



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10480.013116/2001-04
SESSÃO DE : 10 de novembro de 2004
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692
RECURSO Nº : 125.460
RECORRENTE : ONDUNORTE CIA. DE PAPÉIS E PAPELÃO
ONDULADO DO NORTE
RECORRIDA : DRJ/FORTALEZA/CE

REVISÃO ADUANEIRA.

A Revisão Aduaneira é um procedimento legítimo, respaldado no CTN, e também fundamentado no Decreto-lei nº 37/66. Está definida no Regulamento Aduaneiro.

Não há que se falar em alteração de critérios jurídicos, posto que estes se resumem às determinações legais estabelecidas para o exercício do benefício fiscal, nelas incluídas as condições exigidas com base em legislação anterior em vigor. Tais condições são as mesmas vigentes à época das declarações de importação com as quais se despacharam as mercadorias para consumo. Nada impede que após o despacho, no curso do qual apenas se procedeu a um exame documental superficial, a fiscalização, por meio da revisão das DI, busque verificar o adimplemento dos requisitos exigidos legalmente para o usufruto do benefício da isenção.

ISENÇÃO - OBRIGATORIEDADE DE TRANSPORTE EM NAVIO DE BANDEIRA BRASILEIRA.

Utilizada a via marítima, é obrigatório o transporte em navio de bandeira brasileira dos bens a serem beneficiados com isenção do IPI na importação. A obrigatoriedade estabelecida pelo Decreto-Lei nº 666/69 alterado pelo Decreto-Lei nº 687/69 e reiterada nos artigos 217 e 218 do RA, aprovado pelo Decreto 91.030/85, revela-se como uma pré-condição, instituída em caráter geral, que implicitamente integra toda e qualquer lei concedente de isenção de tributos na importação. A não observância da exigência de transporte de mercadoria importada em embarcação nacional, enseja a perda da isenção. É de se acrescentar que o importador nem mesmo procurou se utilizar da faculdade prevista no parágrafo 4º do art. 217 do RA, que permite a liberação da carga com a expedição de documento apropriado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes (Waiver). Se observado fosse este procedimento, restaria contornada a determinação legal.

ACORDO BILATERAL BRASIL -ESTADOS UNIDOS.

Outro ponto a ser enfrentado diz respeito à existência de acordo assinado entre o Brasil e os Estados Unidos para permitir o

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

transporte em navio de bandeira norte-americana. A descrição dos fatos no auto de infração é precisa e brinda este processo com uma verdadeira aula de direito internacional público e de direito constitucional brasileiro, ao definir com precisão as etapas que devem ser vencidas até que o tratado bilateral internacional possa chegar a ser introduzido no ordenamento jurídico nacional e adquirir vigência. O referido Acordo não logrou aprovação por parte do Congresso Nacional, por conseguinte não pôde ser ratificado, nem muito menos ser promulgado pelo Presidente da República, de forma que simplesmente não está nem nunca esteve vigente no Brasil.

MULTA DE MORA

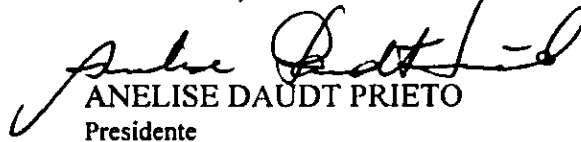
A multa de mora deve ser excluída eis que distinta e não compatível com os fatos analisados.

RECURSO VOLUNTÁRIO PARCIALMENTE PROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, rejeitar as preliminares e não tomar conhecimento do recurso voluntário quanto à arguição de inconstitucionalidade dos juros de mora. Por maioria de votos, dar provimento parcial ao recurso para excluir a multa de mora, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencidos os Conselheiros Sérgio de Castro Neves e Nilton Luiz Bartoli que davam provimento integral ao recurso e o Conselheiro Zenaldo Loibman, relator, que negava provimento ao recurso. Designada para redigir o voto quanto à multa de mora a Conselheira Nanci Gama .

Brasília-DF, em 10 de novembro de 2004


ANELISE DAUDT PRIETO
Presidente


NANCI GAMA
Relatora Designada

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: SILVIO MARCOS BARCELOS FIÚZA, MÉRICA HELENA TRAJANO D'AMORIM e

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692
RECORRENTE : ONDUNORTE CIA. DE PAPÉIS E PAPELÃO
ONDULADO DO NORTE
RECORRIDA : DRJ/FORTALEZA/CE
RELATOR(A) : ZENALDO LOIBMAN

RELATÓRIO

Este processo trata de determinação e exigência de crédito tributário referente ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), acrescido de multa e juros de mora, perfazendo na data do lançamento o valor de R\$ 106.793,52 conforme auto de infração de fls.01/06. O despacho aduaneiro foi processado com base nas declarações de importação (DI) nº 97/0033173-3 e 97/0033251-9, registradas no dia 22.01.1997.

A interessada pleiteou e obteve o desembaraço aduaneiro dos bens indicados com base na isenção de que trata a MP nº 1.508-13/97.

Em ato de revisão aduaneira, ao examinar o mencionado despacho, a fiscalização entendeu incabível a isenção aplicada, tendo em vista que no transporte da mercadoria foi utilizada a via marítima, porém não foi utilizado navio de bandeira brasileira e tampouco foi apresentado documento de liberação de carga expedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

O auto de infração também descreveu as condições de validade dos Acordos, Tratados ou Convenções Internacionais, destacando as etapas necessárias para a sua integração ao ordenamento jurídico nacional, quais sejam: negociação, assinatura, aprovação, ratificação, promulgação, publicação, vigência e aplicação.

Embora tenha havido a negociação e a assinatura de acordo com os Estados Unidos, o mesmo ficou pendente de aprovação pelo Congresso Nacional, não tendo se realizado as etapas seguintes exigidas para que pudesse entrar em vigor. Não houve aprovação por Decreto Legislativo e por consequência também não houve a edição de Decreto Presidencial para introdução do referido acordo no Ordenamento Jurídico interno. Sobre o caso específico desse Acordo versou o Ato Declaratório SRF nº 135/1998 que corrobora a exigência do documento de liberação de carga supramencionado, para o efeito de reconhecimento da isenção.

Assim a fiscalização concluiu que o contribuinte não faz jus ao benefício fiscal e efetuou o lançamento de ofício de IPI com os acréscimos legais. A base legal para o lançamento consta do auto de infração e está transcrita no relatório de fls.67.

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

A interessada impugnou tempestivamente a exigência, conforme documentos anexados às fls.41/49, alegando resumidamente que:

1. À época do desembaraço estava vigente a MP 1.508-13/97 que amparava a isenção. A isenção consiste na exclusão do crédito tributário, decorrente de lei, nos termos dos arts. 175 e 176 do CTN;

2. A autoridade administrativa competente, por despacho fundamentado, reconheceu o direito à isenção, não havendo nenhuma irregularidade nesse ato. Segundo o art. 178 do CTN a isenção só pode ser revogada no caso do disposto no art. 104, III do CTN;

3. A isenção reconhecida pela SRF constitui uma situação jurídica que não poderia ser modificada por lei posterior, tendo sido incorporado ao seu patrimônio o direito de ter consumado a importação à luz do regime jurídico vigente à época do desembaraço;

4. Conforme o auto de infração a isenção exigia no caso a apresentação do certificado de liberação de carga, sendo que foi exatamente mediante essa autorização que o interessado conseguiu receber a mercadoria importada;

5. Não pode o imposto ser cobrado pela *"data em que foi recebido em seu destino final"* sob pena de violação ao art. 19 do CTN e art. 5º, XXXVI, da CF/88;

6. A mudança de entendimento do Fisco, que inicialmente liberou a mercadoria e em data posterior alega erro de direito na declaração de importação, constitui mudança de critério jurídico, vedada pelo CTN, de modo que somente falsidade ou omissão é capaz de provocar revisão de lançamento;

7. Não há que se falar em multa de mora, pois não houve atraso culposos por parte do contribuinte. Na época do desembaraço havia a isenção do imposto. A Lei 9.250/95, art. 39, §4º que instituiu a taxa SELIC é flagrantemente inconstitucional, com base nos argumentos expostos às fls. 47/48.

A DRJ/Fortaleza, por meio da 2ª Turma de Julgamento, por unanimidade de votos, julgou PROCEDENTE o lançamento.

Em síntese a decisão de primeira instância entendeu que :

I. Houve o descumprimento da norma que obriga o transporte em navio de bandeira brasileira para usufruir a isenção do IPI prevista na MP 1.508-13/97. O Decreto-lei nº 666/69 alterado pelo Decreto-lei nº 687/69 estabelece a

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

obrigatoriedade do transporte de mercadorias importadas com quaisquer favores governamentais, em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade;

II. Deve-se ter presente que a isenção, ainda quando prevista em contrato, é sempre decorrente de lei que especifique as condições e requisitos exigidos para a sua concessão, os tributos a que se aplica e, sendo o caso, o prazo de sua duração. Cumpre ressaltar que nem a MP 1.508-13/97, da qual decorre a isenção, nem a legislação que lhe sobreveio, estabeleceram exceção para o benefício da espécie, quanto à obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira. Portanto, o descumprimento da do art.2º do DL nº666/69 tem como decorrência lógica a impossibilidade de fruição do benefício fiscal de isenção, o que torna devido o crédito tributário correspondente.

III. No caso concreto, tendo em vista que não foi utilizado navio de bandeira brasileira nem tampouco foi apresentado documento de liberação de carga expedido por órgão competente do Ministério dos Transportes, é incabível a isenção do IPI aplicada no despacho aduaneiro.

IV. Por força do princípio da reciprocidade, a que alude o art.217 do RA, na vigência de Acordo Internacional seria permitido que a carga fosse transportada também em navio de bandeira do país de procedência da mercadoria. A fiscalização noticiava que existia um Acordo sobre Transporte Marítimo entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos da América, que, entretanto, não pode ser aplicado ao caso porque sua eficácia está condicionada à manifestação do Congresso Nacional e do Presidente da República, conforme esclarece o Ato Declaratório SRF 135/98, publicado no DOU de 12/11/1998;

V. É infundada a alegação de ofensa ao art.19 do CTN e ao art.5º,XXXVI da CF/88. Só para esclarecer não se trata de imposto de importação mas de IPI vinculado à importação, cujo fato gerador é o desembaraço aduaneiro nos termos do art.46 do CTN, não cabendo a alusão ao art.19 do CTN. Esclarece ainda que embora a isenção pretendida se baseasse em lei vigente à data do desembaraço, a sua aplicabilidade estava condicionada a que o transporte fosse efetuado em navio de bandeira brasileira, por força de outras normas legais anteriores e igualmente vigentes na data da ocorrência do fato gerador. Não se trata, pois, de aplicação retroativa de legislação. O alegado direito à isenção de fato não existia em face da não comprovação de requisito legal essencial. Quanto ao Ato Declaratório 135/98, trata-se de norma declarativa, que tão somente esclarece que por não estar em vigor o acordo internacional entre o Brasil e os Estados Unidos, continuam aplicáveis as disposições protetivas da bandeira brasileira para o fim de reconhecimento de benefício fiscal, no caso de transporte realizado por navio de bandeira norte-americana. Daí que ato

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

normativo de efeito declaratório ou interpretativo não configura gravame ao princípio da irretroatividade legal;

VI. Não se aplica ao caso presente o disposto no art.178 do CTN, o qual trata da hipótese de a isenção vir a ser revogada ou modificada por lei. Não ocorreu tal hipótese, simplesmente constatou-se que o importador não faz jus à isenção prevista em lei por não atender à condição legal para reconhecimento de benefício fiscal nos termos antes descritos;

VII. Quanto à revisão aduaneira, o art.54 do DI 37/66 com a redação dada pelo art.2] do DI 2.472/1988, autoriza ao fisco reexaminar, no prazo de cinco anos contados do registro da DI, as informações prestadas, os cálculos efetuados e os benefícios fiscais pleiteados pelo importador por ocasião do despacho aduaneiro. Os procedimentos de conferência realizados no curso do despacho de importação não têm efeito homologatório, nem tampouco caracterizam lançamento. No despacho há uma simples verificação preliminar, e não impedem exames mais aprofundados e diligências posteriores. É na revisão aduaneira que a autoridade fiscal examina com maior profundidade todos os aspectos fiscais do despacho, inclusive o eventual valor do pagamento antecipado ou o pedido de isenção, procedendo à homologação se confirmada a regularidade da importação ou efetuando lançamento de ofício se houver eventuais diferenças de tributos;

VIII. Eventual erro de direito no reconhecimento da isenção na análise preliminar durante o despacho não impede a revisão aduaneira, não consiste em reexame de lançamento e sim da declaração de importação. Ademais, ainda que se tratasse de revisão de lançamento, a teor do art.149 do CTN, não haveria impedimento. Cita, nesse sentido, o Acórdão 301-27.500;

IX. Não se admite que a revisão aduaneira represente mudança de critério jurídico. Nesse sentido a jurisprudência do Terceiro Conselho é firme, como por exemplo no Ac. 303-27.599;

X. Quanto à multa exigida, deve-se considerar o que reza o Ato Declaratório (Normativo) COSIT nº10/97, para aplicar a multa de mora prevista no art.61 da Lei 9.430/96, sobre o tributo não pago no prazo previsto na legislação. Não estando o contribuinte amparado pela isenção pleiteada por não preenchimento de condição legal, e tendo deixado de recolher o imposto na época própria, cabe a multa de mora referida. Sobre os juros de mora, são cobrados com base no art.161 do CTN e no art.61,§3º da Lei 9.430/96, que estabelece juros de mora equivalentes à taxa SELIC. A alegada inconstitucionalidade da lei de regência foge à competência deste órgão julgador. Também neste ponto é firme a posição do Conselho de Contribuintes.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

Irresignada a empresa recorre a este Conselho ,conforme documentos anexados às fls.84/85, nos quais afirma para na ser repetitiva deseja que sejam reexaminados, em segundo grau, os mesmos argumentos apresentados na sua impugnação, uma vez que as razões de fato e de direito exposto são de uma clareza solar.

Estão anexas às fls.86 e 92 as cópias das guias de recolhimento do valor do depósito recursal para garantia de instância.

É o relatório.



RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

VOTO VENCIDO EM PARTE

Conselheiro Zenaldo Loibman, relator

É de se conhecer do recurso, por ser tempestivo e por tratar de matéria da competência deste Terceiro Conselho de Contribuintes.

Primeiramente é de se observar que no caso do IPI-vinculado, no momento da declaração de importação, deve ocorrer o que se costuma identificar como lançamento do tipo "por homologação". O lançamento deve ser efetuado pelo contribuinte quando da ocorrência do fato gerador e aperfeiçoado pelo pagamento do imposto. O não pagamento do imposto, todavia, descaracteriza o lançamento por homologação. Ensina o Prof. Bernardo Ribeiro de Moraes :

"Por outro lado, na hipótese de lançamento por homologação, em que o sujeito passivo deixa de efetuar a antecipação do pagamento, não se tem efetivamente lançamento por homologação, mas, lançamento de ofício, aplicando-se a regra, para o termo inicial da decadência, do parágrafo único do artigo 173 do CTN, pois o regime agora é o de lançamento de ofício, com notificação do sujeito passivo." (in Compêndio de Direito Tributário, Editora Forense, 2ª edição, 1994, pg. 380)

No voto condutor da decisão exarada no Acórdão DRJ, chama-se a atenção para o fato de que no despacho aduaneiro foi aplicado o benefício da isenção do IPI, não houve antecipação de pagamento desse tributo. Assim a extinção do direito de constituir o crédito tributário relativo ao IPI ocorreria dentro de cinco anos, contados do primeiro dia do exercício seguinte àquele em que o sujeito passivo já poderia ter tomado a iniciativa do lançamento.

A Revisão Aduaneira é um procedimento legítimo, respaldado no CTN, principalmente em seu artigo 150 quando dispõe sobre o lançamento por homologação, e fundamentado, ainda, no art. 54 do Decreto-lei nº 37/66. Está definida no artigo 455 do Regulamento Aduaneiro como o "ato pelo qual a autoridade fiscal, após o desembaraço da mercadoria, reexamina o despacho aduaneiro, com a finalidade de verificar a regularidade da importação ou exportação quanto aos aspectos fiscais, e outros, inclusive o cabimento de benefício fiscal aplicado".

NÃO HÁ QUE SE FALAR EM ALTERAÇÃO DE CRITÉRIOS JURÍDICOS, POSTO QUE ESTES SE RESUMEM ÀS DETERMINAÇÕES LEGAIS ESTABELECIDAS PARA O EXERCÍCIO DO BENEFÍCIO FISCAL, INCLUÍDAS AS CONDIÇÕES EXIGIDAS COM BASE EM LEGISLAÇÃO ANTERIOR VIGENTE.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

TAIS CONDIÇÕES SÃO AS MESMAS DE QUANDO FEZ AS DECLARAÇÕES DE IMPORTAÇÃO COM AS QUAIS DESPACHOU AS MERCADORIAS PARA CONSUMO. NADA IMPEDE QUE SOMENTE APÓS O DESPACHO, NO CURSO DO QUAL APENAS SE PROCEDEU A UM EXAME DOCUMENTAL SUPERFICIAL, A FISCALIZAÇÃO POR MEIO DA REVISÃO DAS DI BUSQUE VERIFICAR O ADIMPLEMENTO DOS REQUISITOS EXIGIDOS LEGALMENTE PARA O USUFRUTO DO BENEFÍCIO DA ISENÇÃO.

Quanto ao mérito, reside a controvérsia no aspecto de ser obrigatório o transporte de mercadoria importada por via marítima, em navio de bandeira brasileira, para a fruição do benefício fiscal da isenção de IPI prevista na MP 1.508-13/97, com a observância do disposto no Decreto - Lei (DI) nº 666/69 com as alterações dadas pelo DI nº 687/69.

Observe-se inicialmente, que as disposições legais que regem o caso presente, e acima mencionadas, encontram-se em plena vigência, são formalmente válidas e com estrita observância dos preceitos constitucionais. Sendo assim a ninguém é permitido ignorá-las ou deixar de aplicá-las. É de se registrar que tal matéria já foi enfrentada por diversas vezes nas 3 Câmaras deste Terceiro Conselho e mesmo pela própria Câmara Superior de Recursos Fiscais, resultando num grande rol de 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.

Dentre os acórdãos supracitados selecionamos as seguintes ementas para melhor esclarecer o posicionamento que ora se defende:

Ac.301-28.079 : IPI Vinculado Mantém-se a isenção do imposto incidente sobre mercadoria importada, com transporte em navio de bandeira estrangeira, se comprovada a expedição anterior ao embarque, pelo Ministério dos Transportes, do documento de liberação de carga de que trata o § 4º, do artigo 217 do RA. Recurso de ofício negado, para manter a decisão recorrida.

Ac.301-27.971 : Isenção – IPI, vinculado à importação. 1 As disposições do artigo 17º do DL 2433/88 com a redação dada pelo DL 2451/88 se caracteriza como favor governamental (Isenção). 2 – Condições e requisitos para concessão de isenção devem ser observados na forma do artigo 176 do CTN, devendo o

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

transporte dos produtos enquadrados nos citados dispositivos ser feito em navio de

bandeira brasileira, conforme dispõem os artigos 2º e 6º do DL 666/69, alterado pelo DL 687/69. 3. Negado provimento ao recurso voluntário para manter, na íntegra, a decisão recorrida.

Ac.303-27.464 : A importação de bens com isenção de impostos exige o seu transporte por navio de bandeira brasileira ou permissão para transporte em navio de outra bandeira. O não cumprimento da exigência implica a perda do benefício.

Ac.303-28.440 : IPI na importação. Isenção. Requisito de bandeira. Descumprido o requisito do transporte em navio de bandeira brasileira, nem apresentada a liberação de carga emitida pelo órgão competente do Ministério dos Transportes, descabe o reconhecimento da isenção do imposto. Descabida, no entanto, a multa do inciso II do artigo 364 do RIPI, uma vez que a falta de recolhimento decorreu de invocação de isenção. Recurso parcialmente provido.

Ac.302-32.632 : Isenção. IPI Lei 8191/91. A exigência de transporte da mercadoria em navio de bandeira brasileira (DL 666/69, artigo 2º e RA., artigo 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 não provido

No caso presente restou caracterizado que o contribuinte promoveu a importação através de navio com bandeira não brasileira o que conduz à perda do favor fiscal. É de se acrescentar que o importador nem mesmo procurou se utilizar da faculdade prevista no parágrafo 4º do art.217 do RA, que permite a liberação da carga com a expedição de documento apropriado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes(Waiver). Se observado fosse este procedimento, restaria contornada a determinação legal.

Há em sentido contrário, no entanto, pelo menos dois acórdãos proferidos pela Terceira Câmara do Terceiro Conselho, o 303-28.253 e o 303-28.266. Este último foi alvo de recurso da Procuradoria da Fazenda Nacional (PFN) perante a Câmara Superior de Recursos Fiscais (CSRF), que decidiu por negar provimento ao recurso da PFN.

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

Naquela oportunidade, o referido Acórdão recorrido entendeu que por não existir no texto da Lei nº 8191/91 e Decreto nº 151/91 nenhuma exigência expressa quanto ao transporte em navio de bandeira brasileira, a fruição da isenção do IPI estabelecida na Lei, não estaria condicionada ao que dispõe o RA em consonância com o Decreto nº 666/69 alterado pelo Decreto nº 687/69.

Amicus Plato! Sed magis amica veritas!

Prefiro filiar-me ao entendimento expresso e ratificado na longa relação de acórdãos anteriormente citados e, muito bem representado, por exemplo, pelo Acórdão 302-32.632, que levando em conta a existência e plena vigência do estabelecido no Decreto-Lei nº 666/69 (alterado pelo DI 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.

Poder-se-ia argumentar que a MP 508-13/87 supracitada atribui isenção para certos produtos sejam de fabricação nacional ou importados, portanto, não especificamente concedida em função de importação. Aí é que está, não se pode olvidar que preexistia no corpo das leis brasileiras a exigência estabelecida como já sobejamente descrito; fosse a vontade da referida MP 1.508-13/97 não vincular o benefício da isenção à obrigatoriedade preexistente, por certo o explicitaria.

Vem do CTN, art. 176, que deve estar bem especificado em lei as exatas condições para a concessão de isenção, os tributos a que se aplica, o prazo de duração, etc. Nem a MP referida, nem a legislação que lhe sobreveio, estabeleceram exceção para o benefício em causa, quanto à obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira.

Ademais um grande número de decisões emanado das três Câmaras deste Terceiro Conselho, somente tem reconhecido a observância da isenção em casos similares ao que agora se discute, quando da existência de acordo internacional de reciprocidade ou autorização governamental por meio de "waiver".

Data venia, o argumento central defendido pelo ilustre relator no Ac. CSRF/03-02.666 na minha opinião não merece prosperar. O argumento traduzia-se em que considerando que a ocorrência do fato gerador do IPI vinculado ao imposto de importação se dá no momento do desembarque aduaneiro, nesse instante o produto estrangeiro já haverá ingressado na massa de riqueza do país porque já nacionalizado e despachado para consumo. Assim, em tais circunstâncias não se poderia lhe negar a isenção concedida por lei emanada do Congresso Nacional, pois a isenção de IPI de que se trata é genérica, beneficia qualquer empresa e se dirige às máquinas e equipamentos relacionados, quer sejam nacionais ou importados.

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

Aceitar esse argumento seria forçar uma visão compartimentada da realidade. Por outro lado, representaria ignorar a necessidade e validade de acordos de reciprocidade bem como as conseqüências que decorrem da eventual inexistência desses acordos. Configuraria ainda flagrante desobediência às leis vigentes.

Não se pode deixar de registrar que se o recorrente neste processo, de fato verificasse a absoluta impossibilidade de efetuar o transporte das mercadorias em embarcação de bandeira nacional, poderia utilizar a faculdade prevista no Regulamento Aduaneiro no §4º do art.217, o que lhe garantiria a isenção discutida.

O fato é que está presente e vigente no universo jurídico brasileiro o DL 666/69 alterado pelo DL 687/69. Nenhuma lei posterior alterou a obrigatoriedade do transporte em navio de bandeira brasileira de produto importado para efeito de aproveitar isenção de tributos.

Outro ponto a ser enfrentado diz respeito à existência de acordo assinado entre o Brasil e os Estados Unidos para permitir o transporte em navio de bandeira norte-americana. A descrição dos fatos no auto de infração é precisa e brinda este processo com uma verdadeira aula de direito internacional público e de direito constitucional brasileiro, ao definir com precisão as etapas que devem ser vencidas até que o tratado bilateral internacional possa chegar a ser introduzido no ordenamento jurídico nacional e adquirir vigência.

O referido Acordo não logrou aprovação por parte do Congresso Nacional, por conseguinte não pôde ser ratificado, nem muito menos ser promulgado pelo Presidente da República, de forma que simplesmente não está nem nunca esteve vigente no Brasil.

É preciso o Ato Declaratório (AD) nº 135/1998 que, com base no Parecer PGFN/CAT nº 631/98, acusa vício de inconstitucionalidade presente na cláusula 3 do Projeto de Acordo sobre Transporte Marítimo assinado em 31.05.1996 pelo Governo 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; pois a eficácia do referido Acordo está constitucionalmente condicionada à aprovação do Congresso Nacional e a ato posterior do Presidente da República tendente a dar publicidade da eventual introdução dos termos do Tratado na ordem jurídica nacional.

O AD 135/98 explicita a exigibilidade do documento de liberação de carga emitido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes relativamente a mercadorias transportadas em navio de bandeira norte-americana, para fins de reconhecimento de isenção ou redução de tributos na importação, nos termos do §4º do art.217, c/c o inciso II do art.218 do RA, aprovado pelo Decreto 91.030/85.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

Quanto à multa de mora lançada com base no art.61 da Lei 9.430/96, está prevista para a hipótese de não recolhimento do tributo devido pelo contribuinte, até o vencimento, antes de procedimento de ofício. Penso que houve equívoco no lançamento, pois seria cabível no presente caso a multa estabelecida no art.44 da Lei 9.430/96, que é mais gravosa e aplicável à hipótese de lançamento de ofício pela falta de recolhimento do tributo no prazo legal previsto.

Seria, entretanto, cabível admitir o lançamento de multa de mora em lugar da multa de ofício?

A multa lançada, como já dissemos, é menos gravosa do que a multa prevista no art.44 da Lei 9.430/96. É fora de dúvida que o lançamento da multa de mora não convive com o lançamento da multa de ofício, porém ambas têm a mesma essência punitiva e, considerando que quem pode o mais pode o menos, não enxergo ilegalidade neste lançamento que resultou mais benéfico ao contribuinte.

Quanto aos juros de mora a argumentação desenvolvida na decisão recorrida é consistente e a adoto neste ponto do meu voto. A exigência é legal, e a discussão quanto a suposta inconstitucionalidade de lei vigente foge à competência do Conselho de Contribuintes. A jurisprudência do Conselho de Contribuintes é uníssona quanto a este aspecto.

Por todo o exposto, voto no sentido de negar provimento ao recurso, mantendo-se a exigência do tributo lançado no auto de infração .

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 2004.


ZENALDO LOIBMAN – Relator

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

VOTO VENCEDOR

Conselheira Nanci Gama, Relatora Designada.

Observo que no tocante à aplicação da multa de mora apontou o Ilustre Conselheiro Relator em seu voto a existência de equívoco por parte da autoridade fazendária no lançamento efetuado contra a contribuinte. O erro indicado decorre do fato de que a multa cabível no presente caso seria a estabelecida no artigo 44, da Lei 9.430/96 e não a efetivamente lançada, qual seja, a prevista no artigo 61 da mesma Lei, devida na hipótese de recolhimento espontâneo do tributo, em data além do vencimento, antes de procedimento de ofício.

Não obstante a constatação de tal irregularidade, entendeu o nobre colega pela manutenção da penalidade prevista no artigo 61, da Lei 9.430/96, haja vista que a não aplicação da multa mais gravosa, prescrita no artigo 44 da citada norma, representaria benefício ao contribuinte e, por isso, sua ratificação não representaria qualquer ilegalidade. Transcrevo o trecho de seu voto que resume esse posicionamento :

“A multa lançada, como já dissemos, é menos gravosa do que a multa prevista no art. 44 da Lei 9.430/96. É fora de dúvida que o lançamento da multa de mora não convive com o lançamento da multa de ofício e, considerando que quem pode o mais pode o menos, não enxergo ilegalidade neste lançamento que resultou mais benéfico ao contribuinte.”

A despeito de toda a argumentação desenvolvida, peço vênias para divergir do Ilustre Conselheiro Relator nesse ponto, pois, ao meu ver, a multa prevista no artigo 61 da Lei 9.430/96 não guarda qualquer pertinência aos fatos analisados e, por essa razão, não pode ser mantida.

Ora, a atividade de revisão de lançamento cinge-se estritamente à manutenção ou cancelamento das glosas e penalidades lançadas pela autoridade administrativa, não cabendo a este colegiado aplicar determinado dispositivo legal à uma situação fática completamente distinta da observada no caso concreto.

De acordo com o princípio da legalidade, se a multa aplicada não se adequar à hipótese fática prevista na Lei deve o lançamento ser revisto, não podendo o órgão administrativo incumbido dessa tarefa extrapolar sua competência e manter a aplicação de penalidade distinta não compatível com os fatos analisados.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.460
ACÓRDÃO Nº : 303-31.692

No caso concreto, o próprio Conselheiro Relator entendeu expressamente que a multa prevista no artigo 61 da Lei 9.430/96 não se subsume ao fato descrito no auto de infração, o que definitivamente impõe a revisão do lançamento para cancelá-la.

Por todo o exposto, voto no sentido de excluir a multa de mora e nos demais pontos acompanho as razões do Ilustre Conselheiro Relator.

É como voto.

Sala de sessões, em 10 de novembro de 2004.


NANCI GAMA - Relatora Designada.