



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10480.003944/2001-26
SESSÃO DE : 14 de abril de 2004
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044
RECURSO Nº : 124.392
RECORRENTE : TCA - TECNOLOGIA EM COMPONENTES
AUTOMOTIVOS S/A.
RECORRIDA : DRJ/RECIFE/PE

TRIBUTÁRIO - IMPORTAÇÃO - IPI VINCULADO - ISENÇÃO -
PRESCRIÇÃO DE CARGA - TRANSPORTE OBRIGATÓRIO - ACORDO
INTERNACIONAL. No caso de mercadoria transportada dos Estados Unidos da
América para o Brasil, em navio norte-americano, ou afretado por empresa dessa
nacionalidade, existindo Acordo Internacional sobre Transporte Marítimo
contendo cláusula que estabelece a sua observância mesmo antes da sua entrada
em vigor, que se daria após a aprovação pelo Congresso Nacional e homologação
pelo Presidente da República, desde que não declarada a sua inconstitucionalidade
pelo Supremo Tribunal Federal, deve ser observado no que concerne ao princípio
da reciprocidade de tratamento. Não emitido Certificado de Liberação de Carga -
"waiver", pelo órgão competente - DMM, do Ministério dos Transportes, por
entender vigente e aplicável a cláusula 3, do referido Acordo Internacional,
inexigível tal documento para fins de reconhecimento da isenção tributária
aprovada por Medida Provisória.
RECURSO PROVIDO POR UNANIMIDADE.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de
Contribuintes, por unanimidade de votos, dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que
passam a integrar o presente julgado. Os Conselheiros Elizabeth Emílio de Moraes Chieriegatto, Maria
Helena Cotta Cardozo, Walber José da Silva e Luiz Maidana Ricardi (Suplente) votaram pela
conclusão. A Conselheira Maria Helena Cotta Cardozo fará declaração de voto.

Brasília-DF, em 14 de abril de 2004

PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
Presidente em Exercício e Relator

09 NOV 2004

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: LUIS
ANTONIO FLORA, PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR e
SIMONE CRISTINA BISSOTO. Ausente o Conselheiro HENRIQUE PRADO
MEGDA. Esteve presente o Procurador da Fazenda Nacional PEDRO VALTER
LEAL.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044
RECORRENTE : TCA - TECNOLOGIA EM COMPONENTES
AUTOMOTIVOS S/A.
RECORRIDA : DRJ/RECIFE/PE
RELATOR(A) : PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES

RELATÓRIO

A empresa ora identificada foi autuada pela Alfândega do Porto do Recife – PE, sendo intimada a efetuar o recolhimento do crédito tributário no valor total de R\$ 32.849,02, abrangendo parcelas de IPI, juros e multa capitulada no art. 362 do RIPI/82; art. 84, II, “c”, da Lei nº 8.981/95 c/c art. 61, § 2º, da Lei nº 9.430/96; e art. 106, inciso II, “c”, da Lei nº 5.172/66.

Conforme descrito às fls 02 destes autos, tal exigência decorre do fato de a importadora haver submetido a despacho aduaneiro mercadorias importadas (DI 003752/96), requerendo isenção do IPI, em conformidade com a MP nº 1.508-7, de 21/06/1996.

Em ato de revisão aduaneira a fiscalização definiu que a isenção pleiteada não se aplicava ao caso pelo fato de não ter sido cumprido o requisito previsto no Decreto-lei nº 666/69, ou seja, para que a mercadoria transportada em navio de bandeira estrangeira usufruísse de tal benefício fiscal, seria obrigatória a apresentação do certificado de liberação de carga, nos termos do § 4º, do art. 217, do Regulamento Aduaneiro.

Discorrendo a fiscalização, ainda no mesmo AI (fls. 02/03 dos autos), conclui que existe um texto do ACORDO SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO em tramitação no Congresso Nacional para homologação, mas que até aquela data (da lavratura do Auto) inexistia Decreto Legislativo e ou Presidencial constando sua aprovação. Assevera que, nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, tal Acordo só terá eficácia e validade mediante aprovação do mesmo pelo Congresso Nacional.

Em sua tempestiva defesa a empresa autuada insurgiu-se, preliminarmente, contra os cálculos dos juros de mora exigidos, contestando, com farta argumentação, a aplicação da taxa SELIC.

No mérito, desenvolveu exaustivos argumentos que se contrapõem à exação fiscal de que se trata, os quais a seguir sintetizamos:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

- A importação realizada pela Autuada está isenta do IPI, por força das disposições do art. 1º, da Medida Provisória nº 1.508-7, de 19/07/96 (DOU de 20/07/96);
- Os agentes autuantes, em ato de revisão aduaneira e com base nos artigos 455 e 456, do Regulamento Aduaneiro, constataram que a isenção pleiteada não se aplicava ao caso, pelo fato de não ter sido cumprido o requisito previsto no Decreto-lei nº 666/69, ou seja, a mercadoria não foi transportada em navio de bandeira brasileira, caso em que seria obrigatória a apresentação do certificado de liberação de carga – “waiver”, nos termos do § 4º, do art. 217, do Regulamento;
- Pelo que se pode constatar do Ofício nº 087, de 02/07/98, do Departamento de Marinha Mercante (DMM), órgão responsável pela emissão do aludido certificado, chega-se à conclusão de que o citado Departamento não emite tal certificado – “waiver”, para mercadorias transportadas em embarcações norte-americanas, uma vez que, em bases recíprocas, tanto o Brasil como os Estados Unidos vêm concedendo às suas embarcações o mesmo tratamento, em conformidade com o Acordo firmado entre os dois Países;
- A Alfândega do Porto de Suape, em seu Ofício nº 032, de 09/07/98, respondendo ao Ofício nº 087, do DMM, reconhece que não está aplicando o tratamento de reciprocidade previsto no Acordo sobre o Transporte Marítimo, assinado pelos governos do Brasil e dos Estados Unidos, em 1970 e prorrogado em 1996;
- Tem-se, ainda, no respectivo processo, o MEMO nº 036, de 27/07/98, da Alfândega do Porto de Suape, onde há o reconhecimento explícito de que, primeiro, há um impasse entre a Alfândega do Porto de Suape e o Departamento de Marinha Mercante (DMM), segundo, as mercadorias estão aptas a usufruir os benefícios fiscais e, terceiro, que o Departamento de Marinha Mercante (DMM) tem se recusado a fornecer certificados de liberação de carga – “waiver” – a tais mercadorias;
- Reconhece, ainda, que a única Alfândega do País que questiona o respectivo Acordo e, por via de consequência, a não emissão do certificado de liberação de cargas – “waiver” – por parte do Departamento da Marinha Mercante (DMM) é a Alfândega do Porto de Suape;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

- Como se depreende das comunicações relatadas, resta definido que:
 - I. cabe ao Departamento de Marinha Mercante (DMM) emitir o certificado de liberação de carga – “waiver”;
 - II. o DMM não emite o certificado de liberação de carga – “waiver” – sob o fundamento de que o acordo sobre Transporte Marítimo, assinado pelos governos do Brasil e dos Estados Unidos prevê um tratamento recíproco entre os países; e
 - III. a única Alfândega do Brasil a questionar tal procedimento é a Alfândega do Porto de Suape, ou seja, a única Alfândega do país a exigir o certificado de liberação de carga – “waiver” para mercadorias transportadas por embarcações norte-americanas é a Alfândega do Porto de Suape.
- A impugnante se encontra, como se constata do panorama traçado até o momento, numa situação prejudicial e contraditória causada única e exclusivamente pela Administração Pública. O órgão da Administração Pública competente para emissão do certificado – “waiver”, o Departamento de Marinha Mercante (DMM), se recusa a fazê-lo, por entender que não há mais que se falar em tal exigência, tendo em vista o Princípio de Reciprocidade de Tratamento no Transporte Marítimo de Carga, nos termos do Acordo firmado entre Brasil e Estados Unidos. Por sua vez, os agentes autuantes insistem em não reconhecer a aplicabilidade do aludido acordo internacional;
- No que diz respeito à vigência do tratado internacional, e especificamente no Acordo “EQUAL ACCESS”, firmado entre o Brasil e os Estados Unidos, tem-se que o mesmo foi assinado inicialmente em 1970, portanto anteriormente à promulgação e vigência da Constituição Federal de 1988, o qual veio sendo prorrogado ao longo dos anos, renovado pela última vez em 31/05/1996;
- Conforme os ensinamentos do Ilustre Professor de Direito Constitucional da PUC/SP Celso Ribeiro de Bastos, em sua obra *Curso de Direito Constitucional*, 18ª edição, pp. 77 e 78, “...a nova Constituição adota as leis já existentes, com ela compatíveis, dando-lhes validade, e assim evita o trabalho quase impossível de elaborar uma nova legislação de um dia para o

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

outro. Portanto, a nova lei não é idêntica à lei anterior, ambas têm o mesmo conteúdo, mas a nova lei tem seu fundamento na nova Constituição; razão de sua validade é, então diferente" (grifos acrescidos).;

- Assim, temos, bem explicado, o fenômeno da recepção o que, aliás, parece ser desconhecido das autoridades autuantes;
- Existem ainda outros fundamentos legais que dão vigência ao referido Acordo, como é o caso do art. 4º, da Lei de Introdução ao Código Civil, segundo o qual: "*Quando a Lei for omissa, o juiz decidirá o caso de acordo com a analogia, os costumes e os princípios gerais de direito*". (grifos acrescidos).
- É de clareza solar que o discutido Acordo entre o Brasil e os Estados Unidos vem sendo aplicado, ou pelo menos vinha sendo aplicado (já que a Alfândega do Porto de Suape se recusa a fazê-lo, ao contrário do que acontece nas demais Alfândegas do país), consubstanciando-se, assim, em costume (para se dizer no mínimo);
- Não havendo dispositivo constitucional tampouco dispositivo infraconstitucional a expressar de forma definitiva a inconstitucionalidade do Acordo, impõe-se a sua aplicação tal e qual fazem as demais Alfândegas do país;
- De se salientar que a decretação de inconstitucionalidade de determinada norma, na hipótese de que tal Acordo seja, de fato, inconstitucional, cabe única e exclusivamente ao Poder Judiciário, através do Supremo Tribunal Federal (STF) e, não via ato declaratório do Secretário da Receita Federal;
- A Resolução SUNAMAM nº 10.207/88, disciplinando o transporte marítimo das cargas de importação vinculadas à obrigatoriedade de embarque em navio de bandeira brasileira, estabelece, em seu item 4, e nas condições nela previstas, por força do princípio de reciprocidade, as cargas que podem ser transportadas também em navios dos países de procedência da mercadoria, na referida Resolução citados;
- O Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

da América, dispõe: “c – Os armadores de bandeira nacional de cada parte terão acesso igual e não-discriminado a cargas prescritas da outra parte para transporte em embarcações próprias ou por eles afretadas...”

- Portanto, interpretada a situação fática do ponto de vista do princípio da isonomia e do princípio da reciprocidade, visualizando-se como regra o acordo entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos, é de se considerar que o transporte das mercadorias deu-se de forma regular para que o importador fizesse jus ao benefício fiscal da isenção;
- As decisões do Terceiro Conselho de Contribuintes citadas – Acórdão nº 302-33.724, de 14/04/98 e Acórdão nº 303-29215, de 18/11/99, colocam uma pá de cal sobre o assunto;
- Reafirma, por último, que o Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América foi mais uma vez renovado, em data de 20/10/1999.

Após a apresentação da Impugnação em epígrafe, em data de 08/08/2001, a interessada peticionou à DRF em Recife, apresentando cópia da mensagem MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Nº 1.137/2001, datado de 06/06/2001, emitido pelo Chefe da DIVISÃO DE OPERAÇÕES – DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE (DMM), transmitida por FAX, endereçado à mesma empresa, cujo texto se transcreve: (fls. 106):

“REF. SEU FAX DATADO DE 16/05/2001, RELATIVO AO B/L JAXS6M077993 DE 19/06/96, INFORMAMOS QUE NA ÉPOCA DO EMBARQUE EM QUESTÃO, EM FUNÇÃO DO ACORDO “EQUAL ACCESS” FIRMADO PELOS GOVERNOS DO BRASIL E DOS ESTADOS UNIDOS, O TRANSPORTE DE CARGAS PRESCRITAS PROCEDENTES DOS EUA PODIA SER EFETUADO POR NAVIO DE BANDEIRA BRASILEIRA OU AMERICANA, DEVENDO O CONHECIMENTO DE EMBARQUE SER EMITIDO POR ARMADORES DESSES PAÍSES. DESSA FORMA, CONSIDERANDO QUE A CROWLEY AMERICAN TRANSPORTE INC. ERA ARMADOR AMERICANO, NÃO HAVIA NECESSIDADE DE EMISSÃO DE CERTIFICADO DE LIBERAÇÃO POR PARTE DESTES DMM.

ATENCIOSAMENTE,
DJALMA DA ROCHA SANTOS NETTO
CHEFE DE DIVISÃO

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

Seguiu-se, em 27/08/2001, a emissão da Decisão DRJ/REC nº 1.793, pela qual foi julgado procedente o lançamento, conforme Ementa que se transcreve:

"PROTEÇÃO À BANDEIRA BRASILEIRA.

O transporte, via marítima, de mercadorias importadas com favores governamentais, há que ser feito sob bandeira brasileira, obrigatoriamente, sob pena de perda dos benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira, sem prejuízo das sanções legais cabíveis.

Lançamento Procedente"

Em seus fundamentos, o I. Julgador singular argumenta, em síntese, o seguinte:

- No caso sob análise, se pudesse ser aplicado o Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, como deseja a defendente, a carga importada poderia ser transportada em navio afretado por armador americano, desde que comprovado tal afretamento;
- Ocorre que o mesmo não tem validade jurídica, como a seguir se demonstra:
- O Acordo foi assinado em 1970 e, levando em conta o expressivo movimento do comércio bilateral entre os dois países, vem sendo prorrogado ao longo dos anos, tendo sido renovado pela última vez, em 31/05/96, pelos Ministérios dos Transportes e das Relações Exteriores, encontrando-se o seu texto, atualmente, no Congresso Nacional para a sua homologação, nos termos do Ofício nº 087/DMM, de 02/07/98, do Departamento da Marinha Mercante – Secretaria de Transportes Aquaviários;
- Sobre sua validade jurídica, esclarece o Ato Declaratório SRF nº 135, de 11/11/98 (DOU 12/11/98), que é exigível para o reconhecimento da isenção ou redução de tributos, na importação, o documento de liberação da carga emitido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes, relativamente às mercadorias transportadas em navio de bandeira norte-americana, nos termos do § 4º do art. 217, combinado com o inc. II do art. 218 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 92.030/85, tendo em vista o entendimento firmado pela Procuradoria – Geral da fazenda Nacional na Nota PGFN/CAT nº

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

631, de 15/10/98, segundo o qual não tem validade jurídica, por ser eivada de vício de inconstitucionalidade, a cláusula 3 do projeto de Acordo sobre Transporte Marítimo, firmado em 31/05/96, pelo Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, na parte em que determina que, após a sua assinatura, seja aplicado provisoriamente, antes de entrar em vigor, considerando que a eficácia do referido Acordo está condicionada à manifestação do Congresso Nacional e do Presidente da República.

- Assim, está afastada a hipótese de aplicar-se ao presente caso as disposições dos itens 1, 2 e 4 da Resolução SUNAMAM nº 10.207/88;
- A hipótese enquadra-se, ainda, nas disposições do art. 217, inciso III, do Regulamento Aduaneiro;
- O art. 218, II, do mesmo Regulamento prevê a hipótese de perda do benefício fiscal, no caso do inciso III, do art. 217;
- A imposição da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira de bens importados com benefício fiscal é medida que objetiva impedir a saída de divisas da "Conta dos Serviços Internacionais de Frete", constituindo, em 1995, o segundo item de despesas da balança de serviços, perdendo, apenas, para os juros da dívida externa brasileira. Tal imposição não se configura, pois, como mera medida de proteção à frota mercante nacional;
- A Súmula nº 581, do Supremo Tribunal Federal, trata a matéria da seguinte forma: *"A exigência de transporte em navio de bandeira brasileira, para efeito de isenção tributária, legitimou-se com o advento do Decreto-lei 666, de 02/07/69"*.
- Os Acórdãos nºs 302-32516 e 302-33202, do Terceiro Conselho de Contribuintes, endossam seu entendimento;
- A revisão do lançamento tem previsão legal no art. 54 do Decreto-lei nº 37/66, com a nova redação do art. 2º do Decreto-lei nº 2.472/88;
- Cabe, ainda, a aplicação dos juros e da multa de mora, nos termos do art. 362 do RIPI/82, com fulcro no art. 84, II, "c", da Lei nº

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

8.981/95, art. 61 § 2º, da Lei nº 9.430/96 e art. 106, inciso II, alínea "c", da Lei nº 5.172/66 (multa de mora) e no art. 13 da Lei nº 9.065/95 (juros de mora), não cabendo ao poder executivo a discussão da inconstitucionalidade das leis.

A empresa recebeu a Intimação nº 109/2001 (fls. 113), em 24/10/2001 e cópia da Decisão em epígrafe em 25/10/2001, conforme recibo firmado às fls. 117. Apresentou Recurso Voluntário (fls. 119/135), em 22/11/2001, conforme Recibo firmado às fls. 119, portanto, tempestivamente.

Em preliminar, a Recorrente insiste na contestação da cobrança de juros de mora pela aplicação da Taxa SELIC, reforçando a argumentação desenvolvida em primeira instância.

No mérito, reitera e reprisa os fundamentos que utilizou na Impugnação ao lançamento.

A Recorrente arrolou bem que ofereceu em garantia, para seguimento do Recurso Voluntário em comento, na forma da legislação em vigor, tendo sido, então, encaminhado o processo a este Conselho.

Ainda à guisa de esclarecimento e informação a meus I. Pares, no que diz respeito aos documentos citados, é de se dizer o seguinte:

Às fls. 40 destes autos encontra-se cópia do Ofício nº 087/DMM – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES – SECRETARIA DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE, datado de 02/07/98, dirigido à Sra. Inspetora da Alfândega do Porto de SUAPE, nos seguintes termos:

"Ofício nº 087/DMM

Em, 02/07/98

Senhora Inspetora,

Com base em informações recebidas da Aduana de Suape, tomamos conhecimento que a mesma não vem estendendo aos navios de bandeira americana, o tratamento de reciprocidade previsto no Acordo sobre Transporte Marítimo, assinado pelos governos do Brasil e dos Estados Unidos.

O referido Acordo, foi assinado em 1970 e, levando em conta o expressivo movimento do comércio bilateral, vem sendo prorrogado ao longo dos anos, tendo sido renovado pela última vez, em 31 de maio de 1996, pelos Ministérios dos Transportes e das Relações

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

Exteriores. O texto do Acordo encontra-se no Congresso Nacional para sua homologação.

Em bases recíprocas, cada Parte vem concedendo às embarcações da outra Parte o mesmo tratamento concedido às suas embarcações, operando de maneira coerente com o Acordo, após sua assinatura.

Face ao Exposto, ficou estendido aos navios de bandeira americana o mesmo tratamento recebido pelos navios brasileiros cumprindo, desta forma, o estabelecido e acordado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos.

Outrossim, coloco-me à disposição de V.S^a. para quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

PAULO OCTAVIO DE PAIVA ALMEIDA - Diretor-substituto."

Em resposta ao referido Ofício, foi expedido o OFÍCIO GAB Nº 032/98, de 09/07/98, pela Inspectora da Alfândega do Porto de Suape, onde assevera, dentre outras coisas, que: (fls. 41).

"Segundo o ordenamento jurídico nacional, para que um acordo seja aplicado, faz-se necessário que o mesmo, após sua assinatura, seja aprovado pelo Congresso Nacional, nos termos do art. 49, inciso I da Constituição Federal, para que, em seguida, possa ser promulgado, publicado e conseqüentemente tornar-se vigente.

Isto posto, não poderia esta Alfândega ao analisar despachos que envolvem isenção de tributos, reconhecer a dispensa de transporte em Navio de Bandeira Brasileira, sem qualquer manifestação desse DMM ao caso concreto (certificado de liberação de carga), uma vez que o acordo que dispensaria tal manifestação, conforme consta do próprio ofício, ainda encontra-se em trâmite no Congresso Nacional para aprovação".

Dias após a expedição desse Ofício, a Alfândega do Porto de Suape, por seu Inspetor-Substituto, em data de 27/07/98, expediu o MEMO ALFPS/GAB Nº 0376/98, endereçado à DIANA SRRF - 4ª RF, cujo texto vale transcrever: (fls. 42/43)

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

“Sr.º Chefe,

Solicitamos um pronunciamento dessa DIANA, quanto ao impasse verificado entre a Alfândega do Porto de Suape e o Departamento da Marinha Mercante – DMM, do Ministério dos Transportes abaixo relatado.

Como é do conhecimento geral, dentre as companhias de navegação que se utilizam do Porto de Suape, poucas são nacionais, e, conseqüentemente, poucos são os navios de Bandeira Brasileira que operam naquele porto.

Dessa feita, não raras vezes, uma mercadoria que está sendo transportada em navio de bandeira estrangeira está apta a usufruir de benefícios fiscais, *ex-vi* do § 4º do art. 217 do Regulamento Aduaneiro.

Ocorre que, quando a mercadoria está sendo transportada em navio de bandeira norte-americana, o DMM tem se recusado a fornecer certificados de liberação de carga a tais mercadorias, sob a alegação de que o Acordo “*EQUAL ACCESS*”, firmado entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos, dispensaria tal expedição, ainda que tal acordo não esteja formalmente aprovado pelo Congresso Nacional, conforme opinião externada no Ofício nº 087/DMM, de 02/07/1998. (cópia em anexo).

Ciente de tal ofício, esta alfândega expediu o Ofício GAB 032/98, de 09/07/98, informando ao DMM o entendimento desta Alfândega sobre a vigência do referido acordo, à luz do art. 49, inciso I, da Constituição Federal de 1988 e reforçando, conseqüentemente, nossa exigência de apresentação de certificados de liberação de carga.

O impasse surge na medida em que até a presente data, o referido departamento continua se negando a fornecer tais documentos, sob a alegação utilizada no ofício emitido para esta Alfândega.

Saliente-se, outrossim, que nos foi informado verbalmente que a única Alfândega do Brasil a questionar tal procedimento seria a do Porto de Suape.

Dessa Forma, solicitamos a essa DIANA que se pronuncie, com a máxima urgência, sobre o impasse relatado e avalie a necessidade de remeter cópia deste memorando bem como de seus anexos à

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

Coordenação do Sistema Aduaneiro – COANA, para ciência e, se for o caso, expedição de orientação a todas as Alfândegas do País.

Atenciosamente,

LUIS MARCELO GUERRA DE CASTRO
INSPETOR-SUBSTITUTO.”

Às fls. 44 foi anexada cópia do ATO DECLARATÓRIO Nº 135, de 11/11/1998, da Secretaria da Receita Federal, nos seguintes termos:

“ATO DECLARATÓRIO Nº 135, DE 11 DE NOVEMBRO DE 1998

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, no uso de suas atribuições, tendo em vista o entendimento firmado pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional na Nota PGFN/CAT/ nº 631, de 15 de outubro de 1998, segundo o qual não tem validade jurídica, por ser eivada do vício de inconstitucionalidade, a cláusula 3 do projeto de Acordo sobre Transporte Marítimo, assinado em 31 de maio de 1996 pelo Governo da República Federativa do Brasil e o governo dos Estados Unidos da América, na parte em que determina que, após a sua assinatura, seja aplicado provisoriamente, antes de entrar em vigor; e considerando que a eficácia do referido Acordo está condicionada a manifestação do Congresso Nacional e do Presidente da República, declara:

É exigível, para o reconhecimento de isenção ou redução de tributos na importação, o documento de liberação de carga emitido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes relativamente às mercadorias transportadas em navio de bandeira norte-americana, nos termos do § 4º do art. 217, combinado com o inciso II do art. 218 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 5 de março de 1995.

EVERARDO MACIEL.”

Finalmente, foram os autos distribuídos, por sorteio, a este Relator, em Sessão desta Câmara, realizada no dia 21/05/2002, como notícia o documento de fls. 140, último dos autos.

É o relatório.

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

VOTO

Como antes relatado, o Recurso é tempestivo, reunindo as demais condições de admissibilidade, razão pela qual dele conheço.

Como já amplamente esclarecido, o litígio que aqui nos é dado a decidir prende-se à situação enfocada pela fiscalização da Alfândega do Porto do Recife – PE, consubstanciada no Auto de Infração lavrado contra a empresa ora recorrente, pelo qual pretende dela exigir o Imposto sobre Produtos Industrializados, sobre as mercadorias importadas e despachadas pela DI nº 003752, de 26/07/1996, acrescido de juros e multa de mora.

Tal exigência, decorrente de procedimento de revisão aduaneira, prende-se ao fato de que a importadora não efetuou o pagamento por ocasião do registro da referida DI, haja vista ter requerido o benefício da ISENÇÃO do referido imposto, estabelecida na Medida Provisória nº 1.508-7, de 21/06/96.

Destaque-se, por oportuno, que nenhum óbice foi colocado ao enquadramento da importação no dispositivo isencional mencionado.

Entretanto, decretou a R. Federal a perda do referido benefício em razão ter ocorrido o transporte das mercadorias em questão em navio norte-americano, sem questionado Certificado de Liberação de Carga – “Waiver”, que deveria ter sido pelo Departamento de Marinha Mercante (DMM), do Ministério dos Transportes, segundo o entendimento da mesma Receita Federal.

A Recorrente defende a tese de que tal documento não se comporta no presente caso, em função da existência de um Acordo Internacional sobre Transporte Marítimo, intitulado “*EQUAL ACCESS*”, firmado entre os Governos brasileiro e norte-americano, que estabelece o tratamento de reciprocidade no transporte de mercadorias, por via marítima, entre os dois países.

A Receita Federal, por intermédio da autoridade autuante e, também, pelo I. Julgador singular (DRJ em Recife/PE), nos autos do presente processo, entendem que o Certificado (“Waiver”), é indispensável para o reconhecimento do direito à isenção pretendida, uma vez que o mencionado Acordo Internacional não poderia ser aplicado, uma vez que ainda dependeria da aprovação pelo Congresso Nacional e homologação pelo Sr. Presidente da República.

Feita esta síntese, passo a decidir, de acordo com minhas convicções.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

É fato incontroverso que existe o Acordo Internacional em discussão, o qual já foi, em julgados anteriores desta Câmara, devidamente examinado.

Tal acordo, como já visto e conforme esclarece o Ministério dos Transportes – DMM, em sua mensagem acostada por cópia às fls. 106, estabelece que o transporte de cargas prescritas procedentes dos EUA podia ser efetuado por navio de bandeira brasileira ou americana, devendo o conhecimento de embarque ser emitido por armadores desses países.

Como bem definido pelo I. Julgador singular em sua Decisão de fls., assim como no Ato Declaratório SRF nº 135, de 11/11/98 (fls. 44), a cláusula 3, do referido Acordo, estabeleceu que, após a sua assinatura, fosse o mesmo aplicado provisoriamente, antes de entrar em vigor.

Afaste-se, de pronto, a aplicação do referido Ato Declaratório SRF nº 135/98, que se assenta no entendimento firmado pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, na Nota PGFN/CAT nº 631, de 15/10/98 – não acostada aos autos –, segundo a qual a referida cláusula 3, do Acordo, não tem validade jurídica, por ser eivada do vício de inconstitucionalidade.

Nenhuma lei, norma, acordo, etc., que esteja inserida no ordenamento jurídico brasileiro pode ser afastada, sob a pecha de inconstitucional, pelos órgãos da administração pública, seja a própria Receita Federal, os Conselhos de Contribuintes, e assemelhados.

Somente o Poder Judiciário, por seu E. Supremo Tribunal Federal (STF), pode decretar a inconstitucionalidade de tais normas, inclusive os Acordos Internacionais os quais, consoante o disposto no art. 98, da Lei nº 5.172/66 – Código Tributário Nacional, revogam ou modificam a legislação tributária interna, e serão observados pela que lhes sobrevenha.

Também é fato incontroverso o impasse criado, realçado no presente caso, entre a repartição autuante – Alfândega do Porto de Recife, ou mesmo a Alfândega do Porto de Suape, onde se processou o desembarço aduaneiro das mercadorias envolvidas e o órgão competente para a emissão de “waiver’s”, o Departamento de Marinha Mercante, do Ministério dos Transportes, com relação à emissão de tais Certificados de Liberação de Carga, quando a mercadoria é transportada dos Estados Unidos da América para o Brasil, em navios norte-americanos.

Como se depreende dos documentos expedidos pelo referido órgão do Ministério dos Transportes - DMM, antes citados, a emissão do “waiver” é dispensada em tais situações, por considerar perfeitamente válido e vigente o referido Acordo Internacional e sua respectiva cláusula 3, antes mencionada.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

Vale ainda destacar que o mesmo M. Transportes, em atendimento à diligência realizada por esta Segunda Câmara, nos autos do Processo Administrativo Fiscal nº 10611.000323/93-78 – Recurso Voluntário nº 116.660, Resolução nº 302-0.791, prestou a seguinte informação, transcrita no Voto condutor do Acórdão nº 302-33.724, de 15/04/98, acostado por cópia às fls. 88/92:

“Conforme solicitação de V.Sª. através do Ofício SASIT nº 14/ALF/TAN de 13/03/97, informamos que o Acordo firmado entre o Brasil e os EUA em 07/03/1970, está em vigor e vem sendo revalidado desde então, pelos governos dos dois países. O “Memorando de Acordo sobre Transporte Marítimo” assinado em 1986 substitui o texto “Memorando de Consulta” de 1970.

De 1986 até hoje, foram assinados mais três Memorandos de Acordo: 1991, 1993, 1996. Este último em vigor e com prazo de validade até julho de 1999. Cabe ressaltar que de julho/95 à julho/96 o referido acordo manteve-se em vigor através de acordo mútuo entre os governos, expresso em “Ata”.

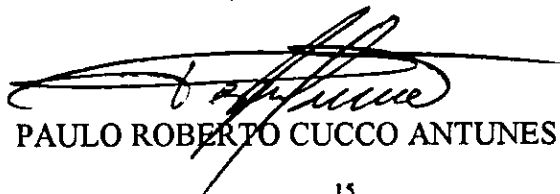
Assim sendo, encaminho anexo, cópias do Memorando sobre Transportes Marítimos Brasil/EUA de 10/12/86, bem como cópia dos atos que estabeleceram sua prorrogação.”

Assim acontecendo, forçoso se torna reconhecer que a situação do contribuinte, no caso a importadora e ora recorrente, é insustentável, uma vez que não tem condições de atender à exigência da Receita Federal porque o outro órgão governamental, competente para a emissão do documento requerido – “waiver” - não o fornece em tais situações.

Inadmissível, em meu entender, negar-se à Recorrente o direito à isenção pleiteada, sobre as mercadorias que importou, a qual lhe foi assegurada pela Medida Provisória nº 1.508-7, de 21/06/1996, em razão de controvérsias reinantes entre órgãos do Poder Executivo, com competências distintas.

Portanto, assim como bem decidido, à unanimidade, por este Colegiado, no julgamento do Recurso nº 116.660, objeto do Acórdão nº 302-33.724, antes citado, que envolve situação semelhante, voto no sentido de dar provimento ao Recurso Voluntário aqui em exame.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 2004



PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES – Relator

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

DECLARAÇÃO DE VOTO

O recurso é tempestivo e atende aos demais requisitos de admissibilidade, portanto merece ser conhecido.

Trata o presente processo, de importação de mercadoria com benefício de isenção de IPI, realizada em 26/07/96, cujo transporte foi efetuado por navio de bandeira norte-americana.

Concordo com o voto do Ilustre Conselheiro Relator apenas na sua conclusão, porém não comungo com seus fundamentos, como a seguir será demonstrado.

A fiscalização lavrou o Auto de Infração de fls. 01 a 07, em que exige o IPI acrescido de multa e juros de mora, alegando o descumprimento do art. 217, § 4º, do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, uma vez que a interessada não apresentou o certificado de liberação de carga.

O citado diploma legal estabelece, *verbis*:

“Art. 217 – Respeitado o princípio da reciprocidade de tratamento, é obrigatório o transporte:

.....
III – em navio de bandeira brasileira, de qualquer outra mercadoria a ser beneficiada com isenção ou redução do imposto (Decreto-lei nº 666/69, artigo 2º).

.....
§ 2º – A obrigatoriedade prevista neste artigo, quanto aos incisos I e III, é extensiva à mercadoria cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras, obedecidas as condições neles fixadas (Decreto-lei nº 666/69, artigo 2º, § 2º).

.....
§ 4º – Releva-se o descumprimento deste artigo, no caso de transporte por via aquática, com o documento de liberação da carga expedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes (Decreto-lei nº 666/69 - alterado pelo Decreto-lei nº 687/69 - artigo 3º, §§ 1º, 2º e 3º).” *pl*

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

Em 31/05/96, fora firmado entre Brasil e Estados Unidos um projeto de Acordo sobre Transporte Marítimo, contendo cláusula determinando que, após a sua assinatura, dito acordo seria aplicado provisoriamente, antes de entrar em vigor.

A cláusula que ora se comenta foi obviamente considerada inconstitucional pela Secretaria da Receita Federal, já que a eficácia do referido acordo dependeria da manifestação do Congresso Nacional e do Presidente da República. Assim, foi editado o Ato Declaratório SRF nº 135, de 11/11/98 (fls. 87), determinando a exigência do documento de liberação de carga emitido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes, para reconhecimento de isenção ou redução de tributos na importação de mercadorias transportadas em navio de bandeira norte-americana.

Sem adentrar na discussão sobre a constitucionalidade da aplicação imediata do Acordo sobre Transporte Marítimo, firmado entre Brasil e Estados Unidos, e ainda que se considerasse dito acordo inaplicável à época do transporte em tela, é certo que a interessada poderia desembaraçar as mercadorias com isenção de IPI, mediante a apresentação do documento de liberação de carga, conforme art. 217, § 4º, do Regulamento Aduaneiro, e Ato Declaratório SRF 135/98.

Não obstante, o órgão responsável pela emissão do documento de liberação de carga assim se manifestou, em resposta a consulta específica sobre a matéria (fls. 106):

“Ref. seu fax datado de 16/05/2001, relativo ao B/L JAXS6MO77993, de 19/06/96, informamos que na época do embarque em questão, em função do Acordo ‘Equal Access’ firmado pelos governos do Brasil e dos Estados Unidos, o transporte de cargas prescritas procedentes dos EUA podia ser efetuado por navio de bandeira brasileira ou americana, devendo o conhecimento de embarque ser emitido por armadores desses países. Dessa forma, considerando que a Crowley American Transport Inc. era armador americano, não havia necessidade de emissão de certificado de liberação por parte deste DMM.”

Assim, independentemente do posicionamento da Secretaria da Receita Federal pela inaplicabilidade do Acordo que aqui se analisa, o órgão encarregado de emitir o certificado de liberação de carga posicionou-se em sentido contrário, considerando vigente o Acordo à época das importações em tela e reputando desnecessária a emissão de tal documento.

Conclui-se, portanto, que a divergência de interpretação aqui caracterizada, entre Ministério dos Transportes e Secretaria da Receita Federal, deveria ser objeto de discussão a ser travada entre esses dois órgãos, com vistas a uma

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

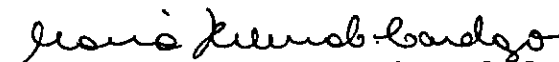
RECURSO Nº : 124.392
ACÓRDÃO Nº : 302-36.044

solução conjunta, mas nunca envolvendo os importadores, a quem cumpre obedecer às determinações de ambas as instituições.

Ora, se o próprio órgão que tem competência para emitir o documento exigido afirma que, no presente caso, não há a necessidade de sua emissão, considera-se suprida a exigência e autorizado o embarque.

Assim sendo, seguindo a jurisprudência deste Conselho de Contribuintes (Acórdãos 302-35.801 e 303-30.613), DOU PROVIMENTO AO RECURSO.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 2004


MARIA HELENA COTTA CARDOZO - Conselheira