



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

PRIMEIRA CÂMARA

191

PROCESSO Nº 10711.004205/90-31

Sessão de 27 janeiro de 1994 ACORDÃO Nº 301-27.571

Recurso nº: 115.944

Recorrente: COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Recorrido: ALF - PORTO DO RIO DE JANEIRO

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. FALTA DE MERCADORIA. CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA DO TRANSPORTADOR.

O transportador é responsável pelo pagamento do Imposto de Importação, relativamente à mercadoria faltante, apurada em conferência final do manifesto.

As cláusulas contratuais (tais como "house to house" ou "house to pier") disciplinam relações jurídicas privadas, de adesão facultativa pelos contratantes, e não são oponíveis à Fazenda Pública para elidir a responsabilidade tributária do transportador.

No caso de falta de mercadoria, apurada em conferência final de manifesto, o fato gerador da obrigação tributária ocorre na data em que a autoridade aduaneira apurar a falta ou dela tiver conhecimento (Decreto-lei nº 37/66, art. 23, parágrafo único).

Para efeito do cálculo do imposto, os valores expressos em moeda estrangeira serão convertidos em moeda nacional à taxa de câmbio vigente no momento de ocorrência do fato gerador (Decreto-lei nº 37/66, art. 24).

Negado provimento ao recurso.

VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos,

ACORDAM os Membros da Primeira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em negar provimento ao recurso, vencidos os Cons. João Baptista Moreira e Fausto de Freitas e Castro Neto, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 27 de janeiro de 1994.

Fausto de Freitas e Castro Neto
FAUSTO DE FREITAS E CASTRO NETO - Presidente

Ronaldo Lindimar José Marton
RONALDO LINDIMAR JOSÉ MARTON - Relator



CARLOS AUGUSTO TORRES NOBRE - Procurador da Faz. Nac.

VISTO EM

SESSÃO DE:

27 OUT 1994

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros:

ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIEREGATTO e JOSÉ THEODORO MASCARENHAS MENCK

Ausentes os Cons. MIGUEL CALMON VILLAS BOAS, MARIA DE FÁTIMA PESSOA
DE MELLO CARTAXO e LUIZ ANTÔNIO JACQUES.



MINISTÉRIO DA FAZENDA

TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

PRIMEIRA CAMARA

2

RECURSO N. 115.944 - ACORDÃO . 301-27.571

RECORRENTE: COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

RECORRIDA : ALF - PORTO DO RIO DE JANEIRO

RELATOR : RONALDO LINDIMAR JOSE MARTON

RELATÓRIO

Ciência da decisão de primeira instância: 20/agosto/93 ("A.R. de fls. 46-v).

Recurso apresentado em 08 de setembro de 1993, assinado por procurador com instrumento de mandato às fls. 38.

Em decorrência de conferência final de manifesto, foi lavrado o Auto de Infração (fls. 26), exigindo-se o Imposto de Importação e juros moratórios, além da multa prevista no art. 521-II-d do Regulamento Aduaneiro, em decorrência de ter sido constatada falta do produto transportado.

A autoridade de primeira instância julgou a ação fiscal procedente, levando em consideração que, do confronto do manifesto com os registros de descarga apurou-se falta de 185 sacos de lentilhas verdes; que a cláusula house to pier é uma convenção particular, e não pode ser oposta à Fazenda Pública para modificar a definição legal do sujeito passivo; que o contêiner, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem da mercadoria, sendo considerado equipamento ou acessório do veículo transportador; que do manifesto de carga, da documentação fiscal e dos conhecimentos de embarque deverão constar, obrigatoriamente, a marcação e o peso de cada contêiner, a descrição das mercadorias contidas e as modalidades de transporte; que as normas da Lei n. 6.288/75 não se aplicam à determinação das responsabilidades fiscais; que a empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar ressalvas no conhecimento de transporte intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria feita pelo exportador ou expedidor; que o expedidor ou exportador indenizará o transportador por todas as perdas ou danos resultantes de inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete informar; que o direito do transportador a essa indenização não o exime das responsabilidades e obrigações previstas no Decreto n. 80.145/77 e no conhecimento de transporte intermodal; que, para os efeitos fiscais, o transportador é responsável pela falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel manifestados (art. 478, parágrafo 1., inciso VI do R.A.); que a empresa transportadora é responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o recebimento até a entrega; que as decisões do Conselho de Contribuintes, citadas na impugnação, não constituem normas complementares da legislação tributária; que, no caso vertente, para cálculo do Imposto de Importação, considera-se ocorrido o fato gerador no dia do lançamento respectivo (art. 87, inciso II, alínea "c", do R.A.), e que os valores expressos em moeda deverão ser convertidos em moeda nacional à taxa de câmbio vigente na data em que se considerar ocorrido o fato gerador.

R. Marton



No recurso é alegado, em síntese, que a mercadoria foi transportada em contêiner devidamente lacrado pelo exportador; que no conhecimento de transporte constam as condições "said to contain" (dizendo conter), "house to pier" (casa a porto) e "shipper's load, stow and count" (enchimento, estivagem e acondicionamento por conta do embarcador); que as unidades de carga, recebidas para transporte, foram contêineres, os quais "diziam conter" as mercadorias indicadas pelo embarcador; que os ditos cofres de carga descarregaram de bordo em perfeitas condições, com seus lacres de origem intactos, inexistindo ressalvas por parte da depositária; que a autoridade recorrida não contesta tais alegações, mas entende que as cláusulas estampadas no conhecimento são convenções particulares, que não podem ser opostas à Fazenda Pública; que, no entanto, tais cláusulas não se tratam de convenções particulares, mas representam condições próprias do transporte marítimo internacional, estabelecidas e adotadas pelos países que comercializam bens a serem transportados por via marítima; que tais cláusulas são convenções internacionais, fixadas nas Conferências Internacionais de Fretes, devendo ser aplicado o art. 98 do Código Tributário Nacional; que os volumes recebidos para transporte (no caso, contêineres) foram entregues no porto de destino nas condições recebidas para o embarque, configurando-se a hipótese prevista no inciso I do art. 30 da Lei n. 6.288/75; que o Decreto n. 80.145/77 foi revogado; que há contradição entre o terceiro e o sétimo considerandum da decisão recorrida; que existem muitos acórdãos do CONSELHO DE CONTRIBUINTES reconhecendo, em casos idênticos, a não responsabilidade do transportador; que está incorreta a taxa de câmbio adotada na conversão da moeda estrangeira, conforme os argumentos contidos na impugnação.

E o relatório.



V O T O

O ponto fulcral da argumentação da recorrente é a responsabilidade do transportador, que seria excluída na hipótese de transporte realizado sob cláusula "house to pier", ou quando existisse a declaração "said to contain" aposta no documento de transporte marítimo.

No entanto, a argumentação é falha.

E que, conforme estatuído pelo art. 97-III do Código Tributário Nacional, a definição do sujeito passivo está sob reserva de lei. Isto significa que somente a lei pode estabelecer quem é o devedor do tributo. Como se sabe, o gênero "sujeito passivo da obrigação tributária" comporta duas espécies: contribuinte e responsável. O Decreto-lei n. 37/66 estabelece no art. 39: "A mercadoria procedente do exterior e transportada por qualquer via será registrada em manifesto ou outras declarações de efeito equivalente, para apresentação à autoridade aduaneira, como dispuser o Regulamento". E o parágrafo primeiro do mesmo artigo é incisivo: "O manifesto será submetido à conferência final para apuração de responsabilidade por eventuais diferenças quanto à falta ou acréscimo de mercadoria".

O Regulamento Aduaneiro explicita, no parágrafo primeiro do art. 478, que o transportador é responsável, para os efeitos fiscais, quando houver "falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados".

A exegese das normas tributárias que regem os fatos não padecem de qualquer dúvida, no sentido de que a legislação atribuiu expressamente ao transportador a responsabilidade tributária pela falta de volume manifestado. Essa responsabilidade não pode ser modificada em decorrência de cláusulas contratuais acertadas entre os envolvidos na importação.

O transportador não é obrigado a realizar transporte com a adoção das cláusulas mencionadas ("house to pier", "house to house", etc). A adesão a tais cláusulas decorre de entendimentos entre os envolvidos.

A Lei n. 6.288/75, invocada pela recorrente, é inaplicável à matéria, eis que disciplina as relações privadas relativas ao transporte de mercadorias, quando efetuado em unidades de carga. A mencionada Lei nada tem a ver, quer com a responsabilidade tributária, quer com as cláusulas "house to house" ou "house to pier". Aliás, embora de forma redundante, o Decreto n. 80.145/77, que regulamenta a Lei n. 6.288/75, dispõe no art. 34: "As normas deste capítulo não se aplicam à determinações da responsabilidade fiscal, que se regem pela legislação tributária". Por sinal, a mesma Lei estipula no art. 3º que: "O contêiner, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador".

A invocação, pela recorrente, do art. 98 do Código Tributário Nacional é completamente estapafúrdia, já que o mencionado artigo diz respeito a acordos internacionais sobre matéria tributária, e a recorrente em nenhum momento cita qual acordo, firmado pelo Brasil, altera

Rmmta



a responsabilidade tributária do transportador.

Correto, portanto, o entendimento da autoridade de primeira instância, a propósito da responsabilidade do transportador, no caso vertente.

Quanto à data da ocorrência do fato gerador, o parágrafo único do art. 1º do Decreto-lei n. 37/66 estipula que "Considerar-se-á entrada no Território Nacional, para efeito de ocorrência do fato gerador, a mercadoria que constar como tendo sido importada e cuja falta venha a ser apurada pela autoridade aduaneira". E o parágrafo único do art. 23 do mesmo diploma legal estatui: "No caso do parágrafo único do art. 1º, a mercadoria ficará sujeita aos tributos vigorantes na data em que a autoridade aduaneira apurar a falta ou dela tiver conhecimento". Essa situação está regulamentada no art. 87-II do Regulamento Aduaneiro, e a autoridade lançadora observou corretamente a legislação que rege os fatos. É ilegal a pretensão da autuada, no sentido de que deveria ser adotada a taxa de câmbio da data da chegada do navio no porto do Rio de Janeiro. Observe-se, todavia, que se a lei tivesse estabelecido que o fato gerador, no caso vertente, devesse ser entendido como ocorrido na data de chegada do veículo transportador no porto do Rio de Janeiro, teria sido adotado o câmbio desse dia, para a conversão do preço do produto em moeda nacional, mas, em compensação, o termo inicial da correção monetária do tributo devido seria esse dia da chegada do navio (05 de agosto de 1989).

Pelo exposto, nego provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 27 de janeiro de 1994.