

## Pires e Rocha: Repetro-Sped em águas turbulentas

Assim como a criação de um novo instituto jurídico, as grandes alterações sobre um regime jurídico já existente também geram um esperado impacto inicial de insegurança jurídica, que tende a ser



Foi o que ocorreu com a passagem do Repetro — até 2017

regulamentado pela Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil n. 1.415/13 — para o Repetro-Sped, inicialmente regulamentado pela Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1.743/17 e atualmente pela Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1.781/17.

De fato, as novas regulamentações trouxeram inúmeras alterações benéficas, em especial para a promoção de celeridade na análise para a concessão de regime, conforme vinha sendo pleiteado pelo setor, e outras que vem se mostrando como dificuldades operacionais, sentidas tanto pelos beneficiários quanto pelas aduanas nos primeiros meses do novo regime. Dentre tais celeumas foram notórios os problemas relativos à migração do Repetro para o Repetro-Sped, prazo de vigência e possibilidade de admissões no Repetro antigo, bens admissíveis no novo regime, modalidades e requisitos para as garantias exigidas pelo novo regime etc.

Como a intenção do regime é propiciar as condições para exploração e produção de petróleo e gás natural economicamente sustentável e com segurança jurídica, os entraves acima acabaram sendo solucionados (em grande parte), ainda dentro dos primeiros meses após a implementação do novo regime.

Nesse ponto, apesar de pontuais críticas (especialmente quanto à defasagem do Manual do Repetro-Sped que passados quatro anos ainda está majoritariamente incompleto) deve-se reconhecer o esforço de pacificação feito pela Coordenação da Administração Aduaneira (Coana), órgão de cúpula da Administração Aduaneira, ao remover alguns entraves mencionados.

Justamente com as soluções implementadas pela Coana é que o Repetro-Sped gozou de relativa estabilidade e segurança jurídica pelo período de uns dois anos e meio, com pouquíssimas notícias sobre grandes autuações ou medidas judiciais questionando a regulamentação do regime.

Tudo indica que tais esforços foram relevantes para inverter uma forte tendência de queda no número de



habilitações no regime, sobretudo após a crise econômica de 2014, ainda que os efeitos da implementação do Repetro-Sped tenham sido influenciados pela crise pandêmica da Covid-19 em 2020:

*"Apenas para o ano de 2018, quando a nova regulamentação entrou em vigor, o Estado do Rio de Janeiro apresentou crescimento de 168%, com especial destaque para as importações de embarcações e plataformas flutuantes, conforme divulgado pelo Boletim Rio Exporta Novembro de 2018, da Firjan."*

No entanto, a relativa calma do regime foi recentemente abalada por nova rodada de investidas de algumas autoridades aduaneiras que atuam na fiscalização, contra as disposições, ainda que expressas do regime.

Apesar do princípio da legalidade revestir a atuação da Administração Pública de notável vinculação aos dispositivos normativos, algumas autoridades aduaneiras questionam a operação do Repetro-Sped, em desacordo com literal disposição textual.

Assim, notou-se algumas unidades aduaneiras questionando a admissão de certas embarcações no regime, em especial Unidades de Manutenção e Segurança (UMS).

Tais embarcações sempre enfrentaram algum grau de resistência por parte da RFB no que se refere ao enquadramento no Repetro-Sped.

Todavia, em recente movimento capitaneado pelo [Manual do Repetro-Sped](#), as UMS passaram a estar no centro das atenções da fiscalização.

O entendimento defendido pelo manual é de que o serviço de hospedagem não estaria afeito às fases de exploração e produção de petróleo e gás natural, não fazendo jus, portanto, ao Repetro-Sped. Ainda, conforme o Manual, deve-se perquirir sobre a atividade principal da embarcação, sendo rechaçada a admissão quando a atividade principal for de hospedagem.

O grande problema, sobretudo com relação às UMS, é que as atividades desempenhadas pela embarcação são muito mais complexas do que a mera hospedagem, pois envolve tripulação que efetivamente presta serviço de manutenção e segurança.

É de se pontuar que a própria classificação de uma embarcação como UMS é problemática, já que tal designação não é reconhecida pela Marinha do Brasil, órgão com competência sobre enquadramento das embarcações, bem como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que usualmente — assim como ocorre em jurisdições estrangeiras — enquadra as típicas UMS como Floteis, em que pese a atividade principal estar relacionada à manutenção e segurança nas atividades de exploração e/ou produção de petróleo e gás.



Assim, dirimir qual é a atividade principal de uma UMS parece ter se tornado o maior desafio na hora de escolher participar de um *bid* que envolva tais atividades. A caracterização da atividade principal vai direcionar a política de preços para o Repetro-Sped, com suspensão total dos tributos, ou para o regime de utilização econômica, no qual deve-se pagar 1% da carga tributária total por mês em que o bem vai permanecer no território aduaneiro prestando serviço.

Portanto, a tomada de decisão vai envolver análise concreta das atividades prestadas, cuidado com as formulações contratuais, modos de medição das atividades e apetite para risco do beneficiário.

**Date Created**

10/05/2022