



Solução de Consulta nº 48 - Cosit**Data** 4 de maio de 2016**Processo****Interessado****CNPJ/CPF****ASSUNTO: IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO**

NAVIO-SONDA OU NAVIO DE PERFURAÇÃO. PARTES PEÇAS E COMPONENTES. REPARO, REVISÃO E MANUTENÇÃO. IMPORTAÇÃO. ISENÇÃO.

A isenção de que trata o art. 2º, II, “j”, da Lei nº 8.032, de 1990, exonera a importação de partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão e manutenção de navios próprios para perfuração de poços de petróleo e gás em áreas marítimas de águas profundas e ultra profundas, com torre de perfuração localizada na parte central e abertura no casco para permitir a passagem da correspondente coluna de perfuração, comercialmente denominados navios-sonda ou navios de perfuração, classificados no código 8905.90.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

Dispositivos Legais: Lei nº 5.172, de 1966 (CTN), art. 111; Lei nº 8.032, de 1990, art. 2º, II, “j”.

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS

NAVIO-SONDA OU NAVIO DE PERFURAÇÃO. PARTES PEÇAS E COMPONENTES. REPARO, REVISÃO E MANUTENÇÃO. IMPORTAÇÃO. ISENÇÃO.

A isenção de que trata o art. 3º, I, c/c o art. 2º, II, “j”, da Lei nº 8.032, de 1990, exonera a importação de partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão e manutenção de navios próprios para perfuração de poços de petróleo e gás em áreas marítimas de águas profundas e ultra profundas, com torre de perfuração localizada na parte central e abertura no casco para permitir a passagem da correspondente coluna de perfuração, comercialmente denominados navios-sonda ou navios de perfuração, classificados no código 8905.90.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

Dispositivos Legais: Lei nº 5.172, de 1966 (CTN), art. 111; Lei nº 8.032, de 1990, art. e 3º, I, c/c o art. 2º, II, “j”.

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

PROCESSO DE CONSULTA. INEFICÁCIA PARCIAL.

É ineficaz a consulta apresentada, quando o fato estiver definido ou declarado em disposição literal da lei.

Dispositivos Legais: IN RFB nº 1.396, de 2013, art. 18, IX.

e-Processo 12448.726152/2015-51

Relatório

A consulente acima identificada, pessoa jurídica de direito privado, atuante no ramo de “*atividades de apoio à extração de petróleo e gás natural*”, formula consulta acerca de interpretação da legislação tributária relativa ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e ao Imposto de Importação (II), tendo em vista o disposto nos arts. 2º, II, “j”, e 3º, I, da Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990.

2. Aduz, primeiramente, que “*registrou Declaração de Importação com a classificação do código da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) 8905.90.00 para um navio sonda*”.

3. Em face desse contexto, e para fins de “*aplicação da isenção do IPI e do II nas partes e peças destinadas ao reparo de embarcações com base na previsão da Lei nº 8.032, de 1990*”, indaga:

- a) “*se o termo embarcação contido na previsão da Lei nº 8.032, de 1990, abrange ‘navios próprios para perfuração de poços de petróleo e gás em áreas marítimas de águas profundas e ultra profundas, com torre de perfuração localizada na parte central e abertura no casco para permitir a passagem da correspondente coluna de perfuração, comercialmente denominados navios-sonda ou navios de perfuração’ (Solução do Consulta nº 3 [SRRF04/Diana], de 6 de agosto de 2012)*”;
- b) “*se o termo embarcação contido na previsão da Lei nº 8.032, de 1990, abrange navios nacionais e estrangeiros*”.

4. Ao final, declara que atende aos requisitos de validade do procedimento de consulta, previstos no art. 3º, § 1º, II, da IN RFB nº 740, de 2 de maio de 2007.

Fundamentos

Do juízo de admissibilidade

5. Declaro, de início, que a consulta deduzida na inicial atende aos requisitos de admissibilidade previstos na IN RFB nº 1.396, de 2013, somente em relação ao quesito do item 3, “a”; razão por que é eficaz e deve ser solucionada apenas quanto a essa parte.

6. De outra banda, é inadmissível e, portanto, ineficaz a consulta, no que diz respeito ao questionamento do item 3, “b”.

6.1 Deveras, as normas básicas que regem o processo de consulta sobre interpretação da legislação tributária federal estão consubstanciadas nos arts. 46 a 53 do Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, e nos arts. 48 a 50 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. Tais disposições foram consolidadas em Regulamento, baixado pelo Decreto nº 7.574, de 29 de setembro de 2011.

6.2 No âmbito da RFB, a matéria é regulada pela IN RFB nº 1.396, de 2013, sob a égide da qual foi deduzida a consulta em análise, e cujo texto enumera os requisitos de admissibilidade da consulta.

6.3 Para o exame dessa admissibilidade, convém ressaltar que o processo de consulta constitui uma via bastante especial de orientação administrativa, em relação aos demais instrumentos de assistência que este órgão fazendário oferece ao contribuinte, no intuito de orientá-lo no cumprimento de suas obrigações tributárias.

6.4 Tal especialidade decorre do próprio fim legal a que se volta o instituto da consulta, notadamente por propiciar ao contribuinte o esclarecimento preventivo de suas dúvidas quanto à correta interpretação da norma aplicável a um caso concreto. E nesse cunho preventivo, assegurado no art. 10 da IN RFB nº 1.396, de 2013, reside o atributo essencial que distingue e separa a consulta dos demais canais de orientação administrativa disponíveis. Eis o que reza o dispositivo:

IN RFB nº 1.396, de 2013

Art. 10. *A consulta eficaz, formulada antes do prazo legal para recolhimento de tributo, impede a aplicação de multa de mora e de juros de mora, relativamente à matéria consultada, a partir da data de sua protocolização até o 30º (trigésimo) dia seguinte ao da ciência, pelo consulente, da Solução de Consulta.*

(...).

6.5 É razoável, portanto, que a eficácia da consulta, é dizer, a produção de seus efeitos legais específicos encontre-se subordinada à observância de requisitos igualmente específicos.

6.6 Dentre tais requisitos, merece destaque aquele que impõe à consulente a apresentação de questões que abordem fato não regulado em disposição literal de lei; tudo conforme art. 18, IX, ambos da IN RFB nº 1.396, de 2013, a seguir reproduzidos, *in verbis*:

Art. 18. *Não produz efeitos a consulta formulada:*

(...)

IX - quando o fato estiver definido ou declarado em disposição literal de lei;

(...).

6.7 Assim, presente o caráter interpretativo de que se deve revestir uma consulta (porquanto revelador, esse caráter, do próprio interesse processual de consultar) – e tendo em vista, portanto, a finalidade prática de se determinar a força e o alcance do texto normativo,

pondo-o em presença dos dados atuais de um problema¹ –, sua eficácia pressupõe a especificação, pela consulente, do dispositivo ou dos dispositivos legais cuja compreensão não lhe foi possível alcançar devido à redação da norma parecer-lhe vaga, obscura, contraditória - inapropriada, enfim, a oferecer a desejável clareza de entendimento sobre sua correta aplicação ao caso concreto.

6.8 É em presença de dificuldades dessa ordem que tem adequado emprego esta via processual, em cujo rito a Administração Tributária encarrega-se de pôr termo às dúvidas e de afastar a cadeia das múltiplas possibilidades interpretativas, expedindo a interpretação oficial acerca do ponto questionado, com o efeito vinculante que lhe é próprio.

6.9 Por outras palavras, o processo de consulta não constitui meio hábil para obtenção de resposta àquelas indagações lançadas sem o propósito de dirimir questões práticas bem determinadas; ou sem menção à dificuldade de compreensão que as suscitou; indagações nas quais a consulente, ainda que cite dispositivos da legislação tributária, em nenhum deles aponta algum termo ou passagem de mais difícil leitura, a demandar interpretação administrativa para uma mais segura adequação do “conceito do fato” ao “conceito da norma”.

6.10 E compreende-se bem a razão por que a lei condiciona a eficácia da consulta ao cumprimento, entre outros, do pressuposto (da especificidade) sob exame: pudessem todas as questões formuladas obter resposta e produzir aqueles efeitos legais que lhe são próprios, o acúmulo obstrutivo dos pedidos, por si, já tornaria inviável a utilização do instituto processual.

6.11 Ademais, para esclarecimento de questões levantadas de modo livre e geral, sem as formalidades do processo de consulta, a RFB disponibiliza instrumentos mais ágeis e mais simples, seja por meio das orientações veiculadas no sítio oficial da instituição na rede mundial de computadores, seja mediante serviços de plantão fiscal e aduaneiro dispostos nas unidades descentralizadas de todo o país.

6.12 Pois bem. A consulta de que ora se cuida não atende ao requisito acima cogitado, no que tange à questão do item 3, “b”.

6.13 Com efeito, os arts. 2º, II, “j”, e 3º, I, da Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990, apresentam os seguintes enunciados, *verbis*:

Lei nº 8.032, de 1990

(...). (gn).

Art. 2º As isenções e reduções do Imposto de Importação ficam limitadas, exclusivamente:

I - às importações realizadas:

(...)

II - aos casos de:

(...)

¹ BETTI, Emílio. *Teoria generale della interpretazione*, Milão, 1955 apud FERRAZ JR., Tércio Sampaio. *A ciência do direito*. São Paulo: Atlas, 2012, pp. 73 e 74.

j) partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão e manutenção de aeronaves e embarcações;

(...)

§ 1º As isenções referidas neste artigo serão concedidas com observância da legislação respectiva

(...).

Art. 3º Fica assegurada a isenção ou redução do Imposto sobre Produtos Industrializados, conforme o caso:

I - nas hipóteses previstas no art. 2º desta lei, desde que satisfeitos os requisitos e condições exigidos para a concessão do benefício análogo relativo ao Imposto de Importação;

(...).

6.14 O enunciado literal desses preceptivos não dá margem a muitas digressões interpretativas: desde que observada a legislação respectiva, a importação de partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão e manutenção de aeronaves e embarcações é fato que preenche as hipóteses das regras de isenção em análise e que, portanto, não se sujeita à incidência² do IPI e do II.

6.15 Vale registrar que a compreensão desses dispositivos deve seguir as diretrizes do art. 111 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional – CTN), quando prescreve, em matérias de nítido cunho excepcional, que a legislação deva ser interpretada segundo o método literal – em que o intérprete se cinge ao plano de expressão do comando jurídico. Descarta, vale dizer, o recurso seja à interpretação extensiva, seja à analogia ou à equidade, como formas de integração³.

6.16 Assim, observado o conteúdo literal dos dispositivos consultados, e considerando-se que **a origem de uma embarcação** – se nacional ou estrangeira – **não corresponde a parâmetro fático descrito em suas hipóteses**; deduz-se, em princípio, que a

² Abalizada doutrina ensina que: "As normas de isenção pertencem à classe das regras de estrutura, que intrometem modificações no âmbito da regra-matriz de incidência tributária. Guardando sua autonomia normativa, a norma de isenção atua sobre a regra-matriz de incidência tributária, investindo contra um ou mais critérios de sua estrutura, mutilando-os, parcialmente. Com efeito, trata-se de encontro de duas normas jurídicas que tem por resultado a inibição da incidência da hipótese tributária sobre os eventos abstratamente qualificados pelo preceito isentivo, ou que tolhe sua consequência, comprometendo-lhe os efeitos prescritivos da conduta. Se o fato é isento, sobre ele não se opera a incidência e, portanto, não há que falar em fato jurídico tributário, tampouco em obrigação tributária. E se a isenção se der pelo conseqüente, a ocorrência fáctica encontrar-se-á inibida juridicamente, já que sua eficácia não poderá irradiar-se. O que o preceito de isenção faz é subtrair parcela do campo de abrangência do critério do antecedente ou do conseqüente, podendo a regra de isenção suprimir a funcionalidade da regra-matriz tributária de oito maneiras distintas: (i) pela hipótese: i.1) atingindo-lhe o critério material, pela desqualificação do verbo; i.2) mutilando o critério material, pela subtração do complemento; i.3) indo contra o critério espacial; i.4) voltando-se contra o critério temporal; (ii) pelo conseqüente, atingindo: ii.1) o critério pessoal, pelo sujeito ativo; ii.2) o critério pessoal, pelo sujeito passivo; ii.3) o critério quantitativo, pela base de cálculo; e ii.4) o critério quantitativo, pela alíquota." (Paulo de Barros Carvalho, in "Direito Tributário - Linguagem e Método", 2ª ed., Ed. Noeses, São Paulo, 2008, pág. 521).

³ TORRES. Ricardo Lobo. Normas de Interpretação e Integração do Direito Tributário, 2. ed., Forense, Rio de Janeiro apud CORRÊA, Sergio Feltrin. Interpretação e integração da legislação tributária. In: FREITAS, Vladimir Passos de (Coord). Código tributário nacional comentado: doutrina e jurisprudência, artigo por artigo, inclusive icms e iss. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011, p. 640.

incidência desses dispositivos e a consequente isenção de IPI e de II – sobre a importação de partes, peças e componentes destinados ao reparo, à revisão ou à manutenção de embarcações – ocorrem independentemente de qual seja a origem dessa embarcação.

6.17 Além disso, no que tange ao tema da questão retratada no item 3, “b”, a consulente não explicitou qualquer razão que justifique a sua dificuldade ou mesmo impossibilidade de atribuir sentido a esses enunciados normativos, de sorte a adotar uma decisão interpretativa unívoca, que viabilizasse a incidência dessas regras no plano fático. Onde, afinal, residiria a sua vagueza, ou obscuridade, ou contraditoriedade?

6.18 Nessa toada, é evidente que a consulente, conquanto tenha feito alusão a dispositivos da legislação tributária, deduziu contexto fático literalmente regulado por esses dispositivos, de modo que a petição não contém os elementos formais necessários à emissão de uma solução de consulta.

6.19 Ao influxo dessas injunções, reputo inadmissível e, portanto, ineficaz a consulta, no que diz respeito ao questionamento mencionado no item 3, “b” tal como determina o art. 18, IX, da IN RFB nº 1.396, de 2013.

Do mérito consultivo

7. Convém aqui recordar que o objetivo das soluções de consulta sobre a interpretação da legislação no âmbito da Receita Federal é esclarecer questões objetivas, formuladas pelos consulentes acerca da interpretação de dispositivos específicos da legislação tributária e aduaneira, aplicáveis a fatos determinados de suas atividades.

7.1 Nesse passo, refoge à competência do órgão consultivo auscultar a verdade material do contexto fático apresentado pela consulente; razão por que as soluções de consulta **não convalidam** classificações fiscais e outras informações, interpretações, ações ou omissões relatadas com propósito de determinar o aludido contexto – *ex vi* do art. 28 da IN RFB nº 1.396, de 2013.

7.2 Assim, na presente análise, parte-se do pressuposto de que o bem importado pela consulente esteja classificado no código 8905.90.00 da NCM.

7.3 Sem embargo, a condução de diligências, para a confirmação de que esse pressuposto configura uma verdade material, fica a cargo de autoridades eventualmente designadas para fiscalizar as atividades da consulente.

8. Superadas essas questões prévias, sobrevém, então, a questão de fundo a ser solucionada: as embarcações a que aludem as normas consultadas abrangem “navios próprios para perfuração de poços de petróleo e gás em áreas marítimas de águas profundas e ultra profundas, com torre de perfuração localizada na parte central e abertura no casco para permitir a passagem da correspondente coluna de perfuração, comercialmente denominados navios-sonda ou navios de perfuração”?

9. A decisão interpretativa prolatada por meio da Solução de Consulta (SC) nº 3 – SRRF04/Diana, de 6 de agosto de 2012, é relevante para o deslinde dessa questão, pois, ao tratar da classificação desses produtos (navios-sonda ou navios de perfuração) na NCM, revelou-lhes o caráter de embarcação.

10. Impende, pois, a reprodução dos seguintes excertos do sobredito ato (com grifos não originais), *verbis*:

SC n.º 3 – SRRF04/Diana, de 2012

Assunto: Classificação de Mercadorias

Navios próprios para perfuração de poços submarinos de petróleo e gás em áreas marítimas de águas profundas e ultraprofundas, com torre de perfuração localizada na parte central e abertura no casco para permitir a passagem da correspondente coluna de perfuração, comercialmente denominados navios-sonda ou navios de perfuração, classificam-se no código 8905.90.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), constante da Tarifa Externa Comum (TEC) e da Tabela de Incidência do Imposto Sobre Produtos Industrializados (TIPI).

Dispositivos Legais: RGI 1 (texto da posição 89.05) e 6 (texto da subposição 8905.90), da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), constante da Tarifa Externa Comum (TEC) aprovada pela Resolução CAMEX no 94, de 08/12/2011, com alterações posteriores e da Tabela de Incidência do Imposto Sobre Produtos Industrializados (TIPI), aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, e alterações posteriores, tendo por base os subsídios fornecidos para a interpretação da posição 89.05 pelas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH), aprovadas pelo Decreto nº 435, de 27 de janeiro de 1992 (versão atual aprovada pela IN RFB nº 807, de 11 de janeiro de 2008, atualizada pelas IN RFB nº 1.072, de 30 de setembro de 2010 e nº 1.260, de 20 de março de 2012, por força da delegação de competência outorgada pelo art. 1º da Portaria MF nº 91, de 24 de fevereiro de 1994).

(...)

Fundamentos

(...)

6. Os processos administrativos de consulta sobre classificação de mercadorias são disciplinados segundo o disposto na IN-RFB nº 740, de 2 de maio de 2007, com aplicação das Regras Gerais Interpretativas para o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (RGI-SH), constantes do Anexo à Convenção Internacional de mesmo nome, aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo nº 71, de 11 de outubro de 1988, e promulgada pelo Decreto nº 97.409, de 23 de dezembro de 1988, com posteriores alterações aprovadas pelo Secretário da Receita Federal do Brasil, por força da competência que lhe foi delegada pelo art. 2º do Decreto nº 766, de 3 de março de 1993, bem assim das Regras Gerais Complementares (RGC) à Nomenclatura Comum do Mercosul, constante da Tarifa Externa Comum e da Tabela de Incidência do Imposto Sobre Produtos Industrializados (NCM/TEC/TIPI).

7. A classificação fiscal de mercadorias deve, igualmente, seguir as orientações e esclarecimentos fornecidos pelas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (NESH), internalizadas no Brasil pelo Decreto nº 435, de 27 de janeiro de 1992. A versão atual das NESH foi aprovada pela Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (IN RFB) nº 807, de 11 de janeiro de 2008, atualizada pelas IN RFB nº 1.072, de 30 de setembro de 2010 e nº 1.260, de 20 de março de 2012, por força da delegação de competência outorgada pelo art. 1º da Portaria MF nº 91, de 24

de fevereiro de 1994. Ainda que não constituam instrumento legal para a classificação fiscal de mercadorias, as NESH são elemento subsidiário fundamental para interpretação da Nomenclatura do SH e correta classificação fiscal de uma determinada mercadoria.

(...)

10. Trata, o presente processo, da classificação na NCM/TEC/TIPI de um produto identificado pela interessada como "navio de perfuração ou navio-sonda", o que leva a focar o estudo no Capítulo 89 do Sistema Harmonizado "Embarcações e outras estruturas flutuantes". Ocorre, porém, que para efeitos de classificação de mercadorias faz-se necessário, preliminarmente, identificar o produto para o qual se busca uma correta classificação, só depois passando à utilização das pertinentes RGI. No caso em comento, após as questões formuladas e as respectivas respostas (ver descrição no Relatório), bem assim da verificação das fotos inseridas no Relatório, foi possível alcançar a sua perfeita identificação, para fins de classificação no presente processo, o que tornará precisa a indicação do código correto na NCM/TEC/TIPI.

11. Pesquisas efetuadas por esta SRRF/Diana04 permitem afirmar que **as expressões navio-sonda, navio de perfuração ou, ainda, barco-perfurador, são traduções para o vernáculo da expressão em inglês drill-ship (ou drillship) e, em francês, bateau-foreur, correspondendo a um tipo de embarcação desenvolvida para operar em condições extremas, um navio apropriado para perfuração de poços de petróleo no mar, em águas profundas ou ultraprofundas, com sistema de posicionamento dinâmico, que o faz dispensar sua ancoragem durante a atividade de perfuração.**

12. **Identificada como uma embarcação** a mercadoria objeto da presente Solução de Consulta, faz-se agora necessário que se analise a posição 89.05, cujos dizeres são: **"Barcos-faróis, barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes e outras embarcações em que a navegação é acessória da função principal; docas flutuantes; plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis".** A posição constitui-se, portanto, por três partes separadas, cada uma, por ponto e vírgula. Não se levando em consideração a mercadoria incluída na segunda parte da posição 89.05 "Docas flutuantes", cuja própria designação mostra não incluir o produto sob consulta, a análise deve ater-se aos **dois grupos de mercadorias** que constituem a primeira e a terceira partes dessa posição: "Barcos-faróis, barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes e outras embarcações em que a navegação é acessória da função principal" (primeira parte) e "plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis" (terceira parte).

13. As NESH da posição 89.05 esclarecem que:

‘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.**

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 portões, 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.

[...]

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, 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.

As plataformas fixas que se destinam à pesquisa ou à exploração de jazidas submarinas de petróleo e de gás natural que não são nem flutuantes nem submersíveis, excluem-se da presente posição (posição 84.30).

[...]

14. Dos esclarecimentos fornecidos pelas NESH da posição 89.05, verifica-se que **os denominados barcos perfuradores estão incluídos entre as embarcações constantes da primeira parte da posição**: “Barcos-faróis, barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes e outras embarcações em que a navegação é acessória da função principal”. Ademais, os esclarecimentos fornecidos para as mercadorias abrangidas pela terceira parte da mesma posição, ‘plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis’, são suficientemente claros quando afirmam que as plataformas nela incluídas pertencem, apenas, a

um dos tipos descritos, ou seja, “plataformas auto-elevadoras, plataformas submersíveis e plataformas semi-submersíveis”.

15. Conforme os esclarecimentos das NESH para as plataformas incluídas na terceira parte da posição 89.05 (parágrafo 13), um navio-sonda, conforme descrito no parágrafo 11, não pode ser considerado uma plataforma auto-elevadora, nem uma plataforma submersível, restando, apenas, a hipótese de, eventualmente, ser comparado a uma plataforma semi-submersível. Essa possível comparação será analisada nos itens seguintes.

16. Uma plataforma semi-submersível é uma plataforma na qual a superestrutura está apoiada sobre conjunto de flutuadores que ficam pouco abaixo do nível do mar. Dois tipos de sistema são responsáveis pelo posicionamento e estabilidade da unidade flutuante: o sistema de ancoragem e o sistema de posicionamento dinâmico. O sistema de ancoragem é constituído por 8 a 12 âncoras com cabos ou correntes que atuam como molas, produzindo esforços capazes de restaurar a posição da plataforma, quando ela é modificada pela ação das ondas, ventos e correntes marítimas. No sistema de posicionamento dinâmico, não existe ligação física da plataforma com o fundo do mar (ancoragem), exceto a dos equipamentos de perfuração que têm que atingir o leito marinho. Sensores acústicos determinam a deriva da unidade flutuante, e propulsores no casco, acionados por computador, restauram a posição da plataforma. As plataformas semi-submersíveis podem ou não ter propulsão própria. De qualquer forma, apresentam grande mobilidade e são utilizadas para a perfuração de poços e para produção em águas profundas e ultraprofundas (acima de 200 m).

17. **Navio-sonda é um navio projetado para a perfuração de poços submarinos.** Sua torre de perfuração localiza-se no centro do navio, onde uma abertura no casco permite a passagem da coluna de perfuração. O sistema de posicionamento do navio-sonda, composto por sensores acústicos, propulsores e computadores, anula os efeitos do vento, ondas e correntes que tendem a deslocar o navio de sua posição. Os navios-sonda, assim como as plataformas semi-submersíveis, são destinados à perfuração de poços em águas profundas e ultraprofundas.

18. Ainda que exercendo atividades semelhantes, as descrições acima demonstram que **um navio-sonda não pode ser confundido com uma plataforma semi-submersível**. A empresa consultante, aliás, foi clara quando, em resposta ao quesito sobre a possibilidade de um navio-sonda poder ser uma plataforma semi-submersível, afirmou (ipsis litteris):

(...)

20. Ainda que navios-sonda sejam autopropulsionados e plataformas semi-submersíveis também o possam ser, ainda que ambos possam ser deslocados, por flutuação, de um local de trabalho para outro, ainda que possuam locais de habitação do pessoal, ressalta-se que a Marinha do Brasil exige a presença de um certo número de funcionários habilitados (tal como ocorre em qualquer navio) nos navios-sonda, o que não acontece com as plataformas de qualquer tipo, exigência que, por si só, bastaria para distinguir as duas mercadorias. **Navios-sonda são embarcações e as plataformas não o são.** Ademais, a empresa consultante claramente informou (...) sobre a mercadoria sob consulta (ipsis litteris): “O navio-sonda é exatamente uma embarcação em que a navegação é função acessória, sendo a função principal a perfuração de poços submarinos,

através da coluna de perfuração, localizada no centro do navio, em uma abertura do casco.

(...).

11. De ver-se que, o propósito da SC n.º 3 – SRRF04/Diana, de 2012, não era propriamente o de saber se navios-sonda são ou não embarcações, mas definir o código de sua classificação na NCM.

12. Nada obstante, para se decidir acerca dessa classificação, fez-se necessário diferenciar tais navios-sonda das plataformas de perfuração ou de exploração, tendo por base o próprio texto da posição 89.05; de sorte a se considerar que os navios-sonda estão descritos na primeira parte desse texto; enquanto que as plataformas estão descritas na terceira desse texto – ver item 12 da referida Solução de Consulta.

13. Com espreque nesse enquadramento, e tendo em vista que a primeira parte do texto da posição 89.05 contempla embarcações em geral, em que a navegação é acessória da função principal, inferiu-se que navios-sonda – diferentemente das plataformas de perfuração ou de exploração – são, de fato, embarcações, consideradas as regras de classificação da NCM – regras, aliás, adotadas para fins de incidência do IPI e do II.

14. Presente, então, a coerência do ordenamento jurídico – condição indispensável à sua unidade sistêmica –; e tendo-se em conta o emprego do método literal de interpretação, a fim de se atribuir sentido aos dispositivos consultados (*ex vi* do art. 111 do CTN, conforme item 6.15, retro); impõe-se reconhecer que o termo “embarcações”, de que tratam os arts. 2º, II, “j”, e 3º, I, da Lei nº 8.032, de 1990, conota, inclusive, “navios próprios para perfuração de poços de petróleo e gás em áreas marítimas de águas profundas e ultra profundas, com torre de perfuração localizada na parte central e abertura no casco para permitir a passagem da correspondente coluna de perfuração, comercialmente denominados navios-sonda ou navios de perfuração”.

Conclusão

15. Com base no exposto, conclui-se que:

- a) As isenções estatuídas nos arts. 2º, II, “j”, e 3º, I, da Lei nº 8.032, de 1990, afastam a incidência do IPI e do II sobre a importação de partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão e manutenção de navios próprios para perfuração de poços de petróleo e gás em áreas marítimas de águas profundas e ultra profundas, com torre de perfuração localizada na parte central e abertura no casco para permitir a passagem da correspondente coluna de perfuração, comercialmente denominados navios-sonda ou navios de perfuração, classificados no código 8905.90.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM);
- b) É inadmissível e, portanto, ineficaz a parte da consulta relativa aos demais questionamentos, conforme exposto no item 3, “b”.

À consideração superior.

Assinado digitalmente

MARCOS AURELIO LOPES OLIVEIRA
Auditor-Fiscal da RFB

De acordo. Encaminhe-se ao Coordenador da Cotex.

Assinado digitalmente

ALDENIR BRAGA CHRISTO
Auditor-Fiscal da RFB
Chefe da Divisão de Tributação/ 2ª RF

De acordo. Ao Coordenador-Geral da Cosit para aprovação.

Assinado digitalmente

OTHONIEL LUCAS DE SOUSA JÚNIOR
Auditor-Fiscal da RFB – Coordenador da Cotex

Ordem de Intimação

Aprovo a Solução de Consulta. Divulgue-se e publique-se nos termos do art. 27 da IN RFB nº 1.396, de 16 de setembro de 2013. Dê-se ciência ao interessado.

Assinado digitalmente

FERNANDO MOMBELLI
Coordenador-Geral da Cosit