



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS



Processo nº 10074.001090/2010-26
Recurso nº De Ofício
Acórdão nº 3301-012.247 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 19 de dezembro de 2022
Recorrente FAZENDA NACIONAL
Interessado TRANSNAVE ESTALEIRO DE REPAROS E CONSTRUCAO NAVAL SA

ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS

Período de apuração: 18/09/2003 a 25/02/2005

REGIME ADUANEIRO ESPECIAL DE DRAWBACK SUSPENSÃO. EMBARCAÇÃO. PRINCÍPIO DA VINCULAÇÃO FÍSICA. COMPROVAÇÃO DE REQUISITOS NORMATIVOS. ÔNUS DA PROVA. CARACTERIZAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA DO ATO QUE FORMALIZOU A CONCESSÃO. EXTINÇÃO DO LANÇAMENTO ERIGIDO PARA COBRANÇA OS ENCARGOS TRIBUTÁRIOS EM FACE DO ALEGADO DESCUMPRIMENTO.

É ônus da beneficiária comprovar o adimplemento do Regime Aduaneiro Especial de Drawback, modalidade Suspensão e sub-modalidade Embarcação Genérico, com o intuito de demonstrar que os insumos importados com o benefício do respectivo regime aduaneiro efetivamente foram empregados na embarcação.

Comprovado que na construção da embarcação foram empregados os insumos importados com suspensão dos encargos tributários que normalmente incidiriam nas operações de importação processadas ao amparo do regime comum de importação, nos termos acordados no respectivo Ato Concessório, impõe-se, em observância do princípio da vinculação física, a extinção do crédito tributário lançado em face do seu acusado não cumprimento.

APRESENTAÇÃO DE PROVAS NA IMPUGNAÇÃO. MOMENTO DA INSTAURAÇÃO DA LIDE. SÚMULA CARF Nº 168

Súmula CARF nº 162 Aprovada pelo Pleno em sessão de 06/08/2021 - vigência em 16/08/2021 O direito ao contraditório e à ampla defesa somente se instaura com a apresentação de impugnação ao lançamento.(Vinculante, conforme Portaria ME nº 12.975, de 10/11/2021, DOU de 11/11/2021).

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do Colegiado, por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso de ofício.

(documento assinado digitalmente)

Marco Antonio Marinho Nunes – Presidente Substituto

(documento assinado digitalmente)

Laércio Cruz Uliana Junior – Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Ari Vendramini, Laercio Cruz Uliana Junior, Jose Adao Vitorino de Moraes, Jucileia de Souza Lima, Rodrigo Lorenzon Yunan Gassibe, Sabrina Coutinho Barbosa, Semiramis de Oliveira Duro e Marco Antonio Marinho Nunes (Presidente Substituto).

Relatório

Trata-se de recurso de ofício, o qual foi assim relatado pela DRJ:

Trata o presente feito de autos de infração (AI), lavrados em 20.07.2010 e cientificados em 02.08.2010, para exigir tributos e contribuições federais, mais especificamente, o Imposto de Importação (II), no valor de R\$ 1.544.637,08, o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) vinculado à importação, no valor de R\$ 1.074.193,24, a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS-Importação), no valor de R\$ 523.915,66, e a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep-Importação), no valor de R\$ 113.744,86, acrescidos dos juros de mora, calculados até 30.06.2010 e multas de ofício, além da multa regulamentar capitulada no art. 107, VII, “e” do Decreto-Lei nº 37/1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833/2003, no valor de R\$ 636.000,00, totalizando na oportunidade um crédito tributário de R\$ 8.847.726,96 (fls. 01 a 283 do processo em papel).

Dos pressupostos da autuação De acordo com o “Relatório de Fiscalização” (fls. 284 a 292 do processo em papel), parte integrante dos mencionados autos de infração, a autoridade lançadora afirma que a ação fiscal, iniciada em 10.02.2010 ao amparo do Mandado de Procedimento Fiscal (MPF) nº 0715400-2010-00088-5, teve por escopo verificar se o Ato Concessório (AC) nº 2003.006174-1, registrado em 22.09.2003 (data de início) perante o Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), cumpriu com as obrigações fiscais advindas da respectiva concessão, que autorizou a beneficiária importar, com suspensão dos respectivos encargos tributários, as mercadorias discriminadas nas declarações de importação indicadas às fls. 332 a 358, até o limite global equivalente à US\$ 3.741.124,58, tendo, por conseguinte, como contrapartida o fornecimento de uma embarcação no valor equivalente a US\$ 14.550.132,96, até 22.09.2008, prazo final de validade do AC (fl. 329 do processo em papel).

Esclarece que citado regime aduaneiro obedece aos ditames dos arts. 58, inciso V e 60, inciso VIII da Portaria Secex nº 14, de 17.11.2004 (fls. 359 a 361 do processo em papel), que trata de *Embarcação para Entrega no Mercado Interno*.

Ressalta, em atenção ao princípio da vinculação física, que:

-é condição *sine qua non* para o efetivo cumprimento do Drawback modalidade Suspensão “que os produtos importados sejam necessariamente empregados na produção de mercadorias nacionais a serem exportadas (inciso I do artigo 383 do Regulamento Aduaneiro - Decreto nº 6.759/09)”;

-“os insumos importados com suspensão de tributos sejam aplicados direta e fisicamente na produção das mercadorias exportadas, seja integrando-se fisicamente à mercadoria exportada, seja, excepcionalmente, consumindo-se no processo de sua produção”;

-“é irrelevante que a empresa beneficiária promova exportações em quantitativos até mesmo superiores aos contratados no Ato Concessório, se os produtos exportados não tiverem sido elaborados com insumos beneficiados”, a teor do que dispõe o art.

389 do Regulamento Aduaneiro - RA - Decreto nº 6.759, de 05.02.2009 e o Parecer Normativo/CST nº 12, de 12.03.1979;

-o “incentivo do Drawback Suspensão é vinculado à condição resolutive do regime que é de exportação”;

-a “**empresa beneficiária do regime de Drawback deve, obrigatoriamente, (...), manter controles e registros de estoques dos insumos estrangeiros importados em regime aduaneiro de Drawback, bem como manter controles e registros de estoques de produtos finais elaborados com os insumos importados no regime**”;

preenchimento das condições e do cumprimento dos requisitos previstos em lei ou contrato (...) para a concessão do benefício, de acordo com o artigo 121 do Regulamento Aduaneiro e o artigo 179 do CTN (Lei nº 5.172/66)”;

-“Cabe ao (sic) beneficiária do regime o ônus da prova, ou seja, a empresa deve demonstrar e comprovar ao Fisco que cumpriu todas as condições e requisitos estabelecidos para que pudesse usufruir os incentivos previstos no regime aduaneiro especial de Drawback. Caso não o faça, suas operações de importação devem ser tratadas sob regime aduaneiro comum, onde a regra é o pagamento dos tributos”.

Dos procedimentos fiscais Relata a autoridade lançadora que:

-em 10.02.2010 foi lavrado o *Termo de Início de Fiscalização e Intimação nº 009/2010* (fls. 295 a 298 do processo em papel) no intuito dar a conhecer à investigada o início do procedimento fiscal, como também de intimar a contribuinte para apresentar um rol de documentos necessários para dar prosseguimento na investigação iniciada;

-em 31.03.2010 a beneficiária apresentou o documento de fl. 300 (do processo em papel) acompanhado de uma mídia de CD-ROM, cujo conteúdo foi reproduzido nos Anexos I e II (Anexo I original foi “aberto” nos Anexos I, Ib e Ic, fls. 2212 a 2616 do eprocesso)

e o Anexo II original foi “aberto” nos II e IIb, que contêm as cópias das DI e demais documentos dos despachos e rascunhos de contas de débito e crédito da autuada (fls. 2617 a 2958 do e-processo);

Para ilustrar, colaciono os respectivos termos de encerramento, *verbis*:

TERMO DE ENCERRAMENTO DE ANEXO Nesta data, procedi ao encerramento do presente anexo de nº I do processo nº 10074.0001090/2010-26, o qual contém 404 folhas, inclusive a presente, todas numeradas e rubricadas.

Rio de Janeiro, 21 de 07 de 2010.

MF / SRF / SRRF07 / IRF-RJO SEFIA2 _._._. **TERMO DE ENCERRAMENTO DE ANEXO** Nesta data, procedi ao encerramento do presente anexo de nº II do processo nº 10074.0001090/2010-26, o qual contém 341 folhas, inclusive a presente, todas numeradas e rubricadas.

Rio de Janeiro, 20 de 07 de 2010.

MF / SRF / SRRF07 / IRF-RJO SEFIA2 -em 12.04.2010 foi lavrado o *Termo de Intimação nº 040/2010* (fl. 301 do processo em papel) para que a investigada, tendo em vista a não emissão de nota fiscal de saída da embarcação, informasse em que data referida mercadoria deu saída de seu estabelecimento industrial e apresentasse cópia do referenciado mandado judicial e de quaisquer outros documentos relacionados à saída da embarcação;

-em 29.04.2010 a empresa investigada apresenta os documentos solicitados (fls. 302 a 328 do processo em papel).

Da análise documental e suas repercussões A fiscalização esclarece que iniciou a análise do regime aduaneiro especial de Drawback em questão a partir da verificação do conteúdo do CD-ROM apresentado. Desta observação constatou tratar-se de extratos das

declarações de importação, suas respectivas notas fiscais de entrada e *anotações manuais, informais e rudimentares* do estoque e dos gastos inerentes às mercadorias importadas, ou seja, a investigada não demonstrou como consumiu ou aplicou os insumos importados no processo produtivo da embarcação.

Afirmou que a beneficiária não atendeu ao prescrito no *Termo de Início de Fiscalização e Intimação nº 009/2010*, pois não apresentou as *fichas de controle da produção ou sistema de controle similar*, que poderia conter o *detalhamento da entrada dos insumos importados* e o *detalhamento da saída* das mercadorias, que no caso demonstraria a efetiva aplicação dos insumos importados com benefício fiscal no processo produtivo da embarcação compromissada.

Justificou sua afirmação no fato de a investigada não possuir qualquer “elemento que pudesse ser aproveitado ou que comprovasse um mínimo de controle contábil sobre suas operações de industrialização”, também por que não disponibilizou o “Laudo Técnico, as notas fiscais de saída nem os livros contábeis”, pois, declarou que referido documento técnico “não foi efetuado pelo motivo da embarcação ter saído por ordem judicial antes do término”, igual justificativa para não apresentar a respectiva nota fiscal de saída. E quanto aos livros fiscais, porque foram extraviados.

Por conta dos fatos acima narrados, a fiscalização entendeu evidenciada a impossibilidade de comprovação, por parte da fiscalizada, da correta utilização das mercadorias importadas com os benefícios auferidos pelo AC que concedeu o regime em questão, na medida em que não demonstrou o efetivo emprego dos respectivos insumos importados na produção da embarcação que se comprometeu a entregar no mercado interno.

Portanto, em atenção ao princípio da vinculação física, a autoridade fiscal conclui que a investigada descumpriu com as determinações constantes nos arts. 383 e 388 do Regulamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (RIPI/2002), aprovado pelo Decreto nº 4.544, de 26.12.2002 (revogado posteriormente pelo Decreto nº 7.212, de 15.06.2010),

ensejando a exigência dos impostos II e IPI vinculado e das contribuições PIS e COFINS, acrescidos dos devidos consectários legais, porque não recolhidos espontaneamente.

A fiscalização, igualmente em face dos fatos antes referenciados e em atenção ao disposto no art. 390 do RA, também exigiu a multa prescrita no art. 107, inciso VII, alínea “e” do Decreto-Lei nº 37/1966. Para tanto, considerando que a beneficiária assumiu o compromisso de fornecer a embarcação até 22.09.2008 (AC nº 2003.006174-1), respectiva penalidade foi calculada para o interregno de 23.10.2008 (termo inicial) a 20.07.2010 (data da lavratura dos AI - termo final), importando 636 (seiscentos e trinta e seis) dias/multa.

fáticos e legais já expostos, considerou também as normas dispostas nos arts. 34, inciso I; 123, inciso I, alínea “r”; 131, inciso I, alínea “a” e 200, inciso I do RIPI/2002.

Da impugnação A empresa Transnave Estaleiro de Reparos e Construção Naval S/A, irresignada com as autuações, apresentou impugnação (fls. 366 a 372 do processo em papel),

protocolizada em 01.09.2010, instruindo-a com os documentos de fls. 373 a 2287 (do processo em papel - Volumes III a XII), para alegar em síntese que:

- firmou contrato em 21.03.2003 com a contratante Superpesa Companhia de Transportes Especiais e Internacionais Ltda. para a construção de embarcação tipo PSV, cujo casco se identificava pelo código TRVE 18;

- pela construção da embarcação receberia da contratante o valor de R\$ 43.487.500,00, cuja entrega prevista era de até 455 (quatrocentos e cinquenta e cinco) dias;

- no curso do citado contrato ocorreram duas repactuações, em 18.02.2004, estendendo a entrega do objeto contratado para 12.08.2004, e, posteriormente, para 10.12.2004;

-sob o argumento de atraso da obtenção de financiamento junto ao BNDES, a contratante deixou de efetuar os pagamentos pactuados com a impugnante, que, em decorrência, também deixou de cumprir seus compromissos com seus fornecedores e prestadores de serviço;

-em razão do não recebimento das parcelas pactuadas no mencionado contrato, a impugnante se viu obrigada a solicitar concordata preventiva, que foi concedida em 18.05.2005;

-a Superpesa obteve em 11.06.2005 o direito de substituir a fiança bancária e liberar a retenção da embarcação, conforme pleiteou nos autos do processo judicial nº 2005.205.002.295-3, que foi arrestada em seu favor, ficando a mesma, desde então, em poder da contratante;

-a embarcação foi construída, pois está navegando, prestando serviço à contratante, por força de decisão judicial pendente de trânsito em julgado;

-os fatos narrados dão conta do efetivo emprego dos materiais na construção da embarcação, não obstante não ter podido atender às determinações da fiscalização;

-no intuito de comprovar o real emprego dos materiais importados com suspensão dos tributos, apresenta, neste ato, os Livros Fiscais de 2003 a 2005, onde estão contabilizadas tanto as entradas como o emprego dos materiais na embarcação; o Controle de Estoque de Mercadorias, demonstrando a entrada e a saída física dos materiais; o Controle de Estoque Financeiro e o Controle de Aplicação de Materiais na embarcação;

-remanescendo dúvida a respeito da matéria suscitada, requer, com base no art. 16 da Lei nº 8.748/1993, a realização de perícia ou diligência, indicando perito contábil e formulando quesitos.

Diante disso, a impugnante requer o acolhimento da presente impugnação, a fim de que os lançamentos contra ela expedidos sejam julgados integralmente improcedentes, com a consequente anulação de todos os créditos tributários e penalidades por eles imputados à impugnante, com o consequente arquivamento dos respectivos processos administrativos (fiscal e de arrolamento de bens).

Da primeira diligência Considerando que os Livros Diários, o Controle de Estoque de Mercadorias, o Controle de Estoque Financeiro e o Controle de Aplicação de Materiais na Embarcação, não foram inicialmente ofertados à autoridade lançadora, à época do procedimento de auditoria realizado, mas que, segundo a impugnante, comprovam o emprego dos insumos importados com suspensão para a construção da embarcação PSV “TRVE18” e, com isso, o adimplemento do compromisso assumido no Ato Concessório nº 2003.3006174-1, e tendo em vista os princípios da verdade material, da ampla defesa e do contraditório, bem como o disposto no art. 29 do Decreto nº 70.235/1972, o presente julgamento foi convertido em diligência (13.06.2014), para que a autoridade fiscal competente apreciasse referidos documentos e emitisse parecer e, se fosse o caso, elaborasse novo demonstrativo do crédito tributário, bem assim facultasse à impugnante aditar sua defesa quanto ao resultado da presente diligência (fls. 3142 a 3144).

Do cumprimento da diligência A autoridade incumbida do atendimento do despacho de diligência, depois de apreciar os documentos apresentados em sede de impugnação, às fls. 3151 a 3159 e após reafirmar suas convicções, que ensejaram a autuação em tela, sintetiza argumentando que “o fato da embarcação estar navegando” prova que a mesma foi construída, mas que tal constatação constitui mero fato físico, que não tem o condão de comprovar que nela (embarcação) foram aplicados todos os insumos importados com suspensão de tributos.

Prosseguindo, a fiscalização afirma que se a autuada não tinha interesse em manter os controles rigorosos de aplicação dos insumos para comprovação ao Fisco, não tivesse optado por um regime suspensivo, pois, nesse caso, poderia optar pelo regime comum de importação. No entanto, se optou pelo regime suspensivo de drawback, podendo trazer os insumos sem pagar tributo sobre eles, teria então que se submeter aos controles legais, pois, é o que se exige para a fruição desse incentivo fiscal.

Conclui argumentando que “os documentos apresentados não comprovam o cumprimento do regime concedido no Ato Concessório fiscalizado”.

(...)

Com amparo nas informações constantes no documento parcialmente acima transcrito, a autoridade conclui que “a SECEX, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, considerou o Ato Concessório **2003.006174-1** como INADIMPLENTE TOTAL. Assim, se há status de inadimplência outorgado pela SECEX, não se provará o contrário em sede tributária, ou seja, não se provará que o Ato Concessório de Drawback Suspensão teve suas condições adimplidas. **O ato é de 2003 e o diagnóstico da SECEX é de 2013.** Ou seja, **dez anos** depois da concessão do Ato, o órgão que **o concedeu e controla a sua adimplência continua dizendo que não houve o cumprimento do regime**”.

Do aditamento da impugnação Cientificada do expediente que consta a manifestação da autoridade competente da IRF/RJO, às fls. 3151 a 3159, a autuada, em aditamento à impugnação anteriormente apresentada, comparece aos autos com a peça de fls. 3163 a 3169, acompanhada da documentação acostada às fls. 3170 a 3246, para em síntese reafirmar sua contrariedade quanto aos fundamentos que alicerçaram a autuação ora litigada.

Nesse sentido, aduz que:

-(i)a inexistência das fichas de controle de estoque e produção ou sistema assemelhado não impede que a demonstração do cumprimento do regime em questão se dê de outra forma;

-(ii)os livros contábeis apresentados foram registrados;

-(iii)o não recebimento das parcelas pactuadas com a contratante obrigou a pedir a concordata preventiva, deferida em 18.05.2005;

-(iv)a Superpesa requereu nos autos do processo judicial nº 200.205.002.295-3 a substituição da fiança bancária e a retenção da embarcação, tendo o pleito concedido em 11.06.2005;

-(v)a embarcação foi arrestada em favor da contratante em 2005, evidenciando sua efetiva construção;

-(vi)a partir da referida medida cautelar, a embarcação passou a ser utilizada nas atividades regulares da contratante Superpesa;

-(vii)as circunstâncias antes narradas impossibilitaram que a beneficiária comprovasse o emprego dos bens importados com os benefícios conferidos pelo regime suspensivo na construção da embarcação;

-(viii)o emprego dos referidos materiais importados resta patente na medida que o “Memorial Descritivo da Embarcação” foi devidamente registrado no “Registro Brasileiro de Navios e Aeronaves”, cópia em anexo;

-(ix)sua construção, quando do arresto, estava em fase de acabamento e todos os insumos importados com benefício fiscal já tinham sido aplicados no processo produtivo da respectiva embarcação;

-(x)as notas fiscais de entrada emitidas pela beneficiária informam quais, quando e por quanto os insumos foram importados e por qual declaração de importação.

Juntamente com a referida peça de defesa, a autuada, além do já citado “Memorial Descritivo”, acostou laudo elaborado em 21.11.2014 pela empresa “Tech Survey Consultoria & Projetos Navais Ltda.”, que inicia declarando que, *verbis*:

Declaramos para os devidos fins que fomos contratados pela empresa Estaleiro Transnave Estaleiro de Reparos e Construções Navais S.A para elaborar Laudo com levantamento de inventário Físico e Fotográfico dos equipamentos

importados aplicados na construção da embarcação Superpesa XI, denominada na ocasião da construção CASCO TRVE-18, amparada no benefício de suspensão temporária de tributos pelo processo de Drawback nº 2003-006174-1, com a finalidade de demonstrar a efetiva aplicação dos itens constantes das DI's cobertas pelo benefício na construção da embarcação.

Da segunda diligência Tendo em vista os novos argumentos e especialmente o memorial descritivo, elaborado pelo engenheiro Gerson Muniz (CREA 15.418-81/RJ) e pelo engenheiro naval Paulo J. F. De Oliveira (CREA 260451449-4) e o laudo da Tech Survey Consultoria & Projetos Navais Ltda., documentos acostados às fls. 3170 a 3246, uma vez mais o presente julgamento foi convertido em diligência (13.03.2015); desta feita para que a impugnante apresentasse (fls. 3263 a 3265):

-(i) laudo técnico definitivo que evidenciasse a alocação dos equipamentos importados com benefício do AC nº 2003.3006174-1 na embarcação, cujo casco foi designado TRVE 18, identificando as notas fiscais de entrada e sua correlação com as DI que ampararam referidos ingressos no território aduaneiro;

-(ii) cópias dos autos do processo judicial nº 200.205.002.295-3 ou documento de efeito equivalente, evidenciando as circunstâncias em que se deu a transferência da embarcação de casco TRVE 18 para a contratante Superpesa;

-(iii) evidências que demonstrem que a referida embarcação estava operando regularmente e qual seu proprietário, bem assim, outras provas que entendessem necessárias para comprovar o cumprimento do regime e consequente adimplemento do ato concessório de drawback suspensão - embarcação genérico.

Do cumprimento da segunda diligência A EAD2-SEFIA1-IRF-RJO-RJ, em 15.04.2015, atendendo ao solicitado, providencia a entrega pessoal ao representante legal da diligenciada (Estaleiro Transnave) de uma cópia do referido despacho de diligência, conforme se depreende do recibo juntado à fl.

3267.

Do segundo aditamento da impugnação De posse da solicitação manejada no segundo despacho de diligência, a interessada, visando “comprovar o real emprego das matérias importadas com suspensão dos impostos”, procedeu à juntada dos documentos de fls. 3458 a 3567, *verbis* (sic):

I - Laudo definitivo e declaração de anuência das Vistoriais;

II - Processo com a conclusão do Juiz que determinou o Arresto da embarcação;

III - Registro do atual Propriedade da embarcação, Tribunal Marítimo;

IV - Documentos Diversos.

Requer neste ato a prorrogação do prazo de 30 (trinta) dias para apresentar o processo “**CAUTELAR e PRINCIPAL**”, digitalizado, tendo em vista que o processo encontra para despacho, não podendo ser retirado do **CARTÓRIO**.

Nesse sentido, entendendo parcialmente atendida essa segunda diligência, pelo fato de a interessada ter solicitado prazo para apresentar outros documentos e que ultrapassado este não os apresentando, o SEFIA1-IRF-RJO-RJ, por meio do Despacho de Encaminhamento (fl. 3587), providenciou, em 08.07.2015, o retorno dos presentes autos para prosseguimento do feito, *verbis*:

PROCESSO/PROCEDIMENTO: 10074.001090/2010-26 **INTERESSADO:** TRANNAVE ESTALEIRO DE REPAROS E CONSTRUCAO NAVAL SA
DESTINO: GABIN-SACAT-IRF-RJO-RJ - Emitir Parecer / Despacho
DESPACHO DE ENCAMINHAMENTO Cientificado o interessado (fls. 3.267) do despacho da DRJ convertendo o julgamento em diligência (fls. 3.263/3.265), a qual solicitava ao autuado a juntada de alguns documentos;

apresentada parte da documentação em 15/05/2015 (fls. 3.458/3.567); solicitado prazo de 30 dias para cumprimento do que faltava; passados 54 dias sem qualquer manifestação do interessado, encaminho o p.p. à SACAT/IRF/RJO para ciência e posterior devolução à SCDRJFNS/ 02ª Turma de julgamento para prosseguimento.

DATA DE EMISSÃO: 08/07/2015 É o relatório.

Seguindo a marcha processual normal, foi assim julgado o feito conforme consta na ementa DRJ:

ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS Período de apuração: 18/09/2003 a 25/02/2005 REGIME ADUANEIRO ESPECIAL DE DRAWBACK SUSPENSÃO.

EMBARCAÇÃO GENÉRICO. PRINCÍPIO DA VINCULAÇÃO FÍSICA.

COMPROVAÇÃO DE REQUISITOS NORMATIVOS. ÔNUS DA PROVA. CARACTERIZAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA DO ATO QUE FORMALIZOU A CONCESSÃO. EXTINÇÃO DO LANÇAMENTO ERIGIDO PARA COBRANÇA OS ENCARGOS TRIBUTÁRIOS EM FACE DO ALEGADO DESCUMPRIMENTO.

É ônus da beneficiária comprovar o adimplemento do Regime Aduaneiro Especial de Drawback, modalidade Suspensão e sub-modalidade Embarcação Genérico, com o intuito de demonstrar que os insumos importados com o benefício do respectivo regime aduaneiro efetivamente foram empregados na embarcação.

Comprovado que na construção da embarcação foram empregados os insumos importados com suspensão dos encargos tributários que normalmente incidiriam nas operações de importação processadas ao amparo do regime comum de importação, nos termos acordados no respectivo Ato Concessório, impõe-se, em observância do princípio da vinculação física, a extinção do crédito tributário lançado em face do seu acusado não cumprimento.

Impugnação Procedente Crédito Tributário Exonerado

Diante da procedência do pedido da contribuinte, foi interposto o recurso de ofício.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Laércio Cruz Uliana Junior - Relator

O recurso merece ser conhecido.

Inicialmente a lide é travada em razão do Drawback suspensão e considerando sua vinculação física. Conforme consta no relatório DRJ foram exigidos os seguintes valores e tributos:

Trata o presente feito de autos de infração (AI), lavrados em 20.07.2010 e cientificados em 02.08.2010, para exigir tributos e contribuições federais, mais especificamente, o Imposto de Importação (II), no valor de R\$ 1.544.637,08, o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) vinculado à importação, no valor de R\$ 1.074.193,24, a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS-Importação), no valor de R\$ 523.915,66, e a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep-Importação), no valor de R\$ 113.744,86, acrescidos dos juros de mora, calculados até 30.06.2010 e multas de ofício, além da multa regulamentar capitulada no art. 107, VII, “e” do Decreto-Lei nº 37/1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833/2003, no valor de R\$ 636.000,00, totalizando na oportunidade um crédito tributário de R\$ 8.847.726,96 (fls. 01 a 283 do processo em papel).

Em e-fl. 287, o relatório fiscal aduz que a contribuinte deixou de cumprir com o estipulado no ato concessório para o Drawback, vejamos:

1. INTRODUÇÃO

No exercício das funções de Auditora-Fiscal da Receita Federal do Brasil, em decorrência dos preceitos emanados do inciso XVIII do artigo 237 da Constituição da República e nos termos da legislação em vigor, iniciamos em 10/02/2010, devidamente amparados pelo Mandado de Procedimento Fiscal Nº 0715400-2010-00088-5, os procedimentos de auditoria relacionados à empresa acima identificada, com o objetivo de verificar o cumprimento das obrigações fiscais referentes ao **Ato Concessório de Drawback - Modalidade Suspensão número 2003.006174-1 registrado em 22/09/2003**, no Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Em e-fls. 291/292, concluiu que não houve comprovação do que foi utilizado pela contribuinte, assim, restando evidente o não cumprimento dos atos concessórios, diante de não apresentação de documentos comprobatórios, vejamos:

O conteúdo apresentado em CD-ROM consiste apenas de extratos das Declarações de Importação, suas respectivas notas de entrada e anotações manuais, informais e rudimentares sobre estoques e gastos. Essas anotações, conforme se verifica, por exemplo, no Anexo I, fls. 02, em nada podem ser consideradas como um controle válido e suficiente para a verificação do cumprimento do regime especial de drawback suspensão, uma vez que não fazem qualquer referência ao consumo, ou seja, à aplicação dos insumos importados.

O Termo de Início de Fiscalização e Intimação nº 009/2010 (fls. 295 a 298), em seu item 5, já solicitava a apresentação de fichas de controle da produção (caso existentes) ou sistema de controle similar onde constasse detalhamento da entrada dos insumos importados (data de entrada, número da DI, quantidade, peso, valor, tipo, etc.) e o detalhamento da saída das mercadorias exportadas (data da saída, nota fiscal, quantidade, peso, valor e tipo.), no caso em tela, das mercadorias aplicadas no processo produtivo da embarcação.

Saliente-se que essa fiscalização não foi restritiva nem formalista quanto à documentação exigida. Solicitou fichas de controle de produção ou até mesmo qualquer sistema que contivesse os dados necessário à verificação da vinculação física, ou seja, qualquer forma de detalhamento de entrada de insumos e de sua aplicação.

Em resposta, o contribuinte declarou que “Não tem” (vide resposta do Termo de Intimação 009/2010, item 5.1, nas fls. 300), ou seja, apesar de regularmente intimado, não apresentou QUALQUER elemento que pudesse ser aproveitado ou que comprovasse um mínimo de controle contábil sobre suas operações de industrialização.

Nesse contexto, também não foram disponibilizados ao Fisco Federal o Laudo Técnico, as notas fiscais de saída nem os livros contábeis.

Em resposta, o contribuinte declarou nas fls. 300, itens 2, 3 e 4, que o laudo técnico não foi efetuado pelo motivo da embarcação ter saído por ordem judicial antes do término. A nota fiscal de saída também não foi emitida pelo mesmo motivo e os livros contábeis foram extraviados!

Fica evidente, então, a impossibilidade de comprovação, por parte do fiscalizado, da correta utilização dos benefícios auferidos pelo Regime de Drawback.

O fato da empresa encontrar-se em concordata preventiva não a isenta de manter em dia suas obrigações tributárias acessórias, em especial aquelas que têm por objetivo comprovar a regular utilização de benefícios fiscais concedidos pelo Fisco Federal.

Da mesma maneira, questões de direito privado com seus compradores, clientes e fornecedores não se relacionam com suas obrigações fiscais e contábeis que devem ser observadas para eventual prova junto ao Fisco.

Assim, o fato da embarcação, conforme informação de fls. 300 item 2, ter saído “por ordem judicial”, não justifica que o contribuinte não disponha de qualquer controle contábil referente à sua produção. Controle este que deveria, inclusive, ser feito antes da saída “judicial” do bem.

Fica patente que o beneficiário descumpriu o princípio da vinculação física, eis que não dispõe de qualquer meio (livro de controle da produção, de entrada, de saída ou mesmo qualquer outro controle alternativo de produção) para comprovar que efetivamente empregou os insumos importados na produção da embarcação acobertada pelo benefício do drawback.

Tal fato caracteriza o total descumprimento dos artigos 383 e 388 do RIPI/02-Regulamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (aprovado pelo Decreto 4.544/02), que determinam que os estabelecimentos industriais deverão escriturar o Livro “Registro de controle da produção e do estoque” (artigo 383) ou sistema equivalente de controle da produção e do estoque (artigo 388).

Em e-fl; 312 e seguintes, foi realizada diligência para:

Diante fatos narrados, a impugnante entende que está demonstrado que a embarcação foi construída, pois, se encontra navegando a serviço da contratante. Fato que impossibilitou o atendimento das citadas intimações, notadamente, quanto ao efetivo emprego dos materiais importados com suspensão tributária utilizados na sua construção.

Não obstante a alegada impossibilidade material, a impugnante apresenta **(i)** os Livros Diários de 2003 a 2005, onde estão contabilizados, tanto a entrada como o emprego dos materiais na embarcação; **(ii)** o Controle de Estoque de Mercadorias - Entrada e Saída física dos Materiais; **(iii)** o Controle de Estoque Financeiro; e **(iv)** o Controle de Aplicação de Materiais na Embarcação.

Considerando que referidos documentos não foram inicialmente ofertados à autoridade lançadora, à época do procedimento de auditoria realizado, mas que, segundo a autuada, comprovam o efetivo emprego dos insumos importados com suspensão na construção da embarcação PSV “TRVE18 e, por conseguinte, o adimplemento do compromisso firmado no Ato Concessório nº 2003.30061741, em atenção, dentre outros, ao princípio da verdade material, com fundamento na legislação de regência, converto o presente julgamento em diligência, para que a autoridade autuante aprecie os documentos de fls. 373 (Volume III) a 2.287 (Volume XII) a fim de aquilatar sua prestabilidade como elemento de prova do cumprimento do regime em tela, elaborando novo demonstrativo de crédito tributário apurado, se for o caso. (e-fl 3143)

Apresentada impugnação, a contribuinte apresentou uma farta documentação probatória sobre a comprovação do cumprimento do Drawback, que ainda não tinha sido apresentado ao curso da fiscalização.

É de se trazer a baila, que nos termos da súmula nº 162 CARF, a lide inicia-se com a apresentação da impugnação, vejamos:

Súmula CARF nº 162 Aprovada pelo Pleno em sessão de 06/08/2021 – vigência em 16/08/2021 O direito ao contraditório e à ampla defesa somente se instaura com a apresentação de impugnação ao lançamento. **(Vinculante, conforme Portaria ME nº 12.975, de 10/11/2021, DOU de 11/11/2021).**

Por tais razões, a DRJ determinou a diligência em e-fls 3151/3159, que compreendeu que não foram cumpridos os requisitos do Drawback.

Apresentada a impugnação em e-fl 3163 e seguintes, foi juntada uma série de documentos e laudo técnico, alegando demonstrar seu direito, ainda expondo que ocorreu concorda antecipada da empresa, e por tais razões tendo dificuldade técnica em apresentar seus documentos.

Em nome da verdade material, o Relator na DRJ Orlando Rutigliani Berri, converteu o feito em diligência em e-fl 3263, para:

(i) Laudo técnico definitivo, subscrito por profissional capacitado, que evidencie a efetiva alocação dos equipamentos, importados ao auspício do Ato Concessório de Drawback Suspensão - Embarcação Genérico nº 2003.3006174-1, na embarcação TRVE 18, indicando o documento fiscal que acobertou sua entrada na empresa

beneficiária e respectiva correlação com a Declaração de Importação que amparou sua internação, a fim de evidenciar a descrição das mercadorias importadas e seu valor;

(ii) Cópias dos autos do processo judicial nº 200.205.002.295-3 e outros se houver, a fim de demonstrar cabalmente quando, como e porque ocorreu a tradição (transferência) da embarcação TRVE 18 para a empresa Superpesa;

(iii) A apresentação de demais documentos que evidenciem que a embarcação TRVE 18 está operando regularmente, a quem pertence atualmente e quando essa transmissão ocorreu;

(iv) Outros elementos de prova que a impugnante entender necessário para comprovar o adimplemento do regime em exame.

Seguindo a marcha processual normal, foram apresentados os documentos e proferido o acórdão DRJ.

Como já mencionado, a fiscalização compreendeu que a contribuinte não teria demonstrado *“o controle de da produção “repousa no entendimento da autoridade lançadora concernente ao fato de a beneficiária não haver apresentado, quando intimada, as fichas de controle da produção ou sistema de controle similar, detalhando a entrada dos insumos importados e a saída das mercadorias produzidas, que, a seu critério, impossibilitou a comprovação da correta utilização e demonstração do efetivo emprego dos mencionados insumos na produção da embarcação que havia se comprometido, junto a SECEX, entregar no mercado interno, contrariando, por conseguinte, o princípio da vinculação física. (sic)”*

E patente que a fiscalização entendeu como insuficiente as informações prestadas e por tal razão aduziu que a contribuinte não adimpliu como o ato concessório do Drawback-suspensão.

No entanto, o Relator ao determinar diligência e as informações serem supridas, foram demonstradas que a contribuinte cumpriu com as obrigações do Drawback-suspensão.

Tais fatos restam consignado de modo detalhado no voto do Relator DRJ, que passo reproduzir trecho e adotar como fundamento, nos termos do art. 57, 3º, do RICARF.

(...)

Pois, a meu pensar, esse entendimento somente se justificaria se estivéssemos diante de uma hipótese regular (no sentido de corriqueira) de comprovação do regime Drawback-Suspensão, onde o insumo importado (matéria-prima, produto semielaborado ou acabado, peça, parte, aparelho, máquina, etc.) é utilizado na industrialização de mercadoria exportada posteriormente, sem que tenha havido, como ocorre na quase totalidade dos casos, qualquer intervenção das autoridades aduaneiras da RFB, seja quando do despacho aduaneiro de importação (onde, após o registro da declaração de importação -DI, o insumo importado com benefício é desembaraçado), seja quando do despacho aduaneiro de exportação (quando ocorre, após o registro da Declaração de Exportação -DE, a averbação do registro de exportação- RE e respectivo desembaraço).

(...)

É por conta da particularidade do drawback suspensão destinado à embarcação para entrega no mercado interno, que eventual inexistência ou imprestabilidade da escrituração contábil da beneficiária seja motivo suficiente para afastar a aplicação do princípio da vinculação física.

Parece razoável supor que, uma vez desqualificada a contabilidade, devase perquirir qual a verdadeira situação da embarcação compromissada, na medida que se destina ao mercado doméstico e, portanto, plenamente alcançável pelas autoridades pátrias.

Alias, como ocorreu no presente processo, quando, por meio de diligência, foi proposta a realização de perícia técnica.

Das provas carreadas aos autos acerca do regime drawback-suspensão-embarcação-genérico

(...)

Do adimplemento do regime drawback-suspensão-embarcação-genérico

Cumpre-nos agora examinar, na esteira das normas de regência, se os elementos de prova colacionados aos autos permitem que concluamos que o Ato Concessório nº 2003.006174-1, que concedeu ao estaleiro Transnave o direito de importar as mercadorias discriminadas nas declarações de importação indicadas às fls. 332 a 358, com o benefício fiscal estatuído no Regime Aduaneiro de Drawback, modalidade Suspensão, sub-modalidade Embarcação Genérico, foi efetivamente adimplido.

Como visto anteriormente, com a edição da Lei nº 8.402/1992, o legislador pátrio criou uma hipótese especialíssima para o regime aduaneiro de drawback, justamente essa que estamos a tratar nestes autos, que se caracteriza pela importação de mercadoria utilizada em processo de industrialização de embarcação, cujo destino, ao invés de ser o exterior (regra geral desse regime aduaneiro), é o mercado interno (arts. 58 a 60 da Portaria SECEX nº 14/2004).

A SECEX, ao disciplinar a matéria, determinou a dispensa da apresentação de documentos impressos, tanto na fase de habilitação quanto na que se refere à comprovação das operações amparadas pelo regime drawback, impondo, tão somente, que as respectivas beneficiárias mantenham em seu poder, pelo prazo de cinco anos, as Declarações de Importação - DI, os Registros de Exportação - RE averbados e os Registros de Exportação Simplificados - RES averbados, quando o produto se destinar à exportação; as Notas Fiscais, no caso de a saída for destinada para o mercado interno (art. 136 da Portaria SECEX nº 14/2004).

Perscrutando os termos da baixa do Ato Concessório nº 2003.006174-1, observa-se que a razão de a SECEX diagnosticar, em 23.05.2013, seu inadimplente total repousa na não apresentação, quando assim demandou à beneficiária do regime em 11.05.2012, da nota fiscal de saída da embarcação, conforme se comprometeu (fls. 3149/3150).

Constata-se também que a beneficiária, por razões não evidenciadas nestes autos, não exerceu o direito de recorrer da referida decisão, conforme faculta a Lei nº 9.784/1999, tornando-se, no âmbito do SECEX, definitiva a inadimplência do Ato Concessório nº 2003.006174-1.

Quanto à nota fiscal, o estaleiro Transnave justificou sua não apresentação no fato de a embarcação ter saído, por determinação judicial, antes de haver concluído a construção pactuada com a armadora Superpesa no contrato firmado por ambas em 21.03.2003 (fls. 398 a 422).

Da Medida Cautelar Inominada, processada nos autos do Processo nº 2005.205.002295-3, depreende-se que a autoridade judicial, ainda em sede de liminar, autorizou em 29.04.2005 a armadora Superpesa retirar a embarcação (do tipo PSV de Casco TRVE 18), decisão confirmada pela sentença exarada de 11.07.2005.

Se eventual dúvida pudesse pairar quanto ao efetivo momento em que se deu a transferência da embarcação do estaleiro Transnave para a Superpesa, a petição por essa última apresentada, em 02.06.2005, também nos autos da citada Medida Cautelar Inominada, desfaz qualquer suspeita nesse sentido, vez que, em seu item 10, afirma textualmente que “a embarcação foi entregue à Requerida por força de ordem judicial (fls. 759/759v), estando em seu poder desde o dia 29 de abril de 2005”.

Portanto, assiste razão à autuada (Transnave) quando afirma, em sua peça de defesa, que a embarcação do tipo PSV (Casco TRVE) foi entregue para a Superpesa em 29.04.2005, por determinação judicial.

Vejamos a Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, que dispõe sobre Imposto de Consumo, atual Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, *verbis*:

(...)

Vejamos, também, o Decreto nº 4.544, de 26 de dezembro de 2002, revogado pelo Decreto nº 7.212, de 15 de junho de 2010, que regulamenta a tributação, fiscalização, arrecadação e administração do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, *verbis*:

(...)

Compulsando as normas acima reproduzidas, observa-se, de plano, que, por ser a embarcação em comento um produto industrializado, sua saída constituiu fato gerador do IPI, independentemente da finalidade a que se destinou ou o título jurídico de que decorreu sua saída do estaleiro.

Deve-se destacar que na situação verificada nestes autos, faz-se necessária a emissão da nota fiscal quando da saída da embarcação do estabelecimento industrial (Estaleiro Transnave), fato que não aconteceu.

Assim como o ICMS, o IPI é um imposto caracterizado pela chamada de situação de fato; logo, temos a aplicação do que prevê o art. 116, inciso I do CTN, *verbis*:

Art. 116. Salvo disposição de lei em contrário, considera-se ocorrido o fato gerador e existentes os seus efeitos:

I - tratando-se de situação de fato, desde o momento em que se verifiquem as circunstâncias materiais necessárias a que produza os efeitos que normalmente lhe são próprios;

O aspecto material do fato gerador se caracteriza pela ocorrência de fato econômico comprovado pela operação de venda para entrega futura. É inquestionável este raciocínio, pois a motivação do arresto foi justamente em função desta operação mercantil em que inexistiu, segundo a armadora Superpesa, o adimplemento da obrigação por uma das partes nela envolvida.

Houve o fato econômico juridicamente relevado pela lei tributária, o que confirma a ocorrência do fato gerador (tanto do IPI como do ICMS).

Nesse sentido, não importa a natureza jurídica da operação que fez com que houvesse o nascimento da obrigação tributária. Ordem judicial ou qualquer outro fato podem ter como efeito esta situação.

É evidente o conteúdo do art. 47 da Lei nº 4.502/1964, não se admitindo que o estaleiro Transnave tenha deixado de emitir a nota fiscal para pelo menos registrar a saída da embarcação de seu parque fabril e, com isso, permitir que seus estoques estivessem em sintonia com a sua realidade fiscal.

A hipótese de que a determinação judicial seria suficiente para acobertar o “trânsito” da embarcação arrestada para a armadora Superpesa não encontra respaldo na legislação. Mesmo porque a questão do destaque ou não dos tributos incidentes nesta operação seria questão a ser discutida em foro apropriado (no âmbito da fiscalização dos tributos internos e não no âmbito dos procedimentos inerentes aos tributos do comércio exterior), mas a emissão da nota é obrigatória. E este fato não ocorreu.

Convém destacar que a decisão judicial não pode contrariar a lei, a exigência de emissão de nota fiscal a cada operação encontra-se de maneira clara e expressa no nosso ordenamento jurídico. Logo, a não apresentação da nota fiscal de saída da embarcação, pelos motivos alegados pela Transnave, não se justifica.

No entanto, não é o fato da não apresentação da nota fiscal de saída da embarcação, conforme exige o art. 136, IV da Portaria SECEX nº 14/2004, ou da não escrituração

dos Livros Fiscais concernentes ao Registro da produção, estoque, movimentação, entrada e saída de produtos industrializados, conforme determinam os arts. 56 e 58 da Lei nº 4.502/1964, que, por si só, impossibilitará, no âmbito do direito aduaneiro, que se demonstre, por outros meios, que o ato concessório que concedeu o regime de drawback em questão teve suas condições adimplidas. Isso porque, a inobservância das citadas obrigações acessórias, conforme dispõem os arts. 64 a 84 da Lei nº 4.502/1964, ensejam a aplicação de penalidades de outra natureza (por exemplo, as dos arts. 505 a 510 do Decreto nº 4.544/2002). Por oportuno, ressalto que me socorri das normas que dispõem sobre o IPI para exemplificar meus argumentos, pois foram nelas também que a autoridade lançadora se socorreu para fundamentar seu entendimento.

Dito isso, passemos à análise dos aspectos extrínsecos e intrínsecos do “Laudo de Condição, Avaliação e Inventário”, realizada “Tech Survey Consultoria & Projetos Navais Ltda.”, apresentado pela impugnante, juntamente com sua peça de defesa, em face da realização da primeira diligência (fls. 3185 a 3246).

Quanto aos aspectos extrínsecos, podemos destacar que: (i) o objeto da referida vistoria foi exatamente a embarcação Superpesa XI, que quando da sua construção denominava-se Casco TRVE-18; (ii) a inspeção pericial se deu nas dependências do Grupo Camorim, na Ilha da Conceição, em Niterói/RJ, ocorrida em 24.11.2014; (iii) o perito detinha conhecimento técnico para sua efetiva realização, por se tratar de engenheiro naval, credenciado junto ao CREA, sob a matrícula 49012-D; (iv) referido profissional técnico tomou o cuidado, de ao proceder à vistoria, atentar para as normas expedidas pela Autoridade Marítima competente, ou seja, a NORMAM da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, para o Regulamento da Capitania dos Portos e para as regras da Sociedade Classificadora RBNA; e (v) acompanharam os trabalhos o representante do armador e, na qualidade de vistoriador, o representante do escritório de vistoria TS Projetos Navais.

Quanto aos aspectos intrínsecos, podemos destacar que a perícia técnica tinha por escopo efetuar o Inventário Físico dos equipamentos importados com benefício, a fim de demonstrar a concreta aplicação desses insumos na construção da respectiva embarcação.

Para tanto, referido documento técnico, depois de descrever todos as características gerais da embarcação, tais como: 1- a capacidade de tripulantes que comporta, 2- característica de fluabilidade e estabilidade, 3- desempenho de propulsão, 4- arranjo das acomodações (Tijupá, Passadiço, 1º Deck, “Poop Deck” e Convés Principal), 5- capacidades dos containeres e dos tanques, 6- condição do casco, quanto ao estado de conservação das chapas de aço e respectiva estrutura, procedeu à verificação dos insumos que constavam descritos nas declarações de importação registradas ao amparo do regime em questão, correlacionando as DI, descrevendo as mercadorias importadas, com as notas fiscais de entrada correspondentes e sua localização na embarcação, mediante registro fotográfico contendo 154 (cento e cinquenta e quatro) figuras/fotografias.

Do referido exame podemos depreender que foi confirmada a presença dos seguintes insumos importados:

-Quanto às máquinas (subitem 3.1): os motores de propulsão, sistema de propulsores azimutais, grupo geradores, túneis para propulsão, praça de bombas, purificador de água, compressores de ar estacionários, sistema de mistura e tratamento de esgoto, separador de água e óleo, silenciosos de motor, caixas multiplicadoras e conjuntos de acoplamento e cilindros de ar comprimido, importados por meio das Declarações de Importação nº 04/0088576-4, nº 04/0457225-6, 04/0306035-9, 04/0305494-4, 04/1144621-0, 03/1134753-8, 04/0164200-8, 04/0305453-7, 04/0110115-5, 04/0305593-2, 04/0594031-3 e 04/1181685-8;

-Quanto aos equipamentos de amarração, fundeio e carga (subitem 3.2): as âncoras, acompanhadas de equipamento completo de controle e painel e amarras de aço especial, importados por meio das Declarações de Importação nº 04/0395233-0, 04/0746559-0 e 04/0920955-9;

-Quanto aos equipamentos de segurança e combate a incêndio (subitem 3.3): turco salva-vidas, bote rígido e sistema fixo de combate a incêndio a base de CO2 e detectores de chama, importados por meio das Declarações de Importação nº 04/0690967-3, 04/0811035-4, 04/0305553-3, 04/0612878-7, 04/1085974-0 e 04/1209136-9;

-Quanto aos equipamentos de navegação e comunicação (subitem 3.4):

radares, GPS, ecobatímetro, SSB, Satélite epi-irb, receptor navtex, VHF antenas e bases, sistemas de controle do MCP (painel de controle dos motores), sistema de identificação, kit de carregadores de baterias, transponder system, conjunto de telas insulfilm contra luz solar, agulha magnética, janela de vigia na cabine, sistema interno de comunicação e fonoclima, rede de computadores e sistema de posicionamento de navegação (giroscópio), importados por meio das Declarações de Importação nº 04/0794448-0, 04/0367729-1, 04/0628593-9, 04/1218447-2, 04/0811033-8, 04/1085976-6, 04/1188487-0, 04/0776772-4, 04/1138272-6, 05/0003070-1, 04/0784261-0, 04/0838894-8, 04/0346522-7, 04/0767452-1 e 04/0679961-4;

-Quanto aos equipamentos de lazer/habitação (subitem 3.5): sistema de ar condicionado central, importado por meio das Declarações de Importação nº 04/0584964-2 e 04/0556245-9.

Por fim, a perícia, além de esclarecer que os valores informados dos insumos identificados foram convertidos para reais considerando a taxa do dólar da data do registro das respectivas declarações de importação, antecipando-se, ressaltou que o inventário iniciado no presente laudo deverá ser complementado “quando houver nova atracação da embarcação”, pois nem todos os bens puderam, nessa oportunidade, ser inventariados.

Tendo em conta a observação feita pela impugnante, evidenciando seu interesse em complementar as informações trazidas no laudo acima referenciado, em atenção ao princípio da vinculação física, corolário do princípio da verdade material, foi oportunizado

novo prazo para que a interessada (Transnave) apresentasse laudo técnico complementar ao que fora apresentado em face da realização da primeira diligência.

Concretizando seu interesse em “comprovar o real emprego das matérias importadas com suspensão dos impostos”, a autuada solicitou a juntada dos documentos de fls.

3458 a 3567, que, dentre outros, continha o prometido laudo complementar.

Portanto, por se tratar de laudo complementar, restringiremos nossa análise aos aspectos intrínsecos desse novo “Laudo de Condição, Avaliação e Inventário”, que, não obstante tenha sido elaborado também pela “Tech Survey Consultoria & Projetos Navais Ltda.”, o local da nova vistoria, realizada em 26.01.2015, diverge daquela realizada em 24.11.2014, pois se efetivou nas dependências da Camorim Serviços Marítimos localizadas na Baía de Macaé - RJ.

Desse novo exame podemos observar a presença dos seguintes insumos importados com benefício, em complemento àqueles já identificados quando do exame realizado no laudo da vistoria anterior:

-Quanto aos materiais visíveis (Item 4-): diodos de potência, interruptores, amplificadores, indicadores de direção do propulsor, conversores A/C D/C, parafusos sem cabeça TAP, interruptores tripolar/ângulo, resistores, indicador analógico, painel para controle e acionamento do tunel Thrusters, cabos elétricos 240V, super BAR, placa de identificação para terminal, transmissor de temperatura, transmissor de pressão, pressostatos, relê 120 Vac, aparelhos de sinalização, botoeiras de acionamento, conversor de sinais, campainhas de comando, caixas com função painel de controle lógico micro processado, armário para banheiro, portas inspeção de aço com acabamento PVC, portas inspeção de aço, portas Standard B15 em aço, luminárias fluorescentes, tomada polarizada e blindada, prensa plástica para cabo, projetor de busca, luminárias de navegação, painel de controle das luminárias, interruptor tipo Dimmer, luminária de mesa em aço, painel de controle do sinal de neblina, cadeiras

para piloto, luzes rotativa R-300, fone de ouvido com interruptor manual, caixa de junção para sistema de telefones, placas de Relê p/ Loundhailer, estação de intercomunicação, cabine acústica para telefone, suporte para conexão do corrimão de aço, corrimão de aço, compressor de ar tipo rotativo trifásico e satélite epirb, importados por meio das Declarações de Importação nº 04/0395233-0, nº 04/0523024-3, 04/0346522-7, 04/0524837-1, 04/0572431- 9, 04/0695541-1, 04/0648727-2, 04/0648729-9, 04/0822828-2, 04/0784113-4, 04/0872684-3, 04/1050378-3, 04/1050379-1, 04/1181686-6 e 05/0197358-8;

-Quanto aos materiais em conjunto (Item 4-): lâmpadas piloto p/ bulbos, bulbos miniaturas da lâmpada, fusíveis, placa de circuito impresso montada, contactor p/ conexão de fios jogo de montagem para solda, painel ECR BB/BE Proa e Popa, relês para tensão, fusíveis de segurança/automático, plug tipo socket/conector, válvulas borboletas 6", válvulas borboletas 5", chaves de nível, transmissores de nível, interface para transmissores de nível, telégrafo de máquinas, fusível do telégrafo de máquinas, bateria do sistema de energia, sistema de energia UPS, cabos de dados, jogo de perfil para acabamento de teto, painel de forração, painel de forração para teto, painel de forração para divisórias, rodapé em PVC, válvulas tipo SHR DN50, mini reservatórios de ferro fundido NTP 1/8", bomba manual NTP 1/8", sistema de sinalização acústica a ar comprimido, caixas plásticas p/ montagem da tomada, interruptores, braçadeiras p/ fixação de luminárias, bocais de luminárias de navegação, luminárias de navegação, com difusor, placas de relê p/ telefone a bateria, válvulas borboletas SO (diversos modelos), bombas, cilindro de ar comprimido painéis de controle dos motores e conjuntos completos (acionamento para atuador eletromagnético das válvulas borboletas),

importados por meio das Declarações de Importação nº 04/0523024-3, 04/0545957-7, 04/0572431-9, 04/0588398-0, 04/0695541-1, 04/0728547-9, 04/0784113-4, 04/0648729-9, 04/0822828-2, 04/1050378-3, 04/1138286-6, 04/0811033-8, 04/1085976-6, 04/1188487-0, 04/0305553-3, 04/0612878-7, 04/1085974-0, 04/1209136-9 e 05/0181140-5;

-Quanto aos materiais invisíveis (Item 4-): perfil de aço bulbo BF, HP, AB, cantoneira de aço A36, jogos de perfis para acabamento, cabos trifásico 1000V, cabos polifásico 1000V, cabos bifásico 1000V, cabos elétricos trifásico 1000V em cobre, importados por meio das Declarações de Importação nº 03/0800223-1, 03/0800119-7, 04/0310101-2, 04/0426742-9, 04/0348260-1 e 04/0767441-6.

Constata-se também desse último laudo, a existência de inúmeros materiais que não estavam discriminados nas notas fiscais de entrada nem nas declarações de importação objeto do presente litígio. Compulsando o Item 3 do referido laudo, pode-se afirmar que se tratam de mercadorias, ao que tudo indica, adquiridas no mercado interno, pois, em sua maioria, são eletrodomésticos, móveis e utensílios, molinetes, guinchos, bóias, balsas infláveis, extintores de incêndio, baterias, rádios comunicadores, camarotes, vestiários e objetos de enfermaria; portanto, bens que dada sua generalidade, possivelmente não justificaria serem importados.

Do exame acima procedido, ficou demonstrado de forma cabal e insofismável quais insumos importados com benefício do AC nº 2003.006174-1, de 22.09.2003, foram efetivamente aplicados na construção da embarcação, do tipo PSV, "Superpesa XI", denominada por ocasião da sua construção Casco "TRVE18".

Do minucioso confronto entre as informações colhidas nos referidos laudos técnico-periciais com aquelas constantes nas adições das declarações de importação indicadas às fls. 332 a 358, foi possível aferir que todas as mercadorias nelas discriminadas foram localizadas, identificadas e registradas por fotografia com exceção apenas para as internadas pelas DI nº 04/0256674-7, de 19.03.2004 e nº 04/1218600-9, de 02.12.2004.

No entanto, não obstante não tenham sido localizadas nas perícias realizadas em 24.11.2014 e em 26.01.2015, verdade é que os formulários de requisição para produção juntado à fl. 1980 (Vol. 10) e juntado à fl. 2274 (Vol 12), evidenciam que referidas mercadorias, em tese não empregadas, deram saída do almoxarifado da Transnave

Estaleiro, com destino à embarcação Superpesa XI, em 31.03.2004 e em 02.12.2004 respectivamente, conforme se depreende da Ordem de Entrega nº 040018 e da Ordem de Entrega nº 040124.

Embora não tenha maior relevância para fins de influenciar a decisão do Fisco quanto ao cumprimento ou não do regime, no que tange o aspecto tributário-aduaneiro, e dada a peculiaridade do caso sob exame, é conveniente fazer uma análise das exigências impostas pelo Anexo “D” da Portaria SECEX nº 14, de 17.11.2004, mais especificamente, àquelas referentes às informações que devem ser consignadas na Nota Fiscal de Saída da embarcação, para concluirmos que os elementos trazidos aos autos, ainda que de forma diversa e esparsa, a atendem plenamente.

Se não vejamos:

- Quando seus Itens III.1 a III.4 determinam que na referida nota fiscal deve constar a declaração expressa de que a embarcação contém mercadoria importada ao amparo do Regime de Drawback, modalidade suspensão; o número e data de emissão do Ato Concessório de Drawback vinculado; a quantidade da mercadoria importada sob o Regime empregada na embarcação; e o valor da mercadoria importada sob o Regime utilizada na embarcação, assim considerado o somatório do preço no local de embarque no exterior e das parcelas de frete, seguro e demais despesas incidentes, em dólares norte-americanos, vimos ao longo desse Voto que os “Laudo de Condição, Avaliação e Inventário”, produzidos pela “Tech Survey Consultoria & Projetos Navais Ltda.”, além de consignar todas essas informações, ainda trazem inúmeras outras, não só suprimindo perfeitamente o objetivo almejado pela referida norma, mas demonstrando de forma insofismável que o acordo com a SECEX foi efetivamente cumprido, pois como já salientado em tópicos anteriores, a nota fiscal exigida pelas regras impostas pela SECEX não passa de um mero documento, que sob a ótica da confiabilidade, é infinitamente mais frágil que os laudos em apreço;

- Quando seu Item III.5 determina que na referida nota fiscal deve constar o valor da venda da embarcação, convertido em dólares norte-americanos, à taxa de câmbio para compra Ptax vigente no dia útil imediatamente anterior à emissão da Nota Fiscal, vimos ao longo desse Voto também que o motivo alegado pela beneficiária para não ter apresentado referido documento fiscal é o conflito de interesse existente entre as partes contratante e contratada, impasse fez com que a beneficiária recorresse ao Poder Judiciário, cuja matéria ainda está pendente de trânsito em julgado, prevalecendo, pois, o que foi avençado no contrato firmado em 21.03.2003 entre o Transnave Estaleiro e a Superpesa Cia. de Transportes, que estipulou como preço base total da embarcação, com todos os componentes relacionados em seus respectivos anexos, a importância de R\$ 43.487.500,00, equivalente à época a US\$ 12.425.000,00;

- Quando seu Item V determina que, quando do recebimento da embarcação, a empresa contratante deverá remeter cópia da 1ª via (via do destinatário) para a empresa industrial, contendo declaração original, firmada e datada, do recebimento em boa ordem da embarcação, afora o que se colhe do documento juntado à fl. 3544, “PROVISÃO DE REGISTRO DA PROPRIEDADE MARÍTIMA”, expedida pelo Tribunal Marítimo, emitida em 12.09.2013, e o juntado às fls. 3545 a 3152, Memorial Descritivo, da lavra dos engenheiros Gerson Muniz (CREA 15.418-81/RJ) e Paulo J. F. De Oliveira (CREA 260451449-4),

referente aos “PLANOS DA EMBARCAÇÃO SUPERPESA XI”, Obra nº OD335, Nº doc.:

111M01, aprovado com observações em 01.06.2011, pelo “REGISTRO BRASILEIRO de navios e aeronaves”, à declaração da armadora CAMORIM OFFSHORE Serviços Marítimos Ltda., de 10.05.2015, juntada à fl. 3507, não deixa margem para especulação em contrário, confirmando, por conseguinte, que efetivamente a embarcação foi recebida em boa ordem pela contratante.

Finalmente, apenas a título de ilustração, haja vista que, a meu sentir, por tudo que já foi tratado alhures, não resta a menor hipótese de se aventar o não cumprimento do regime

em discussão, trago, à colação excertos colhidos em razão de pesquisas por mim empreendidas nos dias 17.06.2016 a 19.06.2016 na rede mundial de computadores que, dado o teor das informações colhidas, considero que robustece ainda mais minha convicção de que o estaleiro Transnave faz jus ao benefício fiscal objeto destes autos.

-Veja-se:

(I) A Marinha do Brasil, por meio da Diretoria de Portos e Costas - DPC, é a autoridade competente para expedir normas que regulam todos os aspectos das atividades marítimas do Brasil.

Nesse sentido, a Diretoria de Portos e Costas expediu, em 2005, a NORMAM-01/DPC, que estabelece as normas da Autoridade Marítima para embarcações destinadas à operação em mar aberto. Estas normas aplicam-se a todas as embarcações de bandeira brasileira destinadas à navegação em mar aberto, aí incluído a “Superpesa XI”.

A referida norma define que: embarcação, como sendo 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; navegação em mar aberto, aquela a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas.

Esclarece também que são aplicáveis às definições constantes do art. 2º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário (LESTA) e sua regulamentação (Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998 - RLESTA).

Esclarece também que, constatadas infrações à NORMAM-01/DPC, seja no ato da ocorrência ou mediante apuração posterior, o(s) infrator(es) sujeita(m)-se às penalidades previstas na citada Lei nº 9.537/1997 e no mencionado Decreto nº 2.596/1998.

Informa que as despesas com os serviços a serem prestados pela Autoridade Marítima, em decorrência da aplicação da NORMAM-01/DPC, tais como vistorias, análise de planos, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizados pelos interessados de acordo com os valores constantes no Anexo 10- D e deverão ser pagos no ato da solicitação do serviço, exceção apenas para as embarcações pertencentes ao Estado Brasileiro (por ex.: Exército, Aeronáutica, Corpo de Bombeiros, Polícia Federal, Receita Federal, IBAMA, Fiscalização da Pesca, Vigilância Sanitária etc.), que estão isentas do pagamento das referidas indenizações.

Por fim, estabelece que as embarcações classe 1 (EC1) e classe 2 (EC2),

definidas em seu Capítulo 3, podem ser certificadas por Entidades Especializadas, dentre elas as Sociedades Classificadoras.

Fonte: <https://www.dpc.mar.mil.br/normas/normam> (II) O Grupo Camorim Serviços Marítimos expôs à época o que segue:

C Ouro (former Superpesa XI)

Principal Dimensions Delivered: 2005 Flag: Brazil IMO: 9328687 Call Sign: PS7255
Free Deck Area: 605m2 DP-1 Dimensions LOA: 72.40m Breadth: 16.46m Depth: 6.10m Draught: 5.12m Tonnage

GT: 2,048 t NT: 842 t DWT: 3,087 t Machinery Main Engines(2):

Caterpillars type 3516 Power Output: 4,900B HP Propellers(2):

Schottel azimuth thrusters Z-drive Bow thrusters(2): 2 x 450 BHP Speed/Consumption
Maximum Speed: 10 knots / 8.5 t/day Service Speed: 8 knots / 7.5 t/day Stand
by(engines on): 2.5 t/day Stand by(generators only) : 0.6 t/day Tank Capacities Fuel
Oil: 900 m3 Fresh Water/Other Tanks: 400 m3 **Additional Info** Comprimento (m) /
LOA: 72,40 Boca (m) / Breadth: 16,46 Pontal (m) / Moulded Depth: 6,10 Calado
Máximo (m) / Max. Draught: 5,12 Área Livre Convés (m2)/Clear Deck: 610 Cap.Carga
Convés (t)/Deck Cargo Load: 1.320 Resistência Convés (t/m2)/Deck Strength: 5
Bandeira / Flag State: Brazil Local de Registro/Place of Registry: Rio de Janeiro

Indicativo de Chamada / Call Sign: PS 7255 Ano de Construção / Year of Completion: 2005 Arqueação Bruta (t) / GT: 2.048 Arqueação Líquida (t) / NT: 842 Tonelagem Porte Bruto (t)/DWT: 3.087 Potência de Saída(BHP)/Power Output: 4.900 Tração Estática (t) / Bollard Pull: 45 **Tancagem / Tanks Capacities:**

Dynamic Positioning (DP) System Class 1 **Schottel azimuth thrusters Z-drive and 2 bow thrusters Desempenho / Performance:**

Autonomia (NM) / Cruising Range: 16.000 @ 10 knots **Máquina Reboque / Towing Equipment:**

N/A Acomodações / Accomodation:

12 pax **IMO Number:** 9328687 **MMSI:** 710000910 **Tipo Navegação / Type of Navigation:** Apoio Portuário/Apoio Marítimo **Área de Tráfego / Navegation Area:** A1+A2+A3 **Soc. Classificadora/Classification Society:** ABS **Operador/ Operator:** Camorim Offshore Serviços Marítimos LTDA **Sistema Combate Incêndio/Firefighting:**

N/A Informações Adicionais / Further Information:

Deslocamento Leve....: 1.358 t Deslocamento Máximo: 4.445 t Fonte: <http://www.camorim.com.br/frota/psv-platform-supplyvessel/item/219-superpesa-xi>
(III) O Grupo Grupo Superpesa expôs à época o que segue:

(...)

(IV) O site de notícias “Click Macaé”, especializado no ramo marítimo noticiou, à época, o que segue:

***Navio da Superpesa, que vai operar na Bacia, é lançado no Rio** Resultado de um investimento realizado pelo Grupo Superpesa, especializado em transportes especiais e intermodais, que no final alcançará, US\$ 20 milhões, que estão sendo investidos na construção de 3 navios que serão entregues a Petrobras, para operações na Bacia de Campos, foi lançado na quarta-feira (19/05), numa cerimônia de batismo, ocorrida no estaleiro Mauá Jurong S.A., na Ponta d’Areia em Niterói, o Superpesa XI. O navio, do tipo PSV, teve como Armador a Superpesa e Construtor a Transnave. A madrinha da embarcação foi a Sra. Patrícia Goodman.*

O perfil do Mauá Jurong favoreceu sua contratação pela Transnave para construir a estrutura, incluindo a cabine de comando e demais dependências do casco TRVE – 18. A relação entre as duas empresas, iniciada em agosto de 2003, com o início da fabricação dos blocos que compõem o casco TRVE-18, favoreceu a assinatura de um novo contrato entre as partes. A Transnave contratou a Mauá Jurong S. A. para executar ampliação de outras duas embarcações de apoio marítimo (Astro Enchova e Astro Guaricema), num processo conhecido como “jumborização”.

Segundo executivos da Mauá Jurong o momento simboliza a retomada da atividade de construção naval no Estaleiro Mauá, que é um marco na história da industrialização brasileira. Suas atividades foram retomadas em 1999, tendo a sua razão social alterada para Mauá Jurong S/A. com a entrada do grupo Jurong de Cingapura em 2001.

A embarcação, primeira a ser construída pelo Mauá-Jurong depois de quase uma década, pertencerá ao Grupo Superpesa Cia. de Transportes Especiais e Intermodais Ltda, que a utilizará no apoio offshore às plataformas de petróleo na bacia de Campos, no litoral Norte fluminense. A obra gerou 300 empregos diretos.

O presidente do Transnave Estaleiro de Reparos e Construção Naval S. A, Maurício Carvalho, que subcontratou o Estaleiro Mauá-Jurong, informou que o barco será levado para o estaleiro, na Ilha do Governador, onde será completado. A embarcação tem 74,40 metros de comprimento, 16,46 metros de boca, pontal de 6,10 metros e 4,93 metros de calado, sendo movimentada por dois motores diesel de 1.950 bhp cada.

Fonte: (<http://www.clickmacae.com.br/?sec=47&pag=galeria&cod=340>)

Da multa regulamentar exigida, por dia, pelo descumprimento do regime

Embora despidendo, haja vista que pelas provas carreadas aos autos restou plenamente demonstrado que o regime drawback-suspensão-embarcação-genérico sob exame foi adimplido pela empresa Transnave Estaleiro de Reparos e Construção Naval S/A, aproveito o ensejo, por entender oportuno, para tratar da multa prevista no art. 107, inciso VII, alínea “e” do Decreto-Lei nº 37/1966, com a redação da Lei nº 10.833/2003.

A razão pela qual me motiva fazer essa apreciação decorre do entendimento de que referida penalidade, no meu modo de pensar, objetiva sancionar infração diversa daquela que deu ensejo à lavratura dos autos de infração ora questionados.

Dito isso, trago o conteúdo do art. 728, inciso VII, alínea “d” do Regulamento Aduaneiro à época vigente, posto que seu fundamento legal é idêntico ao da multa em comento, imposta pela doughty autoridade lançadora, *verbis*:

Art. 728. Aplicam-se ainda as seguintes multas (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 107, incisos I a VI, VII, alínea “a” e “c” a “g”, VIII, IX, X, alíneas “a” e “b”, e XI, com a redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, art. 77):

(...)

VII - de R\$ 1.000,00 (mil reais):

(...)

d) por dia, pelo descumprimento de requisito, condição ou norma operacional para habilitar-se ou utilizar regime aduaneiro especial ou aplicado em áreas especiais, ou para habilitar-se ou manter recintos nos quais tais regimes sejam aplicados;

(...)

§ 2º O recolhimento das multas previstas nas alíneas “d”, “e” e “f” do inciso VII não garante o direito a regular operação do regime ou do recinto, nem a execução da atividade, do serviço ou do procedimento concedidos a título precário (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 107, § 1º, com a redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, art. 77).

(...)

§ 4º Nas hipóteses em que conduta tipificada neste artigo ensejar também a imposição de sanção administrativa referida no art. 735, a lavratura do auto de infração para exigência da multa será efetuada após a conclusão do processo relativo à aplicação da sanção administrativa, salvo para prevenir a decadência.

(...)

§ 8º As multas previstas neste artigo não prejudicam a exigência dos tributos incidentes, a aplicação de outras penalidades cabíveis e a representação fiscal para fins penais, quando for o caso (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 107, § 2º, com a redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, art. 77).

A razão para a imposição da referida multa diária decorre do fato de a autuada não ter comprovado, no entendimento da fiscalização, o emprego dos insumos importados com suspensão na elaboração da embarcação. Em outros termos, que utilizou indevidamente o regime, mantendo suspensos os tributos quando jamais teve esse direito.

Para tanto, referida penalidade pecuniária foi calculada a partir do trigésimo dia do prazo de vencimento do AC nº 2003.006174-1, que vigorou até 22.09.2008, ou seja, a autoridade lançadora considerou como termo inicial da multa o dia 23.10.2008.

Quanto ao termo final, a fiscalização levou em consideração a data da lavratura dos AI, portanto, o dia 20.07.2010, totalizando 636 dias/multa.

Da leitura das normas acima reproduzidas, notadamente do parágrafo 4º, sobressai a constatação de que se o fato impositivo comportar, em tese, também penalidade administrativa, eventual auto de infração para constituir sua exigência somente poderia ser lavrado após a conclusão do procedimento concernente à aplicação da respectiva sanção administrativa.

No art. 735 Regulamento Aduaneiro estão contempladas as sanções administrativas e, entre elas, a prevista no item I, alínea “i” -advertência, cuja redação é a mesma da norma que ensejou a multa. Além disto, outras sanções administrativas foram enumeradas para o descumprimento de atividades inerentes à utilização ou habilitação de regimes especiais, aplicadas contra os intervenientes nas operações de comércio exterior.

Do exame da referida norma (art. 735/RA) depreende-se que para a conduta tipificada no art. 728, inciso VII, alínea “d” do RA também existe previsão de sanção administrativa (art. 735, inciso I, alínea “i” do RA), à qual deve ser apurada e concluída antes do lançamento da multa, com exceção nos casos em que possa ocorrer a decadência.

Dos presentes autos não há qualquer notícia de que a sanção administrativa tenha sido aplicada. De qualquer sorte, entendo que penalidade exigida alcançaria, se fosse o caso, aquelas condutas em que os intervenientes devessem desempenhar atividades a eles especificamente inerentes, em cumprimento de suas obrigações durante a vigência do regime.

Não se está a falar de cumprimento do regime propriamente dito, mas do atendimento de obrigações inerentes à sua utilização, tanto que sua natureza é de norma punitiva variável, que objetiva sancionar condutas que resultem no descumprimento de obrigação de natureza acessória, impondo ao interveniente infrator um ônus diário enquanto não regularizada a conduta antijurídica, a fim estimular, ainda que de forma impositiva, a regularização de determinada situação que o legislador considerou lesiva ao controle aduaneiro.

Tanto é assim que, no caso em tela, em se admitindo, primeiro, que o beneficiário não tenha cumprido com o avençado no respectivo AC, segundo, que fosse cabível a exigência dessa penalidade, era de se supor que a imposição diária cessaria com o cumprimento da obrigação, que seria o adimplemento do próprio regime.

No entanto, tal hipótese nunca seria passível de ser cumprida pela autuada, uma vez que a acusação foi de inadimplemento total, o que conduz à hipótese de que a penalidade em comento, sob a ótica da autoridade lançadora, deveria ser exigida indefinidamente.

Ademais, convém salientar que o entendimento da fiscalização, que termo inicial da multa é o dia imediatamente após o trigésimo dia do prazo de vencimento do AC e o termo final é a data da lavratura dos autos de infração, é também descabida, por ausência de previsão legal.

Demais disso, ressalte-se, a norma impõe multa diária enquanto permanecer o descumprimento de requisito, condição ou norma operacional para utilizar regime aduaneiro especial, por parte dos intervenientes.

Logo, encerrado o prazo de vigência do AC, não há falar em aplicação de multa diária por descumprimento de obrigação durante sua vigência, mas sim se foram cumpridas as

condições e os requisitos que o beneficiário se comprometeu, quando da concessão do regime.

Desta feita, se fosse o caso de não cumprimento do compromisso pactuado no AC, a única exigência cabível são os encargos tributários que se encontravam suspensos, acrescidos dos demais consectários legais.

(...)

Da conclusão

Destarte, com base nos elementos probatórios carreados aos autos, voto por julgar procedentes as peças defensivas apresentadas (impugnação e aditamentos), exonerando integralmente os créditos tributários discriminados nos respectivos Autos de Infração, decorrentes da exigência do Imposto de Importação, do IPI-Importação, da Cofins-Importação e do PIS/Pasep-Importação, respectivos juros de mora e multas de ofício, e da multa do art. 728, VII, alínea “d” do RA.

Orlando Rutigliani Berri - Relator

Diante do todo o exposto, demonstrado que foi cumprido os compromissos firmados para o Drawback-suspensão, deve manter incólume a decisão proferida pela DRJ.

CONCLUSÃO.

Diante do exposto, NEGO PROVIMENTO ao Recurso de Ofício.

(assinado digitalmente)

Laércio Cruz Uliana Junior - Conselheiro