
XLVII

Restituição de impostos, instâncias competentes — Situação da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina — (Processo n. 18.813-41)

100. — I. A Superintendência da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, em 1936, pediu à Alfândega de Paranaguá isenção de direitos e taxas para 292 amarrados de chapas de ferro. Porque considerou tratar-se de material ferroviário, a Alfândega indeferiu o pedido, a Rede pagou os tributos devidos e recorreu para o Conselho Superior de Tarifa. Esse, porem, pelo acordo n. 6.471, de 6 de junho de 1939, deixou de tomar conhecimento do recurso, por se julgar incompetente para solver litígios entre repartições públicas.

A interessada insiste pela restituição dos direitos pagos.

A matéria é idêntica à ventilada no processo n. 43.309, de 1936, sobre que esta Procuradoria se manifestou a 3 do corrente.

II. Preliminarmente, a questão, com efeito, não é da competência do Conselho Superior de Tarifa, por dois motivos: 1.º) porque se refere a restituição de impostos; 2.º) porque a estrada não pode ser equiparada aos contribuintes, sujeitos às instâncias administrativas.

a) Os impostos e taxas foram pagos e não apenas depositados. Tanto que a interessada pede a sua restituição.

Ora, as instâncias administrativas da justiça fiscal, reguladas pelo decreto n. 24.036, de 1934, e decreto-lei n. 607, de 1938, não são chamadas a decidir questões de restituição, conforme resulta especialmente desse último decreto e foi resolvido pelo Tesouro. (Circular n. 54, do Ministro da Fazenda, no *Diário Oficial* de 28-10-38; despacho no mesmo *Diário Oficial* de 24-10-38.)

O recurso foi submetido a julgamento na vigência desse regime, segundo o qual a instância superior, para decidir sobre restituições, é a Diretoria Geral da Fazenda.

Aplicando-se os dispositivos sobre competência às questões em andamento, certo é que escapava da alçada do Conselho Superior de Tarifa conhecer da de que trata o processo.

101. — b) A Estrada de Ferro do Paraná era objeto da concessão de arrendamento do decreto n. 11.905, de 1916, celebrado entre o Governo Federal e a Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande.

Pelo decreto n. 22.769, de 1933, referendado pelo ministro José Américo, foi deliberada a rescisão do contrato. Mas esse ficou posteriormente restabelecido, por força do decreto n. 22.833. Por fim, o decreto n. 24.597, de 1934, encampou a concessão e manteve provisoriamente a administração existente. Embora não conste do processo, infere-se que a E. F. do Paraná teria passado, mais tarde, à administração da superintendência da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, em que se integra e que foi instituída em consequência da ocupação a que se refere o decreto n. 19.601, de 1931, prorrogado pelo decreto-lei n. 983, de 1938. Por aquele decreto, a Superintendência ficou subordinada ao Ministério da Viação, a receita aplicada no custeio, conforme os regulamentos e instruções oficiais, a fiscalização exercida pela Inspetoria das Estradas. Não se lhe deu personalidade que a investisse em organização autárquica, pelo que se deverá concordar em que a Estrada constituía serviço público centralizado.

Aquela organização só recentemente se manifesta, como decorrência dos decretos-leis n. 2.073, e n. 2.436, de 1940, referentes a Brazil Railway e a S. Paulo-Rio Grande.

Isto posto, a Estrada não poderá ser equiparada a qualquer contribuinte, cujo litígio com o fisco está sujeito a instância administrativa. São essas, sem dúvida, destinadas a decidir sobre a interpretação das leis, cobrança de impostos, infrações e dívidas fiscais. (Art. 150, do dec. n. 24.036.) Mas somente podem fazê-lo no julgamento de "questão entre a Fazenda e os contribuintes". Esses são, assim, pessoas estranhas à Fazenda, e como explica Otto Mayer, segundo o direito moderno, o Fisco se confunde com o Estado. Quando, pois, a lei se refere à Fazenda, quer designar o Estado, sob o aspecto fiscal. Ora, como serviço centralizado, verdadeira repartição pública, a Estrada se integrava no Estado e não se confundia com os contribuintes, no sentido da lei.

Se já houvesse adquirido a autonomia, a questão teria de ser examinada sob outro prisma, pois que, como organização paraestatal e não puramente estatal, haveria que perquirir da sua situação como contribuinte, em face da lei e da doutrina. (Vêr Jèze, *Cours de finances publiques*.)

III. Em relação ao mérito, a Estrada, por ser próprio nacional, não estaria habilitada a importar toda espécie de materiais com os favores fiscais, conforme bem demonstra o parecer anterior. Na forma da legislação comum e especialmente de acordo com o decreto n. 24.577, acima resumido, a importação dependeria da existência de dispositivo expresso que autorizasse a despesa, e os favores aduaneiros estariam sujeitos às normas do decreto n. 24.023, de 1934, substituído pelo decreto-lei n. 300, de 1938. Na falta daquele dispositivo e da observância das formalidades dessas leis, não haverá como admitir a isenção e, consequentemente, deferir a restituição pleiteada.

Não será inoportuno lembrar que a Superintendência da Rede foi objeto de rumoroso inquérito administrativo, pelas graves irregularidades cometidas em período compreensivo do referido no processo. Relatando o processo, o Departamento Administrativo do Serviço Público propôs novas sindicâncias, de cujo resultado não se tem notícia. (Vêr *Diário Oficial* de 21-5-1940.)

Em conclusão, opina-se: *a*) que o processo deve ser encaminhado ao despacho da Diretoria Geral da Fazenda, por se tratar de recurso sobre restituição de direitos; *b*) que deve ser negado provimento a esse, oficiando-se à Alfândega de Paranaguá, para as devidas providências, inclusive comunicações.

Em 13 de junho de 1941.
