

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11050.000843/97-61
SESSÃO DE : 26 de março de 1998
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713
RECURSO Nº : 118.831
RECORRENTE : REICHERT CALÇADOS LTDA
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS

PROGRAMA BEFIEX - TRANSPORTE OBRIGATÓRIO EM
NAVIO DE BANDEIRA BRASILEIRA

Respeitado o princípio de reciprocidade de tratamento, é obrigatório o transporte em navio de bandeira brasileira de mercadoria beneficiada com isenção no âmbito do BEFIEX.

Hipótese em que transportada a mercadoria em navio brasileiro, com conhecimento emitido por empresa estrangeira, ambas integrantes de "joint-venture" homologado pela SUNAMAM/MT.

RECURSO PROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso, na forma do presente julgado.


Brasília-DF, em 26 de março de 1998.



HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral da Representação Extrajudicial
da Fazenda Nacional
em 31/03/98

LUCIANA CORIEZ RORIZ PONTES
Procuradora da Fazenda Nacional



RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO
Relator

31 MAR 1999

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, UBALDO CAMPELLO NETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES e LUIS ANTONIO FLORA. Fez sustentação oral o Economista Dr. Gerci Carlito Reolon - CEP/RS 747.

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713
RECORRENTE : REICHERT CALÇADOS LTDA
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS
RELATOR(A) : RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO

RELATÓRIO

Adoto os termos do relatório de fls. 57 e segs., no qual bem descrito os fatos e o enquadramento legal para a imposição da exigência fiscal formulada, como abaixo transcrevo e leio em sessão:

“Trata este processo de determinação e exigência de crédito tributário no âmbito dos despachos aduaneiros processados com base nas Declarações de Importação nº 1087 e 1112, registradas perante a Delegacia da Receita Federal em Rio Grande nos dias 25 e 26/03/92, respectivamente (fl. 23 a 26 e 36 a 39). Nos referidos despachos, a interessada pleiteou e obteve o desembaraço aduaneiro dos bens respectivos, com a efetivação de benefícios fiscais decorrentes do Decreto-lei nº 1.219, de 15/05/72, os quais se achavam previstos no Termo de Aprovação BEFIEX nº 199, de 06/08/84, alterado pelo Termo Aditivo BEFIEX nº 121, de 13/03/85 (fl. 30 a 34), a saber: isenção do Imposto de Importação e isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados.

Ao reexaminar os mencionados despachos, todavia, a fiscalização aduaneira entendeu incabíveis os benefícios aplicados, tendo em vista não terem sido observadas pela interessada as normas concernentes à obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira. Por esse motivo, foi lavrado o Auto de Infração de fl. 1 a 4, para formalizar a exigência de crédito tributário assim discriminado: Imposto de Importação, segundo o regime integral de tributação, acrescido de juros de mora e da multa de que trata o Art. 4º, I, da Lei nº 8.218, de 29/08/91; e IPI, acrescido de juros de mora e da multa de que trata o Art. 364, II, do Regulamento do Imposto sobre Produtos Industrializados, aprovado pelo Decreto nº 87.981, de 23/12/82. A exigência totalizou 201.981,55 UFIR, na data da autuação.

A interessada impugnou tempestivamente a exigência, conforme arrazoado de fl. 6 a 13, acompanhado de documentos (fl. 14 a 17), alegando, em síntese:

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

“

Em relação à DI nº 001087/92, acredita a litigante que, na oportunidade, além dos documentos obrigatórios de instrução do despacho, fez prova da liberação da carga, pois, caso contrário, caberia ao Setor de Fiscalização, por ocasião do exame documental, determinar o saneamento do despacho, exigindo a apresentação do ‘CARGO WAIVER’; não o fazendo cometeu o fisco erro de direito, não sendo, no caso, o ato passível de revisão.

.....

De qualquer forma, a liberação de carga nº 92/0229, em anexo, tempestivamente emitida, faz prova de que a litigante cumpriu as disposições pertinentes ao transporte e que na data do registro da DI preenchia os requisitos exigidos e condições previstas em lei para o gozo da isenção BEFIEX pleiteada.

Em relação à DI 001112/92, o despacho está devidamente instruído, pois trata-se de navio de bandeira brasileira e não existe na legislação nem um dispositivo que descaracterize esta situação pelo fato de estar o mesmo temporariamente a serviço de um ‘pool’ de companhias ou pelo fato do conhecimento ter sido emitido por uma companhia estrangeira.

.....

A cópia dos fax em anexo, expedidos por ocasião da importação, provam que a litigante solicitou ao exportador o ‘CARGO WAIVER’, obtendo a informação de que não havia necessidade, pois o navio era de bandeira brasileira (doc. 02 e 03).

.....

Acionou, ainda, a referida empresa seu representante legal em Rio Grande, solicitando que verificasse se o navio COPACABANA era de bandeira brasileira e este, após informar-se, respondeu que o navio citado era de bandeira brasileira, não havendo necessidade de apresentar o ‘CARGO WAIVER’ (doc. 04).

.....

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

A citação destes dispositivos [artigos do Decreto-lei nº 1.219/72 e do Decreto-lei nº 491/69, alterado pelo Decreto-lei nº 1.428/75], visa demonstrar que a única hipótese prevista em lei para a perda das isenções concedidas pela BEFIEX é o descumprimento do compromisso de exportação assumido, e do exame de outros dispositivos pertinentes, certamente do conhecimento dessa DRF, temos que o órgão competente para a fiscalização e verificação desta inadimplência é o próprio BEFIEX.

Portanto, falta competência ao autuante para descaracterizar uma isenção concedida por outro órgão e, ainda, de pretender cobrar multas percentualmente superiores das previstas na lei para os que forem inadimplentes em seu compromisso de exportação, o que não é o caso da litigante.

.....
Ora, a falta de recolhimento de que trata o dispositivo supra [Art. 4º, I, da Lei nº 8.218/91] pressupõe ter havido um lançamento ou uma declaração de débito e o posterior não recolhimento, o que não é o caso versado no presente processo.

.....
Po outro lado, é pacífica a jurisprudência administrativa oriunda do Terceiro Conselho de Contribuintes de que não é devida multa moratória no curso do despacho aduaneiro ou por ocasião da Revisão Aduaneira (...).

.....
Da leitura do “caput” do Art. 364 [do RIPI], verifica-se ser totalmente inaplicável aos fatos deste processo a referida multa, talvez por este motivo é que não foi citado o RIPI no auto de infração; contrariamente, em relação ao II foram citados os artigos 217 e 218 do Regulamento Aduaneiro.

.....
Por todo o exposto, considerando que a litigante cumpriu os requisitos relativos ao transporte, e que é vedado pelo CNT a revisão de lançamento por erro de direito, e, ainda, que as penalidades pretendidas contrariam jurisprudência administrativa emanada do Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes, requer a

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

litigante seja considerada válida e eficaz a presente impugnação para elidir na íntegra a exigência do crédito tributário.

Diante das alegações da interessada, mormente quanto à existência de *cargo waiver*, no caso da DI nº 1087/92, e quanto ao efetivo transporte em navio de bandeira brasileira, que teria ocorrido no caso da DI nº 1112/92, foi realizada diligência, objetivando esclarecer os fatos, conforme Informação DICEX nº 04/029/96 (fl. 20). Em razão dessa providência, vieram aos autos os documentos de fl. 23 a 55”.

A ação fiscal foi julgada procedente aos seguintes fundamentos:

“Inicialmente, cumpre deixar claro que o lançamento é efetuado e revisto de ofício pela autoridade administrativa quando a lei assim o determine, de acordo com o que dispõe o Art. 149, I, da Lei nº 5.172, de 25/10/66, Código Tributário Nacional.

Relativamente aos tributos devidos na importação, há expressa determinação legal para que a autoridade administrativa efetue o lançamento, bem como proceda à revisão deste, conforme o caso, na situação de que trata o Art. 54 do Decreto-lei nº 37, de 18/11/66, com a redação que lhe deu o Art. 2º do Decreto-lei nº 2.472, de 01/09/88, conforme segue:

“Art. 54 - A apuração da regularidade do pagamento do imposto e demais gravames devidos à Fazenda Nacional ou do benefício fiscal aplicado, e da exatidão das informações prestadas pelo importador será realizada na forma que estabelecer o regulamento e processada no prazo de 5 (cinco) anos, contado do registro da declaração de que trata o Artigo 44 deste Decreto-lei”. (sublinhado na transcrição)

Por sua vez, o Art. 455 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 05/03/85, também aborda o tema, assim:

“Art. 455 - Revisão aduaneira é 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 (Decreto-lei nº 37/66, Art. 54)”. (sublinhado na transcrição)

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

Portanto, ao contrário do que afirma a impugnante, o cabimento dos benefícios fiscais aplicados nos despachos aduaneiros de que trata este processo pode ser - como acertadamente foi - objeto de reexame.

A propósito dos acórdãos do Terceiro Conselho de Contribuintes trazidos à colação pela interessada, cumpre ressaltar que, além de se referirem a matéria estranha ao presente processo - carta de credenciamento - se impõe observar o que ficou assentado no Parecer Normativo CST nº 390, de 03/05/71 (DOU de 04/08/71, pág. 6.116), subsistente até hoje, no sentido de que as "decisões de Conselho de Contribuintes não constituem normas complementares da legislação tributária porquanto não existe lei que lhes confira efetividade de caráter normativo".

Quanto ao mérito da exigência, engana-se também a impugnante, ao defender que "a única hipótese prevista em lei para a perda das isenções concedidas pela BEFIEX é o descumprimento do compromisso de exportação assumido".

No caso, os benefícios fiscais aplicados achavam-se efetivamente previstos no Termo de Aprovação BEFIEX nº 199/84, alterado pelo Termo Aditivo BEFIEX nº 121/85 (fl. 30 a 34), cuja cláusula décima primeira estabelece, com efeito, que, no caso de descumprimento das obrigações assumidas, aplica-se o disposto no Art. 4º do Decreto-lei nº 1.219, de 15/05/72, com a alteração introduzida pelo Decreto-lei nº 1.933 de 19/04/82, ou seja, concretizada a hipótese ali referida, a beneficiária fica obrigada ao recolhimento dos impostos excluídos por ocasião de cada despacho aduaneiro e que, de outra forma, seriam devidos.

Todavia, a isenção, ainda quando prevista em contrato - e é o que ocorre relativamente a este processo - é sempre decorrente de lei que especifique as condições e requisitos exigidos para a sua concessão, os tributos a que se aplica e, sendo caso, o prazo de sua duração (Art. 176 do CTN).

À vista disso, cumpre ressaltar que nem o Decreto-lei nº 1.219/72, do qual decorrem os benefícios concedidos pela Comissão BEFIEX à interessada, os quais foram, afinal, aplicados pela SRF nos despachos aduaneiros, nem a legislação que lhe sobreveio estabeleceram exceção, para os benefícios da espécie, à obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, no

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

caso de importação de mercadorias com quaisquer favores governamentais, matéria essa objeto do Decreto-lei nº 666, de 02/07/69, alterado pelo Decreto-lei nº 687, de 18/07/69, norma específica, que prescreve:

.....
Art. 2º - Será feito, obrigatoriamente, em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, o transporte de mercadorias importadas (...) com quaisquer favores governamentais (...).

.....
Art. 3º - As cargas de importação ou exportação, vinculadas obrigatoriamente ao transporte em navios de bandeira brasileira, poderão ser liberadas em favor da bandeira do país exportador ou importador, ponderadamente até 50% de seu total, desde que a legislação do país comprador ou vendedor conceda, pelo menos, igual tratamento em relação aos navios de bandeira brasileira.

§ 1º - Em caso de absoluta falta de navios de bandeira brasileira próprios ou afretados, para o transporte do total ou de parte da percentagem que lhe couber, deverá a mesma ser liberada em favor de navio da bandeira do país exportador ou importador.

§ 2º - Caso não haja navio de bandeira brasileira ou da bandeira do importador ou exportador em posição para o embarque da carga, poderá a Superintendência Nacional da Marinha Mercante, a seu exclusivo critério, liberar o transporte para navio de terceira bandeira especificamente designado.

§ 3º - Quando a importação de mercadorias sujeitas à liberação for feita de país não servido por navio de sua bandeira nem por navio de bandeira brasileira, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante fará a liberação prévia das cargas.

.....
Art. 6º - Entendem-se por favores governamentais os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelo Governo Federal.

.....” (destacado na transcrição).

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

O Regulamento Aduaneiro, a propósito, dispõe:

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

.....

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

.....

Art. 218 - O descumprimento do disposto no artigo anterior:

.....

II) quanto ao inciso III, importará a perda do benefício de isenção ou redução de tributos.

.....

Art. 220 - Sempre que o Imposto de Importação dispensado vier a ser exigido, exigir-se-á também o Imposto sobre Produtos Industrializados”.

Ora, se a lei da qual decorrem os benefícios em causa não estabeleceu exceção às normas relativas à obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, o instrumento que formalizou a concessão dos referidos benefícios não poderia fazê-lo, e tampouco ser interpretado nesse sentido.

Portanto, ao contrário do que sustenta a impugnante, conclui-se o seguinte:

I - respeitado o princípio de reciprocidade de tratamento, é obrigatório o transporte em navio de bandeira brasileira de mercadoria beneficiada com isenção concedida no âmbito de Programa BEFIEX; e.

II - o descumprimento das normas pertinentes ao transporte obrigatório em navio de bandeira brasileira importa a perda do

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

benefício de isenção BEFIEEX, relativamente ao Imposto de Importação e ao IPI.

Assim, para fins de efetivo gozo dos benefícios fiscais de que trata este processo, impunha-se a observância, conforme a situação, dos seguintes atos normativos:

I - Resolução SUNAMAM nº 9.769, de 21/10/87 (DOU de 27/10/87), que consolidou e atualizou as normas para solicitação e concessão de liberação de carga prescrita à bandeira brasileira;

II - Resolução SUNAMAM nº 10.207, de 16/09/88 (DOU de 20/09 e de 20/10/88), que dispõe sobre o transporte marítimo das cargas de importação vinculadas à obrigatoriedade de embarque em navio de bandeira brasileira.

No presente caso concreto, constata-se que a interessada cumpriu as exigências relativas ao transporte em navio de bandeira brasileira, relativamente à importação de que trata a D.I. nº 1087/92, processada ao amparo da G.I. nº 755-92/077-2 (fl. 27), mediante apresentação, na fase litigiosa deste procedimento, do *Cargo Waiver* nº 92/0229 de fl. 14, vinculado à GI referida, cuja autenticidade foi confirmada, de acordo com o Ofício nº 0399, de 02/10/96, da Coordenação-Geral de Transportes Marítimos/Ministério dos Transportes (fl. 52), em resposta à diligência promovida (Informação DICEX nº 04/029/96 - fl. 20). Por essa razão, as exigências formalizadas no Auto de Infração de fl. 1 a 4, quanto à DI nº 1087/92, não subsistem.

Com respeito à D.I. nº 1112/92, a impugnante sustenta equivocadamente, que “o despacho está devidamente instruído, pois trata-se de navio de bandeira brasileira e não existe na legislação nem um dispositivo que descaracterize esta situação pelo fato de estar o mesmo temporariamente a serviço de um ‘pool’ de companhias ou pelo fato do conhecimento ter sido emitido por uma companhia estrangeira”.

A propósito, veja-se o esclarecimento contido no Ofício de fl. 52, da Coordenação-Geral de Transportes Marítimos:

“

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

Os Acordos de associação entre empresas brasileiras e estrangeiras devidamente registrados no Departamento de Marinha Mercante/MT, permitem aos armadores participantes utilizar espaço nos navios nomeados na base de troca de 'slots'.

No caso em apreço, o navio 'Copacabana', de propriedade da empresa brasileira Aliança, fazia parte do 'Joint Container Service', que foi homologado pela ex-SUNAMAM/MT, através da Resolução nº 8.363, de 06/08/84, e encerrado em 01/05/95. A empresa Blue Star Line era também participante dessa associação, podendo, portanto, emitir conhecimento de embarque no referido navio.

Entretanto, pela Resolução nº 10.207/88 o transporte em navio de bandeira brasileira é caracterizado pela emissão do conhecimento de embarque por empresa brasileira de navegação autorizada a funcionar por este Departamento. Desta forma, apesar das empresas Calçados Reifer Ltda. e Reichert Calçados Ltda. terem embarcado suas mercadorias no navio 'Copacabana', os conhecimentos de embarque foram emitidos, por armador estrangeiro, Blue Star Line, não usufruindo da prerrogativa de bandeira brasileira.

.....”

Com efeito, a Resolução SUNAMAM nº 10207/88 é inequívoca:

“3. O transporte em navio de bandeira brasileira é caracterizado pelo Conhecimento de Embarque ('Bill of Lading') emitido por empresa brasileira”.

Quanto à correspondência entre a interessada e o exportador e entre a interessada e o despachante aduaneiro, impõe-se deixar claro que tais manifestações são irrelevantes, diante do Ofício da Coordenação-Geral de Transportes Marítimos, e, sobretudo, em face do que prescreve o item 3 da Resolução SUNAMAM nº 10.207/88.

Portanto, à vista do *Bill of Lading* nº BF01 de fl. 49, emitido por empresa estrangeira, conclui-se que a interessada não cumpriu as exigências relativas ao transporte em navio de bandeira brasileira, restando incabíveis, neste caso, os benefícios aplicados no despacho aduaneiro, motivo pelo qual os tributos antes excluídos

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

devem ser objeto de recolhimento pelo regime integral de tributação, de acordo com a legislação aplicável”.

Concluiu a decisão ora recorrida em manter a exigência do Imposto de Importação, apenas no valor correspondente a 25.346,62 UFIR, manter a exigência do IPI no valor correspondente a 5.995,44 UFIR, com acréscimo, em ambos os tributos, de juros de mora e de multa de mora.

Relativamente a exigência fiscal insurgiu-se o contribuinte tempestivamente, reiterando os argumentos da fase impugnatória e procurando afastar os fundamentos da decisão, relativamente a Resolução SUNAMAM 10.207 de 16/09/88, aos seguintes fundamentos:

1) - não caber a exigência ou verificação de ausência de documento, no caso o “cargo waiver”, muito tempo depois do desembarço, em ato de revisão aduaneira;

2) ausente erro, falsidade ou inexatidão, tendo sido todos os dados relativos a mercadoria importada e ao regime tributário informados e conferidos pela fiscalização antes do desembarço;

3) o benefício fiscal relativo a importação é matéria exclusiva de direito e após a sua homologação não pode mais ser revisto, por força do princípio da imutabilidade dos atos administrativos criadores de situações jurídicas individuais, nos termos dos Art. 145 e 149 do CTN;

4) que a Resolução SUNAMAM 10.207, ao estabelecer que o transporte em navio de bandeira brasileira se caracteriza pela emissão do conhecimento de embarque por empresa brasileira, altera os termos do Decreto-lei 666/69, pois ao se estabelecer a exigência de transporte em navio de bandeira brasileira não se estabeleceu a obrigatoriedade de que o conhecimento de embarque fosse emitido por empresa brasileira;

5) que o navio COPACABANA é de bandeira brasileira.

Conclui o contribuinte, ora recorrente afirmando a impossibilidade de prevalência do entendimento da autoridade recorrida:

- a uma, porque os atos administrativos, dados como razões de decidir, são atos de hierarquia manifestamente inferior ao decreto-lei que instituiu a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, não podendo, portanto, modificá-lo;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

- a duas, porque, ainda que pudessem tais atos administrativos, baixados por autoridades subordinadas ao Ministério dos Transportes, modificar o referido Decreto-lei 666/69, estaria este investindo frontalmente contra o princípio “navio de bandeira brasileira” já que permitiria que uma empresa brasileira emitisse o Conhecimento de Transporte e repassasse a carga para navios de qualquer bandeira e desta forma burlasse a intenção governamental de proteger o transporte marítimo nacional;

- a três, porque o ato administrativo não está definindo o conceito de empresa brasileira, o que permite uma série de considerações, inclusive a de que ao associar-se a empresa estrangeira com uma empresa brasileira passe a mesma a ser considerada brasileira.

É o relatório.

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

VOTO

A leitura da resposta apresentada pelo Coordenador-Geral de Transportes Marítimos do Ministério dos Transportes nos leva a concluir que a exigência fiscal, objeto da presente ação, não encontra respaldo em nosso ordenamento jurídico.

Vejamos os termos do ofício:

“Sr. Chefe,

Com referência ao seu Ofício nº 08-112/96 datado de 12/09/96, sobre embarque no navio ‘Copacabana’, com conhecimento de embarque emitido pela Blue Star Line em 26/02/92, temos a fazer os seguintes esclarecimentos:

Os Acordos de associação entre empresas brasileiras e estrangeiras devidamente registrados no Departamento de Marinha Mercante/MT, permitem aos armadores participantes utilizar espaço nos navios nomeados na base de troca de ‘slots’.

No caso em apreço, o navio ‘Copacabana’, de propriedade da empresa brasileira Aliança, fazia parte do ‘Joint Container Service’, que foi homologado pela ex-SUNAMAM/MT, através da Resolução nº 8.363 de 06/08/84, e encerrado em 01/05/95. A empresa Blue Star Line era também participante dessa associação, podendo, portanto, emitir conhecimento de embarque no referido navio.

Entretanto, pela Resolução nº 10.207/88 o transporte em navio de bandeira brasileira é caracterizado pela emissão do conhecimento de embarque por empresa brasileira de navegação autorizada a funcionar por este Departamento. Desta forma, apesar das empresas Calçados Reifer Ltda a Reichert Calçados Ltda terem embarcadas suas mercadorias no navio ‘Copacabana’, os conhecimentos de embarque foram emitidos por armador estrangeiro, Blue Star Line, não usufruindo da prerrogativa de bandeira brasileira.

Com relação à confirmação da emissão dos “Cargo Waiver” nº 92/0229 e 92/0230 de 17/02/92 em nome dessas empresas, seguem,

RECURSO Nº : 118.831
ACÓRDÃO Nº : 302-33.713

anexo, cópias dos respectivos Certificados, emitidos pelo Sr. Edgard Frederico Hasselmann, representante, à época, do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários-DNTA-MT em Hamburgo, ficando, portanto, ratificada a validade dos mesmos”.

Nos termos do Decreto-lei 666/69, alterado pelo Decreto-lei 687/69, é obrigatório o transporte de mercadorias importadas com favores fiscais em navio de bandeira brasileira.

A hipótese dos autos apresenta situação em que se faz necessária a análise da definição de navio de bandeira brasileira, pois fundamentada a decisão “a quo” em Resolução SUNAMAM, a de número 10.207, na qual se resolveu que o transporte em navio de bandeira brasileira é caracterizado pelo conhecimento de embarque.

Entretanto, vindo aos autos a impugnação de fls., na qual se demonstrou a emissão tempestiva de “cargo waiver” para uma das DI’s, sendo que, relativamente a outra, a empresa apresentou sua defesa, demonstrando ter sido a mercadoria transportada em navio de bandeira brasileira.

Cumprе ressaltar, a Resolução SUNAMAM 10.207 foi citada no auto de infração apenas para afirmar ser afastável a necessidade de transporte em navio de bandeira brasileira nas hipóteses de apresentação de “cargo waiver” e quando existente acordo de divisão de carga, inexistente com a Itália e com a Inglaterra.

Em 12 de setembro de 1996 foi expedido ofício 08-122/96, no qual solicitada manifestação da Coordenação Geral de Transportes Marítimos do Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes ao fito de esclarecer se a legislação respectiva ao transporte de mercadorias em navio de bandeira brasileira deve ser considerada como atendida para o caso de navio brasileiro que está temporariamente a serviço de um pool de companhias estrangeiras, e que por consequência tem seus conhecimentos de transporte emitidos por uma destas companhias.

Dessa forma, impossível cogitar-se caracterizada a incidência da Resolução SUNAMAM 10.207 para exigir-se do Contribuinte os tributos ora discutidos.

Assim, dou provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 26 de março de 1998,;


RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO - Relator