



MINISTÉRIO DA FAZENDA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS
TERCEIRA SEÇÃO DE JULGAMENTO

Processo n° 10725.720473/2008-71
Recurso n° Voluntário
Acórdão n° 3302-006.091 – 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 25 de outubro de 2018
Matéria AUTO DE INFRAÇÃO - ADUANEIRO
Recorrente MARÉ ALTA DO BRASIL NAVEGAÇÃO LTDA.
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Período de apuração: 03/11/2004 a 13/06/2006

MULTA DO ART. 84, I, DA MEDIDA PROVISÓRIA N° 2.158-35/2001

Incide o art. 84, I, da Medida Provisória n° 2.158-35/ 2001, que determina a aplicação de multa de 1% (um por cento) sobre o valor aduaneiro quando a mercadoria for “classificada incorretamente na Nomenclatura Comum do Mercosul, nas nomenclaturas complementares ou em outros detalhamentos instituídos para a identificação da mercadoria”.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do Colegiado, por unanimidade de votos, em conhecer parcialmente do recurso voluntário e, na parte conhecida, em lhe negar provimento.

(assinado digitalmente)

Paulo Guilherme Déroulède - Presidente.

(assinado digitalmente)

Walker Araujo - Relator.

Participaram do presente julgamento os conselheiros: Paulo Guilherme Déroulède (presidente da turma), Gilson Macedo Rosenburg Filho, Corinθο Oliveira Machado, Jorge Lima Abud, Raphael Madeira Abad, Walker Araujo, José Renato Pereira de Deus e Diego Weis Júnior.

Relatório

Por bem descrever e retratar os fatos, adoto o relatório da decisão de piso de fls.434-445:

Trata o presente processo de auto de infração lavrado para exigência de crédito tributário no valor de R\$ 1.262.068,72, referente a multa em razão de mercadoria classificada incorretamente na Nomenclatura Comum do Mercosul.

Depreende-se do Relatório de Fiscalização, parte integrante do auto de infração, que a interessada submeteu ao regime aduaneiro especial de exportação e importação de bens destinados às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e de gás natural (Repetro), a embarcação denominada "Richard M. Currence", amparada pela Declaração de Importação nº 06/06885956, registrada em 13/06/2006, a embarcação denominada "Oil Tracer", amparada pela Declaração de Importação nº 05/04092779, registrada em 22/04/2005, e a embarcação denominada "William R. Croyle", amparada pela Declaração de Importação nº 04/11098793, registrada em 03/11/2004. As embarcações foram classificadas na NCM 8904.00.00 que se refere a "Rebocadores e barcos concebidos para empurrar outras embarcações." O procedimento fiscal consistiu em verificar a classificação fiscal das embarcações e ao seu final se concluiu, com base nos documentos apresentados pela interessada, nas regras de classificação fiscal e notas explicativas do Sistema Harmonizado, que o correto enquadramento fiscal das embarcações é a NCM 8906.90.00 que trata de "Outras embarcações, incluídos os navios de guerra e os barcos salva-vidas, exceto os barcos a remo.", notadamente pelo fato de as embarcações importadas terem sido concebidas para o transporte de carga, além de rebocar e empurrar outras embarcações. Comprovam as características das embarcações os laudos técnicos apresentados e os contratos firmados para a realização dos serviços.

Em razão do erro de classificação fiscal foi lavrado o auto de infração do presente processo para exigência da multa prevista no inciso I do artigo 84 da Medida Provisória nº2.15835/2001.

Regularmente cientificada pela via pessoal (ciência fls. 04 e 336), a interessada apresentou a impugnação tempestiva de folhas 338 a 353, com os documentos de folhas 354 a 366 anexados.

A impugnante, resumidamente, traz as seguintes alegações:

Tudo indica que a confusão da classificação fiscal tenha se originado a partir da consulta feita ao Anexo Único da Instrução Normativa SRF nº 4, de 10/01/2001, que prevê os bens que poderão ser submetidos ao Repetro e respectiva classificação fiscal e que registra as seguintes embarcações:

Embarcações destinadas a apoio às atividades de pesquisa, exploração, perfuração, produção e estocagem de petróleo ou gás natural — classificação fiscal 8906.00 Rebocadores para embarcações e para equipamentos de apoio às atividades de pesquisa, exploração, perfuração, produção e estocagem de petróleo ou de gás natural — classificação fiscal 8904.00.

As duas descrições muito se assemelham, tanto que não houve questionamento quando da concessão do regime especial.

A utilização da classificação na posição 8904 tornou-se rotineira, sem qualquer questionamento, porque a atividade fim principal das embarcações de apoio marítimo é a rebocagem.

Não foi detectada nenhuma irregularidade na classificação fiscal quando do exame da documentação, inclusive do contrato de afretamento da embarcação destinada ao Repetro, porque não havia erro.

A classificação fiscal usada pode ser considerada como a apropriada para embarcações de apoio marítimo utilizadas na indústria do óleo e gás.

"Indevida a interpretação que as embarcações estavam servindo para atividade "de transporte".

Qualquer embarcação, mesmo rebocadores "puros" tem a capacidade de transportar pessoas e coisas. E transportam pessoas e coisas dos afretadores. Não se trata, no entanto, de embarcações que explorem comercialmente o transporte de mercadorias. Tanto que não é emitido Conhecimento de transporte, nem cobrado frete. É uma atividade acessória, não principal."

Utilizou a descrição correspondente ao disposto na Instrução Normativa SRF nº 4/2001, sem utilizar nenhum subterfúgio tampouco pretendendo induzir as autoridades aduaneiras a erro.

"A autoridade marítima, ou seja, a Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé concedeu autorização para "apoio marítimo", o que equivale, tanto para uma, para quanto outra classificação."

Ainda que admitido o erro de classificação fiscal, não houve dano ao erário porque os tributos estão suspensos e as alíquotas são as mesmas. Não houve dolo ou fraude por parte do contribuinte.

A jurisprudência administrativa, que transcreve, é dominante no sentido de decidir que o erro de classificação, por si só, sem dolo ou má-fé visando prejuízo para o Fisco, não constitui infração administrativa.

Devem ser levados em consideração os princípios da legalidade, da razoabilidade do interesse público e da proporcionalidade.

Requer o cancelamento da multa.

A Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento, por maioria de votos, julgou improcedente impugnação nos termos da ementa que segue:

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Período de apuração: 03/11/2004 a 13/06/2006

EMBARCAÇÕES. NCM 8906.90.00. Embarcações de apoio, concebidas para o transporte de carga, além de0 equipamentos próprios para o trabalho de reboque e manuseio de âncoras, classificam-se nas NCM 8906.90.00, por aplicação das RGI-1 e RGC-1, em consonância com as NESH.

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Período de apuração: 03/11/2004 a 13/06/2006

INFRAÇÃO. SUBSUNÇÃO DOS FATOS À NORMA. PENALIDADE. A subsunção dos fatos à norma legal determina a caracterização da infração com conseqüente aplicação da penalidade prevista.

Cientificada da decisão de piso em 15.03.2010 (fls.448), a Recorrente interpôs recurso voluntário em 14.04.2010 (fls.465-480), reproduzindo os argumentos apresentados em sede impugnatória

Em 17 de setembro de 2014, o processo foi convertido em diligência para que fosse feita a intimação da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil à prestar esclarecimentos relacionados às operações sob análise. Às fls. 515-519 e 526-529 constam o ofício emitido por àquele órgão e a manifestação da Recorrente, respectivamente.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Walker Araujo - Relator

I - Admissibilidade

O recurso é tempestivo e atende os demais requisitos de admissibilidade, dele tomo conhecimento.

II. Mérito

O cerne da questão envolve a correta classificação das Embarcações internalizadas pela Recorrente. Para a fiscalização, a Recorrente deveria ter classificado as Embarcações no código 8906 e, não no código 8904.00.00, considerando que essa posição contempla apenas barcos concebidos para tração de outras unidades, o que não é o caso da Recorrente, que utilizou referidas embarcações para transporte de mercadorias.

A fiscalização baseou/fundamentou seu entendimento nas notas explicativas da NESH e, nos documentos citados no relatório do auto de infração que, descrevem o fim pretendido com a internalização dos barcos, a saber:

A embarcação denominada RICHARD M. CURRENCE foi internalizada através da declaração de importação nº 06/0688595-6, registrada em 13/06/2006, a embarcação denominada OIL TRACER foi internalizada através da declaração de importação nº 05/0409277-9, registrada em 22/04/2005 e a embarcação denominada WILLIAM R. CROYLE foi internalizada através da declaração de importação nº 04/1109879-3, registrada em 03/11/2004. Essas três embarcações foram classificadas com o código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) 8904.00.00. título deste código, que é o mesmo da posição, é: o REBOCADORES E BARCOS CONCEBIDOS PARA EMPURRAR OUTRAS EMBARCAÇÕES.

Na NESH (Notas Explicativas do Sistema Harmonizado) está explícito que "os barcos da presente posição não são concebidos para o transporte de pessoas ou mercadorias" e que esta posição compreende:

A. Os rebocadores, que são barcos especialmente concebidos para tração de outras unidades. Podem ser do tipo que se utiliza no mar ou para navegação interior,

e diferenciam-se das outras embarcações pelo seu aspecto particular, seu casco reforçado de forma especial; suas possantes máquinas motoras e diversos equipamentos para movimentação e engate dos cabos, amarras, etc.

B. Os barcos concebidos para empurrar outras embarcações, que são barcos especialmente concebidos para empurrar barcas ou alijos, entre outros. Caracterizam-se essencialmente pela sua proa achatada, concebida para empurrar, bem como pela posição particularmente elevada da cabina do timoneiro, que pode ser telescópica.

Classificam-se também nesta posição os barcos concebidos simultaneamente para empurrar e rebocar outras embarcações, assim como os barcos concebidos para empurrar outras embarcações, estes engenhos possuem uma proa chata e uma popa construída de modo a permitir a tração por meio de cabos.

Os rebocadores próprios para levar ajuda aos navios em situação crítica também se, classificam aqui.

Os barcos da presente posição não são concebidos para o transporte de pessoas ou de mercadorias. Podem ser equipados, a título acessório, de instrumentos especiais de bombeamento, de combate a incêndios, de aquecimento, etc. Contudo, os barcos-bombas classificam-se na posição 89.05.

(...)

Com base na documentação a seguir relacionada, a qual se encontra no processo administrativo de exigência do crédito tributário constituído pelo presente auto de infração, fica esclarecido que as embarcações RICHARD M. CURRENCE, OIL TRACER e WILLIAM R. CROYLE foram concebidas para o transporte de carga, além de rebocar e empurrar outras embarcações.

No relatório de avaliação, Laudo nº 3275/RAF/RJ, de 08/09/2005, elaborado por Rio I- Peritos Brasileiros Ltda, à sua folha 02, é informado na tabela "Características Principais" que o barco denominado RICHARD M. CURRENCE possui espaço livre de convés (39.0mX17.4m"678.60m2), a capacidade do convés é de 12,6T/m2, carga de convés igual a 1.819,7T, água industrial com tanque pra 1.234,7T, óleo combustível com tanque para 1.301,2T, água potável com tanque para 437,9T e óleo lubrificante com tanque para 23,4T. À folha 03, continuando a tabela da folha 02, encontramos tanques de granéis com 237,0m3, volume disponível para líquido de perfuração igual a 1.325,9m3, câmara frigorífica com volume igual a 21,3m3 e câmara de refrigeração com volume igual a 23,3m3. A folha 04 as capacidades de tanques de óleo combustível, óleo lubrificante, água doce e borra são discriminadas, ficando à folha 05 as capacidades dos tanques de alta densidade. Todas estas informações referem-se a transporte de carga, ressaltando-se que, embora "o espaço livre de convés" não seja uma informação de carregamento, indica que a embarcação foi provida com uma área de manuseio e depósito de carga, área inexistente em embarcações que realizam somente operações de rebocar/empurrar outras embarcações.

No relatório de avaliação, Laudo no 3449/RAF/RJ, de 04/09/2005, elaborado por Rio - Peritos Brasileiros Ltda., semelhantemente ao parágrafo anterior, à sua folha 02, é informado na tabela "Características Principais" que o barco denominado OILTRACER possui espaço livre de convés (52mX15m), a capacidade do convés é de 5T/m2, carga de convés igual a 2.760T, potável igual a 1.043m3, volume para água industrial igual a 915m3, volume para óleo combustível igual a 950m3, volume para óleo lubrificante igual a 297m3, volume para tanques de granéis igual a 3833 e

volume para salmoura igual a 374m³. À folha 03, continuando a tabela da folha 02, encontramos, 1 tanque para metanol com volume de 177m³. Todas estas informações referem-se a transporte de carga e, da mesma forma ao que foi ressaltado no parágrafo anterior, a informação "espaço livre de convés" não significa carregamento, entretanto, a embarcação foi concebida com um área para manuseio de carga e depósito de mercadorias, como pode ser visualizado pelas fotos no item 08, à folha 07.

No Certificado de Avaliação, da Tecnicas, referência 0225/05-TSI/RJ1, o tipo da embarcação WILLIAM R. CROYLE é descrito como reboque, apoio marítimo, manuseio de âncoras e suprimento. Suprimento significa que a embarcação foi concebida para transportar mercadorias. Na folha 03/11 do "Relatório de Vistoria de Condição para Avaliação da Embarcação de Suprimento e Apoio às Plataformas "William R Croyle", em seu item 02 (Informações da Embarcação), no terceiro parágrafo, está escrito: "A capacidade dos tanques para abastecimento de plataformas são as seguintes:...". São então relacionados os tanques de óleo combustível (950m³), água industrial (950m³), água potável (00m³), óleo base (150m³), salmoura (600m³) e lama líquida (600m³). No parágrafo anterior, o segundo, encontra-se outra descrição explícita de que a embarcação WILLIAM R. CROYLE foi concebida, também, para transportar mercadorias quando informa que "para granéis existem quatro silos com capacidade total de 200m³ (50m³ cada), ...". Ela também apresenta um convés livre a ré, que tem a área de 550m², com capacidade total de carga 1.000t, conforme descrito no parágrafo primeiro deste item 02.

Também no contrato de prestação de serviço celebrado entre Petróleo Brasileiro S/A - Petrobrás e Maré Alta do Brasil para operação da embarcação RICHARD M. CURRENCE, contrato referência E&P nº 2050.0021038.06.2, há diversas referências ao emprego da embarcação como transportadora de carga. Assim, no epígrafe do contrato, informa-se que ela é do tipo AHTS 15000 e que ela é destinada ao apoio às unidades marítimas. Este tipo de embarcação significa que ela foi concebida para suprimento de mercadorias às unidades marítimas, para rebocar/empurrar outras embarcações e para manuseio de âncoras. No item 3.6 do contrato está escrito:- "Executar todas as fainas de manuseio e movimentação de cargas na EMBARCAÇÃO durante o embarque e desembarque de cargas, observado o disposto no subitem 3.11.5". Neste item 3.11.5 do contrato está escrito: "Executar todas as fainas de manuseio e movimentação de cargas, equipamentos e materiais diversos entre a EMBARCAÇÃO e as Unidades Marítimas e Plataformas de Produção e de Perfuração I , e entre a EMBARCAÇÃO e os terminais ou, portos, quando em operação fora do Terminal da PETROBRAS, em Imbetiba/Macaé/RJ". A tabela do item 12.6 faz menção' a características que dizem respeito ao transporte carga como "Suprimento de Granéis Sólidos" e "Suprimento de Granéis Líquidos". Remissões aos anexos III, III-A e VI ocorreram nos seguintes itens do contrato:- 3.1, 3.1.1, 3.5, 5.7, 5.7.1.1, 5.7.1.2, 5.7.2.1, 5.7.2 1.2, 5.7.4, 12., 6.(a), 12.6.(5), 13.1.6 e 27.1. Esses anexos, III, III-A e VI fazem descrições de características da embarcação que demonstram a concepção para o transporte de Carga, assim, no Anexo III, item 2, está descrito que a embarcação é de suprimento, no item 3.12 está escrito:- "As capacidades para transPorte e suprimento a serem preenchidas no ADENDO C - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA EMBARCAÇÃO, deverão ser as máximas, considerando-se a utilização de um único produto, excluindo-se as quantidades de 50m³ de água e de 100m³ de óleo diesel para consumo próprio. ...". Os seguintes itens do Anexo III também abordam parâmetros relativos ao transporte ou manuseio de mercadorias:- 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.19 e 6. No Anexo III-A há uma tabela com uma janela sob o título "suprimento" onde são discriminadas as capacidades de tanques e silos e vazões de descarga de água potável, óleo diesel, lama líquida e

granel. Nesta janela há uma área que refere-se somente ao convés fornecendo dados sobre suas dimensões, resistência e carga. No Anexo VI há uma relação de materiais de operação, entendendo-se esses materiais como tendo utilização, também, em operação de cargas, elementos de transferência de granéis a partir da tomada existente na estrutura da embarcação, proteção de cargas e elementos necessários para posicionamento de cargas no convés. O Anexo VII, em seu Apêndice I, apresenta o "Código de Conduta de Movimentação de Cargas".

No contrato da embarcação OIL TRACER, com a Petróleo Brasileiro S/A - Petrobrás, referência E&P nº 2050.0031381.07.2, encontram-se, também, inúmeras menções que confirmam ser, este barco, concebido para o transporte de mercadoria, além de outras funções. O tipo dela, PSV3000 já a caracteriza como de suprimento pois PSV em inglês é platform supply vessel, que significa vaso para suprimento de plataforma. No item 3.6 vê-se:- "Executar todas as fainas de manuseio e movimentação de cargas na EMBARCAÇÃO durante o embarque e desembarque de cargas, observado o disposto no subitem 3.11.5". Neste item 3.11.5 encontra-se: "Executar todas as fainas de manuseio e movimentação de cargas, equipamentos e materiais diversos entre a EMBARCAÇÃO e as Unidades Marítimas e Plataformas de Produção e de Perfuração e entre a EMBARCAÇÃO e os terminais ou portos, quando em operação fora do Terminal da PETROBRAS, em Imbetiba/Macaé/RJ". A tabela do item 12.6 faz menção a características que dizem respeito ao transporte carga como "Suprimento de Granéis Sólidos" e "Suprimento de Granéis Líquidos". Remissões aos anexos III, III-A e VI ocorreram nos seguintes itens do contrato;- 3:1, 3.1.1, 3.5, 5.7, 5.7.1.1, 5.7.1.2, 5.7.2.1 5.7.2.2, 5.7.4, 12.6.(a), 12.6.(5), 12.6.(6), 13.1.6 e 28.1. Esses anexos, III, e VI fazem descrições de características da embarcação que demonstram a concepção para o transporte de carga, assim, no Anexo III, item 1.12 encontra-se:- "As capacidades para transporte e suprimento a serem' preenchidas no ADENDO C - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA EMBARCAÇÃO, deverão ser as máximas, considerando-se a utilização de um único produto; excluindo-se as quantidades de 50m3 de água e de 100m3 de óleo diesel para consumo próprio. ...". Na folha nº 3/4 de "Requisitos da Embarcação" há vários dados que confirmam ter sido, esta embarcação, também concebida para o transporte de mercadoria; como em 3, "Capacidade de Carga para Suprimento". No Anexo III-A há uma janela com dados sobre a capacidade e vazões de descarga de água potável, óleo diesel, lama líquida e granel registrando-se também a carga e a resistência do convés. No Anexo VI há uma relação de materiais de operação, entendendo -se esses materiais como tendo utilização, também, em apeação de cargas, elementos de transferência de granéis a partir da tomada existente na estrutura da embarcação, proteção de cargas e elementos necessários para posicionamento de cargas no convés. O Anexo VII, em seu Apêndice I, apresenta o "Código de Conduta de Movimentação de Cargas".

No contrato da embarcação WILLIAM R. CROYLE, realizado com Halliburton Produtos e cuja tradução juramentada recebeu o nº 21.869/08, encontram-se em seu Anexo A (Especificação da Embarcação) inúmeras referência que confirmam seria esta embarcação concebida para.o transporte de mercadorias. Assim; na folha "F1.2" em "Características", na linha "Deslocamento da linha de carga" (em inglês está "Clear Deck Space) significa o espaço livre no convés para acomodação de carga, que dispõe de uma área de 39.0mx14.0m e na linha "Capacidade de , carga" é fornecido 1 0 peso por unidade de área (5,10t/m2) suportado pelo convés da embarcação. Na mesma folha "F1.2", em "Capacidades", são discriminados diversos parâmetros que, claramente, demonstram ter sido esta emarcação projetada, também, para transportar mercadorias, assim , em "Carga e convés" (1.000,8t) tem-se o peso transportável neste local, em "Água de lastro" 950,0t) tem-se o peso transportável pelo tanque dessa mercadoria, em "óleo

combustível" (809,3t) tem-se o peso admitido pelo tanque dessa mercadoria, em "Água potável" (500,0t) tem-se o peso que o tanque disponibilizado para esta mercadoria admite, em "óleo lubrificante" (123,5t) tem-se o peso que o tanque que transporta esta mercadoria admite, em "Tanques de granel" informa-se que eles são quatro que têm no total o volume de 226,6m³, em "Fluido de perfuração" (600,1m³) informa-se o volume disponível do tanque que transporta essa mercadoria e em "Salmoura" (158.500gal) informa-se o volume do tanque de transporte dessa mercadoria.

Em função de tudo que foi exposto é evidente que as embarcações RICHARD M. CURRENCE, OIL TRACER e WILLIAM R. CROYLE foram concebidas para o transporte de mercadorias, portanto, a 'classificação como rebocador viola a Regra Nº 1 das Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado por contrariar texto da posição 8904, o que sujeita o importador à multa prevista no Art. 84 da Medida Provisória 2158-35.

A Recorrente, por sua vez, afirma que (i) indevida a interpretação que as embarcações estavam servindo para atividade "de transporte"; e (ii) qualquer embarcação, mesmo rebocadores "puros" tem a capacidade de transportar pessoas e coisas. E transportam pessoas e coisas dos afretadores. Não se trata, no entanto, de embarcações que explorem comercialmente o transporte de mercadorias. Tanto que não é emitido Conhecimento de transporte, nem cobrado frete. É uma atividade acessória, não principal."

Em que pese as alegações da Recorrente, o objeto dos contratos firmados entre a Recorrente e a Petrobrás, são suficientes para solução do litígio. Isto porque, considerando que objeto dos contratos celebrados entre Petróleo Brasileiro S.A.-Petrobrás e a Recorrente contém cláusulas informando que as embarcações foram concebidas para o transporte de carga, temos por certo que referidas embarcações não foram concebidas para apenas rebocar ou empurrar outras embarcações.

É o que se extrai das cláusulas 3.1.1 e 3.6 do referido contrato E&P nº 2050.0031381.07.2 (fls.27-61), onde se verifica que os deveres assumidos pela Recorrente contemplam manuseio de carga e descarga de granéis, dentre outras obrigações:

3.1.1. A EMBARCAÇÃO, ao ser apresentada, deverá estar aprestada, segundo sua destinação, com cordoalhas, manilhas, cabos de fibras sintéticas, cabos de aço, mangueiras' para carga e descarga de granéis, engates, etc., em quantidade suficiente para execução das fainas inerentes ao tipo de EMBARCAÇÃO, de acordo com o ANEXO VI, bem como em perfeitas condições de utilização e devidamente certificados por Sociedade Classificadora, , quando for o caso, ficando sob a responsabilidade da CONTRATADA a sua substituição, caso necessário.

3.6. Executar todas as fainas de manuseio e movimentação de cargas na EMBARCAÇÃO durante o embarque e desembarque de cargas, observado o disposto no subitem 3.11.5.

Ou seja, a Recorrente internalizou a embarcação para atender as obrigações assumidas contratualmente firmadas com a Petrobrás, dentre as quais estão as cláusulas contratuais prevendo o manuseio e transporte de mercadorias, restando, assim, comprovado que o barco não se destinou apenas no reboque de outras embarcações, sendo que sua utilização vai além do que alegou a Recorrente. As fotos carreadas aos autos, fls. 257 e

seguintes, demonstrem tratar-se de um barco que pode ser utilizado tanto para rebocar outras embarcações quanto para o transporte de mercadorias.

Corroborando com o fato de que as embarcações foram concebidas para transportes de mercadorias, temos o ofício de fls. 515-519, certificando que as embarcações OIL TRACER e RICHARD M CURRENCE foram submetidas à perícia técnica para efetuar o transporte a granel de petróleo e seus derivados.

Nestes termos, considerando que o objeto contratual prevê a hipótese de manuseio e transporte de mercadorias; que os documentos juntados autos, citados no relatório fiscal, os quais também foram devidamente analisados pela DRJ, demonstraram o tipo de embarcações internalizadas pela Recorrente, entendo correta a reclassificação fiscal realizada pela fiscalização e, conseqüentemente a aplicação da multa tipificado no artigo 84 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001.

Art. 84. Aplica-se a multa de um por cento sobre o valor aduaneiro da mercadoria:

I - classificada incorretamente na Nomenclatura Comum do Mercosul, nas nomenclaturas complementares ou em outros detalhamentos instituídos para a identificação da mercadoria; ou

II - quantificada incorretamente na unidade de medida estatística estabelecida pela Secretaria da Receita Federal.

§ 1o O valor da multa prevista neste artigo será de R\$ 500,00 (quinhentos reais), quando do seu cálculo resultar valor inferior.

§ 2o A aplicação da multa prevista neste artigo não prejudica a exigência dos impostos, da multa por declaração inexata prevista no art. 44 da Lei no 9.430, de 1996, e de outras penalidades administrativas, bem assim dos acréscimos legais cabíveis.

Por fim, deve ser afastado os argumentos apresentados pela Recorrente quanto a ausência de dolo e dano ao erário, posto que a aplicação da multa independe a existência de dolo e do dano ao erário, este entendido como aquele atrelado ao recolhimento do tributo.

Com efeito, a caracterização do dano ao Erário não está atrelada somente a inexistência de recolhimento do tributo, mais também nas infrações previstas no referido dispositivo.

Portanto, o dano ao Erário decorre das infrações previstas em lei e deve ser observado pelos contribuintes.

Assim, considerando que a Recorrente cometeu as infrações tipificados no artigo anteriormente citado, acarretando dano ao Erário, correta a imposição da penalidade aplicada quando a mercadoria for classificada incorretamente na Nomenclatura Comum do Mercosul.

Quanto à ofensa os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, motivação, aplica-se a Súmula CARF nº 02: "O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária".

III. Conclusão

Diante do exposto, voto por conhecer parcialmente do recurso voluntário e, na parte conhecida negar-lhe provimento.

É como voto.

(assinado digitalmente)

Walker Araujo