



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

Processo n° 13839.002280/00-35
Recurso n° Voluntário
Acórdão n° 3301-003.199 – 3ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 20 de fevereiro de 2017
Matéria Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI
Recorrente EBF Vaz Indústria e Comércio Ltda.
Recorrida Fazenda Nacional

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI

Data do Fato Gerador: 23/06/1997, 25/07/1997

IPI VINCULADO À IMPORTAÇÃO. ISENÇÃO. DECRETO-LEI Nº 666/69 E MP Nº1.508-18. O Decreto-Lei nº 666/69 teve o escopo de incentivar e fomentar a frota mercante nacional, por isso na hipótese de mercadoria importada beneficiada com isenção, o transporte por via marítima deve obrigatoriamente ser efetuado por navio de bandeira brasileira, sob pena de perda de benefício fiscal. A isenção do IPI a que se refere a MP Nº1.508-18, só pode ser usufruída se as mercadorias procedentes do exterior, por via marítima, atenderem às prescrições dos art. 217, III e 218 do Regulamento Aduaneiro (aprovado pelo Decreto nº 91.030/85), bem como dos artigos 2º, 5º e 6º do Decreto-lei nº 666/69, com a redação dada pelo Decreto-lei nº 687/69.

IPI VINCULADO À IMPORTAÇÃO. TRANSPORTE EM NAVIO DE BANDEIRA BRASILEIRA. CONCEITO. O conceito de “transporte em navio de bandeira brasileira, para fins de importações que utilizem o transporte marítimo” é construído a partir dos art. 2º e 5º do Decreto-lei nº 666/1969. Dessa forma, o reconhecimento do direito ao benefício está condicionado ao transporte em navio de bandeira brasileira ou ao transporte em navio estrangeiro fretado por empresa nacional autorizada a funcionar regularmente no transporte de longo curso, conforme prescrição do art. 5º.

Recurso Voluntário provido.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso voluntário, nos termos do relatório e do voto que integram o presente julgado.

Luiz Augusto do Couto Chagas - Presidente.

Semíramis de Oliveira Duro - Relatora.

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Luiz Augusto do Couto Chagas (Presidente), José Henrique Mauri, Liziane Angelotti Meira, Marcelo Costa Marques d'Oliveira, Maria Eduarda Alencar Câmara Simões, Valcir Gassen, Antonio Carlos da Costa Cavalcanti Filho e Semíramis de Oliveira Duro.

Relatório

Trata-se de recurso voluntário interposto contra o acórdão nº 17-17.889, da 1ª Turma da DRJ/SP II, que julgou procedente o lançamento lavrado contra a recorrente.

A autuação referiu-se à exigência de crédito tributário no âmbito do despacho aduaneiro processado das Declarações de Importação (DI) nº 97/05299625, registrada na ALF/Porto de Santos-SP, no dia 23/06/1997 (fls. 20/24) e 97/06512160, registrada na ALF/Porto de Santos-SP, no dia 25/07/1997 (fls. 30/34).

As mercadorias relativas à DI nº 97/05299625 foram transportadas por via marítima, pelo navio **REP. DE AMALFI**. As mercadorias relativas à DI nº 97/06512160 foram transportadas por via marítima, pelo navio **CONTSHIP ASIA**.

As Declarações de Importação acima citadas consubstanciaram as importações de mercadorias com o benefício fiscal da isenção do IPI vinculado à importação, com suporte na Medida Provisória nº 1508-18, de 18/06/97 e reeditada pela Medida Provisória nº 1508-19 de 14/07/97.

Segundo a fiscalização, nas duas DI, a companhia emissora do BL foi a **Emil Ipsen**. Todavia, a empresa Emil Ipsen, emissora dos BL's (Conhecimento de Transporte), é de nacionalidade alemã, por isso a fiscalização entendeu que houve descumprimento da exigência de transporte em navio de bandeira brasileira em importações amparadas pela isenção do IPI vinculado à importação, nos termos do artigo 217, III do Regulamento Aduaneiro (aprovado pelo Decreto nº 91.030/85), bem como dos artigos 2º e 6º do Decreto-lei nº 666/69, com a redação dada pelo Decreto-lei nº 687/69.

Ademais, inexistente, à época qualquer Acordo Bilateral em Transporte Marítimo firmado entre o Brasil e a Alemanha que pudesse beneficiar a empresa alemã como exceção à regra da exigência de transporte em navio de bandeira brasileira para as importações beneficiadas com isenção fiscal.

O termo de verificação fiscal destaca que no despacho aduaneiro não foi apresentado documento de liberação de carga expedido pelo órgão competente do Ministério

dos Transportes. E, o contribuinte foi intimado a apresentar documentos pertinentes (BL's Master ou Waivers Liberação de Carga emitida pela Marinha Mercante Brasileira), mas informou que tais documentos haviam sido extraviados (fls. 44).

Por isso, foi lavrado o Auto de Infração de fls. 4/7, para formalizar a exigência de crédito tributário relativo ao Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, no regime de tributação integral, acrescido de juros de mora e de multa de 75%.

Em sede de impugnação, a empresa sustentou:

- diversamente do sustentado no Termo de Verificação Fiscal, as mercadorias descritas nas D.I. nº 97/0529962-5 e 97/0651216-0 foram transportadas por navio de bandeira nacional;

- Para a BL nº 15.707014 DE, uma das operações de importação realizadas pela recorrente foi com a empresa alemã "SMG - Süddeutsche Maschinenbau GmbH & Co.", da qual adquiriu 02 prensas hidráulicas, que foram transportadas pelo navio "Contship Asia". Embora referido BL tenha sido emitido pela empresa alemã "Emil Ipsen", o transporte não foi feito em navio de bandeira estrangeira, mas sim bandeira brasileira, pois a recorrente contratou a agência de transportes "Vogel Transporte e Agenciamento de Carga Internacional Ltda.", empresa brasileira, para adquirir da empresa "Braztrans Transportes Marítimos Ltda.", que é armador de nacionalidade brasileira, um espaço dentro de um dos "containers" transportados por seu navio "Contship Asia";

- Dentro de referido "container", de responsabilidade da empresa Vogel, que tem como seu agente na Alemanha a empresa Emil Ipsen, também foram transportadas mercadorias pertencentes a outros importadores, tratando-se, pois, de *transporte consolidado*. Em consequência de tal fato, a transportadora Braztrans, que, como dito, é de bandeira nacional, emitiu um BL Master em nome da empresa consolidadora "Vogel Transporte e Agenciamento de Carga Internacional Ltda.", e a empresa alemã Emil Ipsen, que é o agente da Vogel na Alemanha, "desconsolidou" referido BL Master, emitindo BL's "filhotes" (chamados "houses), em favor dos diversos destinatários das mercadorias transportadas no "container" de sua responsabilidade. Em virtude de se tratar de transporte consolidado, o BL Master foi emitido em nome da empresa consolidadora "Vogel" e a ela pertence, estando a empresa EBF apenas de posse da BL "filhote", emitida em seu favor pela "Emil Ipsen", agente da Vogel.

- Já a BL de nº 15.705036 DE, que se refere à importação de uma máquina para retificar superfícies planas e perfis adquirida da empresa suíça "HTT Hauser Tripet Tschudin AG", esta foi transportada pelo navio República de Amalfi, igualmente de bandeira brasileira, do Porto de Hamburgo ao Porto de Santos.

- A EBF também contratou a empresa Vogel Transporte e Agenciamento de Carga Internacional Ltda., que adquiriu da empresa Global Transporte Oceânico S.A. em nome da EBF um espaço em um dos "containers" transportados por seu navio "República di Amalfi". A Global Transporte Oceânico S.A. também é uma empresa brasileira.

- Ressalte-se que o "container" em que foi transportado o equipamento adquirido pela empresa EBF também era de responsabilidade da empresa Vogel, que tem por agente a empresa alemã Emil Ipsen, sendo que também nesse "container" foram transportadas mercadorias pertencentes a outros importadores, tratando-se igualmente de *transporte*

consolidado. Em consequência de tal fato, a transportadora Global, que, como dito, é brasileira, emitiu um BL Master em nome da empresa consolidadora Vogel (cópia anexa) e a empresa Emil Ipsen, seu agente, posteriormente, "desconsolidou" referido BL Master, emitindo BL's "filhotes" (chamados "houses") em favor dos diversos destinatários das mercadorias transportadas no "container" de sua responsabilidade, entre as quais a EBF. Saliente-se ademais que, da mesma forma neste caso, por se tratar de transporte consolidado, o BL Master foi emitido em nome da empresa consolidadora Vogel e a ela pertence, estando a empresa EBF apenas de posse do BL "filhote", emitido em seu favor pela "Emil Ipsen", agente da transportadora Global.

- A Recorrente juntou a 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, bem como declarações das duas empresas de que são de nacionalidade brasileira.

- Ademais, 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, bem como as mercadorias foram analisadas fisicamente no caso do canal vermelho, conforme o laudo pericial apresentado à Divisão de Despacho Aduaneiro da DRJ/SP II.

A 1ª Turma da DRJ/SP II concluiu pela procedência do lançamento, com decisão assim ementada:

*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

Em sede de recurso voluntário, a recorrente repisou os argumentos já proferidos em sua impugnação, requerendo o cancelamento do auto de infração e a cobrança do IPI declarada insubsistente.

A Resolução nº 3101-000.302, da 1ª Câmara, da 2ª Turma Ordinária do CARF converteu o julgamento em diligência para que a Unidade Local da RFB oficiasse a Capitania dos Portos, requerendo informação se as empresas que emitiram o BL Master (Global e Braztrans) estavam devidamente registradas à época do transporte das mercadorias, por entender que a declaração emitida pelo Ministério dos Transportes não é o documento previsto na legislação como forma de demonstração da nacionalidade da embarcação diante da obrigatoriedade de inscrição na Capitania, Delegacia ou Agência em cuja jurisdição fosse

domiciliado ou de onde a embarcação fosse operar. A diligência foi cumprida, às e-fls. 154 e 166 dos autos.

É o relatório.

Voto

Conselheira Semíramis de Oliveira Duro

O recurso voluntário reúne os pressupostos legais de interposição, dele, portanto, tomo conhecimento.

A principal controvérsia nestes autos é a descaracterização do direito à isenção fiscal de IPI na importação de mercadorias transportadas por via marítima, decorrente da não comprovação do transporte ter sido feito em navio de bandeira brasileira.

Cita-se abaixo a legislação aplicável:

DECRETO-LEI Nº 666, DE 2 DE JULHO DE 1969.

Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências. DOU 3.7.1969

(...)

*Art 2º **Será feito, obrigatoriamente, em navios de bandeira brasileira**, respeitado o princípio da reciprocidade, o transporte de mercadorias importadas por qualquer Órgão da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta inclusive empresas públicas e sociedades de economia mista, **bem como as importadas com quaisquer favores governamentais** e, ainda, as adquiridas com financiamento, total ou parcial, de estabelecimento oficial de crédito, assim também com financiamento externos, concedidos a órgãos da administração pública federal, direta ou indireta.*

(...)

Art 5º Para os fins deste Decreto-Lei, considera-se navio de bandeira brasileira o navio afretado por empresa brasileira devidamente autorizada a funcionar no transporte de longo curso.

*Art. 6º Entendem-se por favores governamentais os **benefícios de ordem fiscal**, cambial ou financeira concedidos pelo Governo Federal. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 687, de 1969)*

Parágrafo único. As dívidas de Interpretação sobre o conceito de favores governamentais serão dirimidas pelo Ministério da Fazenda. (Incluído pelo Decreto Lei nº 687, de 1969)

DECRETO Nº 91.030, DE 5 DE MARÇO DE 1985

Capítulo X

Proteção à Bandeira Brasileira

Art. 217 – Respeitado o princípio da 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 (Decreto-Lei nº 666/69, art. 2º).

§1º - Para fins deste artigo, também se considera de bandeira brasileira, o navio estrangeiro afretado por empresa nacional autorizada a funcionar regularmente (Decreto-Lei nº 666/69, art. 5º).

(...)

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

(...)

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

A exigência do transporte realizado por navio de bandeira brasileira como pressuposto para fruição de isenção também foi enfrentada pela Súmula nº 581, do STF:

A exigência de transporte em navio de bandeira brasileira, para efeito de isenção tributária, legitimou-se com o advento do Decreto-lei 666 de julho de 1969.

O Decreto-lei nº 666/69 objetivava incentivar a Marinha Mercante Nacional.

Cotejando os dispositivos legais, tem-se que o conceito de “transporte em navio de bandeira brasileira, para fins de importações que utilizem o transporte marítimo” é construído a partir dos art. 2º e 5º do Decreto-lei nº 666/1969.

Assim, respeitado o princípio de reciprocidade, é obrigatório o transporte em navio de bandeira brasileira de mercadoria a ser beneficiada com isenção ou redução tributária (art. 2º do Decreto-lei nº 666/1969 e art. 217 e 218, do Regulamento Aduaneiro vigente à época, Decreto nº 91.030). Dessa forma, o reconhecimento do direito ao benefício está condicionado ao transporte em navio de bandeira brasileira ou ao transporte em navio

estrangeiro fretado por empresa nacional autorizada a funcionar regularmente no transporte de longo prazo, conforme prescrição do art. 5º.

A isenção específica aplicável às mercadorias deste caso concreto foi disciplinada pela MP nº 1.508-18/97, reeditada pela nº 1.508-19, *verbis*:

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.508-18, DE 13 DE JUNHO DE 1997.

Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI na aquisição de equipamentos, máquinas, aparelhos e instrumentos, dispõe sobre período de apuração e prazo de recolhimento do referido imposto, para as microempresas e empresas de pequeno porte, e estabelece suspensão do IPI na saída de bebidas alcoólicas, acondicionadas para venda a granel, dos estabelecimentos produtores e dos estabelecimentos equiparados a industrial.

Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI os equipamentos, máquinas, aparelhos e instrumentos novos, relacionados em anexo, importados ou de fabricação nacional, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e ferramentas.

§ 1º São asseguradas a manutenção e a utilização dos créditos do referido imposto, relativos a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem, efetivamente empregados na industrialização dos bens referidos neste artigo.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se aos fatos geradores que ocorrerem até 31 de dezembro de 1998.

Postas as prescrições legais, observa-se da documentação acostada aos autos que a EBF Vaz contratou a empresa Vogel (empresa brasileira) para providenciar o transporte das mercadorias da Alemanha até o Brasil, a Vogel, através de seu agente na Alemanha (Emil Ipsen), alocou essas mercadorias em contêiner de navio afretado pela Braztrans (empresa brasileira), o ContshipAsia. Ademais, a Vogel alocou espaço no navio afretado pela Global (empresa brasileira), chamado República de Amalfi para também transportar as mercadorias necessárias. Em vista disso, as empresas Braztrans e Global emitiram BL Master informando que tais navios tinham procedência brasileira. Saliente-se que os BL Masters foram acostados junto à impugnação apresentada, conforme ratifica o Acórdão da DRJ.

Entendo que restou demonstrado pelas provas anexadas pela empresa na impugnação, bem como pela diligência determinada pelo CARF e realizada pela RFB, que a navegação é de bandeira brasileira, uma vez que as empresas contratadas são empresas brasileiras e devidamente autorizadas a funcionar no transporte de longo curso, como se demonstra a seguir.

1- Os documentos juntados na impugnação, ou seja, as cópias 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, bem como declarações das duas empresas de que são de nacionalidade brasileira, têm o condão de **transporte foi feito como sendo brasileiro.**

2- Ofício 0357 /SERARR, do Ministério dos Transportes, cujo teor é:

"Em atenção a sua carta de maio do corrente, informamos que será considerando como sendo de transporte brasileiro o transporte realizado e emitido pelo B/L Master, sendo necessariamente para efeitos de redução dou isenção de II e IPI de acordo com a Lei 666 de 02/07/1969, e, conforme consulta no site da Agencia Nacional de Transportes Aquaviários, a empresa Global Transporte Oceânico SA é empresa brasileira de transporte marítima cadastrada no referido Órgão."

3- A diligência determinada pelo CARF, que investigou se as empresas Global e Braztrans, as emissoras dos BL Master, estavam devidamente registradas à época do transporte das mercadorias, apurou:

3.1- A Agência Nacional de Transportes Aquaviários informou que, segundo o anuário "Informações e Dados Estatísticos" do Departamento da Marinha Mercante, em 1997, as empresas Global e Braztrans realizaram navegação de **longo curso** (e-fls. 156-158).

3.2- A Capitania dos Portos, e-fls. 166, informou que, em cumprimento ao Capítulo 1, item 102 das Normas da Autoridade Marítima 14 (NORMAM-14 DPC), as empresas Global e Braztrans estavam cadastradas junto à Capitania no período autuado, ressaltando que o cadastro tem validade indeterminada.

Conclusão

Diante do exposto, restou comprovado que as embarcações que realizaram o transporte - Rep. Di Amalfi e Contship Ásia - foram afretadas por empresas brasileiras devidamente autorizadas a funcionar no transporte de longo curso, fazendo jus a recorrente, portanto, à isenção do IPI vinculado à importação, conseqüentemente, deve ser o auto de infração cancelado em sua integralidade.

Em suma, voto por dar provimento ao recurso voluntário.

Sala de sessões, 20 de fevereiro de 2017.

(assinado digitalmente)

Semíramis de Oliveira Duro – Relatora

Processo nº 13839.002280/00-35
Acórdão n.º **3301-003.199**

S3-C3T1
Fl. 18
