

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 10611-000331/93-04
SESSÃO DE : 24 de outubro de 1995
RESOLUÇÃO N° : 302.749
RECURSO N° : 116.661
RECORRENTE : CELULOSE NIPO-BRASILEIRA S/A - CENIBRA
RECORRIDA : ALF/TANG/MG

R E S O L U Ç Ã O N° 302-749

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos em converter o julgamento em diligência ao Ministério dos Transportes Marítimos, através da Repartição de Origem, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 24 de outubro de 1995

Elizabeth Emílio de Moraes Chieregatto

ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO

Presidente

Ricardo Luz de Barros Barreto
RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO

Relator

Cláudia Regina Gusmão
CLÁUDIA REGINA GUSMÃO
Procuradora da Fazenda Nacional

VISTA EM 14 FEV 1996

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros :
ELIZABETH MARIA VIOLATTO, PAULO ROBERTO CUZO ANTUNES,
HENRIQUE PRADO MEGDA, ANTENOR DE BARROS LEITE FILHO,
UBALDO CAMPELLO NETO, Ausente o Conselheiro LUIS ANTONIO FLORA.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 116.661
RESOLUÇÃO N° : 302-749
RECORRENTE : CELULOSE NIPO-BRASILEIRA S/A CENIBRA
RECORRIDA : ALF/TANG/MG
RELATOR(A) : RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO

RELATÓRIO

“Em 13/03/91, a empresa supraqualificada registrou nesta Alfândega, a Declaração de Importação nº 001390, para desembaraçar mercadorias por ela importadas, requerendo isenção de impostos com base no Decreto-lei 2433/88.

Ao reexaminar tal despacho, a Equipe de Revisão(ERDIM/SADAD), constatou que a importadora não havia apresentado a liberação do Departamento Nacional dos Transportes Aquaviários para transporte em navio de bandeira estrangeira. Por descumprimento à obrigatoriedade de se transportar, em navio de bandeira brasileira, às mercadorias beneficiadas com isenção, conforme estabelecido nos Decretos-leis 666/69 e 687/69, foi lavrado o auto vestibular para cobrança do Imposto de Importação e do IPI vinculado, com os acréscimos legais pertinentes, calculados desde a ocorrência dos fatos geradores respectivos, conforme definido nos artigos 1º e 27 do DL 37/66 e artigo 2º do DL 34/66.

Ciente e inconformada, a autuada apresentou suas razões de defesa, alegando resumidamente que:

- O Memorando do Acordo de Transporte Marítimo entre o Brasil e os Estados Unidos, vigorando entre 1986-1993, previa que (“in verbis”): transportadores de Bandeira Nacional de cada lado interessado terão acesso igual e sem discriminação a carga controlada pelo governo do outro lado interessado para transporte em navios de propriedade ou afretados por aqueles transportadores;

- os vapores SEA FOX, SEA WOLF e SEA LION, da empresa American Transport Lines Inc., pela autuada contratada, estariam incluídos neste acordo.

- finaliza requerendo se declare a insubsistência do auto vestibular.”

O Auto de Infração foi julgado procedente pelas seguintes razões:

“O Decreto-lei nº 2433/88, regulamentado pelo Decreto 96.760/88, dispondo sobre os instrumentos financeiros relativos à política industrial e seus objetivos, concede incentivos fiscais quando da importação de máquinas e equipamentos destinados a emprego no processo produtivo em estabelecimento industrial.

O Decreto-lei nº 666, de 02/07/69, institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira às mercadorias importadas com quaisquer favores governamentais, aí incluídos os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelo Governo Federal.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 116.661
RESOLUÇÃO N° : 302-749

O artigo 3º desse Diploma legal prevê que as cargas de Importação, vinculadas a essa obrigatoriedade, poderão ser liberadas em favor da bandeira do país exportador, ponderadamente até 50% de seu total, desde que a legislação do país vendedor conceda igual tratamento aos navios de bandeira brasileira.

O parágrafo 1º desse mesmo artigo determina que, em caso de absoluta falta de navio de bandeira brasileira próprios ou afretados, para o transporte do total ou de parte da percentagem que lhe couber, poderia a mesma ser liberada em favor de navio de bandeira do país exportador.

Por outro lado, a Resolução SUNAMAM nº 10.207/88, em seu subitem II-4.6, prevê que, por força de Acordos de Governo de divisão de carga e do princípio da reciprocidade, as cargas que obrigatoriamente devem ser transportadas em navio de bandeira brasileira podem ser embarcados, também, em navios dos Estados Unidos da América, como alternativa ao navio brasileiro. Para isso, os importadores devem documentar a eventual impossibilidade de transporte por parte das Agências Marítimas que representam as empresas brasileiras (subitem III-1).

E, por fim, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante, em sua Resolução nº 9.389/86, ao homologar o "Memorando de Acordo sobre Transporte Marítimo", assinado pelas Autoridades Marítimas do Brasil e dos Estados Unidos da América, estabeleceu sua vigência a partir de 01 de janeiro de 1987 até 31 de dezembro de 1989.

No caso em tela, a autuada não providenciou, quando do embarque de sua mercadoria, documentação comprobatória da inexistência de navios de bandeira brasileira para, posteriormente, contratar o transporte norte-americano.

O Acordo sobre Transporte Marítimo, a que se refere a interessada, teve sua validade determinada para o período de 01/01/87 a 31/12/89; portanto, a importação ora questionada, embarcada em 17/01/91, foi realizada após finda sua vigência.

Como a isenção do I.I. e do I.P.I. vinculado é concedida desde que satisfeitos os quesitos e condições para sua concessão; uma vez desobedecido preceito legal que respaldaria tal benefício, ou seja, a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, há de se cobrar os impostos devidos desde a ocorrência do fato gerador e demais acréscimos pertinentes".o recorrer, tempestivamente a este Terceiro Conselho, o contribuinte insiste nas razões da fase impugnatória, afirma, ainda, ter o acordo BRASIL-EUA sido prorrogado até 30/07/91, comprova juntando "fax" do Departamento de Marinha Mercante que afirma ter o acordo sido prorrogado até 31/07/93 e posteriormente por mais 18 meses.

É o relatório

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CAMARA

RECURSO N° : 116.661
RESOLUÇÃO N° : 302-749

VOTO

Verifico que, apesar de constar cópia de "fax" do Departamento da Marinha Mercante onde se afirma ter o acordo sido prorrogado até 31/07/93 e posteriormente, não há indicação de norma legal autorizadora de tal prorrogação.

Desta forma, voto no sentido de se converter o presente julgamento em diligência ao Ministério dos Transportes, Coordenadoria Geral de Transporte Marítimo, para que o mesmo informe sobre a validade do acordo celebrado - data inicial, prorrogações - assim como a norma legal que reconheceu validade ao mesmo tratado.

Sala das Sessões, em 24 de outubro de 1995

Ricardo de Barros Barreto

RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO
Relator