



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128.009352/98-05
SESSÃO DE : 06 de julho de 2000
RECURSO Nº : 120.428
RECORRENTE : FERTIMPORT S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

RESOLUÇÃO Nº 302-0.963

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, rejeitar a preliminar de ilegitimidade de parte passiva argüida pela recorrente e converter o julgamento em diligência à Repartição de Origem, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencido o conselheiro Hélio Fernando Rodrigues Silva.

Brasília-DF, em 06 de julho de 2000

HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente

PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
Relator

08 DEZ 2000

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, LUIS ANTONIO FLORA, FRANCISCO SÉRGIO NALINI e FRANCISCO MARTINS LEITE CAVALCANTI (Suplente). Ausente o Conselheiro PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JUNIOR.

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963
RECORRENTE : FERTIMPORT S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Exige-se da ora Recorrente crédito tributário no valor de R\$ 868,69, a título de imposto de importação, pela falta de mercadoria apurada em conferência final de manifesto, constante de 150.510 kg de Cloreto de Potássio a Granel, já descontada a franquia de 1%, para um total manifestado de 9.500.000 kg.

Não foi exigida a penalidade prevista no art. 521, inciso I, alínea "d", segundo a fiscalização, por encontrar-se tal falta dentro do limite percentual estabelecido pela IN-SRF 113/91.

Regularmente intimada, a Autuada impugnou o lançamento argumentando, em síntese, que não é parte legítima na ação fiscal em questão, pois que atuou, exclusivamente, como agente marítimo, invocando a Súmula nº 192, do extinto Tribunal Federal de Recursos; que houve erro na mensuração do total sobre o qual deveria incidir o imposto, pois que o navio descarregou o mesmo produto também no porto de Paranaguá, não tendo sido considerado o resultado globalizado da descarga; que a jurisprudência administrativa e judicial indica que o percentual de quebra tolerável situa-se em torno de 5% do total manifestado; que o Laudo de apuração pelo método "DRAFT SURVEY", que apresenta em anexo, aponta uma quebra de apenas 0,8% em relação ao manifestado; que os cálculos da exigência estão incorretos, tendo em vista que a taxa cambial aplicável deve ser a vigente na data da entrada da mercadoria, conforme arts. 19 do C.T.N. e 1º, do Decreto-Lei nº 37/66.

Anexou, também, xerocópia de Certidão relativa à descarga da mercadoria no porto de Paranaguá.

Em sua Decisão, a Autoridade singular julgou procedente o lançamento, rejeitando a preliminar de ilegitimidade de parte passiva *ad causam*, com escopo no art. 32, parágrafo único, alínea "b", do Decreto-lei nº 37/66, com a redação dada pelo Decreto-lei nº 2.472/88.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

Com relação ao mérito, inicialmente refuta o procedimento de apuração global do resultado da descarga do navio, no País, argumentando que a aplicação do art. 477, do Regulamento Aduaneiro, está condicionada à edição de norma que crie procedimentos, controles e documentos específicos e que até a presente data, eventual norma sobre conferência global não foi editada.

Quanto ao percentual de tolerância para quebra de mercadoria transportada a granel, argumenta que tanto a Instrução Normativa SRF nº 012/76, assim como a Instrução Normativa SRF 113/91 fixam tal limite apenas para excluir a imposição da penalidade prevista no art. 106, inciso II, alínea "d", do Decreto-lei nº 37/66 (art. 521, inciso II, "d", do RA.);

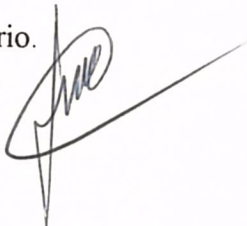
Rejeita, também, o Laudo apresentado pela Recorrente como resultado correto da descarga, argumentando que não há provas que tal Laudo tenha sido feito por agente credenciado e com as cautelas fiscais que se fazem necessárias não tendo, desta forma, o condão de anular as medições realizadas pela permissionária, credenciada para realizar tais operações.

No que diz respeito à taxa de câmbio aplicada no cálculo da exigência, afirma que a fórmula utilizada no Auto de Infração está correta, pois que adotada a taxa vigente na data do lançamento fiscal, em conformidade com o disposto no art. 87, do Regulamento Aduaneiro.

Com guarda de prazo e tendo realizado o depósito obrigatório, recorreu a Autuada a este Colegiado, pleiteando a reforma da Decisão de primeiro grau, tendo como base os mesmos argumentos utilizados na Impugnação.

Em atenção ao limite de alçada estabelecido, não houve pronunciamento por parte da D. Procuradoria da Fazenda Nacional, subindo os autos a exame deste Conselho.

É o relatório.



RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

VOTO

Com relação à preliminar argüida pela Recorrente, de ilegitimidade de parte passiva “ad causam”, rejeito-a de plano pois que, em meu entendimento, a responsabilização da ora Recorrente decorre do fato de haver assinado Termo de Responsabilidade perante a repartição aduaneira, responsabilizando-se pessoalmente por eventuais obrigações tributárias que viessem a incidir sobre o veículo transportador, objetivando a sua liberação antecipada, ou seja, antes da realização da conferência final de manifesto prevista no Regulamento Aduaneiro

Em assim sendo, configura-se que a referida empresa tenha atuado além das suas atribuições próprias e exclusivas de Agente Marítimo, ou seja, também como legítimo representante legal do transportador, na forma estabelecida na legislação de regência.

A meu ver, está perfeitamente caracterizada a situação prevista no art. 32, parágrafo único, alínea “b”, do Decreto-lei nº 37/66, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei nº 2.472/88.

Sobre tal matéria já me manifestei em diversos outros julgados que guardavam perfeita semelhança com o caso ora em exame, razão pela qual aqui repito os fundamentos anteriormente expostos, como segue:

Os Agentes Marítimos, também conhecidos como Agentes de Navegação ou “Agentes Consignatários” dos navios estrangeiros que aportam regularmente no País, possuem atribuições próprias as quais não estão definidas nas legislações tributária e aduaneira brasileiras, podendo-se, a grosso modo, entender-se que sejam aquelas definidas por Plácido e Silva, a saber:

“Pessoa ou firma encarregada, pelas empresas de navegação, de gerir os seus negócios em determinado porto, provendo todas as diligências no sentido de desembaraçar os despachos, realizando em seu nome contratos de fretamento para o transporte das mercadorias destinadas a outros portos



RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

e embarcadas nos navios ou embarcações da empresa que representa”.

(Vocabulário Jurídico, 17a edição, 2.000, pág. 45 – Plácido e Silva).

Tenho convicção, e nisso concordo plenamente com a Recorrente, de que o Agente Marítimo, quando no exercício exclusivo de suas atribuições próprias, não pode figurar no pólo passivo da obrigação tributária da espécie, já que não se equipara ao transportador e nem pode ser considerado responsável tributário, para os efeitos decorrentes do Decreto-Lei nº 37, de 1966.

Essa situação me parece pacífica.

O que temos a examinar, então, é a condição, desse mesmo Agente Marítimo, atuando também como “Representante” do transportador estrangeiro, à luz do art. 32, parágrafo único, alínea “b”, do Decreto-lei nº 37/66, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei nº 2.472, de 1988, “in verbis”:

“Art 32 – É responsável pelo Imposto

.....

Parágrafo único – É responsável solidário:

- o m i s s i s

o representante, no país, do transportador estrangeiro.”

São irretocáveis as considerações que se fazem a respeito da capacidade jurídica do “representante”, invocando-se as disposições do art. 74, inciso I, do Código Civil Brasileiro, sendo evidentemente certo que as “atribuições próprias” de um Agente Marítimo, não se confundem com o exercício da “representação” propriamente dita.

No entanto, a situação sob enfoque requer análise da legislação de regência, no que concerne aos créditos tributários envolvendo os transportadores marítimos e seus agentes e/ou representantes. Vejamos o que tal legislação estabelece a respeito.

Dispõe o Decreto-lei nº 37/66:

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

Título II – Capítulo II
NORMAS GERAIS DE CONTROLE ADUANEIRO DE VEÍCULOS.

“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.

§ 1º - O manifesto será submetido a conferência final para apuração de responsabilidade por eventuais diferenças quanto a falta ou acréscimo de mercadoria.

§ 2º - Os veículos respondem pelos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas aplicadas aos transportadores de carga ou a seus condutores.

§ 3º - O veículo poderá ser liberado, antes da conferência final de manifesto mediante termo de responsabilidade firmado pelo representante do transportador, no País, quanto aos tributos, multas e demais obrigações que venham a ser apuradas”. (redação dada pelo art. 1º, do Decreto-lei nº 2.472, de 01/09/88).”
(os grifos não constam do texto original)

.....

“Art. 42 – A autoridade aduaneira poderá impedir a saída, da zona primária, de veículo que não haja satisfeito as exigências legais e regulamentares”.

- x -

Título IV
INFRAÇÕES E PENALIDADES.

Capítulo I
INFRAÇÕES



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

“Art. 95 – Respondem pela infração:

....

II – Conjunta ou isoladamente, o proprietário e o consignatário do veículo, quanto à que decorrer do exercício das atividades próprias do veículo, ou de ação ou omissão de seus tripulantes”.

O Regulamento Aduaneiro (aprov. pelo Dec. 91.030/85) determina:

“Art. 71 – O veículo responde.....

Parágrafo único – Enquanto não concluídos os procedimentos fiscais destinados a verificar a existência de eventuais débitos para com a Fazenda Nacional, a autoridade aduaneira poderá permitir a saída do veículo, mediante termo de responsabilidade firmado pelo transportador ou por seu representante, em que se comprometa ao pagamento dos tributos, multas e outras obrigações decorrentes de irregularidades apuradas na forma deste Regulamento (Decreto-lei nº 37/66, artigo 39, § 3º)”. - grifei.

Do conjunto de normas ora transcritas encontramos outro nome para o Agente Marítimo, qual seja, Agente Consignatário. É, geralmente, a empresa que se identifica como tal no Termo de Visita Aduaneira, firmado quando da entrada, no porto, do veículo transportador. Existe ainda uma figura, não mencionada em tal legislação, que é a do “Agente Protetor” do navio, o qual assume outras atribuições em nome do proprietário da embarcação, as quais aqui não estão em discussão.

Do ponto de vista da responsabilidade por infrações, estabelecida no art. 95, do D. Lei nº 37/66, acima transcrito, parece não restar dúvidas quanto à figura do Agente Consignatário, devidamente identificado no mencionado Termo de Visita Aduaneira.

Quanto a responsabilidade tributária, a lei definiu, claramente, que no caso do transportador estrangeiro, o seu “representante”, no país, é responsável solidário. (D. Lei 37/66, art. 32, p.ú, alínea “b”) .



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

Em que pese não ter a legislação, tributária e aduaneira, definido, em momento algum, quais seriam as “atribuições próprias de um Agente Marítimo”, certamente que nelas não estão incluídas as de “representante legal”, sob o enfoque que se tem dado em relação ao Código Civil Brasileiro. Isto porque o Agente Marítimo pode ou não ser detentor de poderes para praticar atos jurídicos em nome do representado, no caso o próprio transportador, ou o proprietário do veículo.

Ora, a Lei estabelece que “*Os veículos respondem pelos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas aplicadas aos transportadores de carga ou a seus condutores*”.

Estabelece, ainda, que: “*Enquanto não concluídos os procedimentos fiscais destinados a verificar a existência de eventuais débitos para com a Fazenda Nacional, a autoridade aduaneira poderá permitir a saída do veículo, mediante termo de responsabilidade firmado pelo transportador ou por seu representante, em que se comprometa ao pagamento dos tributos, multas e outras obrigações decorrentes de irregularidades apuradas...*” (grifos meus)

Temos, assim, que somente, e somente se, debaixo daquelas condições – assinatura de termo de responsabilidade, firmado pelo transportador ou por seu representante, poderá o veículo ser liberado antes do referido procedimento (conferência final de manifesto) e apuração de eventuais débitos de responsabilidade do transportador.

Isto significa que, se nenhum termo de responsabilidade for assinado, na forma da lei, o veículo deverá ficar retido no porto, à disposição da autoridade aduaneira, até que se complete o procedimento de conferência final de manifesto, para o qual não existe prazo fixado, a fim de que em caso de apuração de eventual débito tributário de responsabilidade do transportador seja o mesmo veículo tomado, de qualquer forma e dentro da estrita legalidade, para quitar tal débito.

Por esse motivo, dada a impraticabilidade ou inconveniência de tal situação, o referido termo de responsabilidade é assinado na respectiva repartição aduaneira, possibilitando, deste modo, a liberação antecipada do veículo transportador.

Naturalmente que tal procedimento é, e só pode ser, adotado por um representante legal do transportador estrangeiro, que atenda às



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

disposições legais pertinentes, ou seja, devidamente munido do competente Mandato.

Nesta situação, quando mencionado “termo” vem a ser assinado pelo próprio Agente Marítimo, o que comumente acontece, é evidente que tal procedimento foge, completamente, ao âmbito das atribuições próprias desse Agente Marítimo, que passa, então, à condição de “representante legal”, amparado no devido e necessário Mandato.

No caso presente, a fiscalização identificou como “representante” do transportador estrangeiro e, conseqüentemente, responsável tributário solidário, certamente por figurar como responsável no termo de responsabilidade, exatamente o Agente Marítimo ora recorrente.

Não existe nestes autos qualquer questionamento a respeito da formalidade exigida para tal representação, o que nos leva à convicção de que o referido representante – Agente Marítimo e Consignatário do veículo aqui envolvido – detivesse condições plenas para assinar tal Termo, munido do competente Mandato, pois que, com tal ato, evidentemente que agiu fora e além das atribuições próprias de um Agente Marítimo.

Não é o caso, portanto, de aplicação da Súmula nº 192, do extinto Egrégio Tribunal Federal de Recursos, a qual se aplica somente nos casos em que o Agente Marítimo atua, exclusivamente, no exercício de suas atribuições próprias.

Como já se viu, a assinatura de termo de responsabilidade perante a repartição aduaneira com o intuito da liberação antecipada do veículo transportador, comprometendo-se ao pagamento dos eventuais tributos, multas e outras obrigações que vierem a ser apuradas, relacionadas com o mesmo veículo, é típico e próprio de um representante legal, na forma prevista no art. 1.288 e seguintes do Código Civil Brasileiro, que nada tem a ver, certamente, com as atribuições próprias de um Agente Marítimo.

Concluindo, se a ora Recorrente, mesmo tendo atuado na qualidade de Agente Marítimo, compareceu à repartição aduaneira e assinou Termo de Responsabilidade na forma e para os efeitos previstos no art. 39, § 3º, do Decreto-lei nº 37/66, com a redação que lhe foi dada pelo Art. 1º, do Decreto-lei nº 2.472/88, não pode, nos autos deste processo, vir a invocar a súmula nº 192 do antigo e extinto E. Tribunal Federal de Recursos, para tentar



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

repelir a responsabilidade (solidária) que lhe foi atribuída pelo crédito tributário apurado, ao argumento da “ilegitimidade de parte passiva *ad causam*”, pois que tal responsabilidade decorre da mesma referida lei (Dec. Lei nº 37/66, art. 32, § único, alínea “b”, com sua nova redação”).

Por tais razões, rejeito a preliminar argüida.

Com relação ao mérito, a primeira questão a ser corretamente definida é se houve diferença, para mais ou para menos, na descarga da mercadoria transportada pelo navio envolvido e, se for o caso, qual o seu percentual em relação ao total manifestado.

Com efeito, a Recorrente demonstra nos autos que a mercadoria cuja falta está sendo apontada no porto de Santos – SP, descarregou, na mesma viagem, também no porto de Paranaguá.

A fiscalização, por sua vez, levou em consideração tão somente a quantidade manifestada para o porto de Santos e nele descarregada, tendo o I. Julgador “*a quo*” entendido que este é o procedimento correto.

Tal entendimento cai por terra frente aos inúmeros precedentes deste Colegiado.

Também sobre essa matéria manifestei-me no Voto proferido no mesmo Recurso nº 120.539 acima mencionado, na sessão de 20/06/2000, permitindo-me igualmente aqui reproduzir os mesmos fundamentos, que se aplicam a este caso, observadas, evidentemente, as necessárias adaptações, como segue:

“O segundo aspecto abordado pela Recorrente e já adentrando ao mérito de sua apelação, diz respeito ao resultado da descarga do navio envolvido.

A repartição aduaneira autuante restringiu a apuração ao âmbito do porto de Santos-SP, levando em consideração o documento emitido pela Cia. Docas do Estado de São Paulo (CODESP), intitulado “INFORMAÇÃO DE DESCARGA, FALTAS E ACRÉSCIMOS (GRANEL), de nº 21317 (fls. 7),

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

que abrange três (3) Conhecimentos de Carga, a saber: 201, 202 e 203, procedentes do porto de NIKOL.

Assevera a Recorrente, por sua vez, que o navio Mister Michael, na mesma viagem, transportou a mesma carga também para os portos de São Luis e Vitória, indicando os resultados gerais da descarga, apontando uma quebra da ordem de 234.722 kg para um total manifestado de 33.591.542 kg.

Invoca o disposto no art. 477 do RA (Dec. 91.030/85) argumentando que a conferência final de manifesto deve levar em consideração o resultado global da descarga, ou seja, os resultados de todos os portos onde tenha descarregado o mesmo produto.

Contra tal fundamentação argumenta a Autoridade Julgadora “a quo” que o art. 477 do RA ainda depende de regulamentação, devendo então prevalecer a “regra geral” de declaração (manifesto) e fiscalização (conferência) porto a porto.

Já o Nobre Relator reporta-se ao disposto na Instrução Normativa SRF nº 095, de 1984, asseverando que a mesma somente prevê a apuração do percentual de quebra tolerável em função da quantidade global de mercadoria descarregada no caso de aplicação de multa.

Argumenta, ainda, que, no caso específico, como o percentual de quebra oficialmente apurado já não enseja aplicação de multa, não há porque se falar em apuração tendo como referência a quantidade total descarregada pelo navio.

Vai ainda mais longe o I. Colega Relator, dizendo que: *“Note que aqui, como nos demais casos em que o fiscal aduaneiro, servidor público, é chamado a agir, por estar obrigado a se ater ao princípio da estrita legalidade, não pode ele agir além do que a norma estabelece, ou seja, dispensar o tributo com base em uma apuração global da descarga efetuada, quando o universo da norma jurídica aduaneira – tributária só admite tal conduta no caso”*



RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

de aplicação da multa, pois caso assim procedesse estaria sujeito à responsabilidade administrativa, cível e criminal". (grifos meus).

As perguntas que se fazem necessárias e que deixo aqui registradas, para simples reflexão, são as seguintes:

Se verdadeira a afirmação do Nobre Colega Relator, com a qual, "*data venia*", não concordo, o fato de o mesmo fiscal aduaneiro dispensar a aplicação da penalidade, sem atender ao disposto na norma jurídica e legal (item 1, da IN SRF 095/84), deixando de proceder à apuração global de toda a quantidade descarregada pelo navio, no País, também não ensejaria que esse mesmo "funcionário público" esteja sujeito à responsabilidade administrativa, cível e criminal ???

Não seria possível que se o resultado da descarga apurado em um único porto, no caso Santos, que originou a dispensa da penalidade (multa do art. 526, I, "d", do R.A.), por estar a falta situada abaixo do limite de 5% previsto na IN SRF nº 113/91, poderia transformar-se em situação diferente se cumprido o disposto na IN SRF 095/84 (apuração global de toda a quantidade descarregada pelo navio, no País) apresentando como resultado uma falta superior a 5% do total manifestado -, gerando, desta forma, a aplicação da referida penalidade ???

Por que razão o fiscal aduaneiro dispensou a penalidade sem verificar o resultado global de toda a descarga, conforme estabelecido na referida IN SRF 095/84 ???

E observe-se que não se cuida aqui da dispensa de tributos. Falo especificamente na dispensa de penalidade.

No que diz respeito às demais conseqüências do procedimento questionado – apuração global de toda a quantidade descarregada pelo navio, no País – no que diz respeito ao "princípio da estrita legalidade" ao qual se sujeita o fiscal aduaneiro, servidor público, gostaria de saber onde está prevista, na legislação aduaneira – tributária, a limitação da conferência final de manifesto restrita a cada porto, de per si.

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

O Decreto-lei nº 37/66 nada fala nesse sentido.

O Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Dec. 91.030/85, por sua vez, determina:

“Art. 476 – A conferência final de manifesto destina-se a constatar a falta ou acréscimo, de volume ou mercadoria entrada no território aduaneiro, mediante o confronto do manifesto com os registros de descarga (Decreto-lei nº 37/66, artigo 39, § 1º). (grifos meus)

Parágrafo único – Constatada falta ou acréscimo, e feitas, se for o caso, as necessárias diligências, adotar-se-á o procedimento fiscal adequado”.

Observe-se que o mandamento legal previsto no “caput” do art. 476 fala em “mercadoria entrada no território aduaneiro”, o que abrange, evidentemente, todo o território aduaneiro e não apenas o território aduaneiro de cada porto individualmente.

Fala, ainda, no confronto entre o “manifesto” e “os registros de descarga”.

Ora, o Manifesto está relacionado, evidentemente, com a carga total transportada em determinado veículo, e “registros de descarga” são os registros efetuados pelas entidades receptoras (portuárias geralmente) em todos os portos. A norma não se refere a portos específicos ou individuais.

Por sua vez, apega-se a Autoridade Julgadora singular nas disposições do art. 477 do mesmo R.A., o qual estabelece que “No caso de mercadoria a granel transportada, em viagem única, por via marítima e destinada a mais de um porto no País, a conferência final de manifesto poderá realizar-se globalmente, de acordo com normas a serem expedidas pela Secretaria da Receita Federal”.

O que se verifica neste caso é que a norma hierarquicamente inferior vislumbra óbice a um procedimento que a lei maior não estabeleceu. Abre a possibilidade da apuração global da



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

descarga sem que houvesse qualquer restrição legal nesse sentido.

Trata-se, portanto, de uma norma completamente inócua.

Admitindo-se, *ad argumentandum*, que assim não fosse; que a apuração global da descarga dependeria ainda de regulamentação (normas a serem expedidas pela Secretaria da Receita Federal), parece elementar que a Instrução Normativa SRF nº 095/84 deu efetividade a tal procedimento.

Com efeito, pelo menos no que diz respeito a aplicação de multas, determinou o Sr. Secretario da Receita Federal que tais multas, de qualquer natureza, só serão aplicadas depois de feita a apuração global de toda a quantidade descarregada pelo navio, no País.

Insistirão ainda os implacáveis perseguidores da mais estrita legalidade que também a execução do item 1, da referida IN SRF nº 95/84 depende da expedição de normas complementares que forem necessárias para apuração das quantidades efetivamente faltantes, conforme previsto no item 3 da mesma norma legal.

Mas, vejamos. Se decorrido tanto desde a edição da referida IN SRF 095/84 e nenhuma norma complementar foi baixada objetivando a criação de outros mecanismos de apuração das quantidades efetivamente descarregadas, é de se supor que as normas de controle então em vigor foram consideradas satisfatórias e suficientes para tal apuração, não existindo necessidade de criação de novas normas.

Com efeito, as normas vigentes estabelecem a confrontação dos manifestos com os registros de descarga, o que é obrigatório e necessário em cada porto. Cada repartição aduaneira nos portos de descarga do veículo transportador recebem tanto os manifestos quanto os citados registros de descarga efetuados pelas entidades portuárias e estão em condições de apurar e atestar tais resultados, individualmente.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

Portanto, a conferência “global” do manifesto de toda a quantidade descarregada pelo navio, no País, só depende da reunião dessas informações, produzidas pelas repartições aduaneiras existentes nos respectivos portos de descarga.

É evidente que não existe a necessidade da criação de normas complementares para apuração das quantidades efetivamente descarregadas, bastando a realização de simples diligência ou troca de informações nesse sentido.

Observe-se que o Secretário da Receita Federal, na redação do item 3, da IN SRF nº 95/84, não afirmou que normas complementares fossem necessárias para tal finalidade, mas deixou a cargo dos Coordenadores (Tributação e Fiscalização) estabelecer normas “que forem necessárias”. Ora, se não baixaram quaisquer outras normas é porque entenderam que elas não eram necessárias, sendo suficientes as já existentes.

Veja-se, por último, que a Instrução Normativa DpRF nº 113, de 04/12/91, tratando da mesma matéria – mercadoria importada a granel - vai muito além do pretendido pela Recorrente no presente caso, ou seja, estabelece, em seu art. 2º, o seguinte:

“Art. 2º - Quando o transporte da mercadoria for efetuado em mais de um veículo, o percentual fixado no artigo anterior aplicar-se-á à totalidade da carga manifestada e embarcada em cada oportunidade.” (grifos meus)

Por mais absurdo que possa parecer temos aí a Autoridade Administrativa determinando a apuração global do resultado da descarga, no País, não só em relação a um único veículo, mas em conjunto com outros que estejam transportando a mesma mercadoria.

Para concluir este assunto, mister se faz destacar que a farta e exaustiva jurisprudência administrativa firmada por este Terceiro Conselho de Contribuintes, ao longo de vários anos, confirmada pela E. Câmara Superior de Recursos Fiscais,



RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

também por diversos Acórdãos proferidos sobre a matéria, reforça o entendimento aqui colocado.

Cito, apenas como exemplos, alguns arestos originários desses órgãos, a saber:

“Conferência final de manifesto. Descarga do mesmo granel nos sucessivos pontos de escala. Há que se levar em consideração os resultados das descargas, fazendo-se o confronto entre o total manifestado e o total descarregado do navio na mesma viagem. Falta total dentro do limite de tolerância previsto na IN nº SRF 095/84.

Dado provimento ao recurso.”

(Acórdão nº 301-25.814 – Recurso 109.583 – 1ª. Câmara, 23/08/88)

“Extravio de mercadoria transportada a granel. Os acréscimos comprovadamente ocorridos em outros portos nacionais, na mesma viagem, devem ser deduzidos da quantidade de mercadoria extraviada. A taxa de câmbio.....”

(Acórdão nº 302-29.982 – Recurso 106.343 – 2ª. Câmara, 28/06/84)

“Falta de mercadoria estrangeira (granel), apurada em conferência final de manifesto. A responsabilidade da empresa transportadora é apurada à vista das descargas do mesmo produto, na mesma viagem, nos diversos portos de escala, considerando-se o total manifestado. A I.N. do S.R.F. nº 12/76

(Acórdão nº 302-29.149 – Recurso 102.386 – 2ª. Câmara, 24/02/83).

“Falta e acréscimo de mercadoria importada (granel). Exclusão das exigências sobre falta, que deixou de existir quando compensadas as quantidades descarregadas nos diversos portos da mesma mercadoria para o mesmo importador. Enquadramento da multa

(Acórdão nº 22.421 – Recurso 100.382 – 2ª. Câmara, 22/09/81).

“Falta de mercadoria a granel. Compensação admitida para reduzir o imposto.”

(Acórdão nº 21.875 – Recurso 101.676 – 3ª. Câmara, 16/02/82”.



RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

“Conferência final de manifesto. Falta de mercadoria transportada a granel. Verificada a ocorrência de acréscimo do mesmo produto, na descarga em outro porto, relativamente à mesma viagem do veículo transportador, admite-se a compensação da falta com o acréscimo apurado. Recurso especial provido”.

(Acórdão nº CSRF/03-1.087 – Recurso RP/303-0.864 - CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS, 29/06/83).

Por estas razões, entendo que só se pode falar em falta (quebra) ou acréscimo de mercadoria transportada a granel, por via marítima, descarregada em mais de um porto, em se tratando, evidentemente, do mesmo produto, após a apuração global de toda a quantidade descarregada no País.

Somente a partir de tal resultado (Rateio Final da Descarga) é que se pode apurar responsabilidades por eventuais divergências, respeitado o limite de tolerância estabelecido.


Por tais razões, voto no sentido de converter o julgamento em diligência à repartição aduaneira de origem, a fim de:

a) diligenciar no sentido de obter informações e documentos comprobatórios dos resultados das descargas realizadas em outros portos, da mesma mercadoria, transportada na mesma viagem;

b) a partir da apuração global de toda a quantidade descarregada no País, como colocado no item a) acima, elaborar quadro demonstrativo apontando, porto a porto, as quantidades totais manifestadas e descarregadas, com os indicativos das faltas e/ou acréscimos por ventura registrados;

c) informar qual foi o método de mensuração realizado pela CODESP e que ensejou a emissão da IDFA nº 18933 (fls.09) e, se for o caso, anexar Laudo Técnico correspondente;

d) trazer aos autos documentação comprobatória da realização da conferência final de manifesto procedida pela mesma repartição aduaneira em Santos, nos termos do art. 467, do Regulamento Aduaneiro;



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.428
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.963

Concluída a diligência supra, abra-se vista dos autos à Recorrente para, querendo, pronunciar-se a respeito dos resultados apurados, retornando o processo a este Colegiado para, posteriormente, pronunciar-se a respeito desses e dos demais argumentos trazidos no Recurso Voluntário ora em exame.

Sala das Sessões, em 06 de julho de 2.000


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator.