



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS



Processo nº 15224.001047/2006-37
Recurso nº Voluntário
Acórdão nº 3401-006.945 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 26 de setembro de 2019
Recorrente ABSA - AEROLINHAS BRASILEIRA S.A.
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO (II)

Data do fato gerador: 30/06/2006

RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA E ADUANEIRA POR EXTRAVIO.
VISTORIA ADUANEIRA.

Na vigência da redação original do art. 60 do Decreto-Lei nº 37/1966, regulamentado pelo Decreto nº 4.543/2002 (arts. 581 a 588), legítima a apuração, em vistoria aduaneira, da responsabilidade tributária e aduaneira por extravio, que não se confunde com a responsabilidade civil, comercial ou outra.

RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA E ADUANEIRA POR EXTRAVIO.
TRANSPORTADOR. FALTA DE MERCADORIA EM VOLUME
DESCARREGADO COM INDÍCIOS DE VIOLAÇÃO.

De acordo com disposição legal expressa (art. 41, II do Decreto-Lei nº 37/1966), o transportador responde, para efeitos fiscais, pelo conteúdo dos volumes, se houver falta de mercadoria em volume descarregado com indícios de violação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso.

(assinado digitalmente)

ROSALDO TREVISAN – Presidente e Relator.

Participaram do presente julgamento os conselheiros Rosaldo Trevisan (presidente), Mara Cristina Sifuentes, Lázaro Antônio Souza Soares, Oswaldo Gonçalves de Castro Neto, Carlos Henrique de Seixas Pantarolli, Fernanda Vieira Kotzias, João Paulo Mendes Neto e Leonardo Ogassawara de Araújo Branco (vice-presidente).

Relatório

Versa o presente sobre **Notificações de Lançamento** lavradas em 18/07/2006 (fls. 2 a 28)¹, com ciência em 01/08/2006 (fls. 2, 9, 16 e 23), para exigência de tributos e multas em função de falta de mercadoria apurada em vistoria aduaneira, imputável ao transportador, totalizando originalmente R\$ 58.061,96, a título de imposto de importação e multa; R\$ 38.062,84, de IPI; R\$ 15.854,83, de COFINS; e R\$ 3.442,17, de Contribuição para o PIS/PASEP-importação.

Narra a fiscalização que: (a) em 10/05/2006, o importador (“Nokia do Brasil Tecnologia Ltda” solicitou à fiscalização aduaneira, por meio do processo administrativo nº 15224.000695/2006-76, a realização de vistoria aduaneira em relação à carga amparada pelo conhecimento aéreo 54911574872 - MIA14039910, a ela consignado; (b) em consulta ao sistema MANTRA (Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento), verificou-se registro de avaria (tipo “C” - “amassado”), informada pelo depositário, e avalizada pelo transportador, e que no conhecimento aéreo supracitado, o peso bruto informado da mercadoria é de 1.354,0 Kg, enquanto que o peso bruto informado pelo depositário, ao armazenar a carga em seu recinto, foi de 1.418,0 Kg; (c) em 30/06/2006 compareceram os representantes do importador, do transportador e do depositário à conferência dos volumes armazenados na INFRAERO, tendo sido verificado que, dos três volumes (caixas de madeira), um se encontrava intacto e os outros dois, apesar de cintados, fechados e pregados, estavam com seus respectivos lacres de metal violados; (d) o volume que estava intacto, ao ser aberto, continha 14.400 unidades de bateria de lítio, PN 0670463, de acordo com a fatura NKFG060090 de 30/03/06, apresentada pelo importador, e os outros dois volumes estavam repletos de sacos de areia e sacos de cimento de procedência estrangeira quando deveriam conter, segundo a mesma fatura e seu respectivo *packing list*, 40.320 unidades de bateria de lítio, PN 0670447, classificadas no código NCM 8507.80.00; e (e) tendo em vista que os sacos de areia e cimento são, frise-se, de procedência estrangeira e que não havia indícios de que as mercadorias que ali se encontravam foram introduzidas nestes volumes no interior do armazém da INFRAERO, conclui-se que houve o extravio da mercadoria em questão antes da sua armazenagem, e, portanto sob a responsabilidade do transportador, cabendo a responsabilização deste, conforme artigos 1º; 23, parágrafo único; 41; 60, parágrafo único; e 106, II, “d” do Decreto-Lei nº 37/1966.

Em **Impugnação** (fls. 50 a 57), datada de 07/08/2006, a empresa transportadora argumenta, em síntese, que: (a) não é responsável porque ficou comprovado que os volumes estavam todos cintados, fechados e pregados, não havendo indícios de violação, e o fato de ser a areia de origem estrangeira endossa que as caixas não foram violadas durante e nem após o carregamento da aeronave, já tendo sido recebida assim pelo transportador em seus armazéns em Miami; (b) os volumes foram embarcados em voo de Miami a Manaus pesando 1.557 quilos, sendo recebidas em Manaus com 1.604 quilos (tolerância de menos de 5%, que pode ser dever a aferição e balanças); (c) recebeu a carga de forma consolidada, não havendo conferência volume por volume, não tendo a empresa transportadora obrigação de saber o conteúdo dos volumes, conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica; (d) a carga foi transportada sob o procedimento de “Linha Azul”, tendo sido embalada diretamente na fábrica ou nos armazéns do preposto do importador, chegando ao aeroporto para embarque imediato (o tempo entre o recebimento e o carregamento não demorou mais de seis horas, pois a mercadoria chegou às 20:51 e embarcou às 03:00 a.m no avião que as levou para seu destino), havendo controle de vigilância no armazém

¹ Todos os números de folhas indicados nesta decisão são baseados na numeração eletrônica da versão digital do processo (e-processos).

da transportadora em Miami (requerendo prazo para apresentação das fitas de segurança de 2 e 3 de maio de 2006); (e) a transportadora não se enquadra em nenhum dos itens referentes do art. 591 do Regulamento Aduaneiro de 2002, e não havia indícios de violação, o que afasta sua responsabilidade, segundo entendimentos do Conselho de Contribuintes; e (f) não havendo provas da responsabilidade do transportador, deve ser atribuída responsabilidade ao importador, a quem se demanda provas de que tenha sido a transportadora a efetiva responsável pelo extravio.

O **julgamento de piso** ocorreu em 20/12/2012 (fls. 94 a 101), entendendo a DRJ, unanimemente, pela improcedência da impugnação, concluindo que: (a) a juntada de provas deve ocorrer na impugnação, conforme art. 16 do Decreto nº 70.235/1972; (b) a responsabilidade tributária, definida em lei (artigos 41 e 60 do Decreto-Lei nº 37/1966) não se confunde com a civil, comercial ou aeronáutica; (c) a responsabilidade tributária do depositário é afastada, em princípio, se ele, ao receber os volumes (no caso, dois dos três volumes), faz as ressalvas e protestos tempestivamente, não sendo tais ressalvas e protestos questionados pelo transportador; e (d) em procedimento formal, regularmente acompanhado pelos representantes do importador, transportador e depositário, e materializado por meio do processo administrativo nº 15224.000695/200676, foi apurada a falta de 40.320 unidades de baterias de lítio, mercadoria substituída por sacos de areia e de cimento de procedência estrangeira, sendo que, na ocasião, o representante do transportador tomou ciência do fato e não apresentou qualquer prova excludente de responsabilidade.

Ciente da decisão de piso em 25/02/2013 (AR à fl. 111), o sujeito passivo apresentou **Recurso Voluntário** em 20/03/2013 (fls. 112 a 128), reiterou os argumentos de impugnação, em relação ao cumprimento do Código Brasileiro de Aeronáutica e de acordo internacional, afirmando ainda que: (a) a única informação registrada quando do recebimento da carga pela INFRAERO (depositário) foi a divergência de peso, não tendo sido apontada nenhuma avaria em qualquer dos volumes; (b) o próprio auto de infração reconhece que os sacos de areia e cimento são de procedência estrangeira, e que os três volumes (inclusive os dois avariados) permaneciam devidamente lacrados com cintas de metal, tendo sido a carga certamente trocada no exterior; (c) há impossibilidade de presunção de extravio, se a própria autoridade reconhece que os sacos de areia e cimento são de procedência estrangeira; (d) o depositário é o responsável pela avaria nos volumes armazenados (violação no lacre de metal), por ter registrado apenas divergência de peso; (e) não ocorreu o fato gerador do imposto de importação constitucionalmente estabelecido, e da multa de 50% pelo extravio de mercadoria; e (f) inexistente norma determinando a responsabilidade do transportador pelo IPI no caso de extravio.

O processo foi encaminhado ao CARF em 25/03/2013, pelo despacho de fl. 170, e distribuído a relator que não mais compõe o colegiado, sendo redistribuído, por sorteio, a este relator, em 24/07/2019.

É o relatório.

Fl. 4 do Acórdão n.º 3401-006.945 - 3ª Seju/4ª Câmara/1ª Turma Ordinária
Processo nº 15224.001047/2006-37

Voto

Conselheiro ROSALDO TREVISAN, Relator

O recurso apresentado atende aos requisitos de admissibilidade e, portanto, dele se conhece.

A análise dos fatos incontroversos permite atestar, de início, que foi o próprio importador (Nokia do Brasil) que, em 10/05/2006, solicitou a realização de vistoria aduaneira referente à carga amparada pelo conhecimento aéreo MIA14039910, a ele consignado.

Recorde-se que a vistoria aduaneira, contemplada no art. 581 do Regulamento Aduaneiro então vigente (Decreto nº 4.543/2002), era o procedimento destinado “a verificar a ocorrência de avaria ou de extravio de mercadoria estrangeira entrada no território aduaneiro, a identificar o responsável e a apurar o crédito tributário dele exigível”, com fundamento no art. 60 do Decreto-Lei nº 37/1966, que, à época, dispunha:

“Art.60 - Considerar-se-á, para efeitos fiscais:

I - dano ou avaria - qualquer prejuízo que sofrer a mercadoria ou seu envoltório;

II - extravio - toda e qualquer falta de mercadoria.

Parágrafo único. O dano ou avaria e o extravio serão apurados em processo, na forma e condições que prescrever o regulamento, cabendo ao responsável, assim reconhecido pela autoridade aduaneira, indenizar a Fazenda Nacional do valor dos tributos que, em consequência, deixarem de ser recolhidos.” (grifo nosso)

Essa a sistemática aplicável por ocasião dos fatos narrados, em 2006, e que persistiu até o advento da Medida Provisória nº 497/2010, convertida na Lei nº 12.350/2010, quando a vistoria aduaneira foi substituída pelas presunções estabelecidas na nova redação dada ao art. 60 do Decreto-Lei nº 37/1966.

Assistiam à vistoria aduaneira realizada no dia e hora fixados pela autoridade aduaneira, conforme art. 587 do Decreto nº 4.543/2002, o depositário, o importador e o transportador, podendo ainda estar presente qualquer pessoa que comprovasse legítimo interesse no caso.

Assim, correta, à época, a realização da vistoria aduaneira, a pedido do importador, conforme dispunha o § 1º do citado art. 581 do Decreto nº 4.543/2002: “A vistoria será realizada a pedido, ou de ofício, sempre que a autoridade aduaneira tiver conhecimento de fato que a justifique, devendo seu resultado ser consubstanciado em termo próprio”.

No presente processo, o Termo de Vistoria consta às fls. 45 a 47, com as seguintes observações (fls. 45/46):

10 EXTRAVIO OU AVARIA			
10.1 PRESENÇA DE AUTORIDADE PÚBLICA		10.2 TERMO DE AVARIA	
1 () EXIGÍVEL	2 (X) NÃO EXIGÍVEL	1 (X) EXISTE	2 () NÃO EXISTE
10.3 INDÍCIOS EXTERNOS DE VIOLAÇÃO		10.4 SINAIS EXTERNOS DE AVARIA	
1 (X) HÁ	2 () NÃO HÁ	1 () SIM	2 (X) NÃO
10.5 CINTAMENTO OU SINETAGEM		10.6 ADEQUAÇÃO DA EMBALAGEM	
1 (X) SIM	2 () NÃO	1 (X) SIM	2 () NÃO

CAUSAS DA AVARIA OU EXTRAVIO						
1 (X) VIOLAÇÃO	2 () ÁGUA	3 () FOGO	4 () CHOQUE	5 () VAZAMENTO	6 () OUTROS	
11 VOLUMES COM AVARIA						
1 ESPÉCIE	2 Nº DE VOLUMES	3 MARCA / CONTRAMARCA	4 MANIFESTADO	5 PESO (Kg)		6 VISTORIA
12 VOLUMES COM EXTRAVIO						
1 ESPÉCIE	2 Nº DE VOLUMES	3 MARCA / CONTRAMARCA	4 ESPAÇO COM- PATÍVEL	5 MANIFESTADO	6 PESO (Kg)	
CX. MADEIRA	02			1.354,5	1.418,0	

Não se tem dúvidas de que a carga foi violada, e de que havia indícios externos de violação, apesar de não haver sinais externos de avaria, e de ser adequada a embalagem.

A comissão de vistoria concluiu (fl. 47) que:

No exercício do cargo de Auditor-Fiscal da Receita Federal, e em consonância com o que dispõem os artigos 581 a 588 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 4.543/2002, efetuamos Vistoria Aduaneira em atendimento à solicitação do Importador, formulada mediante o processo 15224.000695/2006-76.

No dia 30/06/2006 compareceram os representantes do importador, do transportador e do depositário à conferência dos volumes armazenados na INFRAERO. Foi constatado que, dos 03 (três) volumes – caixas de madeira – da carga, 01 (um) encontrava-se intacto e os outros 02 (dois), apesar de cintados, com seus respectivos lacres de metal violados. Todos os 03 (três) volumes encontravam-se devidamente fechados e pregados, apesar de 02 (dois) deles apresentarem violação em seus respectivos lacres.

O volume que estava intacto, ao ser aberto, continha 14.400 (quatorze mil e quatrocentas) unidades de bateria de lítio, PN 0670463, de acordo com a fatura NKFG060090 de 30/03/06 apresentada pelo importador. Os outros 02 (dois) volumes estavam repletos de sacos de areia e sacos de cimento de procedência estrangeira quando deveriam conter, segundo a mesma fatura e seu respectivo packing list: 40.320 (quarenta mil trezentos e vinte) unidades de bateria de lítio, PN 0670447, classificadas na posição "8507.80.00" na NCM.

Como os sacos de areia e cimento são, frise-se, de procedência estrangeira e muito menos havia indícios de que as mercadorias que ali se encontravam terem sido introduzidas nestes volumes no interior do armazém da INFRAERO, conclui-se que houve o extravio da mercadoria em questão antes da sua armazenagem, portanto sob a responsabilidade do transportador.

Pelo exposto, foi verificado que a troca de mercadorias (baterias de lítio por sacos de cimento - foto às fls. 34 a 44) ocorreu antes do armazenamento pelo depositário, e, portanto, sob a responsabilidade do transportador.

A existência de indícios externos de violação, segundo o art. 41, II, do Decreto-Lei nº 37/1966, expressamente resulta na imputação de responsabilidade tributária e aduaneira ao transportador:

"Art.41 - Para efeitos fiscais, os transportadores respondem pelo conteúdo dos volumes, quando:

I - ficar apurado ter havido, após o embarque, substituição de mercadoria;

II - houver falta de mercadoria em volume descarregado com indícios de violação;

III - o volume for descarregado com peso ou dimensão inferior ao manifesto ou documento de efeito equivalente, ou ainda do conhecimento de carga." (grifo nosso)

Cristalina, e decorrente de expressa disposição legal, assim, a responsabilidade tributária e aduaneira do transportador, no caso em análise. E não se está aqui a tratar de modalidade diversa de responsabilidade (civil, comercial, aeronáutica...), pelo que são irrelevantes as disposições das respectivas legislações citadas pela defesa. É, no caso, igualmente irrelevante, no caso de extravio, o fato de a carga estar sujeita ao tratamento de Linha Azul, procedimento que busca dar maior celeridade aos trâmites de importação.

No caso, não se tem a mínima dúvida de que os volumes continham indício de violação, como verificado em vistoria aduaneira, e que foi percebida e acusada pelo depositário diferença de peso na descarga. A própria defesa da recorrente o reconhece, questionando apenas o fato de que o depositário teria registrado apenas diferença de peso, e não "avaría", e aduzindo (pretensamente em seu favor) que seriam de procedência estrangeira os sacos de cimento apostos em substituição à mercadoria que deveria estar nos volumes.

Ocorre que não se está, no caso, a discutir avaria, mas extravio (falta) de mercadoria. Cabe registrar que a confusão entre extravio e avaria, presente ao longo de toda a defesa, pode ser sanada com simples leitura do art. 60, aqui transcrito, e pelo fato de ter a fiscalização imputado a multa prevista exclusivamente para extravio/falta, como exposto adiante.

E a procedência estrangeira do cimento, a nosso ver, não comprova que a substituição de mercadoria tenha ocorrido justamente após a entrega ao depositário, no Brasil, parecendo caminhar na contramão da lógica o argumento da recorrente. Em adição, a argumentação, ainda em sede de impugnação, de que a empresa transportadora buscaria providenciar as filmagens da carga no início do transporte, em Miami, para identificar eventual troca, sequer foram objeto de complementação no recurso voluntário, e não há nenhum elemento apresentado pela defesa que aponte para a responsabilização do depositário ou do importador, quando a própria lei imputa, no caso, a responsabilidade tributária e aduaneira ao transportador.

Sobre o argumento de defesa, ainda que ao desamparo de prova, no sentido de que teria a substituição sido eventualmente efetuada no exterior, impossibilitando a exigência do imposto de importação, por ausência de materialização da hipótese de incidência (“entrada em território nacional”), assim como da multa por extravio, cabe também invocar disposição legal expressa - a presunção estabelecida no § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 37/1966, na redação dada pelo Decreto nº 2.472/1988, aliada à previsão expressa de multa, no art. 106, II, “d” do mesmo Decreto-Lei nº 37/1966:

“Art. 1º O Imposto sobre a Importação incide sobre mercadoria estrangeira e tem como fato gerador sua entrada no Território Nacional.

(...)

*§ 2º Para efeito de ocorrência do fato gerador, **considerar-se-á entrada no Território Nacional a mercadoria que constar como tendo sido importada e cuja falta venha a ser apurada pela autoridade aduaneira.***

(...)

*Art. 106. Aplicam-se as seguintes **multas**, proporcionais ao valor do imposto incidente sobre a importação da mercadoria ou o que incidiria se não houvesse isenção ou redução:*

(...)

*II - **de 50%** (cinquenta por cento):*

(...)

*d) **pelo extravio ou falta de mercadoria, inclusive apurado em ato de vistoria aduaneira;** (...)” (grifo nosso)*

O fato de os sacos de cimento usados em substituição às baterias de lítio serem de procedência (ou mesmo origem) estrangeira não afeta em nada a presunção legal. Afinal de contas, para os fins da legislação tributária e aduaneira, o transportador é responsável pela mercadoria desde a carga, na origem, até a entrega ao depositário, no destino. E a multa descreve exatamente a situação flagrantemente evidenciada, no caso.

Não é necessário muito esforço hermenêutico para perceber que o transportador responde tributariamente, conforme os já citados arts. 1º, 41, 60 e 106 do Decreto-Lei nº 37/1966, no caso de volumes chegados ao País com indícios de violação, e em relação aos quais, após procedimento regular de vistoria aduaneira, seja identificada substituição da carga, não

tendo trazido o transportador nenhum excludente de sua responsabilização tributária ou aduaneira.

Sobre a argumentação inovadora e derradeira de defesa, no sentido de que inexistia norma determinando a responsabilidade do transportador pelo IPI no caso de extravio, decorre de simples desconhecimento das disposições do § 3º do art. 2º da Lei nº 4.502/1964, na redação dada pela Lei nº 10.833/2003:

*“Art. 1º **Constitui fato gerador do imposto:***

*I - quanto aos produtos de procedência estrangeira o respectivo **desembaraço aduaneiro**;*

(...)

*§ 3º Para efeito do disposto no inciso I, **considerar-se-á ocorrido o respectivo desembaraço aduaneiro da mercadoria que constar como tendo sido importada e cujo extravio** ou avaria **venham a ser apurados pela autoridade fiscal**, inclusive na hipótese de mercadoria sob regime suspensivo de tributação.” (grifo nosso)*

Pelo exposto, voto por negar provimento ao recurso.

(assinado digitalmente)

ROSALDO TREVISAN