



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 12466.003465/2002-02  
SESSÃO DE : 25 de janeiro de 2005  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623  
RECURSO Nº : 128.479  
RECORRENTE : CIA IMPORTADORA E EXPORTADORA COIMEX  
RECORRIDA : DRJ/FLORIANÓPOLIS/SC

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO/IPI  
MAJORAÇÃO DE ALÍQUOTAS

A majoração de alíquotas prevista no Decreto nº 1.391/95, publicado no DOU de 13/02/95, não se aplica aos veículos embarcados no exterior até 12/02/95, conforme disposição expressa do seu art. 3º.

DATA DE EMBARQUE DA MERCADORIA IMPORTADA

Para efeitos tributários, considera-se ocorrido o embarque da mercadoria importada na data da expedição do Conhecimento Internacional de Embarque (art. 5º da Lei nº 6.562/78 e art. 528 do Regulamento Aduaneiro).

CONHECIMENTO INTERNACIONAL DE EMBARQUE

Não comprovada a inidoneidade do Conhecimento Internacional de Embarque original, este constitui documento apto a instruir o despacho aduaneiro, como prova de posse ou propriedade da mercadoria (art. 45 do Decreto-lei nº 37/66 e art. 422 do Regulamento Aduaneiro).

RECURSO PROVIDO POR UNANIMIDADE

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 25 de janeiro de 2005

HENRIQUE PRADO MEGDA  
Presidente

MARIA HELENA COTTA CARDOZO  
Relatora

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, LUIS ANTONIO FLORA, PAULO AFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR, WALBER JOSÉ DA SILVA, SIMONE CRISTINA BISSOTO e PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES. Esteve presente o Procurador da Fazenda Nacional ALEXEY FABIANI VIEIRA MAIA.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623  
RECORRENTE : CIA IMPORTADORA E EXPORTADORA COIMEX  
RECORRIDA : DRJ/FLORIANÓPOLIS/SC  
RELATOR(A) : MARIA HELENA COTTA CARDOZO

RELATÓRIO

A empresa acima identificada recorre a este Conselho de Contribuintes, de decisão exarada pela Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Florianópolis/SC.

Contra a interessada foi lavrado, pela Alfândega do Porto de Vitória/ES, o Auto de Infração de fls. 06 a 46, no valor de R\$ 3.080.130,13, referente a Imposto de Importação (R\$ 626.998,08), IPI (R\$ 64.094,41), Juros de Mora do Imposto de Importação, calculados até 28/06/96 (R\$ 286.475,44), Juros de Mora do IPI, calculados até 28/06/96 (R\$ 29.284,73), Multa do Imposto de Importação (R\$ 1.880.994,24 – 300% – art. 4º, inciso II, da Lei nº 8.218/91) e Multa do IPI (R\$ 192.283,23 – 300% – art. 364, inciso III, do RIPI, aprovado pelo Decreto nº 87.981/82, c/c art. 32 da Lei nº 8.218/91).

Os fatos foram assim descritos, em síntese, na autuação:

“O contribuinte... deu início a despacho aduaneiro de importação através de 36... declarações de importação..., registradas parte em 27/03/95 e parte em 29/03/95, com o objetivo de despachar para consumo 810... veículos da marca SUZUKI, procedente de TOYOHASHI, Japão. Para tanto, instruiu os despachos com os Conhecimentos de Carga Marítimos Internacional (BLs – “Bill of Lading”) relacionados em anexo, emitidos em 12/02/95 (DOC 01).

Em ato de Revisão Aduaneira... e em confronto com os Conhecimentos de Carga Marítimo Internacionais anexados ao Manifesto nº 731/95, referente ao Navio OCEAN ACE, viagem 36A, verificamos que a data de emissão dos BLs é 13/02/95, em discordância com os BLs anexados às DI, com data de 12/02/95 (DOC 02).

Intimamos a... representante legal do transportador no Brasil a apresentar Lista de Escalas de Portos e cópias originais dos BLs em questão. A Agência encaminhou telex... informando que o carregamento e saída do Navio OCEAN ACE... ocorreu em 13/02/95 e encaminhou cópias não negociáveis dos BLs, sem data nem assinatura (DOC 3). *pl*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

Intimamos a empresa... COIMEX a apresentar os originais dos BLs, a mesma entregou cópia dos BLs originais anexados nas DIs com data 12/02/95 (DOC 4).

Segundo o art. 49 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 91.030/85, é exigido Carta de Correção para qualquer retificação no Conhecimento de Carga Marítimo Internacional, e este não foi apresentado até o registro das DI's.

O Decreto nº 1.391 publicado no DOU DE 13/02/95 majorou as alíquotas do Imposto de Importação de 20% para 32% para os veículos classificados nos códigos ali elencados, quando em seu artigo 3, resguarda para os veículos embarcados antes de sua publicação, a aplicação do tratamento tarifário anterior. Acontece que, nos termos do artigo 5, da Lei 6.562/78 e artigo 528 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 91.030/85, para efeitos tributários, considera-se ocorrido o embarque da mercadoria importada na data de emissão do Conhecimento de Carga Marítimo Internacional, e em função de não se levar em conta a data dos BLs que instruíram os despachos de Importação em questão, diante dos Dispositivos Legais evocados, tem-se como data de emissão dos Conhecimentos de Carga Marítimo Internacional o dia 13/02/95 (documentos apresentados em ato regular de Visita Aduaneira), não sendo, assim, beneficiada a Importação em pauta com o disposto no artigo 3 do Decreto nº 1.391/95, que resguarda embarques anteriores ao dia 13/02/95."

Os documentos referentes às operações de importação em tela encontram-se às fls. 52-Volume 1 a 784-Volume 3.

#### DA IMPUGNAÇÃO

Cientificada da autuação em 06/08/96 (fls. 06 - Volume 1), a interessada apresentou, em 04/09/96, tempestivamente, a impugnação de fls. 785 a 796 - Volume 3, acompanhada dos documentos de fls. 797 a 826 - Volume 3.

A impugnação contém as seguintes razões, em resumo:

- o Decreto nº 1.391, publicado no DOU de 13/02/95, elevou a alíquota do Imposto de Importação sobre automóveis de 20% para 32%, não se aplicando aos veículos embarcados anteriormente à data de sua publicação, por expressa ressalva contida no próprio Decreto;

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

- para efeitos fiscais, considera-se como data de embarque a data de emissão do Conhecimento de Transporte, conforme Lei nº 6.562/78, art. 5º, preceito esse reproduzido no art. 528 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85;

- os originais dos Conhecimentos de Transporte dos 810 veículos foram emitidos pelo transportador em 12 de fevereiro de 1996, no Porto de Toyohashi, Japão, e lá entregues ao embarcador;

- foram remetidos ao Brasil por via bancária, tendo sido aqui devidamente formalizados, endossados para a impugnante que, como importadora, os apresentou para despacho aduaneiro de importação;

- sem apontar qualquer fato que pudesse autorizar essa afirmativa, a autuação imputou à impugnante participação na "fraude" de emissão dos Conhecimentos de Embarque (BL), impondo-lhe penalidades confiscatórias;

- o cerne da questão encontra-se na divergência entre a data consignada nos Conhecimentos de Carga originais emitidos pelo transportador no Japão, enviados ao Brasil por via bancária, à ordem de Suzuki do Brasil Automóveis Ltda., endossados e entregues à impugnante, apresentado para despacho aduaneiro, e a data constante do Manifesto de Carga do Navio OCEAN ACE, que provavelmente adotou o dia da conclusão do carregamento para datação das cópias, não negociáveis ("consular purpose only");

- os conhecimentos, emitidos e entregues ao embarcador, com a data em que a mercadoria passou à responsabilidade do transportador, foram assinados por pessoa diferente da que assinou as cópias anexas ao Manifesto de Carga;

- as declarações de entidades portuárias japonesas anexas comprovam que os automóveis foram inspecionados no dia 10/02/95 e colocados no ponto de embarque desde 11/02/95;

- o diário de bordo prova que o navio atracou no dia 12/02/95 e o seu carregamento iniciou-se às 8h30min do dia 13/02/95 (hora local), que correspondia a 20h30min do dia 12/02/95 no Brasil;

- o Conhecimento de Carga é o contrato de transporte, regulado pelo Direito Comercial e pela legislação do local da formação do contrato (*locus regit actum*), emitido no momento em que a posse e responsabilidade sobre a mercadoria são transmitidos do embarcador ao transportador;

- cabe às leis comerciais, por expressa remissão da legislação tributária, disciplinar o contrato de transporte e o documento que o representa, conforme art. 424 do Regulamento Aduaneiro;

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

- assim, à vista do direito positivo, a emissão do Conhecimento de Transporte em 12/02/95 não constituiu ilegalidade, sendo documento hábil para produzir todos os seus efeitos jurídicos, uma vez que a própria legislação tributária lhe confere eficácia probatória do início do contrato de transporte (art. 528 do Regulamento Aduaneiro);

- não há fundamento jurídico para a desqualificação do Conhecimento de Transporte original que, pelo direito expresso, é a prova legal do conhecimento do contrato de transporte e do início deste e da responsabilidade do transportador;

- admitindo-se, *gratia argumentandum tantum*, que o Conhecimento de Embarque não pudesse ser emitido antes do início do carregamento do navio, tal fato ocorreu em 12 de fevereiro às 20h30min no horário brasileiro, dia 13 de fevereiro, 8h30min no horário japonês;

- a autuação imputa à impugnante a prática de "fraude", porém não descreve a sua conduta típica;

- a responsabilidade pelo retardamento, insuficiência ou falta de pagamento do tributo e respectivas penalidades é objetiva, independente da intenção do agente;

- entretanto, quando a penalidade deriva de conduta qualificada por elemento subjetivo doloso, não cabe falar-se em responsabilidade subjetiva, independente de dolo;

- as normas legais penalizadoras invocadas na autuação não prescindem da demonstração do elemento subjetivo do dolo específico (arts. 136 e 137 do CTN);

- a impugnante não teria qualquer benefício com a redução da alíquota do Imposto de Importação, pois a operação foi realizada no âmbito de contrato firmado com Suzuki do Brasil Automóveis Ltda., que lhe assegura repassar ao preço final todos os custos tributários, inclusive eventuais acréscimos que venham a incorrer até a entrega final;

- além disso, a impugnante não teve qualquer participação na elaboração, recebimento ou trânsito dos Conhecimentos de Transporte, que foram emitidos no Japão, em favor de terceiros, e que veio às suas mãos mercê de endosso, já no Brasil;

- descabidas as penalidades confiscatórias que a autuação pretende impor à impugnante; *gel*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

- o Auto de Infração é nulo;
- embora a autuação impute à impugnante, de forma velada, a prática de conluio, não foram arrolados os co-participes;
- caso houvesse ocorrido algum erro, intencional ou não, na emissão do Conhecimento de Transporte, não teria sido obra da impugnante, não havendo evidência de que esta tivesse participado da operação de embarque dos veículos;
- ao contrário do que insinua a autuação, quanto maior o Imposto de Importação, maior teria sido a receita auferida pela impugnante e o seu ganho na operação, mercê do seu credenciamento ao financiamento do FUNDAP, que é calculado sobre o preço final de venda, no qual se incluem os tributos sobre a importação;
- o princípio da unidade do procedimento sancionatório, tratando-se de ato de ofício, sujeito ao princípio da estrita legalidade e plena vinculação, não enseja a “trial bargain” ou dispensa da persecução de quem seja efetivamente responsável;
- se algum erro ocorreu, deve ser imputado ao emissor do documento, o transportador, conforme art. 424 do Regulamento Aduaneiro;
- a interessada deixa de desenvolver o tema da inconstitucionalidade da majoração de alíquotas do Imposto de Importação, por se tratar de instância administrativa;
- a impugnante protesta pela apresentação de novos documentos, caso necessário.

Ao final, a requerente pede seja a impugnação recebida com efeito suspensivo e acolhida para cancelar a exigência tributária, inclusive as penalidades.

#### DA JUNTADA DE DOCUMENTOS PELA INTERESSADA

Em 09/09/96, a interessada apresentou os documentos de fls. 836 a 851-Volume 3.

#### DAS DILIGÊNCIAS SOLICITADAS PELA DRJ NO RIO DE JANEIRO

Em 27/09/96, a Delegacia da Receita Federal de Julgamento no Rio de Janeiro, que detinha inicialmente a competência para julgamento da presente lide, converteu o julgamento na Diligência DRJ/RJ/DICEX/SECEX nº 210/96, solicitando

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

informações a serem prestadas pelo transportador Mitsui O. S. K. Lines, Ltd.. Além disso, foi requerida a juntada da representação fiscal para fins penais, bem como a correção do código NBM/TIPI para TEC (fls. 853/854 – Volume 3).

A diligência foi atendida por meio dos documentos de fls. 855 a 860 – Volume 3, que trazem as seguintes informações, prestadas por Wilson Sons Agência Marítima, representante legal de Mitsui O.S.K. Lines Ltda. no Brasil (fls. 858 a 861 – Volume 3):

“a) O embarque dos carros da Suzuki foi feito através do Porto de Toyohashi, onde a Mitsui O.S.K. Lines (Armador) nomeia a ‘SEIWA KAIUN CO. LTD.’ para atuarem como Agentes Consignatários, Protetores e Operadores dos navios pertencentes ao dito Armador.

A SEIWA KAIUN fica incumbida das responsabilidades costumeiras relacionadas ao agenciamento dos navios, que inclui toda parte de emissão de documentos tais como: originais dos conhecimentos de embarque, manifestos de cargas e outros.

A Mitsui O.S.K Lines Ltd. autoriza a SEIWA, como Agentes, a assinar estes documentos relacionados à carga embarcada nos navios dela.

b) A pessoa habilitada/autorizada a assinar estes documentos é designada pela SEIWA de acordo com critérios internos daquela companhia. A rubrica (assinatura) é registrada junto à Mitsui e demais envolvidos.

c) Como é de costume nos casos de embarques da SUZUKI, no Porto de Toyohashi, a SEIWA separa as funções entre dois grupos de trabalho como segue:

- Um grupo para emissão dos conhecimentos de embarque da SUZUKI.

- Outro para emissão de documentação tais como: cópias N/N e Manifestos.

Conseqüentemente no caso do embarque no ‘OCEAN ACE’ (como em outros), a pessoa que assinou os conhecimentos originais foi o gerente autorizado do grupo que emitiu os mesmos, e as cópias não negociáveis foram emitidas e assinadas pelo gerente autorizado do outro grupo.

*pl*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

O Armador informa que é comum aparecer datas diferentes nos conhecimentos originais e não negociáveis devido à separação dos processos de emissão conforme descrito acima.

Até o momento a Mitsui nunca teve nenhum problema devido a diferença das datas nos originais e cópias não negociáveis, até mesmo porque nenhum prejuízo essa diferença de data traz aos interessados.

d) A menção que os conhecimentos foram emitidos em quatro vias se refere à quantidade de originais, conforme impresso no dito conhecimento. A quantidade de cópias não negociáveis pode ser emitida de acordo com a demanda/necessidade de cada porto.

e) O Armador informa que é hábito, não só no Japão mas no mundo todo, que os conhecimentos de embarque são emitidos com uma data que corresponde a um dia entre a chegada e a saída do navio.

Neste caso específico, os conhecimentos originais foram emitidos com a data da chegada do navio. As cópias não negociáveis que foram emitidas posteriormente, consta a data da saída do navio, assim justificando a discrepância das datas entre os conhecimentos originais e não negociáveis.

f) As vias dos conhecimentos nos originais datadas de 'Feb 12.1995' foram entregues às partes interessadas (embarcador/recebedor) como é praxe internacional."

Em 19/05/97, a DRJ no Rio de Janeiro/RJ solicitou nova diligência (DRJ/RJ/DICEX/SECEX nº 85/97), desta vez dirigida ao órgão governamental competente no Japão, por meio da COANA e Assessoria de Relações Internacionais da SRF (fls. 868 a 870 – Volume 3).

Às fls. 871 a 915 – Volume 3 encontram-se documentos juntados por força da diligência acima. As informações requeridas pela DRJ constam às fls. 882 a 885, assim traduzidas às fls. 886/887 – Volume 3:

"A agência realmente emite um B/L original com um número de cópias, para uso oficial, que varia de 1 a 3. Além disso, geralmente emite alguns documentos com aviso de CÓPIA NÃO NEGOCIÁVEL..., os quais possuem a mesma forma e teor do B/L original, conforme solicitado pelo embarcador, usados como referência nas atividades de controle contábil, manuseio de carga e outras atividades. Assinaturas e data de emissão são colocadas

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

apenas no B/L original e nas referidas cópias (de 1 a 3). Os documentos com o aviso de CÓPIA NÃO NEGOCIÁVEL não recebem assinatura ou data, exceto se utilizados para fins consulares.

Pessoas autorizadas a assinar B/L original, ou suas cópias, são titulares, no mínimo, de chefe de seção, registradas junto à Câmara de Comércio e Indústria como signatário oficial. Caso o embarcador requeira a essas pessoas que emitam alguns documentos com o aviso de CÓPIA NÃO NEGOCIÁVEL, para fins consulares e após a data de missão do B/L, o signatário, a princípio, firmará a assinatura e data nesses documentos, consoante o original. Entretanto, caso tal signatário não se encontre em condições de assinar, haverá a possibilidade de que uma outra pessoa, devidamente autorizada, aponha sua assinatura nesses documentos...”

Em 13/11/98, a DRJ no Rio de Janeiro solicitou nova diligência (DRJ/RJ/DITEX nº 322/98 – fls. 893 – Volume 3), desta vez dirigida à empresa Mitsui O.S.K. Lines ou à empresa Saiwa Kaiun (agência da Mitsui O.S.K. Lines), que deveria informar a (s) data(s) de emissão dos BL em questão.

A diligência foi atendida por meio dos documentos de fls. 894 a 915, que reiteram as informações já prestadas em função da diligência anterior.

#### DO ACÓRDÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

Em 19/04/2002, a Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Florianópolis/SC, que passou a deter a competência para julgamento do processo (fls. 916 – Volume 3), exarou o Acórdão DRJ/FNS nº 753 (fls. 910 a 933 – Volume 3), assim ementado, conforme voto vencedor por maioria:

#### “EMBARQUE DA MERCADORIA

Tem-se por efetivado o embarque no exterior, da mercadoria importada, na data da emissão do Conhecimento de Carga. Art. 518 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/1985.

No caso em espécie, define o momento do embarque a data constante do Conhecimento de Carga que acompanhou o transporte da mercadoria importada e instruiu o correspondente Manifesto de Carga.

(...) *fel*

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

#### ALÍQUOTA. MAJORAÇÃO.

Incide sobre as importações cuja mercadoria foi embarcada a partir de 13 de fevereiro de 1995, a alíquota de 32% prevista no Decreto nº 1.391/1995.

Incabível o agravamento da penalidade quando não comprovadas as circunstâncias qualificativas da infração apontada nos autos.

Lançamento Procedente em Parte.”

O voto vencido considerou improcedente o crédito tributário e encontra-se às fls. 917 a 932 – Volume 3.

#### DA FORMALIZAÇÃO DE PROCESSO APARTADO PARA SEGUIMENTO DO RECURSO VOLUNTÁRIO

Em 16/09/2002, a Alfândega do Porto de Vitória/ES manteve o processo nº 12466.000930/96-81 abrigando apenas o recurso de ofício, formalizado em função da redução da penalidade de 300% para 75%, e protocolou o presente processo – 12466.003465/2002-02 – para seguimento do recurso voluntário (representação de fls. 01 e fls. 1.004 – Volume 3).

#### DO RECURSO AO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

Cientificada do acórdão de primeira instância em 16/07/2002, a interessada apresentou, em 14/08/2002, tempestivamente, o recurso de fls. 941 a 969 – Volume 3, acompanhado dos documentos de fls. 970 a 1.002 – Volume 3.

Às fls. 1.014 – Volume 4 a Autoridade Preparadora informa que foi formalizado processo de arrolamento de bens, conforme Decreto nº 4.523/2002 e IN SRF nº 264/2002.

O recurso reitera as razões contidas na impugnação, com os seguintes adendos, em síntese:

- a decisão recorrida foi adotada por estreita maioria, ficando vencido o Relator, cujo entendimento merece prevalecer, tal a clareza de seus fundamentos fáticos e jurídicos;

- embora o Relator José Cirt Araújo Lima tenha apresentado fundamentado voto, sendo acompanhado pela Julgadora Roseli Fabrin, formou-se estreita maioria de três votos a dois em desfavor da recorrente, acolhendo-se a peça de defesa apenas para reduzir a penalidade “tendo em vista a inexistência de prova

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

inequívoca da ocorrência de fraude que justifique o agravamento proposto na autuação”;

- o voto vencedor atribuiu supremacia à via não negociável dos conhecimentos de carga que foram anexados ao manifesto de carga, em detrimento do original, que dá início à responsabilidade do transportador e é o título de propriedade da mercadoria;

- o fundamento do voto condutor do acórdão recorrido é que o conhecimento original foi considerado “suspeito”;

- não é cabível que um lançamento de tais proporções se fundamente apenas sobre uma “suspeita”, desprezando-se por completo o documento original, que incorpora os efeitos legais desse título/documento, que circulou, completo em todos os seus elementos essenciais (incluindo-se a data), por meio de instituição financeira, datação esta em perfeita concordância com as provas colhidas na instrução do processo, inclusive com diligências realizadas no Japão;

- não tem lógica a afirmativa de que a descrição de como o conhecimento original transitou até chegar às mãos da recorrente confirmaria essa “suspeita”;

- ao contrário, o fato de o conhecimento original ter vindo por via bancária evidencia que este estaria completo, com todos os seus elementos necessários, inclusive a data (Decreto nº 19.473/1930, art. 2º);

- a configuração da pretensa fraude, objeto da “suspeita”, exigiria também o concurso dos funcionários do banco portador do título de crédito, que participariam da sua substituição, o que torna ainda mais inverossímil essa cerebrina “suspeita” que fundamenta a decisão recorrida;

- a emissão do conhecimento de transporte não depende da mercadoria estar colocada dentro do veículo transportador, pois a responsabilidade do transportador, a formação do contrato de transporte, inicia-se com a entrega da mercadoria, a transferência de sua posse a ele;

- o documento que vincula o importador, utilizado para solicitar a entrega da mercadoria no porto de destino e sua nacionalização é o conhecimento original, que constitui o contrato de transporte, em cujos direitos e obrigações ele (o importador) se investe, recebendo-o mediante tradição e/ou endosso;

- como enfatizou o voto do Relator, é inadmissível que se de supremacia às vias integrantes do manifesto, jamais exibidas à recorrente, em

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

detrimento do conhecimento original, documento que examinou e concordou em receber;

- a inexistência de fraude foi reconhecida também pelo voto vencedor, porém aplicada apenas para o efeito de redução da multa;

- a discrepância entre a datação dos originais e das cópias não negociáveis ficou esclarecida pelo fato de que pessoas diferentes assinaram esses documentos;

- a decisão recorrida vulnera o princípio da vinculação dos atos administrativos tributários, ou seja, o da plena legalidade, subordinado aos critérios objetivos previstos em lei, mormente quando se trata de lançamento;

- está provado, de forma incontroversa, que os veículos foram vistoriados e postos no porto de embarque antes de 12 de fevereiro;


- o fato de a datação das cópias que integraram o manifesto de carga, feita por outra pessoa, ser diversa, não invalida ou anula o conhecimento original ou os seus efeitos;

- o Decreto nº 19.473/1930, que regula os conhecimentos de transporte, dispõe taxativamente que as vias não negociáveis que o transportador emitir produzem efeitos apenas em relação ao emissor, não afetando ou prejudicando o portador do original (art. 1º, parágrafo único);

- o conhecimento original é que serve para o despacho aduaneiro de importação, a cargo do importador, por expressa disposição legal.

Ao final, a interessada pede seja provido o recurso, cancelando-se a exigência.

O processo foi distribuído a esta Conselheira numerado até as fls. 1.016 – Volume 4 (última), que trata da distribuição dos autos no âmbito do Conselho de Contribuintes.

É o relatório. 

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

### VOTO

Trata o presente processo, de operações de importação realizadas durante o período em que foram majoradas as alíquotas do Imposto de Importação (de 20% para 32%), por meio do Decreto nº 1.391, de 10/02/95, publicado no Diário Oficial da União de 13/02/95, que assim estabeleceu, em seu art. 3º:

“Art. 3º O disposto neste Decreto não se aplica aos veículos já embarcados no exterior até a data anterior à da publicação deste Decreto, para os quais é assegurado o tratamento tarifário anterior.”

Assim, tendo sido dito Decreto publicado em 13/02/95, fariam jus à alíquota de 20% os veículos cujo embarque tivesse ocorrido até 12/02/95.

Quanto à data de embarque de mercadorias objeto de operações de importação e exportação, o Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, assim determina:

“Art. 528 – Para fins do artigo 526 e para efeitos tributários, o embarque da mercadoria a ser importada ou exportada considera-se ocorrido na data da expedição do conhecimento internacional de embarque (Lei nº 6.562/78, artigo 5º).”

A legislação colacionada não deixa dúvidas de que, no caso em tela, teriam direito à alíquota de 20% os veículos acobertados por Conhecimentos Internacionais de Embarque expedidos até 12/02/95.

Compulsando-se os autos, constata-se a existência de cópias autenticadas pela Secretaria da Receita Federal, referentes aos originais dos Conhecimentos Internacionais de Embarque que instruíram o despacho aduaneiro, exibindo data de emissão em 12/02/95 (fls. 146 a 160). A esse respeito, o Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, assim disciplina:

“Art. 422 – O despacho de importação será instruído com o conhecimento de carga original ou documento equivalente, como prova de posse ou propriedade da mercadoria (Decreto-lei nº 37/66, art. 45).”

Diante de tais fatos, à luz da legislação de regência, conclui-se que os veículos objeto da autuação encontravam-se efetivamente sujeitos à alíquota de 20%, eis que os respectivos Conhecimentos Internacionais de Embarque, que

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

legalmente instruem o despacho de importação, foram expedidos em 12/02/95, data-limite para o aproveitamento da alíquota menor.

Não obstante, constam também dos autos – e este foi o motivo da autuação – cópias não negociáveis dos Conhecimentos Internacionais de Embarque, que acompanharam os Manifestos de Carga por ocasião da Visita Aduaneira, com data de 13/02/95 (fls. 62 a 76).

Diante da controvérsia, antes da desqualificação das vias originais dos Conhecimentos Internacionais de Embarque como fraudulentas, caberia uma investigação aprofundada, visando o esclarecimento acerca da divergência de datas. Foi o que providenciou a Delegacia da Receita Federal de Julgamento no Rio de Janeiro/RJ, por meio das Diligências DRJ/RJ/DICEX/SECEX nº 210/96 (solicitando informações diretamente do transportador Mitsui O. S. K. Lines, Ltd. – fls. 853/854 – Volume 3), DRJ/RJ/DICEX/SECEX nº 85/97 (dirigida ao órgão governamental competente no Japão, por meio da COANA e Assessoria de Relações Internacionais da SRF - fls. 868 a 870 – Volume 3) e DRJ/RJ/DITEX nº 322/98 (dirigida mais uma vez à empresa Mitsui O.S.K. Lines ou à empresa Saiwa Kaiun, agência da Mitsui O.S.K. Lines, que deveria informar a (s) data(s) de emissão dos BL em questão – fls. 893 – Volume 3).

A explicação fornecida em função das diligências, endossada inclusive pelas autoridades governamentais do Japão, é no sentido de que apenas são datadas e assinadas as vias originais, e que as cópias não negociáveis podem vir a ser assinadas por pessoa diversa daquela que assina as vias originais. Quanto às cópias não negociáveis, estas só recebem data e assinatura se utilizadas para fins consulares (fls. 886 – Volume 3). O transportador, por sua vez, traz os seguintes esclarecimentos, por meio de seu representante legal no País:

“c) Como é de costume nos casos de embarques da SUZUKI, no Porto de Toyohashi, a SEIWA separa as funções entre dois grupos de trabalho como segue:

- Um grupo para emissão dos conhecimentos de embarque da SUZUKI.
- Outro para emissão de documentação tais como: cópias N/N e Manifestos.

Conseqüentemente no caso do embarque no ‘OCEAN ACE’ (como em outros), a pessoa que assinou os conhecimentos originais foi o gerente autorizado do grupo que emitiu os mesmos, e as cópias não negociáveis foram emitidas e assinadas pelo gerente autorizado do outro grupo. *me*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

O Armador informa que é comum aparecer datas diferentes nos conhecimentos originais e não negociáveis devido à separação dos processos de emissão conforme descrito acima.

Até o momento a Mitsui nunca teve nenhum problema devido a diferença das datas nos originais e cópias não negociáveis, até mesmo porque nenhum prejuízo essa diferença de data traz aos interessados.

d) A menção que os conhecimentos foram emitidos em quatro vias se refere à quantidade de originais, conforme impresso no dito conhecimento. A quantidade de cópias não negociáveis pode ser emitida de acordo com a demanda/necessidade de cada porto.

e) O Armador informa que é hábito, não só no Japão mas no mundo todo, que os conhecimentos de embarque são emitidos com uma data que corresponde a um dia entre a chegada e a saída do navio.

Neste caso específico, os conhecimentos originais foram emitidos com a data da chegada do navio. As cópias não negociáveis que foram emitidas posteriormente, consta a data da saída do navio, assim justificando a discrepância das datas entre os conhecimentos originais e não negociáveis.

f) As vias dos conhecimentos nos originais datadas de 'Feb 12.1995' foram entregues às partes interessadas (embarcador/recebido) como é praxe internacional."

Diante de tais esclarecimentos, a não aceitação das vias originais dos Conhecimentos Internacionais de Embarque só se justificaria caso pairasse sobre esses documentos alguma dúvida acerca de sua idoneidade, o que teria ainda de ser investigado, com a finalidade de aporte de provas aos autos. Aliás, o voto vencido constante do acórdão de primeira instância aborda essa questão com a devida cautela e, após analisar o caso por todos os ângulos, registra (fls. 928, segundo parágrafo):

"Considerados todos esses aspectos e circunstâncias, é inevitável a conclusão de que não existe prova material de adulterações. A única suposição possível é de que os verdadeiros BLs originais tivessem sido substituídos por outros, também emitidos pelo mesmo armador, apenas com a data adequada. Mas isso é tão somente uma suposição não comprovada no âmbito do processo."

Efetivamente, é no mínimo estranho que um mesmo documento possa apresentar datas diversas, ainda que se trate de originais e cópias não

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 128.479  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.623

negociáveis, como no caso. Entretanto, ausente dos autos a comprovação da inidoneidade das vias originais, não há como retirar-lhes a validade, adotando-se como válidas apenas as cópias não negociáveis, que não se prestam à instrução do despacho aduaneiro.

Nesse passo, o voto vencedor constante do acórdão de primeira instância encerra contradição incontornável: desqualifica, por suspeição, os Conhecimentos Internacionais de Embarque, considerando-os inidôneos (fls. 926, antepenúltimo parágrafo); justifica a inidoneidade dos originais pelo fato de que “a via do documento que acompanhou o trânsito da mercadoria é a única sobre a qual não paira qualquer dúvida quanto à data de emissão, uma vez que as demais podem ter sido emitidas posteriormente, ao sabor de outras conveniências”, o que caracterizaria a ocorrência de fraude (fls. 926, segundo parágrafo); ao mesmo tempo, reduz a penalidade de 300% para 75%, “tendo em vista a inexistência de prova inequívoca da ocorrência de fraude que justifique o agravamento proposto na autuação” (fls. 926, último parágrafo).

Entende esta Conselheira que, no presente caso, tendo em vista as suspeitas que nortearam o voto condutor do acórdão de primeira instância, não existiria meio-termo, ou seja: a rejeição dos Conhecimentos Internacionais de Embarque originais pressupõe serem estes fraudulentos, o que de forma alguma afastaria a penalidade agravada, caso a fraude estivesse comprovada nos autos; por outro lado, o afastamento de dita penalidade afastaria também a ocorrência de fraude, o que impediria a autoridade aduaneira de rejeitar os Conhecimentos Internacionais de Embarque originais.

Diante do exposto, entendendo estar correto o posicionamento esposado no voto vencido do acórdão de primeira instância, DOU PROVIMENTO AO RECURSO.

Sala das Sessões, em 25 de janeiro de 2005

  
MARIA HELENA COTTA CARDOZO - Relatora