



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

Processo n° 10730.006139/2010-56
Recurso n° De Ofício
Acórdão n° 3201-001.614 – 2ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 26 de março de 2014
Matéria REPETRO
Recorrente FAZENDA NACIONAL
Interessado NAVEGAÇÃO SÃO MIGUEL LTDA.

ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS

Ano-calendário: 2005, 2006, 2007

REPETRO. CONCESSÃO E APLICAÇÃO DO REGIME. AUTORIDADE COMPETENTE. INVALIDAÇÃO. PROCEDIMENTO PRÓPRIO. EXIGÊNCIA TRIBUTOS. DESCABIMENTO.

No âmbito do regime aduaneiro especial de admissão temporária, a exigência de tributos e penalidades somente é cabível na hipótese de se verificar descumprimento das condições e/ou do prazo de concessão do regime.

Verificado que a concessão e a aplicação do regime foram deferidas a bem que não se enquadrava entre aqueles contemplados com o benefício do Repetro, ainda assim é incabível a exigência de tributos e penalidades, uma vez que procedimento dessa natureza acaba por, de forma imprópria, invalidar o ato administrativo de concessão e de aplicação do regime, emanados regularmente, por autoridade competente para o mister.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do relatório e voto que integram o presente julgado. Conselheiros Carlos Alberto Nascimento e Silva Pinto e Joel Miyazaki votaram pelas conclusões.

(ASSINADO DIGITALMENTE)

JOEL MIYAZAKI - Presidente.

(ASSINADO DIGITALMENTE)

DANIEL MARIZ GUDIÑO - Relator.

EDITADO EM: 11/06/2014

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Joel Miyazaki, Ana Clarissa Masuko Araújo, Luciano Lopes de Almeida Moraes, Winderley Moraes Pereira, Carlos Alberto Nascimento e Silva Pinto e Daniel Mariz Gudiño.

Relatório

Por bem retratar os fatos ocorridos até o julgamento de 1ª instância, transcreve-se abaixo o relatório da decisão recorrida:

Trata o presente processo dos autos de infração de fls. 781 a 788; 789 a 792; 793 a 796; e 797 a 802, por meio dos quais foram formalizadas exigências de crédito tributário em face do imposto de importação, do imposto sobre produtos industrializados, da Cofins-importação e da Contribuição para o PIS-importação e, ainda, das multas por classificação incorreta de mercadoria e por falta de licença de importação, isto conforme indicado, em síntese, às fls. 783, 784, 786, 791, 795 e 799 dos mencionados autos de infração, cujos valores são:

a) imposto de importação no valor de R\$ 18.346.443,50, acrescido de juros de mora no valor de R\$ 6.615.478,26 e da multa de ofício no valor de R\$ 13.759.832,63 (fl. 781);

b) imposto sobre produtos industrializados, no valor de R\$ 12.026.920,20 acrescido de juros de mora no valor de R\$ 4.573.363 (fl. 789) e da multa de ofício no valor de R\$ 9.020.190,15;

c) Cofins – importação no valor de R\$ 13.403.279,54, acrescido de juros de mora no valor de R\$ 4.833.040,45 e da multa de ofício no valor de R\$ 10.052.459,66 (fl. 793);

d) PIS – importação no valor de R\$ 2.909.922,51, acrescido de juros de mora no valor de R\$ 1.049.278,46 e da multa de ofício no valor de R\$ 2.182.441,88 (fl. 797);

e) multa por classificação incorreta de mercadoria, no valor de R\$ 1.774.300,16 (fl. 781) ; e

f) multa por falta de licença de importação, no valor de R\$ 53.229.005,34 (fl. 781).

A completa descrição dos fatos está consubstanciada no Relatório de Fiscalização que se encontra às fls. 850 a 876, o qual traz as razões motivadoras da exigência relativa ao imposto de importação e, por conseqüência, dos demais tributos e multas ao início mencionados.

Do Relatório de Fiscalização, traz-se, em síntese, o seguinte:

A ação foi empreendida em face de informação dada pela Inspeção de Macaé, dando conta de que estariam sendo admitidas no chamado regime Repetro, embarcações destinadas ao transporte de mercadorias e passageiros, as quais não se encontravam amparadas pelo tratamento aduaneiro dispensado pelo Repetro, com a utilização do código NCM 8904.00.00, no qual se enquadram rebocadores, os quais são contemplados pelo tratamento aduaneiro previsto no Repetro (Instrução Normativa SRF nº 04, de 2001 e a que a revogou, a Instrução Normativa SRF nº 844, de 2008).

Em face disso, após pesquisa que indicou possibilidade de erro de classificação fiscal em relação aos bens submetidos a despacho aduaneiro, pela interessada, e admitidos no regime do Repetro, é que a mesma (interessada) acabou sendo selecionada para fins de verificação da classificação fiscal desses bens.

Para tanto, foi lavrado Termo de Início de Fiscalização com Intimação para a interessada apresentar documentos e informações, conforme se vê às fls.851 e 852. Após análise dos documentos e informações apresentados, em face da antes referida Intimação, a autuação entendeu necessária a lavratura de um outro Termo de Intimação, por meio do qual a interessada foi intimada a apresentar cópia da documentação técnica dos produtos importados, tais como fichas técnicas, catálogos, manuais, caixas e etc., e a informar o destino dado aos bens, identificando o local onde se encontravam (v. fl. 853).

Como consta ao final da fl. 853, a interessada apresentou justificativa pela não apresentação da documentação solicitada na segunda Intimação, tendo nessa oportunidade sido a ela ressaltado a importância da informação sobre a destinação dos bens.

Segue a autuação relatando que a partir dos documentos apresentados foram realizadas diversas pesquisas na internet e no site da empresa Brasbuncker (grupo a que pertence a interessada), e extraídas informações dos laudos de vistoria das embarcações, o que resultou nas seguintes constatações:

a) no site da Brasbuncker observa-se que a própria pessoa jurídica classifica as embarcações objeto do presente procedimento: Dundee, Jesse O, Doce River, Fernanda M, Grand River e Guardsman, como PSV e LH – Suplly; (fl. 854);

b) na internet, por fotos e características dos barcos, observa-se, por exemplo, na ficha da embarcação Dundee que o mencionado navio afigura-se como PSV – Platform suplly vessel, que poderia ser traduzido como navio para suprimento de plataformas; (fl. 854);

c) no site da Brasbuncker é destacada as embarcações de suprimento (PSV) e manuseio de espas (LH), das embarcações rebocadoras e de manuseio de âncoras, como pode ser atestado pela impressão de tela de fls..., ressaltando, outrossim, a alta potência das embarcações AHTS (provavelmente para a função

rebocadora) e a grande capacidade das embarcações PSV, certamente para transporte de carga; (fl. 854); e

d) é possível extrair dos laudos de vistoria das embarcações, documentos de fls....., as características do bem, como por exemplo, dimensão do convés de carga, capacidade para cargas líquidas, acomodações para passageiros (não tripulantes), etc. Da simples observação das referidas características conclui-se que as embarcações em tela destinam-se ao transporte de mercadorias, em compartimentos próprios, e de pessoas para as plataformas de petróleo; (fls. 854 e 855);

Em acréscimo ao acima relatado, afirma a autuação que não é diferente a conclusão que se chega ao analisar os dados da frota da interessada, na internet, documento de fls....., quando se encontra destacada a capacidade de carga de cada embarcação e a área do seu convés, restando evidente a função principal das embarcações objeto da fiscalização em questão, ou seja: o transporte de mercadorias.

Ainda, buscando sustentar suas conclusões, a autuação traz a definição dos modelos de embarcações PSV, LH e AHST, extraída do site da Organização Nacional das Industrias de Petróleo – Onip, documentos de fls...., sendo:

a) PSV (Platform Suplly Vessel): nova geração de navios de suprimento, com maior capacidade de carga, maior potência de motor e velocidade para enfrentar maiores distâncias, dotadas de sistemas de posicionamento dinâmico e impulsionadores laterais (thrusters) que ampliam sua capacidade de manobra. Potência a partir de 3.000 HP, capacidade de carga a partir de 2.000 TPB (fl. 855);

b) LH (Line Handlers): navio especializado no manuseio de espias, usado nas operações de transporte ou ancoragem das plataformas, transportando os cabos entre a plataforma e o rebocador ou até a bóia para conexão com cabos da âncora . Embarcações de 1.200 a 1.500 HP e 500 TPB (fls. 855 e 856); e

c) AHTS (Anchor Handling Tug Suplly): navio rebocador de apoio e manuseio de âncoras. Embarcação destinada à operação de reboque e manuseio de âncoras através de guincho especial instalado em seu convés e capacidade de manobra bastante desenvolvida, bem como um alto valor de força de tração estática (fl. 856).

Com base nessas definições a autuação faz concluir que as embarcações do tipo PSV e LH são concebidas para o transporte de carga, não se destinando ao reboque de outras embarcações ou peças.

Em continuidade, a autuação passa a tratar cada uma das embarcações no sentido de fazer ver que as mesmas não se tratam de rebocadores, conforme se vê às fls. 856 a 859, cuja síntese, abaixo encontra-se:

a) as embarcações Red Fox e Fernanda M, por exemplo, o documento da Capitania dos Portos de fls....., ratifica que o modelo/tipo das referidas embarcações é o Suplly;

b) a embarcação Dundee, o Certificado de Autorização de Afretamento, evidencia como sendo a mesma do tipo PSV; e

c) as embarcações Grand River, Jesse O, Doce River e Guardsman (Mar Limpo I), segundo documento da Capitania dos Portos de fls....., são classificadas como do tipo Apoio Marítimo.

d) as embarcações Guardsman (Mar Limpo I), Dundee, Red Fox, Jesse O, Fernanda M e Grand River, têm como função principal as das embarcações PSV e LH, como faz ver os respectivos Laudos de Vistoria, documentos de fls... apresentados pela interessada;

e) as embarcações Dundee e Guardsman (Mar Limpo I), e as Red Fox, Jesse O, Doce River, Fernanda M e Grand River, tomando-se o Certificado de Seguro apresentado pela interessada, documentos de fls..., confirma-se que as mesmas são do tipo PSV e LH, respectivamente;

f) no site da Antaq, na internet, documentos de fls. , afirma a autuação que pode constatar, de forma peremptória, que as embarcações objeto da ação fiscal de fato não são rebocadores, porquanto na lista registrada na referida Agência a interessada apresenta como rebocadores apenas as embarcações Aquidaba, Funchal, Perseverante e SM Novo Rio, aparecendo as embarcações objeto de investigação como supridoras de plataformas marítimas (Suplly), manuseio de espias e outras embarcações; e

g) as constatações feitas com base nos laudos, fotografias, e informações de outros órgãos, sobre a concepção das embarcações do tipo PSV (transportes de mercadorias e passageiros para as plataformas de petróleo), pode ser ratificada em pesquisa a vários sites da internet, dentre os quais: Macaé Offshore, Shippotting, Onip, etc – documentos de fls.....

Ressalvando que a realização de verificação física das embarcações afigurar-se-ia desnecessária, em face dos laudos apresentados, e porque atrapalharia sobremaneira as operações das embarcações, porquanto demandaria os seus deslocamentos para os portos de apoio, a autuação entende definitivamente caracterizada a significativa diferença entre embarcações rebocadoras e embarcações supridoras, e mais, fica sepultada qualquer dúvida que ainda poderia remanescer sobre a função para a qual são concebidas as embarcações do tipo PSV e LH, que é o transporte de suprimentos em compartimento próprio para as plataformas de petróleo.

Com referência as embarcações Nobleman, Norseman, Atrek e Roamn (Ocean Viking), que são do tipo AHTS, entende a autuação que apesar de terem a função de reboque e manuseio de âncoras, elas também exercem a função de transporte de suprimentos para as plataformas, pois possuem compartimentos próprios para o transporte de cargas para suprimento das plataformas, área para carga no convés, equipamento de carga,

bem como acomodações para transporte de passageiros, inclusive com capacidade superior ao número de tripulantes, como se observa dos Laudos de Vistoria apresentados pela interessada, documentos de fls....

Em relação às embarcações Statesman, Bajo Nuevo e Anchorman, não foram apresentados Laudos Técnicos, tendo a interessada informado que referidas embarcações não mais se encontravam no País, tendo a documentação sido apresentada quando do despacho aduaneiro para admissão no regime do Repetro.

Pesquisando, na internet, documento de fls..., a autuação informa ter observado que essas embarcações possuem compartimento de carga e acomodações para passageiros.

Ainda, o Passe de Embarcação nº 042/07, referente a embarcação Anchorman, especifica que a mesma possui carga de lastro e, a embarcação Statesman, conforme documento de fls..., da Capitania dos Portos, é do tipo Suplly.

Por fim, em relação a embarcação Roman (Ocean Viking) observou a autuação no Laudo de Vistoria, documento de fls..., a informação de que se trata de embarcação de suprimento de óleo diesel, água potável, água industrial, lama líquida e salmoura em tanques estruturais e suprimento de cimento em granéis, possuindo ainda tanques para recolhimento de óleo derramado. Possui ainda área no convés com capacidade de carga de 767 toneladas e uma embarcação de combate a incêndio em plataformas.

O Relatório de Fiscalização segue trazendo os fundamentos da ação fiscal (fls. 859 a 866), para então tratar do lançamento (fls. 866 a 875), passando a discriminar cada um dos tributos e multas exigidos, em relação às embarcações que foram submetidas e admitidas no regime de admissão temporária com aplicação do tratamento aduaneiro e do benefício fiscal do Repetro, com utilização incorreta de classificação fiscal.

Para tanto, efetua a vinculação das embarcações, num total de quatorze, com as correspondentes declarações de importação, num total de vinte e três, que foram base para os respectivos despachos aduaneiros, o que se mostra no quadro abaixo:

Declaração de Importação	Embarcação	Admissão Temporária Repetro	Admissão Temporária
05/0793583-1	Guardsman	X	
05/1042242-4	Grande River		X
06/0442182-0	Grande River	X	
05/1336717-3	Fernanda M		X
06/0780543-3	Fernanda M	X	
06/0360328-3	Dundee		X
07/0931516-8	Dundee	X	
08/1482839-0	Dundee *		X
06/0372093-0	Doce River	X	
07/0774659-5	Doce River	X	
06/0371949-4	Red Fox	X	
07/0775080-0	Red Fox	X	
06/0378477-6	Jesse O	X	
07/0774861-0	Jesse O	X	
07/0311401-2	Nobleman	X	
06/1569167-0	Anchorman	X	
05/0816543-6	Statesman	X	
06/1162448-0	Norseman	X	
08/0460774-0	Norseman *		X
07/1351752-7	Roman (O V)	X	
10/0018939-4	Roman (O V)		X
08/0733075-7	Atrek *	X	
08/0981063-2	Bajo Nuevo *	X	

* não autuadas

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001

Autenticado digitalmente em 11/06/2014 por DANIEL MARIZ GUDINO, Assinado digitalmente em 01/07/2014

por JOEL MIYAZAKI, Assinado digitalmente em 11/06/2014 por DANIEL MARIZ GUDINO

Impresso em 07/07/2014 por RECEITA FEDERAL - PARA USO DO SISTEMA

Por concluir que a interessada utilizou indevidamente o regime Repetro, em razão de a correta classificação fiscal das embarcações: Guardsman; Statesman; Red Fox; Doce River; Jesse O; Grand River; Fernanda M; Dundee; Nobleman; Anchorman; Norseman; e Roman (Ocean Viking), cujo total é de doze embarcações, submetidas a despacho aduaneiro com base nas declarações de importação n.ºs 05/0793583-1; 05/816543-6; 06/0371949-4; 06/0372093-0; 06/0378477-6; 06/0442182-0; 06/0780543-3; 06/1162448-0; 06/1569167-0; 07/0311401-2; 07/0774659-5; 07/0774861-0; 07/0775080-0; 07/0931516-8; e 07/1351752-7, num total de quinze declarações, não se encontrar, a época dos fatos, contemplada pelo tratamento aduaneiro do Repetro (Anexo único da Instrução Normativa SRF n.º 04, de 2001), exigiu o imposto de importação incidente na importação de mencionadas embarcações e, ainda, o imposto sobre produtos industrializados, a Cofins-importação e PIS-importação.

Em razão de a autuação entender que as descrições postas, pela interessada, nas declarações de importação relativas às embarcações constantes de fls....., não oferecem todos os elementos necessários para a identificação das embarcações e, portanto, não são suficientes para o enquadramento dessas na NCM, exigiu a multa por declaração inexata.

Em face do controle administrativo das importações foi exigida a multa por falta de licença de importação, porquanto, a classificação fiscal em que enquadradas as embarcações, com a devida correção, às submetiam a tratamento administrativo, e, portanto, sujeitas a licenciamento de importação.

Por último, é exigida a multa por classificação incorreta das embarcações.

Incumbe registrar que autuação, embora faça referência a documentos juntados como prova de sustentação das suas acusações, não indicou em nenhuma dessas referências o número da folha dos autos onde se encontravam ditas provas.

Em face disso, compulsando os autos, desde a sua primeira folha até a imediatamente anterior àquela de início da impugnação, encontram-se documentos que provavelmente correspondem àqueles que a autuação referiu-se, conforme a seguir indicados:

a) Laudos de Vistoria de Condição e Avaliação das Embarcações (generalidades, casco, máquinas, equipamentos, pessoal e restrição à navegação): Red Fox – TS LCA 248/09 (fls. 258 a 270); Fernanda M – TS LCA 250/09 (fls. 271 a 302); Grand River – TS LCA 251/09 (fls. 303 a 327); Dundee – TS LCA 30/09 (fls. 328 a 363); Dundee – TS LCA 025/07 (fls. 364 a 387); Nobleman – TS LCA 014/07 (fls. 388 a 3990); Guardsman – TS 252/09 (fls. 402 a 425); Jesse O - TS LCA 242/09 (fls. 426 a 435); Jesse O – TS SM 00301/06 (fls. 436 a 447); Roman – TS LCA 04039 (fls. 450 a 462); Norseman – TS SM 1101/06 (fls. 463 a 473);

b) *Atestados de Inscrição Temporária de Embarcação Estrangeira (Expedidos pela Marinha do Brasil): Red Fox (fls. 692 e 693); Fernanda M (fls. 694 e 696); Grand River (fl. 698); Statesman (fl. 699); Jesse O (fls. 700 e 712); Dundee (fls. 702 e 704 a 706); Nobleman (fls. 708 e 709); Norseman (fl. 716); Doce River (fl.719); e*

c) *Documentos das Pesquisas na Internet: Os documentos relativos às pesquisas realizadas na internet, os quais trazem definições sobre os tipos de embarcação PSV, LH, AHTS, manuseio de espias (LH), supridor (supply vessel), reboque e manuseio de âncoras, fls. 720 a 747.*

Não obstante a autuação não ter feito qualquer referência, de se indicar as folhas nas quais se encontram extratos das declarações de importação que serviram de documento base para o despacho aduaneiro para admissão temporária de duas das embarcações em caso. Nesse sentido, tem-se, o seguinte:

a) *embarcação Norseman – DI nº 08/0460774-0, registrada em 27/03/2008, (fls. 179 a 182), cuja admissão se deu com pagamento proporcional dos tributos (fl. 180), estando na descrição detalhada da mercadoria (fl. 182) como finalidade da embarcação: apoio, reboque e manuseio de âncoras. À fl. 183 encontra-se Pedido de Reexportação para fins de extinção da aplicação do regime. Às fls. 188 a 195, encontram-se documentos vinculados ao despacho de reexportação e respectivo desembaraço para fins da saída da embarcação do País;*

b) *embarcação Norseman – DI nº 06/1162448-0, registrada em 27/09/2006, (fls. 196 a 198), cuja admissão se deu com a utilização do chamado regime Repetro (fl. 197), estando na descrição detalhada da mercadoria (fl.198) como finalidade da embarcação apoio, reboque e manuseio de âncoras;*

c) *embarcação Doce River – DI nº 07/0774659-5, registrada em 14/06/2007, (fls. 226 a 228), cuja admissão se deu com a utilização do chamado regime Repetro (fl.227), estando na descrição detalhada da mercadoria (fl.228) como sendo rebocador para operar em mar aberto em apoio as plataformas e campos de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural;*

d) *embarcação Doce River – DI nº 06/0372093-0, registrada em 31/03/2006, (fls. 229 a 232), cuja admissão se deu com a utilização do chamado regime Repetro (fl. 229), estando na descrição detalhada da mercadoria (fl.232) como sendo rebocador para operar em mar aberto em apoio as plataformas e campos de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural;*

Cientificada das exigências que lhe são impostas, a interessada apresenta a impugnação de fls. 881 a 940, acostando os documentos de fls. 1.024 a 1.804 (vol VI a X), trazendo alegações e argumentações, conforme síntese a seguir:

De início a interessada reclama de equívoco na quantidade das embarcações autuadas, haja vista que se trata de 12 e não de 15 embarcações, como considerado pela autuação.

Afirma que existem 15 declarações de importações tratando do despacho de 12 embarcações, e que isso se deu em razão da celebração de novos contratos com a Petrobrás que acabou por exigir o registro de outras três declarações de importação, uma para cada uma das embarcações Doce River, Red Fox e Jesse O. Com isso, cada uma dessas embarcações ficou com duas declarações de importação de admissão no regime do Repetro.

O procedimento fiscal, calçado na alegação de que as embarcações em caso não são rebocadores, mas sim transportadoras de mercadorias e passageiros, promoveu verdadeira nacionalização (sic) de embarcações pertencentes a pessoas estrangeiras, exigindo a carga integral dos tributos como se despachadas para consumo fossem.

Defende a interessada que esse procedimento realizou verdadeiro cancelamento de benefícios do Repetro regularmente concedidos, sem respeitar o procedimento previsto na Instrução Normativa SRF nº 04, de 2001, e sem constituir um único elemento de prova que pudesse autorizar a reclassificação fiscal ou afastar a regularidade dos procedimentos de importação das embarcações. Por essas razões, o auto de infração é absolutamente nulo.

Alega que a autuação quer fazer crer que a interessada submeteu-se a procedimentos simples para fins do desembaraço das embarcações, com a omissão de informações sobre as mesmas com vistas a obter o tratamento do Repetro, quando para obter o regime do Repetro ela se submeteu a longo, complexo e rigoroso processo junto às autoridades aduaneiras e marítimas.

Por sua vez, a autuação, para verificar a real natureza das embarcações defende que isso só foi possível por meio de investigação que compreendeu, exclusivamente, pesquisas realizadas em sites da internet sobre as características das embarcações PSV, LH e AHTS, e a análise de laudos de vistoria das embarcações, entregues pela própria interessada quando dos respectivos despachos aduaneiros para fins da admissão temporária das embarcações.

*A autuação não buscou a realização de vistoria física das embarcações nem as submeteu a uma nova avaliação por peritos navais, para com isso amparar suas conclusões, e assim desconsiderar todos os procedimentos realizados para a admissão das embarcações no regime aduaneiro especial de admissão temporária com o benefício do Repetro. Isso se constata por palavras da própria autuação, quando afirma: “Após as constatações realizadas, cabendo destacar que a realização de verificação física das embarcações afigurava-se desnecessária, em face dos laudos apresentados, e atrapalharia *sobremaneira* das operações da fiscalizada, porquanto*

demandaria deslocamento dos bens aos portos de apoio” (fl. 858).

Descreve a interessada, com significativo detalhe, os procedimentos adotados para sua habilitação ao Repetro, para então submeter a despacho referidas embarcações pleiteando às suas admissões no regime aduaneiro de admissão temporária com o benefício do Repetro, de forma a demonstrar que o procedimento fiscal em questão jamais poderia ter descrito a concessão do regime, como pretendido pela autuação (v. fls. 885 a 888).

Não se despreza a internet como fonte de pesquisa. No entanto, no caso presente, onde para a concessão do regime do Repetro, houve a submissão das embarcações a todos os procedimentos requeridos pela fiscalização aduaneira com a formalização dos competentes despachos aduaneiros cuja correspondente declaração (documento base do despacho) foi aceita em todos os seus termos com o consequente desembaraço aduaneiro das embarcações apresentadas com aplicação do Repetro, dita pesquisa na internet não serve de prova para afastar a concessão e a aplicação do regime nos termos em que efetuadas e, assim, não tem força para sustentar a acusação em apreço.

Os laudos de vistoria também não constituem elemento de prova para a tese do auto de infração, haja vista que esses laudos são os mesmos apresentados pela interessada à fiscalização aduaneira quando do despacho aduaneiro para admissão das embarcações no regime de admissão temporária, os quais, após analisados, possibilitaram a concessão do regime com o benefício do Repetro.

De se concluir, pois, que por absoluta falta de elementos de prova capazes de autorizar a reclassificação pretendida pela autuação, bem como para afastar a regularidade dos procedimentos para utilização do regime de admissão temporária com o benefício do Repetro, o auto de infração é nulo.

De outra banda, o auto de infração é de ser declarado nulo em face do vício de procedimento, haja vista a inobservância do procedimento previsto na legislação que disciplina as exigências de natureza fiscal/aduaneira no âmbito do Repetro.

Com efeito, o procedimento para admissão de bens com o benefício do Repetro é bastante rigoroso e é antecedido de habilitação do interessado junto à Superintendência Regional da Receita Federal, nos termos da Instrução Normativa SRF nº 4, de 2001, esta revogada pela Instrução Normativa SRF nº 844, de 2008, que passou a disciplinar referido regime.

Essa habilitação, no entanto, pode ser suspensa ou cancelada nos casos previstos na Instrução Normativa SRF nº 4, de 2001, cuja apuração dos fatos motivadores deve se fazer mediante processo administrativo próprio (IN SRF nº 04/2001, art. 34, § 1º), cuja formalização se fará por Ato Declaratório Executivo de Superintendente Regional da Receita Federal, e não por meio de auto de infração.

Defende a interessada que se o auto de infração não for declarado nulo pelos motivos acima falados, falta de provas e vício de procedimento, deverá ser julgado improcedente, haja vista ser incontroverso o seu direito ao benefício do Repetro.

Alega a interessada que a autuação desenvolve teoria para sustentar que as embarcações em caso são embarcações destinadas ao transporte de mercadorias e passageiros classificadas no código da NCM 8901.90 – outras embarcações para o transporte de mercadorias ou para o transporte de passageiros e mercadorias.

Para tanto, a autuação faz, inicialmente, uma distinção entre as embarcações das categorias PSV, LH e AHTS, para com isso afirmar que as duas primeiras são destinadas ao transporte de mercadorias e passageiros e a terceira aos serviços de reboque e manuseio de âncoras, porém a função principal não é a de reboque.

Em decorrência, a autuação, entende que as embarcações Guardsman, Doce River, Red Fox, Jesse O, Grand River, Fernanda M e Dundee, são PSV e LH e, portanto, são destinadas ao transporte de mercadorias e passageiros, o que ficou evidenciado pelos laudos técnicos das embarcações quando ressaltam a dimensão do convés de carga, capacidade para cargas líquidas, acomodações para passageiros, etc.

Alega, também, a autuação, que as embarcações Nobleman, Anchorman, Statesman, Norseman e Roman, mesmo sendo do tipo AHTS, exercem a função de transporte de suprimentos para as plataformas, como pode ser observado pelos laudos de vistoria entregues pela interessada.

Dessa forma, a autuação conclui que todas as 12 embarcações são destinadas ao transporte de cargas e passageiros com classificação na NCM 8901.90 e, por essa razão, não são contempladas pelo Repetro, sendo, em consequência, devidos todos os tributos que ficaram suspenso pela aplicação do regime.

No entanto, essa conclusão é equivocada, pois as embarcações não são destinadas ao transporte de cargas e passageiros, mas destinadas a serviços de apoio marítimo às plataformas de exploração de petróleo e gás natural e, assim, beneficiadas pelo Repetro, independentemente da discussão se as referidas embarcações são rebocadores ou não.

Aliás, a autuação em momento algum afirma que as embarcações não se destinam aos serviços de apoio marítimo, utilizando a alegação de erro de classificação fiscal para excluí-las do Repetro.

Todos os laudos técnicos das referidas embarcações, afirma a interessada, são uníssonos no sentido de que as embarcações são destinadas à realização de serviços de apoio marítimo em mar aberto, serviços esses que podem compreender: o reboque de embarcações, o reboque e manuseio de âncoras, o manuseio de

espias, o combate a incêndio, o recolhimento de óleo derramado, o suprimento de óleo e água, dentre outros.

A destinação dessas embarcações, prestação de serviços de apoio marítimo, é decorrente dos contratos celebrados entre a interessada e empresas exploradoras de petróleo, nos quais, encontra-se muito claro que as embarcações são afretadas com a finalidade da prestação dos serviços antes referido. Dita destinação encontra-se, ainda, evidenciada nas autorizações concedidas pela Marinha.

Com referência as embarcações do tipo AHTS (Nobleman, Anchorman, Statesman, Norseman e Roman), a própria autuação reconhece que as mesmas “apresentam a função de rebocar e manusear âncoras”, no entanto, busca descaracterizar essas embarcações como rebocadores, sob alegação de possuírem compartimentos próprios para o transporte de suprimentos e acomodações para o transporte de passageiros.

Essa pretensão não é de prosperar, pois essas embarcações não foram concebidas para o transporte de passageiros ou carga, mas sim para o reboque e o manuseio de âncoras. Os laudos de vistoria, apresentados nos respectivos despachos de admissão dessas embarcações no regime, são muito claros nesse sentido. Às fls. 897 e 898 encontra-se indicada a conclusão de cada um dos mencionados laudos.

No que respeita às embarcações do tipo LH (Doce River, Red Fox, Jesse O, Grand River e Fernanda M, afirma a autuação que a função para a qual são elas concebidas é o transporte de cargas e passageiros. Essa conclusão é incompreensível, uma vez que a própria autuação reconhece, a partir das suas diversas pesquisas na internet, que referidas embarcações consistem em “navio especializado no manuseio de espias, usados nas operações de transporte ou ancoragem das plataformas, transportando os cabos entre a plataforma e o rebocador ou até a bóia para conexão com cabos de âncoras”.

Os laudos de vistoria, apresentados nos respectivos despachos de admissão dessas embarcações no regime, são muito claros em afirmar que as mesmas não se destinam ao transporte de passageiro. Às fls. 899 e 900 encontra-se indicada a conclusão de cada um dos mencionados laudos.

Os termos em que celebrados os contratos com a Petrobrás para o afretamento dessas embarcações deixa inequívoca a destinação dos mesmos, ou seja, realização de serviços de reboque e manuseio de espias.

No que respeita às embarcações do tipo PSV (Dundee e Guardsman), alega, também, a autuação que as mesmas se destinam precipuamente à realização do transporte de cargas e passageiros. No entanto, como consta dos laudos técnicos das referidas embarcações e dos Atestados de Inscrição Temporária de Embarcação Estrangeira, essas embarcações são destinadas a realizar diversos tipos de serviços de apoio marítimo às plataformas de exploração de petróleo, incluindo o serviço de reboque, de coleta de óleo derramado no mar, bem como de

Com referência as exigências dos tributos, defende a interessada não serem cabíveis, em razão de o procedimento adotado haver realizado verdadeira nacionalização das 12 embarcações, de propriedade de empresas estrangeiras, com a carga integral do II, do IPI, da Cofins-importação e PIS-importação, sendo que, no caso, o regime aduaneiro a ser aplicado às mesmas será sempre o de admissão temporária, seja com suspensão total do pagamento dos tributos, no caso do Repetro, seja com o pagamento proporcional dos tributos, no caso da admissão temporária para utilização econômica, isto em observância ao disposto no art. 79 da Lei nº 9.430, de 1996 e nos arts. 324 e seguintes do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 4.543, de 2002).

Contesta a exigência de multa por erro de classificação, por falta de licença de importação e da multa prevista no art. 44 da Lei nº 9.430, de 1996, isso como se vê nos argumentos que se encontram às fls. 905 a 910.

Para fazer prova de suas alegações, a interessada acosta à impugnação: os Requerimentos de Concessão do Regime de Admissão Temporária –Repetro; as Propostas de Concessão do Regime; a Concessão do Regime, Atestado de Inscrição Temporária de Embarcação Estrangeira; os Atos Declaratórios Executivo de habilitação para uso do Regime Repetro; Despachos de Concessão do Regime; Relatórios de Inspeção das Embarcações; Requerimentos para reexportação das embarcações admitidas no regime, para fins de extinção da aplicação do mesmo; Proposta de Autorização para a Reexportação das Embarcações; Declaração de Extinção da Aplicação do Regime; Laudos de Vistoria de Condição e Avaliação; e Contrato de Afretamento, conforme indicado a seguir, por embarcação: a) Anchorman (fls. 1.024 a 1.086 – vol.VI); b) Norseman (fls. 1.087 a 1.128 – vol. VI); c) Statesman (fls. 1.129 a 1.179 – vol. VI); d) Nobleman (fls. 1.180 a 1.228 – vol. VI e VII); e) Roman 1 (fls. 1.229 a 1.268 – vol VII); f) Doce River (fls. 1.269 a 1.362 – vol. VII); g) Red-Fox (fls. 1.363 a 1.449 – vol VII e VIII); h) Jesse O (fls. 1.450 a 1.531 – vol. VIII); i) Grand-River (1.532 a 1.604 – vol. VIII e IX); j) Fernanda M (fls. 1.605 a 1.654 – vol. IX); k) Dundee (fls. 1.655 a 1.727 – vol. IX); e l) Guardsman (fls. 1.728 a 1.766 – vol. IX).

Às fls. 1.767 a 1.804- vol. IX e X) encontram-se, por cópia, telas do Siscomex sobre o licenciamento das embarcações seguintes: Guardsman, Grand River, Jesse O, Red Fox, Doce River, Roman, Statesman e Norseman.

Com essas alegações, argumentos e provas, a interessada propugna à exoneração total do crédito tributário dela exigido, por meio dos autos de infração objetos do presente processo.

A 1ª Turma da Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Florianópolis/SC julgou a impugnação precedente, nos termos do Acórdão nº 07-23.604, de 25/03/2011, assim ementado:

inequívoca, que ditas embarcações eram destinadas ao transporte de cargas e passageiros, ou de que não tinham a função de rebocadores ou esta função não seria a principal. Não foi o que ocorreu.

E ainda que isso fosse possível no caso presente, o meio adequado para anular o ato concessório jamais seria o auto de infração, sendo exigível, para tanto, uma representação às autoridades competentes, relatando o vício que se vislumbrou.

Com efeito, na visão da instância *a quo*, o auto de infração, nos termos em que foi lavrado, equivale à invalidação, por via oblíqua, das concessões e aplicações do regime do Repetro, devidamente deferidas por autoridades competentes, às embarcações em questão.

Por oportuno, convém transcrever, a seguir, trechos subseqüentes do voto relatorial:

O auto de infração tem a finalidade de, diante da verificação de ilícito tributário ou aduaneiro, formalizar a correspondente exigência, conforme se percebe do prescrito no art. 9º do Decreto nº 70.235, de 1972.

No presente caso, não há cometimento de ato ilícito por parte da interessada, que procedeu em observância às normas que tratam a matéria, e assim obteve a concessão postulada nos termos em que pleiteado.

[...]

Aqui, não se trata também de revisão aduaneira, pois, como disposto no art. 638 do Decreto nº 6.759, de 2009, a revisão aduaneira: “é o ato pelo qual é apurada, após o desembaraço aduaneiro, a regularidade do pagamento dos impostos e dos demais gravames devidos à Fazenda Nacional, da aplicação de benefício fiscal e da exatidão das informações prestadas pelo importador na declaração de importação, ou pelo exportador na declaração de exportação”.

Aqui, como visto, trata-se de questionamento da concessão de regime aduaneiro especial, no caso, com a utilização do benefício do Repetro e, não de descumprimento das condições em que ocorreu a concessão e a aplicação do regime nos casos apontados.

[...]

O procedimento adotado pela autuação acabou por exigir tributos e multas que têm lugar no âmbito do despacho para consumo e, para além disso, com absoluta impropriedade, desconsiderou e tornou sem efeito as concessões e aplicações do regime de admissão temporária, no caso, com o benefício do Repetro, deferidas de forma regular e em observância às normas que regem a matéria, por autoridade competente para o mister.

O voto do relator da decisão recorrida – e presidente do colegiado *a quo* – foi exaustivamente fundamentado, razão pela qual, fazendo uso da prerrogativa do julgador quanto ao seu livre convencimento, nada mais há a lhe acrescentar.

À vista do exposto, NEGO PROVIMENTO ao recurso de ofício, mantendo a decisão recorrida *in totum*.

(ASSINADO DIGITALMENTE)

Daniel Mariz Gudiño - Relator

CÓPIA