanto, regido por contrato único, conforme dispõe o art. 2º da Lei nº 9.611/88.

Lei nº 9.611/88:

*“Art. 2º Transporte Multimodal de Cargas **é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal.**” [Grifos não constam do original]*

Por fim, baseando-se no que fora determinado na Soluções de Consulta nº 257/18 e nº 100/16, ressaltou que o contrato uno de transporte multimodal deve inserir o local de origem até o local de destino, considerando-se este último, necessariamente, o local de saída do território nacional, em razão do disposto no §7º do art. 40 da Lei nº 10.865/04:

Lei nº 10.865/04:

“Art. 40.

(...)

§ 7º Para fins do disposto no inciso II do § 6º-A deste artigo, o frete deverá referir-se ao transporte dos produtos até o ponto de saída do território nacional. [Grifos não constam do original]

Assim, não obstante a isenção do PIS e da COFINS não ter sido reconhecida em favor empresas de transporte multimodal em regime

de trânsito aduaneiro, restou reconhecida a suspensão das referidas contribuições, com alcance, tão somente i) as receitas decorrentes de contrato único, ii) que englobe as operações de transporte da origem ao destino, sendo este, necessariamente, o ponto de saída do território nacional e desde que iii) firmado entre a pessoa jurídica preponderantemente exportadora, previamente habilitada, e o operador do transporte multimodal. ■





www.garboismelo.com.br