

Sky High Leasing (TFDAC Ireland II Limited v. Deputy Commissioner of Income Tax – ITA No. 1198/Mum/2025)

Izadora Coutinho

Mestre em Direito Internacional pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (FDUSP). Especialista em Direito Tributário Internacional pelo IBDT. Professora e Pesquisadora do IBDT. Advogada em São Paulo. *E-mail*: izadoraccoutinho@gmail.com.

1. Tese jurídica fixada

O Tribunal indiano reconheceu que os rendimentos auferidos pelas empresas irlandesas com o *leasing* de aeronaves a companhias indianas devem ser tributados de acordo com o art. 8(1) do *Double Taxation Avoidance Agreement* (DTAA), o qual atribui competência tributária exclusiva ao Estado de residência (Irlanda) no caso de lucros decorrentes da exploração de aeronaves em tráfego internacional.

Afastou ainda a aplicação dos arts. 6 e 7 do *Multilateral Instrument* (MLI), que incorporam o *Principal Purpose Test* (PPT), com fundamento formal e material. No plano formal, entendeu que o PPT não poderia ser invocado, em razão da ausência de notificação válida incorporando o MLI ao tratado Índia-Irlanda. Subsidiariamente, no mérito, afirmou que, ainda que o PPT fosse aplicável, sua finalidade não é negar benefícios convencionais quando a transação é comercialmente motivada ou se insere nos propósitos contemplados pelo tratado, conforme interpretação do *Explanatory Statement* do MLI.

Assim, concluiu que as operações de *leasing* analisadas possuíam substância econômica efetiva e propósito comercial legítimo, de modo que o benefício fiscal decorrente do art. 8(1) do tratado bilateral não configurava abuso, mas a própria materialização da política fiscal pactuada entre os Estados contratantes.

2. Questões jurídicas debatidas

O julgamento examinou um conjunto abrangente de controvérsias jurídicas, dentre as quais se destacam:

- i) Se os contratos de *leasing* celebrados entre as empresas irlandesas e a companhia aérea indiana configurariam *finance leases* ou *operating leases*;
- ii) Se tais contratos poderiam ser requalificados como operações de financiamento sujeitas à tributação como *interest income* na Índia;
- iii) A aplicabilidade dos arts. 6 e 7 do MLI, que incorporam o PPT, e a consequente possibilidade de negação dos benefícios do tratado;
- iv) Se a empresa irlandesa possuía estabelecimento permanente (EP) na Índia nos termos do art. 5(1) do DTAA;

- v) Se os rendimentos de arrendamento estariam abrangidos pelo art. 8(1) do DTAA Índia-Irlanda, que trata de lucros provenientes da operação de navios e aeronaves em tráfego internacional.

3. Dispositivos normativos aplicados

- i) *Income Tax Act*, 1961 (Índia) – Seções 9, 143(3), 144C(5), 144C(13), 153, 234A, 234B, 270A e 274.
- ii) (DTAA) – arts. 5(1) (EP) e 8(1) (Lucros provenientes da operação ou arrendamento de aeronaves).
- iii) MLI – arts. 6 e 7 (PPT).
- iv) *Finance Act*, 2013 (alterações pertinentes à implementação do GAAR).

4. Breves comentários sobre a relevância do caso

O julgamento envolveu sete recursos interpostos por diferentes contribuintes, todos referentes ao ano fiscal de 2022-2023, decorrentes de ordens finais de avaliação proferidas¹ (*final assessment orders*) com fundamento no art. 143(3) combinado com o art. 144C(13) do *Income Tax Act*, 1961, em conformidade com as diretrizes emitidas pelo *Dispute Resolution Panel* (DRP²) de Mumbai, nos termos do art. 144C(5) do mesmo diploma. Embora as apelações apresentassem forma individual, as questões fáticas, a natureza das operações e as controvérsias jurídicas mostraram-se substancialmente idênticas. Tanto as decisões dos *Assessing Officers*³ (AOs) quanto as fundamentações adotadas pelo DRP revelaram similitude quanto à redação e ao raciocínio jurídico.

Diante dessa homogeneidade, as partes, representadas por seus respectivos advogados e pelo Departamento da Receita, concordaram que os casos fossem analisados e decididos conjuntamente, mediante decisão consolidada, a fim de evitar repetições desnecessárias e garantir coerência jurisprudencial. O Tribunal, acolhendo tal consenso, examinou as controvérsias de forma unificada, adotando o processo ITA No. 1198/Mum/2025, referente à empresa *TFDAC Ireland II Limited*, como caso representativo (*lead case*), aplicando-se as conclusões nele proferidas, *mutatis mutandis*, aos demais processos conexos.

A decisão no caso *Sky High Leasing* representa um precedente relevante sobre a aplicação de tratados internacionais e normas antiabuso no contexto de *leasing* internacional de aeronaves. Ao afirmar a primazia do art. 8(1) do DTAA e

¹ “Ordens finais de avaliação” (*final assessment orders*) são os atos administrativos emitidos pelos *Assessing Officers* (AOs) ao término do processo de apuração do imposto devido, conforme previsto na *Section 143(3)* do *Income Tax Act*, 1961.

² Órgão administrativo de resolução de controvérsias previsto no *Income Tax Act* da Índia.

³ O *Assessing Officer* (AO) é a autoridade fiscal responsável pela apuração e pelo lançamento do imposto na Índia, equivalente, em termos gerais, a um auditor fiscal ou delegado de julgamento no Brasil.

afastar a aplicação do PPT do MLI, o Tribunal consolidou a compreensão de que a mera estruturação de arranjos por meio de jurisdições com acordos vigentes não implica, por si só, abuso de tratado, desde que demonstrada a substância econômica e a finalidade comercial legítima da operação.

O caso envolveu a empresa *TFDAC Ireland II Limited*, constituída em 2018 sob as leis da Irlanda e integrante de um grupo internacional de arrendamento de aeronaves (*TFDAC Group*), composto por quatro entidades irlandesas voltadas à estruturação, financiamento e *leasing* de aeronaves a operadores em diversos países. A empresa detinha Certificados de Residência Fiscal (TRCs) emitidos pelas autoridades irlandesas e operava, no exercício em análise, com contratos de *leasing* na Índia, na China e na Coreia.

No contexto do litígio, a Receita indiana questionou a concessão de benefícios do DTAA sob o argumento de que a constituição da sociedade irlandesa teria como principal objetivo a obtenção de vantagens fiscais indevidas, o que atrairia a aplicação do PPT previsto nos arts. 6 e 7 do MLI. As autoridades fiscais sustentaram que a empresa não possuía substância econômica na Irlanda, apontando a existência de um fundo controlador sediado nas Ilhas Cayman, a terceirização da administração à *Apex Group Limited*, e a contratação de serviços de gestão de *leasing* junto ao *DVB Bank SE*, em Londres.

A contribuinte, por sua vez, argumentou que as operações de *leasing* eram genuínas e comercialmente fundamentadas, com administração e direção efetiva na Irlanda, e que a escolha dessa jurisdição decorria de motivos econômicos e técnicos legítimos, dado o papel reconhecido da Irlanda como centro global de locação de aeronaves, responsável por aproximadamente 60% das operações de *leasing* no mundo.

O DRP manteve a posição da autoridade fiscal, afirmando que a empresa não demonstrou substância operacional suficiente, que o uso de um *SPV* na Irlanda não comprovava base genuína de operações e que a permanência das aeronaves em território indiano configura um EP. O DRP requalificou os contratos de arrendamento como *finance leases*, atribuiu 25% dos rendimentos ao suposto EP e aplicou alíquota efetiva de 10% sobre a receita bruta.

A empresa recorreu, contestando a aplicação do PPT e a caracterização de EP, sustentando que os contratos eram *dry operating leases*, que não se enquadravam na definição de *royalty* nem de *interest*, e que, por força do art. 8(1) do DTA, os lucros provenientes da operação internacional de aeronaves deveriam ser tributados exclusivamente na Irlanda, o Estado de residência. O Tribunal concentrou a análise em quatro questões principais: (a) aplicabilidade do PPT e dos arts. 6 e 7 do MLI; (b) caracterização jurídica dos contratos de *leasing*; (c) existência de PE na Índia; e (d) aplicabilidade do art. 8(1) do DTAA.

O Tribunal iniciou sua análise observando que não havia sido emitida notificação específica nos termos da Section 90(1) da *Income Tax Act* incorporando os

arts. 6 e 7 do *Multilateral Instrument (MLI)* ao Acordo Índia-Irlanda. Assim, concluiu que a ausência dessa formalidade era fatal para a pretensão da Receita indiana, tornando inviável a invocação do MLI para negar benefícios previstos no tratado bilateral.

Ainda assim, por completude, o Tribunal examinou o mérito da aplicação do PPT, assumindo que os arts. 6 e 7 do MLI se aplicariam ao DTAA. Destacou que o PPT é uma regra geral antiabuso de aplicação restrita, a ser acionada apenas quando seja razoável concluir, a partir de todas as circunstâncias relevantes, que um dos propósitos principais de uma operação foi obter benefícios de tratado em contrariedade ao seu objeto e finalidade. Ressaltou que a mera eficiência fiscal de uma operação não caracteriza abuso, sendo necessário comprovar que o benefício fiscal era um propósito principal, e não um efeito colateral de uma transação comercial legítima.

O Tribunal enfatizou que o TRC emitido pelas autoridades irlandesas constitui prova conclusiva de residência, conforme precedentes da Suprema Corte indiana em *Azadi Bachao Andolan* e *Vodafone International Holdings*⁴, e que, salvo indícios concretos de fraude ou *treaty shopping*, a administração tributária não pode questionar a residência reconhecida por autoridade estrangeira.

Com base nas provas, o Tribunal reconheceu que a empresa (contribuinte) foi constituída em 2018 na Irlanda, possuía diretores, secretários, banqueiros e assessores jurídicos irlandeses, e que suas operações eram administradas por empresa licenciada localmente (*Apex Group Limited*). As aeronaves estavam registradas em nome do contribuinte, os contratos de *leasing* haviam sido executados antes da entrada em vigor do MLI, e os ativos eram financiados e geridos a partir da Irlanda, com exposição a riscos e custos operacionais reais.

Esses elementos demonstravam que a empresa exercia atividade comercial genuína e não atuava como entidade de fachada. O Tribunal rejeitou a conclusão das instâncias inferiores de que a estrutura seria artificial apenas porque o controlador final estava situado em jurisdição de baixa tributação. Destacou que a escolha da Irlanda se baseava em fatores econômicos e técnicos legítimos, como sua posição consolidada no mercado global de *leasing* de aeronaves, a previsibilidade regulatória e a concentração de *expertise*, e não em mera busca por vantagem fiscal.

O Tribunal também observou que o grupo havia celebrado contratos de *leasing* com países além da Índia, evidenciando um modelo de negócios global e não uma estrutura voltada exclusivamente à exploração de benefícios do DTAA

⁴ Precedentes relevantes: *Vodafone International Holdings BV v. Union of India (Supreme Court)*, *Formula One World Championship Ltd. v. CIT (2017)*, *E-Funds IT Solutions Inc. v. CIT (2018)*, *InterGlobe Aviation Ltd. v. ACIT (ITAT Delhi, 2022)*, *Van Oord ACZ v. CIT (Madras High Court)*, *Celestial Aviation Trading 71 Ltd. v. Paramount Airways Pvt. Ltd. (High Court of England and Wales)*.

Índia-Irlanda. Reiterou que a dimensão do benefício fiscal não basta, por si só, para ativar o PPT, e que o ônus de demonstrar a finalidade abusiva cabia à administração, o que não foi cumprido.

Por fim, o Tribunal concluiu que, mesmo que o PPT fosse aplicável, o benefício fiscal seria compatível com o objeto e o propósito do DTAA, já que o art. 8 do tratado visa excluir da tributação na fonte os rendimentos decorrentes da exploração ou *leasing* de aeronaves em tráfego internacional. Assim, a obtenção de tal benefício não contrariava a finalidade do tratado, mas, ao contrário, correspondia exatamente à política fiscal acordada entre os Estados contratantes.

Em consequência, o Tribunal determinou que os rendimentos de *leasing* do contribuinte devem ser tributados exclusivamente na Irlanda, confirmando a inaplicabilidade do PPT e do MLI ao caso e reafirmando a validade da proteção concedida pelo art. 8(1) do DTAA Índia-Irlanda.

No tocante à caracterização do contrato de arrendamento, o Tribunal analisou detalhadamente os termos contratuais e o contexto regulatório aplicável, concluindo que o instrumento em exame configura um *operating lease*, e não um *finance lease*. Essa conclusão fundamenta-se na ausência de opção de compra pelo arrendatário ao final do prazo contratual, na inexistência de cláusula de aquisição por valor residual, na manutenção da titularidade e dos riscos de propriedade com o arrendador durante toda a vigência e na possibilidade de retomada do bem em caso de inadimplemento (cláusula de *repossession*).

O colegiado rejeitou o entendimento do DRP, que havia se baseado em regras irlandesas de depreciação e na assunção de riscos operacionais pela IndiGo para requalificar o contrato como *finance lease*. O Tribunal esclareceu que tais fatores não são determinantes sob a ótica do direito indiano, pois regras contábeis estrangeiras não alteram a titularidade jurídica, e o risco operacional, como custos de manutenção, combustível ou tripulação, não se confunde com o risco de propriedade, que permanece com o arrendador.

Destacou-se ainda que a Circular da *Directorate General of Civil Aviation*⁵ (DGCA), de 29 de julho de 1993, fixa a vida útil econômica das aeronaves em cerca de 20 anos ou 60.000 ciclos de pressurização/pouso, invalidando o parâmetro de 8 anos adotado pela DRP. Também foi ressaltado que a distinção feita pelo Banco Central da Índia (RBI Circular n. 24/2002) entre *operating lease* e *finance lease* reforça a natureza operacional dos contratos, uma vez que arrendamentos idênticos firmados pela IndiGo desde 2005 nunca demandaram autorização como *finance lease*.

Com efeito, o Tribunal apoiou-se em precedentes relevantes, incluindo *InterGlobe Aviation Ltd. v. ACIT (Special Bench, 2022)* e *Celestial Aviation Trading 71*

⁵ A *Directorate General of Civil Aviation* (DGCA) é um órgão estatutário do governo da Índia responsável por regular a aviação civil no país.

Ltd. v. Paramount Airways Pvt. Ltd. (Queen's Bench Division, 2010), para reafirmar que contratos com cláusulas análogas devem ser qualificados como *operating leases*. Assim, entendeu que a reclassificação promovida pela DRP carece de base fática e jurídica, devendo prevalecer o enquadramento como arrendamento operacional para fins de tributação e aplicação do art. 8(1) do tratado Índia-Irlanda.

Com base nessas premissas, o Tribunal concluiu que o DRP incorreu em erro ao desconsiderar a natureza de *operating lease* dos contratos analisados. Reiterando os fundamentos expostos, notadamente a análise contratual, o contexto regulatório e os precedentes judiciais aplicáveis, o colegiado reformou integralmente a decisão do DRP e reconheceu que os arrendamentos em questão configuram *dry operating leases*.

Em consequência, declarou que os rendimentos decorrentes dessas operações não podem ser caracterizados como juros (*interest*), uma vez que não há operação de financiamento ou transferência de propriedade subjacente. Assim, os fundamentos acolhidos conduziram ao provimento dos *Grounds of Appeal Nos. 7 a 8.4*, firmando o entendimento de que as receitas de arrendamento devem ser tratadas como lucros da exploração de aeronaves em tráfego internacional, sujeitos à disciplina do art. 8(1) do DTAA Índia-Irlanda, com tributação exclusiva no Estado de residência da arrendadora.

No que se refere à existência do EP e à aplicabilidade do art. 8(1) do Acordo Índia-Irlanda, o Tribunal reafirmou que as aeronaves arrendadas à IndiGo não configuram um *fixed place PE* nos termos do art. 5(1) da Convenção, uma vez que o negócio do arrendador, consistente na atividade de *dry leasing*, é integralmente conduzido a partir da Irlanda, sem qualquer base física, pessoal ou funcional na Índia.

O colegiado adotou o teste do *disposal*, conforme delineado pela Suprema Corte indiana nos casos *Formula One World Championship Ltd. v. CIT* (2017) e *E-Funds IT Solutions Inc. v. CIT*, concluindo que o mero fato de o ativo gerador de receita (as aeronaves) encontrar-se localizado na Índia não satisfaz o requisito de um local de negócios à disposição da empresa estrangeira. Destacou que a posse e o controle operacional dos aviões pertencem exclusivamente à IndiGo, sendo as faculdades contratuais do arrendador, como inspeção periódica e direito de retomada em caso de inadimplemento, meramente protetivas do valor do bem, sem caráter operacional.

À luz desses fundamentos, o Tribunal rejeitou expressamente o entendimento do DRP de que as aeronaves constituiriam o núcleo das operações do arrendador em território indiano, salientando que admitir essa tese implicaria, de forma equivocada, considerar que todo contrato internacional de *equipment lease* geraria um EP no Estado da fonte. Com base em precedentes como *Van Oord ACZ v. CIT* (Madras High Court) e *Nederlandsche Overzee Baggermaatschappij*, o colegiado consolidou a orientação de que contratos de *dry lease*, nos quais o controle operacio-

nal é exercido pelo arrendatário, não configuram estabelecimento permanente do arrendador.

Superada a controvérsia relativa ao PE, o Tribunal passou à análise do art. 8(1) do DTAA Índia-Irlanda, que confere tributação exclusiva ao Estado de residência quanto aos lucros derivados da operação ou do arrendamento de navios e aeronaves em tráfego internacional. O colegiado destacou que, diferentemente do Modelo da OCDE, o tratado Índia-Irlanda adota formulação mais ampla, reconhecendo o *rental* como atividade autônoma, não meramente acessória à operação direta, e que o texto não exige predominância de uso internacional, bastando que o bem não seja utilizado exclusivamente em tráfego doméstico.

Diante do fato de que as aeronaves arrendadas integravam a frota da IndiGo, operando tanto em rotas domésticas quanto internacionais, o Tribunal reconheceu a aplicação plena do art. 8(1), assegurando ao arrendador irlandês o direito à tributação exclusiva na Irlanda. Em conclusão, o colegiado afastou a existência de EP, confirmou a natureza de *dry operating lease* e determinou a prevalência do art. 8(1) do tratado bilateral, excluindo a tributação dos *lease rentals* na Índia. As demais matérias recursais, relativas a juros, penalidades e alíquotas, foram tidas como meramente consequenciais ou prejudicadas pela decisão principal.

O julgamento estabelece parâmetros relevantes para a segurança jurídica nas operações transfronteiriças de *leasing*, ao definir critérios objetivos para distinguir o planejamento tributário legítimo de práticas abusivas no uso de convenções internacionais. Também fixa diretrizes para a aplicação coordenada entre o MLI e os tratados bilaterais, tema que tende a assumir papel central nas futuras controvérsias sobre estruturas globais de financiamento, constituindo marco interpretativo sobre a interação entre o direito doméstico indiano, os acordos de bitributação e os instrumentos multilaterais em matéria tributária internacional.