



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
PRIMEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10480.012274/2001-39  
SESSÃO DE : 17 de setembro de 2004  
ACÓRDÃO Nº : 301-31.479  
RECURSO Nº : 126.786  
RECORRENTE : FIBRASIL TÊXTIL S/A.  
RECORRIDA : DRJ/FORTALEZA/CE

**TRANSPORTE OBRIGATÓRIO EM NAVIO DE BANDEIRA BRASILEIRA** - A exigência de transporte de mercadoria em navio de bandeira brasileira (DL 666/69, art. 2º e RA, art. 217, III e 218, II) é uma pré-condição, instituída em caráter geral, que implicitamente integra toda e qualquer lei concedente de isenção de tributos na importação.

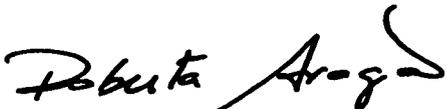
**RECURSO VOLUNTÁRIO DESPROVIDO.**

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Primeira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 17 de setembro de 2004

  
OTACÍLIO DANTEAS CARTAXO  
Presidente

  
ROBERTA MARIA RIBEIRO ARAGÃO  
Relatora

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ATALINA RODRIGUES ALVES, JOSÉ LENCE CARLUCI, JOSÉ LUIZ NOVO ROSSARI, LUIZ ROBERTO DOMINGO e VALMAR FONSECA DE MENEZES. Ausente o Conselheiro CARLOS HENRIQUE KLASER FILHO.

RECURSO Nº : 126.786  
ACÓRDÃO Nº : 301-31.479  
RECORRENTE : FIBRASIL TÊXTIL S/A.  
RECORRIDA : DRJ/FORTALEZA/CE  
RELATOR(A) : ROBERTA MARIA RIBEIRO ARAGÃO

## RELATÓRIO

Contra a empresa acima qualificada foram lavrados os autos de infração para exigência do imposto de importação e do imposto sobre produtos industrializados, acrescido de multa e juros de mora de fls. 01/06 e 07/12, referente à declaração de importação nº 007195, registrada em 20/12/96 tendo em vista que as mercadorias importadas com o benefício fiscal BEFIEX não foram transportadas em navio de bandeira brasileira, conforme previsto na legislação em vigor (Decreto-lei 666/69).

A exigência fiscal decorreu de ato de Revisão Aduaneira onde foi constatada ser incabível o benefício pleiteado, porque sendo o transporte por via marítima não foi utilizado navio de bandeira brasileira, conforme a legislação de regência, e tampouco foi apresentado documento de liberação de carga expedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

Irresignada, a interessada apresentou impugnação tempestiva, às fls. 49/55, com documentos de fls. 56/79 para alegar, em síntese, que:

- as mercadorias importadas encontram-se ao amparo da isenção de IPI prevista no art. 1º da MP 1.508-10, e no mesmo sentido, o imposto de importação acompanha a isenção desse tributo federal, sendo considerado isento;
- ao caso aplica-se o princípio da legalidade, conforme o art. 97 do CTN;
- da mesma forma o princípio da reciprocidade, em face ao Acordo sobre Transporte marítimo entre o governo do Brasil e dos EUA, firmado em 31/05/96;
- aplica-se ainda o art. 98 do CTN;
- a concessão das isenções foi concedida pela autoridade fiscal, o que ratifica o nosso entendimento;
- como pode após 5 anos dos fatos ocorridos, a requerente ser autuada e condicionada a pagar impostos que à época não eram devidos por força de lei;

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
PRIMEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.786  
ACÓRDÃO Nº : 301-31.479

- exigir imposto embasado no AD nº 135/98, além de ser totalmente inconstitucional é contra-legis, posto que um Ato Declaratório não pode alterar texto de lei, não podendo retroagir seus efeitos para prejudicar o contribuinte, por se tratar de uma norma complementar, nos termos do art. 100, inciso I do CTN;
- a lei deve ser interpretada literalmente, conforme art. 111, inciso II do CTN;
- da mesma forma o art. 114 do CTN não deixa dúvidas quanto à definição do fato gerador, deixando claro que não eram devidos o IPI e o II à época dos fatos, em face da isenção decorrida de lei vigente (MP 1508-10/96) e Acordo Internacional;
- em petição formulada ao Ministério dos Transportes este concluiu pela desnecessidade da emissão do certificado por parte do DMM.

A Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Fortaleza -CE julgou procedente o lançamento, através do Acórdão DRJ/FOR nº 1.455 (fls. 83/94), assim ementada:

“Assunto: Normas de Administração Tributária

Data do fato gerador: 20/12/96, 08/01/1997

Ementa: ISENÇÃO. PROTEÇÃO À BANDEIRA BRASILEIRA

No caso de mercadoria beneficiada com isenção, o transporte por via aquática deve obrigatoriamente ser efetuado em navio de bandeira brasileira, sob pena de perda do benefício fiscal. Releva-se o descumprimento desta obrigação somente com a apresentação do documento de liberação da carga expedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

Assunto: Normas de Administração Tributária

Data do fato gerador: 20/12/1996, 08/01/1997

Ementa: REVOGAÇÃO DE DESPACHO CONCESSÓRIO DE ISENÇÃO.

O despacho que efetivou a isenção não gera direito adquirido, podendo ser revogado de ofício.

REVISÃO ADUANEIRA

A revisão poderá ser realizada enquanto não decair o direito de a Fazenda Nacional constituir o crédito tributário.

VIGÊNCIA DAS NORMAS POR OCASIÃO DO FATO GERADOR

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
PRIMEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.786  
ACÓRDÃO Nº : 301-31.479

O lançamento reporta-se à data da ocorrência do fato gerador da obrigação e rege-se pela lei então vigente. Embora vigente a norma que concedeu a isenção por ocasião do fato gerador, sua aplicabilidade estava condicionada ao transporte em navio de bandeira brasileira, por força de outras normas legais igualmente vigentes na data de ocorrência do fato gerador.

**ATO DECLARATÓRIO. IRRETROATIVIDADE LEGAL**

O ato declaratório destina-se a interpretar, definir ou dar sentido às palavras, ou ainda, esclarecer dúvida quanto à aplicação de outra norma. O Estado pode editar atos normativos de efeito declaratório ou interpretativo, sem que isso configure gravame ao princípio da irretroatividade legal.

Inconformada, recorre a interessada a esse Colegiado, através do recurso de fls. 102/110 pleiteando a reforma da R. Decisão singular, repetindo os argumentos apresentados na impugnação e acrescentando que está juntado aos autos um documento do Ministério dos Transportes que diz textualmente, que em função do Acordo "Equal Access" firmado pelos governos dos EUA e do Brasil, poderia transportar cargas procedentes dos EUA em navio de bandeira brasileira, para relevar o descumprimento da obrigação do transporte em navio de bandeira brasileira somente com a apresentação do documento de liberação de carga expedido pelo órgão competente (Ministério dos Transportes) conforme expresso na decisão prolatada.

De acordo com a informação de fls. 127 foi formalizado processo de arrolamento de bens e direitos para prosseguimento do recurso, em conformidade com o parágrafo 2º do art. 33 do Decreto nº 70.235/72, com redação dada pelo inciso II do art. 2º do Decreto nº 3.717, de 03/01/2001.

É o relatório.

A

RECURSO Nº : 126.786  
ACÓRDÃO Nº : 301-31.479

VOTO

O recurso é tempestivo e cumpriu todas as formalidades legais, portanto, dele tomo conhecimento.

O processo trata da obrigatoriedade do transporte em navio de bandeira brasileira de mercadoria importada, por via marítima, com o benefício fiscal BEFIEX conforme previsto na legislação em vigor (Decreto-lei 666/69).

O recurso repete os argumentos apresentados na impugnação e ratifica que foi anexado um documento do Ministério dos Transportes para relevar o descumprimento da obrigação do transporte em navio de bandeira brasileira.

No caso, concordo com a Decisão Recorrida no sentido de que a recorrente poderia desembarçar as mercadorias com as isenções pleiteadas, mediante a apresentação do documento de liberação de carga, portanto analisaremos inicialmente o documento de fls. 79, citado no recurso.

Conforme se verifica, o Ministério dos Transporte assim se manifestou, em resposta à consulta específica sobre a matéria:

“Ref. seu fax datado de 11/06/2001, relativo ao B/L JAXS6M118260, de 20/09/96, 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.”

Não obstante o Ministério dos Transportes ser o órgão responsável pela emissão do documento de liberação de carga esta mensagem não tem o poder de relevar o descumprimento da obrigatoriedade de o transporte ser efetuado por navio de bandeira brasileira, uma vez que este requisito tem previsão legal, ou seja, somente o “Waiver”, que é o documento de liberação da carga previsto na legislação, poderia suprir a exigência e autorizar o embarque.

Assim, ainda que o próprio órgão que tem competência para emitir o documento exigido afirma que, no presente caso, não há a necessidade de sua

*Handwritten mark*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
PRIMEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.786  
ACÓRDÃO Nº : 301-31.479

emissão, trata-se, apenas, de um posicionamento em sentido contrário à exigência prevista em lei, ou seja, o referido órgão no meu entender extrapolou a sua competência.

Portanto, considero que o documento de fls. 79 não contornou a determinação legal, prevista no art. 2º do Decreto-lei nº 666/69 para as mercadorias importadas com benefício fiscal.

Já sobre a obrigatoriedade de transporte marítimo em navio de bandeira brasileira é farta a jurisprudência, valendo registrar que esta matéria já foi enfrentada por diversas vezes nas três Câmaras deste Terceiro Conselho e mesmo pela própria Câmara Superior de Recursos Fiscais, proferindo acórdãos que ratificam a observância dos referidos Decretos-Lei.

Podem ser citados, entre outros, os Acórdãos: 301-27.291, 301-28.148; 301-27.401; 301-27.365; 301-28.079; 301-27.971; 301-27.926; 302-33.202; 302-32.822; 302-33.620; 302-32.789; 302-32.632; 302-33.329; 303-28.744; 303-27.646; 303-28.206; 303-28.440; 303-28.628; 303-27.629 e o AC. CSRF/03-1.817.

Assim é que concordo com o entendimento expresso nos acórdãos acima citados no sentido de que levando em conta a existência e plena vigência do estabelecido no Decreto-lei nº 666/69 (alterado pelo DL nº 687/69) conclui que a obrigatoriedade do transporte de produto importado em navio de bandeira brasileira é **uma pré-condição instituída, em caráter geral, que implicitamente integra toda e qualquer lei concedente de isenção de tributos na importação.**

Neste mesmo sentido, o Ilustre Conselheiro Paulo Roberto Cucco Antunes, Vice Presidente da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes apresentou no Boletim Informativo de Julho de 2004 uma análise deveras pertinente dos problemas decorrentes da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, no entanto finaliza seu relato com a seguinte conclusão:

“Não obstante, a lei está aí. A obrigatoriedade permanece.”

E, finalmente, para que não parem mais dúvidas sobre esta questão de se verificar que o referido acordo não foi ratificado pelo Congresso Nacional, conforme documento que anexo ao presente voto, emitido pelo U.S. Department Transportation Office of Public Affairs WASHINGTON, D.C.

Desta forma, entendo que está presente no universo jurídico brasileiro a obrigatoriedade do transporte em navio de bandeira brasileira, conforme disposto no art. 2º do Decreto-lei nº 666/69, com as alterações introduzidas pelo Decreto nº 687, de 19/07/69.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
PRIMEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.786  
ACÓRDÃO Nº : 301-31.479

Assim voto no sentido de negar provimento ao recurso voluntário.

Sala das Sessões, em 17 de setembro de 2004



ROBERTA MARIA RIBEIRO ARAGÃO - Relatora