

PROCESSO Nº : 11050.001617/93-73
SESSÃO DE : 20 de maio de 1998
ACÓRDÃO Nº : 302-33738
RECURSO Nº : 118.837
RECORRENTE : CALÇADOS REIFER LTDA.
RECORRIDA : DRJ/POR TO ALEGRE/RS

**ISENÇÃO. TRANSPORTE EM VEÍCULO DE BANDEIRA
BRASILEIRA.**

1. O conhecimento de carga emitido por empresa estrangeira participante de "Joint Container Service", homologado pela SUNAMAM/MT, não desqualifica a bandeira do veículo transportador brasileiro, para fins de usufruto de benefício fiscal.
2. 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 relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 20 de maio de 1998.


HENRIQUE PRADO MEGDA-Presidente


ELIZABETH MARIA VIOLATTO-Relatora


Puctana Cortez Rortz Pontes
Procuradora da Fazenda Nacional

22 JUL 1998

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros : UBALDO CAMPELLO NETO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, MARIA HELENA CARDOZO, PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES e LUIS ANTONIO FLORA. Ausente justificadamente a Conselheira ELIZABETH EMILIO DE MORAES CHIEREGATTO. Fez sustentação oral o Economista Dr. Gerci Carlito Reolón CEP/RS 747.

RECURSO Nº : 118.837
ACÓRDÃO Nº : 302-33.738
RECORRENTE : CALÇADOS REIFER LTDA.
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS
RELATOR(A) : ELIZABETH MARIA VIOLATTO

RELATÓRIO

A autuação contra a empresa em referência foi promovida para exigir-se-lhe o Imposto de Importação, Imposto sobre Produtos Industrializados, juros moratórios, e as multas capituladas no art. 4º, I, da Lei 8.218/91 e art. 80, II, da Lei 4.502/64, em decorrência da perda da isenção pleiteada com base em certificado BEFIEX, face ao transporte das mercadorias importadas ter-se realizado em navio de bandeira estrangeira.

A ação fiscal teve por objeto as DIs 001085, de 25/03/92, e 001110, de 26/03/92, correspondentes a embarques em veículos distintos. A primeira D.I, refere-se a mercadorias transportadas no navio CALAPADRIA, de bandeira alemã, e a 2ª, a mercadorias transportadas no navio COPACABANA, de bandeira brasileira, tendo porém sido documentadas por conhecimento emitido por armador inglês.

Em impugnação tempestiva, a autuada dá por comprovada a liberação de carga, no que se refere à DI nº 001085/92, uma vez apresentado o "Cargo Waiver" nº 92/0230.

Relativamente à DI nº 001110/92, afirma que tendo diligenciado no sentido de obter o competente "cargo waiver", obteve a informação de que o navio copacabana era de bandeira brasileira e que o fato de estar temporariamente a serviço de um "pool" de companhias, não obrigava à liberação de carga.

Por outro lado, argumenta que, nos termos da legislação de regência, a perda do BEFIEX está prevista apenas nos casos de descumprimento do compromisso de exportação.

Para finalizar, protesta contra a imposição de penalidades inadequadas ao fato infracionário apontado.

Em decisão singular, a autoridade julgadora, à vista do "Waiver" apresentado, considerou insubsistente a autuação, no que se refere à DI nº 001085/92, excluindo, igualmente, da exigência o montante referente às multas aplicadas.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.837
ACÓRDÃO Nº : 302-33.738

Manteve, no entanto, a exigência relativa à diferença dos tributos, no que respeita à DI nº 001110/92, referente às mercadorias transportadas em navio de bandeira brasileira, pois documentadas por conhecimento emitido por companhia inglesa.

Em recurso tempestivo, o sujeito passivo protesta alegando que o "waiver" deve ser exigido por ocasião do despacho aduaneiro, não cabendo fazê-lo em ato de revisão posterior, eis trata-se de documento cuja apresentação é obrigatória para liberação da mercadoria.

Lembra que o ato revisional não pode ultrapassar as hipóteses previstas no CTN, e que os benefícios fiscais, sendo matéria de direito, não podem ser objeto de tal ato.

Além disso, salienta que a decisão administrativa se estriba em ato administrativo da SUNAMAM, para garantir a exigência remanescente, e que o referido ato extrapola as disposições de lei.

Assim, prossegue, os Decretos-Leis 666/69 e 687/69 estabelecem a exigência do transporte em navio de bandeira brasileira, sem, contudo, estabelecer a obrigatoriedade do conhecimento emitido por empresa nacional, a qual surge apenas na Resolução SUNAMAM nº 10.207/88.

Por outro lado, argumenta que o ofício 0399, anexado às fls. 50 dos autos, é claro ao afirmar que o navio COPACABANA era de bandeira brasileira e que fazia parte de "JOINT CONTAINER SERVICE" homologado pela SUNAMAM, sendo uma de suas participantes a empresa BLUE STAR LINE, emitentes do conhecimento em questão.

Assim, pede o provimento integral do recurso interposto.

Presentes os autos a Procuradoria da Fazenda Nacional, argumentou esta no sentido de que o conhecimento de carga emitida por empresa estrangeira, desqualifica o transporte para efeito da isenção, uma vez que a exigência de bandeira visa a proteção de mercado para o transportador nacional..

É o relatório.



RECURSO Nº : 118.837
ACÓRDÃO Nº : 302-33.738

VOTO

Excluídos da exigência fiscal os valores referentes tanto às multas capituladas, quanto ao I.I. incidente sobre as mercadorias despachada pela DI nº 001085/92, remanesce para julgamento apenas a exigência da diferença dos tributos relativos às mercadorias despachadas através da DI nº 001110/92.

Ditas mercadoras foram transportadas em navio de bandeira brasileira, porém documentadas por conhecimento de carga emitido por empresa estrangeira.

Às fls. 50 dos autos, encontra-se ofício do Ministério dos Transportes, informando que de fato, o navio COPACABANA fazia parte do "Joint Container Service" homologado pela SUNAMAM, através da Resolução nº 8.363/84, encerrado em 1º/05/95, do qual fazia parte também a empresa Blue Star Line que, por sua vez, esteve autorizada a emitir conhecimento de embarque no referido navio, o que, entretanto, não permite ao importador usufruir da prerrogativa de bandeira brasileira.

Pois bem. Parecendo-me estranho que uma associação de empresas devidamente autorizada pelo órgão competente para operar em conjunto, não oferecesse qualquer garantia ao importador, quanto à bandeira do navio, busquei alguns esclarecimentos sobre o modo de operação de um "Joint Container".

Trata-se de um grupo de empresas de transporte que, mediante homologação dos órgãos competentes para tanto, operam em conjunto.

Assim os fretes são contratados pelas empresas associadas àquele "pool", as quais, embora emitam o respectivo conhecimento de embarque, podem transportar a carga em navios de outras empresas participantes, segundo suas conveniências.

Dessa forma, tem-se por evidente que a proteção de mercado para a esquadra nacional não sofre lesão alguma, eis que, as companhias nacionais têm garantido um faturamento decorrente das operações realizadas via do "Joint Container".



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.837
ACÓRDÃO Nº : 302-33.738

Resta, pois, a conclusão de que resulta atendido o requisito de transporte em navio de bandeira brasileira, nos casos em que as mercadorias, mesmo acobertadas por conhecimento emitido por empresa estrangeira, tenham sido transportada em veículo participante de um "Joint Container Service", autorizado pelo órgão competente.

Sendo assim, voto para prover o recurso interposto.

Sala de Sessões, 20 de maio de 1998.


ELIZABETH MARIA VIOLATTO-Relatora