



MINISTÉRIO DA FAZENDA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS
TERCEIRA SEÇÃO DE JULGAMENTO

Processo nº 13839.002280/00-35
Recurso nº Voluntário
Resolução nº **3101-000.302 – 1ª Câmara / 2ª Turma Ordinária**
Data 27 de março de 2014
Assunto Isenção - Transporte em Navio de Bandeira Brasileira
Recorrente EBF-VAZ INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.
Recorrida FAZENDA NACIONAL

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros da Segunda Turma Ordinária da Primeira Câmara da Terceira Seção, por unanimidade de votos, em converter o julgamento em diligência, nos termos do voto do redator.

assinado digitalmente

RICARDO PAULO ROSA - Presidente em exercício e redator *ad hoc*

EDITADO EM: 03/06/2015

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros Ricardo Paulo Rosa (Presidente), José Fernandes do Nascimento, Álvaro Arthur Lopes de Almeida Filho, José Paulo Puiatti (Suplente), Fábria Regina Freitas (Suplente) e Nanci Gama.

Relatório

Trata-se de recurso voluntário visando a reforma do acórdão nº 17-17.889 da 1ª Turma da DRJ/SP II, que julgou procedente o lançamento, mantendo o crédito tributário decorrente do auto de infração lavrado contra a recorrente.

De acordo com o relatório da decisão recorrida se pode observar que:

"Trata este processo de determinação e exigência de crédito tributário no âmbito do despacho aduaneiro processado com base nas Declarações de Importação (DI) nºs 97/0529962-5, registrada na ALF/Porto de Santos - SP, no dia 23/06/1997 (fls. 20/24) e 97/0651216-0, registrada na ALF/Porto de Santos — SP, no dia 25/07/1997 (fls. 30/34). As mercadorias relativas à DI nº

97/0529962-5 foram transportadas por via marítima, pelo navio REP. DE AMALFI. As mercadorias relativas à DI nº 97/0651216-0 foram transportadas por via marítima, pelo navio CONTSHIP ASIA .

Segue-se um breve histórico dos fatos, conforme documentos nos autos.

A interessada pleiteou e obteve o desembaraço aduaneiro dos bens respectivos com benefício fiscal da ISENÇÃO do IPI-vinculado à importação, previsto nas Medidas Provisórias n's. 1508-18, de 18/06/97 e 1508-19, de 14/07/97. Nos dois casos, a companhia emissora do BL foi a Emil Ipsen. Ocorre que a empresa EMIL IPSEN emissora dos BL's (Conhecimento de Transporte) é de nacionalidade alemã, em total desrespeito ao previsto no artigo 217, inciso III do Regulamento Aduaneiro (aprovado pelo Decreto nº 91.030/85), bem como aos artigos 2º e 6º do Decreto-lei nº 666, de 02/07/1999, com a redação dada pelo Decreto-lei nº 687, de 18/07/1969, que exigem navio de bandeira brasileira em importações onde ocorram o pleito da isenção do IPI vinculado à importação. Por ocasião do despacho aduaneiro não foi apresentado documento de liberação de carga expedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

Inexistia, à época da revisão aduaneira, Acordo Bilateral em Transporte Marítimo firmado entre o Brasil e a Alemanha do qual se beneficiasse a empresa EMIL IPSEN (alemã) com a liberação automática de exigência de transporte em navio de bandeira brasileira em importações beneficiadas com isenção fiscal.

Visando sanar as irregularidades apontadas, o contribuinte foi intimado a apresentar documentos pertinentes (BL's-master ou Waivers-Liberação de Carga emitida pela Marinha Mercante Brasileira), mas o contribuinte informou que tais documentos haviam sido extraviados (fls. 44).

Por este motivo, foi lavrado o Auto de Infração de fls. 4/7, para formalizar a exigência de crédito tributário relativo ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), segundo o regime de tributação integral, acrescido de juros de mora e de multa de 75% de que trata o art. 80, inciso I, da Lei 4.502, de 30/11/1964, com a redação que lhe deu o art. 45 da Lei nº 9.430, de 27/12/1996. A exigência totalizou R\$ 116.745,20 (cento e dezesseis mil, setecentos e quarenta e cinco reais e vinte centavos) , na data da autuação.

A interessada impugnou tempestivamente a exigência, conforme arrazoado de fls. 47 a 52, acompanhado de cópia da BL's MASTER emitido pela GLOBAL TRANSPORTE OCEÂNICO S/A, para o navio Rep. Di Amalfi, e pela BRAZTRANS TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA., para o navio Contship Ásia. Também anexou declarações das duas empresas, alegando que são de nacionalidade brasileira. Alegou a a Emil Ipsen, empresa alemã, é representante da Vogel Transporte e Agenciamento de Carga Internacional Ltda., empresa contratada por ela para providenciar o transporte das mercadorias da Alemanha até o Brasil. Ao receber o BL-master, repassou-o para sua representante alemã (Emil Ipsen), que emitiu BL-houses (filhotes) para cada importador."

Após analisar a impugnação, decidiu a DRJ pela procedência do lançamento, consoante se depreende da ementa abaixo:

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI

Data do fato gerador: 23/06/1997, 25/07/1997

ISENÇÃO. TRANSPORTE OBRIGATÓRIO EM NAVIO DE BANDEIRA BRASILEIRA.

É obrigatório o transporte em navio de bandeira brasileira de mercadorias beneficiadas com isenção ou redução de tributos, conforme artigos 2º e 6º do Decreto-lei nº 666/69, com alterações do Decreto-lei nº 687/69.

Lançamento Procedente

Inconformada com a decisão acima, a contribuinte apresenta recurso alegando em síntese que:

a) o Acórdão 17-17.899 da 1ª Turma da DRJ/SPO II não merece prosperar, tendo em vista que os documentos anexos são aptos a demonstrar que os produtos importados pela recorrente foram transportados em navio de bandeira brasileira;

b) os desembaraços aduaneiros foram realizados com canal de conferência vermelho e amarelo, sendo que, durante este procedimento, toda a documentação pertinente foi apresentada, analisada e aprovada pela fiscalização; e

c) o Auto de Infração deve ser anulado e a cobrança do IPI vinculado declarada insubsistente.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Ricardo Paulo Rosa – redator *ad hoc*

Nos termos da disposição do art. 17, III, do Regimento Interno do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – RICARF¹, aprovado pela Portaria MF 256, de 22 de junho de 2009, enquanto Presidente da Turma, me incumbi de formalizar a Resolução 3102-000.302, não entregue pelo relator original, Conselheiro Álvaro Arthur Lopes de Almeida Filho, que não integra mais nenhum dos colegiados do CARF.

Desta forma, a elaboração deste voto deve refletir a posição adotada pelo relator original, que foi acompanhada, por unanimidade, pelos demais integrantes do colegiado.

O recurso é tempestivo e atende aos demais requisitos para sua admissibilidade. Dele se tomou conhecimento.

¹ Art. 17. Aos presidentes de turmas julgadoras do CARF incumbe dirigir, supervisionar, coordenar e orientar as atividades do respectivo órgão e ainda:

(...)

III - designar redator *ad hoc* para formalizar decisões já proferidas, nas hipóteses em que o relator original esteja impossibilitado de fazê-lo ou não mais componha o colegiado;

A Conselheira Fábria Regina Freitas, tendo pedido vista do processo, examinou o assunto e chegou às conclusões abaixo descritas. Com base nos registros de dados armazenados, reproduzo o que foi lido em plenário.

Trata-se a presente de discussão acerca da possibilidade de concessão de isenção de IPI para mercadoria trazida do exterior em navio com bandeira brasileira ou de procedência nacional.

Da análise da legislação pertinente, verifica-se que o decreto regente à época do fato (1997) era o de número 91.030/85, que em seu artigo 217, III, dizia que:

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 isenção ou redução do imposto.

Anota-se que tal dispositivo possui respaldo na atual legislação por meio do artigo 118 do Decreto 6.759/02.

A questão então se volta para a identificação da origem do navio ou de sua bandeira para que seja decidido se o produto por ele transportado faria ou não jus à isenção pretendida.

Em documentos arrolados às fls. 34 e 37, verifica-se que os navios que fizeram o transporte das cargas em discussão foram aqueles denominados, respectivamente, ContshipAsia e Republica de Amalfi.

Em sua defesa, a empresa alega que para transporte dos produtos contratou a empresa Vogel, através de sua subsidiária europeia, que conseguiu lugar em contêiner no navio da Braztrans, o ContshipAsia e que também a mesma empresa, conseguiu alocar espaço no navio pertencente à Global, chamado Republica de Amalfi para também transportar as mercadorias necessárias. Para tal procedimento, informa que as empresas Braztrans e Global emitiram um BL Master informando que tais navios tinham procedência brasileira. A intimação enviada à empresa pela Receita deu prazo de 10 dias para juntada dos BL Masters ou Waivers, pelo que informaram em um primeiro momento que não juntaram tais documentos em razão de estarem em posse de outras pessoas. Todavia os referidos BLs foram acostados junto à impugnação apresentada (fls. 76 e 79), conforme ratifica o Acórdão da DRJ de SP II, à fl. 116.

De posse de tais informações, resta esclarecer o que segue:

Dessa decisão, a empresa interpôs Recurso Administrativo, onde reiterou a sua defesa e fez juntar, ainda, declaração do Ministério dos Transportes (fl. 121), afirmando que é “considerado como sendo de transporte brasileiro o transporte realizado e emitido pelo BL Master” Portanto, é forçoso entender que os BLs apresentados pela empresa têm o condão de demonstrar que o transporte foi feito como sendo brasileiro. Resta informar que o Ministério dos Transportes tem a capacidade para emitir tal informação, com base no Decreto 6759/09, art. 210 § 4º, que tem correspondência com o antigo Decreto 91.030/85 em seu artigo 217, § 4º (vigente à época), conforme segue:

§4º O cumprimento da obrigatoriedade referida no caput poderá ser suprido mediante a apresentação de documento de liberação da carga expedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

Desta feita, resta admitir que a empresa cumpriu e comprovou como sendo brasileiro o transporte feito, tanto por meio de BL Masters juntados com a impugnação, quanto pela declaração de validade desses documentos, feita pelo Ministério dos Transportes, competente para tal.

Além disso, verifica-se, também, que à fl. 74, foi juntada Consulta de Declaração de Importação onde se demonstra que o navio ContshipAsia, do transportador Braztrans, tem bandeira brasileira.

Pois bem, não há outro raciocínio a ser feito senão o de que restam preenchidos os requisitos para concessão do benefício de isenção do IPI pretendido, posto que nos dois casos fica evidenciada a origem brasileira do transporte realizado, tanto pela Braztrans quanto pela Global.

Verifica-se que a questão da isenção tem apelo importante quanto ao tema em comento porquanto o comércio exterior brasileiro é realizado em sua esmagadora maioria por via marítima. Segundo dados da Marinha², um volume de 95% do nosso comércio é realizado por via marítima. Desse montante, reporta a ANTAQ³ que somente 4% é feito com bandeira nacional, o que demonstra a imensa participação estrangeira no transporte de cargas entre o Brasil e o mundo.

Com tais considerações pesando fortemente no assunto em debate, depreende-se que os navios ContshipAsia e Republica de Amalfi em seu transporte para as empresas brasileiras (Braztrans e Global), estavam acompanhados de BLs Masters, emitidos pelas respectivas responsáveis, o que os torna fazedores do amparo trazido pela legislação acerca da isenção de incidência do IPI sobre os produtos ali transportados vindos de origem estrangeira e que cumprem os requisitos para tal.

Assim, tendo em vista as manifestações precedentes, demonstrando a impossibilidade de que o contribuinte fizesse prova ao tempo da autuação, e, contudo, ponderando a Turma que a declaração emitido pelo Ministério dos Transportes não é o documento previsto na legislação como forma de demonstração da nacionalidade da embarcação, uma vez que, para tanto, previa-se a obrigatoriedade de inscrição na Capitania, Delegacia ou Agência em cuja jurisdição fosse domiciliado ou onde a embarcação fosse operar, decidiu-se pela conversão do julgamento em diligência, para que a Unidade de Local da Secretaria da Receita Federal do Brasil officie a Capitania, Delegacia ou Agência de jurisdição requerendo informação se as empresas que emitiram o BL Master⁴ estavam devidamente registradas à época do transporte das mercadorias.

Nestes termos, o colegiado converteu o julgamento em diligência.

E estas são as considerações possíveis para suprir a inexistência do voto.

(assinatura digital)

Ricardo Paulo Rosa – Redator *ad hoc*

²http://www.mar.mil.br/menu_v/ccsm/temas_relevantes/am_azul_mb.htm.

³<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf>

⁴ Conforme informação do Ministério dos Transportes, folha 116, "será considerando como sendo de transporte brasileiro o transporte realizado e emitido pelo B/L Máster, (...)"