

Os Limites do Valor Aduaneiro como Base de Cálculo dos Tributos Incidentes na Importação

Sumário

1. *Notas Introdutórias; 2. A Incidência e o Cálculo do Imposto de Importação; 3. Carregamento, Descarga e Manuseio integram a Base de Cálculo do I. I.? 4. A Taxa do Siscomex; 5. Direitos Antidumping, Compensatórios e Salvaguarda; 6. Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); 7. Inclusão do ICMS na base de cálculo do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação; 8. Conclusão.*

1. Notas Introdutórias

O desenvolvimento econômico e tecnológico, particularmente, no ramo industrial, passa, necessariamente, pelas atividades ligadas ao comércio exterior, cuja política é definida pelos governos com vistas à satisfação das necessidades de consumo dos cidadãos e ao equilíbrio das finanças públicas, no que toca, especialmente, ao balanço de pagamentos.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, a carência de alimentos e de capital para fins de aplicação em atividades produtivas gerou intenso movimento no sentido da busca por meios que possibilitassem a recuperação econômica dos países envolvidos no confronto, sobretudo os europeus, uma vez que a Europa foi, sem dúvida, o continente mais afetado em consequência do conflito.

O instrumento mais utilizado para que a recuperação fosse alcançada consistiu na intensificação das trocas de bens e serviços, sem as restrições que normalmente os momentos de crise impõem aos Estados em geral. Com esse espírito, foi constituído, por iniciativa do Conselho Econômico e Social da Organização das Nações Unidas, importante grupo de trabalho que teve como finalidade estudar e encontrar fórmulas que pudessem restabelecer o desenvolvimento econômico dos países. Como resultado, foi editado o Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio, mais conhecido pela sigla em inglês, GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*), um acordo multilateral de comércio, que tinha como escopo a eliminação de obstáculos que se interpunham às trocas de produtos no plano mundial.

Observe-se que o Artigo XXIV, do acordo prevê expressamente a possibilidade de criação de organismos regionais seguindo o padrão GATT, isto é, desde que não ferisse as cláusulas do organismo maior. Respaldados nesse dispositivo, mais de quatrocentos organismos econômicos regionais estão hoje registrados na Organização Mundial de Comércio (OMC).

A assinatura do tratado de comércio acelerou o processo de integração econômica entre os Estados e deu lugar ao fenômeno da globalização, que aproximou as nações de todo o mundo em torno de um esforço conjunto, visando ao estabelecimento de padrões de troca de produtos e serviços, mediante a eliminação de todas as barreiras passíveis de remoção no comércio internacional, proporcionando, com isso, a agilização do mercado e o aumento do volume e dos valores transacionados.

Contudo, o grande desafio da atualidade consiste em promover o crescimento econômico de cada país, em face da concorrência internacional, notadamente o do Brasil, que detém uma das maiores cargas tributárias do planeta, sem produzir o retorno de serviços à sociedade, como se verifica em outros Estados.

Foi nesse contexto que sucumbiram inúmeros setores industriais, por não suportarem a competição com produtos estrangeiros oferecidos à venda no mercado nacional, seriamente afetado pelo alto custo do bem produzido internamente e incapaz de competir com o importado. Como exemplos, cabe citar a indústria de brinquedos, a indústria têxtil, o setor naval, entre outros

Entre os economistas, muito se discute sobre o acerto ou o equívoco da política de substituição de importações, esforço doméstico no sentido do desenvolvimento industrial, que prevaleceu por muitos anos, desde a década de 1970. Importa seja analisada a situação e a sustentabilidade de cada setor da economia antes de se proceder à retomada do crescimento com base na política de substituição de importações, uma vez que o apoio seletivo deve atender às características da produção e ao grau de competitividade do produto no mercado internacional.

Além disso, os mecanismos de fomento à industrialização de bens implementados, em regra, devem ser acompanhados de providências visando privilegiar os agentes econômicos internos voltadas à exportação, como a regulação da política de câmbio e a adoção de instrumentos de controle administrativo das importações e das exportações.

Há muito, já não se compreende que um país possa sobreviver à competitividade no plano internacional mantendo sua economia fechada. A concorrência externa exige

aprimoramento e racionalização dos meios de produção, maior qualificação da mão-de-obra, utilização intensiva de recursos tecnológicos e aproveitamento de outros fatores.

Nesse contexto, a utilização dos tributos como instrumento eficaz de gestão do comércio exterior ganha relevo, de maneira mais acentuada, no que se refere à incidência ou à não incidência dos Impostos sobre a Importação e a Exportação, além dos demais incidentes sobre a importação, cobrados com o I. I.

2. A Incidência e o Cálculo do Imposto de Importação

Nos termos do que dispõe a Constituição do Brasil, compete à União legislar sobre comércio exterior. Desse modo, o Presidente da República, na qualidade de chefe do Poder Executivo, estabelece as normas relativas às transações comerciais com outros países, precipuamente, através da lei e do Regulamento Aduaneiro, introduzido no ordenamento jurídico por decreto presidencial. Cabe assinalar que o Regulamento Aduaneiro em vigor, aprovado pelo Decreto nº 6759/09, disciplina o exercício das atividades aduaneiras em matéria de importação e exportação, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

O Imposto de Importação é devido pela entrada da mercadoria estrangeira no território aduaneiro, que, por definição, coincide com o território nacional. Vale dizer, não há no Brasil área ou zona que possa ser considerada como de extraterritorialidade para fins de incidência do imposto.

Diz, ainda, o Regulamento Aduaneiro que, para efeito de lançamento do imposto, considera-se ocorrido o fato gerador do imposto na data do registro da declaração de importação na repartição por onde se processar o despacho aduaneiro do bem importado. Significa dizer que o imposto é cobrado com base na alíquota vigente na data do registro da Declaração de Importação através do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex).

2.1 Cálculo do Imposto de Importação

O imposto é calculado mediante a aplicação de uma alíquota, que pode ser específica se incidir sobre um fator determinado, como o peso, a quantidade ou o volume do produto importado, ou *ad valorem* quando a base impositiva se expressar em moeda. Apenas a segunda forma de cálculo do imposto, que diz respeito diretamente ao objeto do presente trabalho, será aqui objeto de considerações.

A alíquota *ad valorem* é representada por um percentual aplicado sobre a base de cálculo, que corresponde ao preço da mercadoria importada. Em face da exceção ao princípio da anterioridade da lei tributária, que caracteriza o I. I., conforme prediz o art. 153, § 1º, da Constituição Federal, o Poder Executivo está autorizado a alterar as alíquotas do Imposto de Importação.

O Brasil, signatário do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio (GATT) desde a sua edição, em 1.947, adotou o conceito de Valor Aduaneiro estabelecido no artigo VII do acordo, segundo o qual a base de cálculo do Imposto de Importação é o preço pago ou a pagar pela mercadoria, em lugar e tempo determinados pelas leis do país importador, em operações comerciais normais efetuadas sob o regime de livre e plena concorrência.

2.2 O Acordo de Valoração Aduaneira e a nova Base de Cálculo do I. I.

Desde a adesão ao Acordo sobre Valoração Aduaneira (AVA), o Brasil adota o o conceito de valor aduaneiro ali estabelecido como base de cálculo do Imposto de Importação e, por via de consequência, dos demais tributos que incidem sobre a entrada de mercadoria no território nacional, a saber, o IPI, o ICMS, o PIS/PASEP-Importação e a COFINS-Importação.

Vale lembrar que o novo conceito de base de cálculo sucedeu o valor externo, adotado em caráter provisório por portaria do então Ministro da Fazenda em 1.969, que, no entanto, por falta de regulamentação do Decreto-Lei 37/66, vigorou até 23 de julho de 1986, data da entrada em vigor do Decreto 92.930, que introduziu no país o novo conceito.

A sistemática até então utilizada para cálculo do Imposto de Importação consistia no preço normal, ou seja, aquele oferecido à venda pela mercadoria ou similar “no mercado atacadista do país exportador, somado às despesas para a sua colocação no porto de embarque para o Brasil, ao seguro e frete.” Uma vez acrescidas as despesas de seguro e frete, o valor CIF (*cost, insurance and freight*) era considerado como referência para o cálculo e a cobrança dos tributos.

Cabe aduzir que valor CIF não se confunde com base de cálculo do imposto, significando, sim, uma cláusula de comércio, segundo a qual o exportador se responsabiliza pelos riscos inerentes ao transporte da mercadoria até a chegada do navio ao destino. Na ausência de um conceito definitivo, o valor CIF foi tomado como

referência para o cálculo do Imposto de Importação até a implantação no Brasil do Valor Aduaneiro, conforme disposto no Artigo VII, do GATT.

Contudo, medidas corretivas de variações sazonais do preço ou, com o fim de prevenir fraudes, as importações estavam sujeitas aos chamados preços de referência e às pautas de valor mínimo, que distorciam o preço efetivamente pago na transação.

Acentuando a enorme preocupação das autoridades fazendárias com o subfaturamento nas importações, o que, de certa forma, tem fundamento nas alíquotas extravagantes praticadas em virtude da alta proteção de que carecia o nosso incipiente processo de industrialização, aduz Marcelo Pimentel de Carvalho¹ que

A cultura da valoração aduaneira desenvolvida no Brasil após vigorem por tanto tempo elementos tais como o valor externo e a pauta de valor mínimo, associou o controle da base de cálculo do imposto sobre a importação ao questionamento de preços considerados “abaixo dos de mercado”.

Evidentemente, tal atitude reativa do governo e das autoridades encarregadas do controle da entrada e saída de mercadorias do país foi, durante longo tempo, a causa do crescimento das práticas ilegais, como o contrabando e o descaminho, a ocultação dolosa de bens a bordo dos veículos transportadores, falsificação de documentos fiscais etc. Em contrapartida, medidas cada vez mais rigorosas eram tomadas por lei e pelas autoridades fazendárias no sentido de prevenir e reprimir as fraudes aduaneiras.

A adesão do Brasil ao Acordo de Valoração Aduaneira restabeleceu a segurança que faltava aos operadores do comércio exterior brasileiro, dado que, a partir de então, o importador podia contar com a certeza da tributação em bases reais. De fato, constitui objetivo do AVA, entre outros, o desembaraço da mercadoria importada sem maiores entraves para o importador, salvo aqueles fundados em bases sólidas e constatáveis mediante regular apuração posterior pelas autoridades aduaneiras.

Ainda que o preço informado levante a suspeita de subfaturamento, a fiscalização aduaneira, segundo reza o acordo, não poderá reter a mercadoria, que deverá ser liberada, cabendo à autoridade fiscal proceder à investigação com vistas à apuração do valor efetivamente pago pelo importador. Só após o desembaraço,

¹ CARVALHO, Marcelo Pimentel de. *Valor Aduaneiro. Princípios, Métodos e Fraude*. São Paulo: Aduaneiras, 2007, p. 70.

mediante processo interno de investigação, será averiguada a legitimidade do preço indicado como base de cálculo do I. I.

Cabe registrar, mais, que a 9ª Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio, realizada em Bali, em 2013, aprovou a adoção de procedimentos que permitam a apresentação da documentação relativa à importação previamente à chegada da mercadoria. Em aditamento a essa informação, ressalta Rodrigo Mineiro Fernandes² que se destaca entre as principais medidas previstas no acordo

a adoção do procedimento de auditoria a posteriori, com a verificação posterior ao despacho aduaneiro do cumprimento das leis e regulamentos aduaneiros, com a possibilidade de lançamento em caso de incorreção, e sua validade em procedimentos administrativos e judiciais posteriores.

A afirmação reflete uma nova visão da atividade administrativa de controle aduaneiro, que se torna mais flexível e harmonizada com as técnicas implementadas pelos governos com vistas à facilitação do comércio exterior, objetivo maior do GATT.

3. CARREGAMENTO, DESCARGA E MANUSEIO INTEGRAM A BASE DE CÁLCULO DO I. I.?

A Receita Federal do Brasil, a despeito do que dispõem o Acordo sobre Valoração Aduaneira (AVA) e o Regulamento Aduaneiro, inseriu na base de cálculo do Imposto de Importação os encargos relativos à descarga e ao manuseio da carga no porto de destino da mercadoria importada, conforme se depreende da leitura do art. 4º, da Instrução Normativa SRF nº 327/03, a seguir transcrito.

Art. 4º - Na determinação do valor aduaneiro, independentemente do método de valoração aduaneira utilizado, serão incluídos os seguintes elementos:

I - o custo de transporte das mercadorias importadas até o porto ou aeroporto alfandegado de descarga ou o ponto de fronteira alfandegado onde devam ser cumpridas as formalidades de entrada no território aduaneiro;

² FERNANDES, Rodrigo Mineiro. *Revisão Aduaneira e Segurança Jurídica*. São Paulo: Intelecto, 2016, p. 29.

II - os gastos relativos à carga, descarga e manuseio, associados ao transporte das mercadorias importadas, até a chegada aos locais referidos no inciso anterior; e

III - o custo do seguro das mercadorias durante as operações referidas nos incisos I e II.

Vale assinalar que os incisos I e III, da I. N. refletem rigorosamente os disposto no Artigo 8.2, do AVA, que permite aos países signatários do acordo a inserção na base de cálculo do Imposto de Importação dos valores correspondentes ao custo dos produtos importados até o ponto de chegada ao país de destino, assim como o preço pago pelo seguro contratado para o transporte da mercadoria até o porto, aeroporto ou ponto de fronteira do país importador.

O inc. II, no entanto, excede os limites do que prevê o acordo, como se verá adiante. Com efeito, diz a alínea b, do dispositivo que o valor aduaneiro da mercadoria incluirá “os gastos relativos ao carregamento, descarregamento e manuseio associados ao transporte das mercadorias importadas até o porto ou local de importação.”

Da simples leitura do texto, deduz-se que apenas as despesas incorridas “até a chegada” ao porto devem ser incluídas na base de cálculo do I. I. Nenhuma outra, em consequência, poderá ser admitida ou considerada válida, nos termos estabelecidos pelo Acordo sobre Valoração Aduaneira, que, evidentemente, não inclui as despesas com descarga e capatazia.

Cumprir destacar, como ponto para reflexão, a redação do inc. II, do art. 77, do Regulamento Aduaneiro em vigor, aprovado pelo Decreto nº 6.759/09, que coincide com o disposto na Instrução Normativa. Registre-se abaixo, para maior clareza, o dispositivo citado:

Art. 77 - Integram o valor aduaneiro, independentemente do método de valoração utilizado (Acordo de Valoração Aduaneira, Artigo 8, parágrafos 1 e 2, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 1994, e promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 1994; e Norma de Aplicação sobre a Valoração Aduaneira de Mercadorias, Artigo 7º, aprovado pela Decisão CMC nº 13, de 2007, internalizada pelo Decreto nº 6.870, de 4

de junho de 2009): (Redação dada pelo Decreto nº 7.213, de 15 de junho de 2010)

I - o custo de transporte da mercadoria importada até o porto ou o aeroporto alfandegado de descarga ou o ponto de fronteira alfandegado onde devam ser cumpridas as formalidades de entrada no território aduaneiro;

II - os gastos relativos à carga, à descarga e ao manuseio, associados ao transporte da mercadoria importada, até a chegada aos locais referidos no inciso I; e

III - o custo do seguro da mercadoria durante as operações referidas nos incisos I e II.

Como os dois textos não destoam, é de se presumir que se trata de interpretação extensiva dada pelas autoridades aduaneiras ao artigo do R. A. e à própria IN. Vale registrar que a redação do referido decreto em nada diverge do Decreto nº 4.543/02, Regulamento Aduaneiro revogado pelo atual, que definia com as mesmas palavras o item em questão.

Ora, se a lei diz que o valor aduaneiro é aquele utilizado para cálculo do Imposto de Importação, “acrescido...”, deduz-se claramente que a Receita Federal ampliou o conceito de valor aduaneiro para abranger uma base de cálculo que não a correta.

A propósito, vale transcrever Antenori Trevisan Neto³, que, com apoio em comentários do Comitê Técnico sobre Valor Aduaneiro, afirma:

dado que o art. 8º do AVA não prevê um ajuste ao valor da transação a título de despesas com armazenagem, estas somente devem fazer parte do preço efetivamente pago ou a pagar se representarem pagamentos efetuados direta ou indiretamente ao vendedor (ou em benefício deste) em contrapartida ao recebimento do produto importado.

O mesmo raciocínio deve ser feito com relação a outras despesas. Dito de outra forma, o valor aduaneiro aprovado pelo acordo internacional compreende não mais -e

³ TREVISAN NETO, Antenori. *Aplicação do Acordo sobre Valoração Aduaneira no Brasil*. São Paulo: Aduaneiras, 2010, p. 125.

tão somente- custos e despesas suportadas pelo importador e pagas direta ou indiretamente ao exportador. Trata-se de mais uma evidência de que despesas com a descarga não integram o Valor Aduaneiro, base de cálculo do Imposto de Importação.

Até o julgamento do REsp 1.239.625, da relatoria do i. Ministro do STJ, Benedito Gonçalves, a Secretaria da Receita Federal do Brasil insistia em incluir na base de cálculo do Imposto de Importação os valores referentes às despesas incorridas após a chegada do navio ao porto de descarga da mercadoria importada em clara violação aos termos do Acordo de Valoração Aduaneira (AVA).

Em sentido contrário à decisão do STJ, a Fazenda Nacional sustenta que as despesas pagas no ponto, ou seja, no porto, no aeroporto ou na fronteira, relativas a gastos efetuados com carregamento, descarregamento e manuseio, associados ao transporte das mercadorias importadas, constituem um prolongamento da operação de transporte da mercadoria. Nesse sentido, defende que tais custos devem ser somados às demais parcelas para fins de comporem a base de cálculo do Imposto de Importação.

É oportuno assinalar que tais operações, de capatazia, se desenvolvem no interior dos pontos de chegada da mercadoria, como tal definida pela Lei nº 12.815/13, a Lei dos Portos, de cujo art. 40, § 1º, inc. I, se extrai que o trabalho portuário de capatazia corresponde à

atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

Outros itens que implicam despesas para o importador, como, por exemplo, a contratação do despachante aduaneiro, a movimentação da mercadoria no pátio, a armazenagem e a comissão paga pelos serviços prestados pela operadora portuária, e que não são recolhidas à repartição aduaneira, integram a base de cálculo dos tributos internos, IPI, ICMS etc, devidos no momento da saída do porto ou do ponto de chegada da mercadoria, razão pela qual não integram a base de cálculo do Imposto de Importação.

Segundo a Receita, porém, a inclusão desses elementos, como a descarga, a guarda e o manuseio da carga, no valor aduaneiro guarda conformidade com o disposto no art. 8º, item 2, al. b, do Acordo de Valoração Aduaneira, que permite a inclusão das despesas com a descarga da mercadoria.

Com efeito, o acordo atribuiu a cada signatário do acordo na época a possibilidade de incluir ou não tais custos na base de cálculo do imposto. Diz, expressamente, o dispositivo mencionado:

Art. 8. Para determinar o valor aduaneiro em conformidade com o disposto no artigo 1, serão acrescidos ao preço efetivamente pago ou a pagar pelas mercadorias importadas:

(...)

2. Na elaboração de sua legislação, cada Membro decidirá sobre a inclusão no valor aduaneiro, ou sobre a sua exclusão, da totalidade ou uma parte dos elementos seguintes:

(...)

b) os custos realizados com a carga, a descarga e a manipulação resultantes do transporte das mercadorias importadas até o porto ou o local de importação;

Assim, cada Estado-Membro da Organização Mundial de Comércio detém a faculdade expressa de considerar como base de cálculo do Imposto de Importação toda ou parte das despesas efetuadas com os itens mencionados. Vale observar que a matéria não constitui reserva inserida no acordo, mas uma faculdade concedida aos países integrantes, hoje, da OMC.

Da leitura dos artigos em tela, tanto do acordo, quanto do Regulamento Aduaneiro, deduz-se que o valor aduaneiro corresponde ao total de despesas realizadas até a chegada do navio ao ponto de descarga. Assim, deve-se entender como “custo realizado com a carga”, especificamente, o valor pago, por exemplo, pela movimentação da mercadoria desde o cais até o navio no porto de embarque para o país de destino.

Essa interpretação se deve ao fato de que o Valor Aduaneiro compreende a totalidade das despesas e dos custos devidos pela importação e pagos pelo importador até a sua chegada ao local de descarga no porto ou local de chegada. Logicamente, nesse preço inclui-se a despesa havida com o carregamento da mercadoria no veículo

transportador. Não é, portanto, legítima a inclusão de qualquer outra paga pelo importador a qualquer prestador, mormente, se esse prestador for domiciliado no Brasil.

Em outras palavras, considerando que é no porto ou em outro local, terrestre, lacustre ou fluvial, que chega o veículo transportador, não há dúvida, no que tange à composição da base de cálculo do imposto, que as despesas realizadas após essa chegada não integram a base de cálculo.

Como reforço de argumentação e, dito de outra forma, as despesas de capatazia correspondem a operações realizadas após a chegada do veículo e não “até a chegada do veículo”. O destino final, bem como o compromisso assumido pelo transportador da carga, termina com a chegada do veículo ao porto ou outro local de descarga. Até esse momento, toda e qualquer perda ou avaria constatada pelas autoridades aduaneiras são suportadas pelo comandante do veículo, ao passo que, após a chegada, incluindo o trabalho de descarga da mercadoria, cessa a responsabilidade do transportador.

Está claro, assim, que após a chegada dos produtos ao seu destino, o porto ou outro local onde se dá a descarga, as despesas com tal movimentação não são incluídas no valor aduaneiro.

Ora, o Acordo de Valoração Aduaneira e o Decreto 6.759/09, ao mencionarem os gastos a serem computados no preço da mercadoria para fins de cálculo dos tributos devidos na importação, referem-se às despesas com carga, descarga e manuseio das mercadorias importadas até o porto alfandegado no Brasil, enquanto o art. 4º, § 3º, da IN 327/03, se refere à descarga das mercadorias importadas, já no território nacional. O ato normativo da Receita Federal, portanto, excede o limite estabelecido pelo acordo para efeito de estabelecimento do Valor Aduaneiro, razão pela qual é considerado “ilegal e inconstitucional”, termos em que se expressa o REsp acima citado.

Com efeito, toda e qualquer despesa incorrida pelo importador ou pelo revendedor após a chegada do veículo ao ponto de descarga até a sua entrega ao importador está excluída do conceito de valor aduaneiro, conforme explicita o Acordo sobre Valoração Aduaneira, firmado com base no art. VII, do GATT. Em outras palavras, como já se disse, despesas realizadas até o porto não podem compreender despesas realizadas após a chegada do veículo, ou seja, após a chegada.

Assim, a Instrução Normativa nº 327/03 amplia a base de cálculo, em sentido contrário ao princípio maior do GATT, qual seja o de eliminar qualquer entrave à livre circulação de mercadorias pelos países, sejam entraves burocráticos, sejam tarifários, como forma de estimular o comércio internacional sensivelmente afetado pela Segunda Guerra Mundial.

Não há, sequer, que se argumentar que os custos suportados com a descarga compõem o frete, como quer a Receita Federal, uma vez que esse custo nem é pago ao transportador da carga, mas sim aos responsáveis pela capatazia do porto. Isso desfigura, completamente, o sentido que se quis dar ao valor aduaneiro, considerado como “o preço pago ou a pagar pela mercadoria”. Ora, o que se paga pelo trabalho de descarga, manuseio e outras atividades afins, decorrentes da importação, não podem integrar o preço da mercadoria importada, sob pena de se ter que incorporar a esse preço valores outros, como, por exemplo, a armazenagem, o pagamento dos tributos internos, como o AFRMM, o ICMS, PIS/PASEP-Importação e COFINS-Importação etc, além, extensivamente, do valor pago a título de frete interno. Um absurdo assim se imaginar.

Importante ressaltar que, enquanto o Acordo de Valoração Aduaneira e o Regulamento Aduaneiro se referem a despesas com carga, descarga e manuseio das mercadorias até o porto, a Instrução Normativa 327/03, excede o sentido da norma ao incluir a descarga no porto de destino.

Assim, também, enquanto o Acordo de Valoração Aduaneira e o Decreto 6.759/09 se referem a despesas com carga, descarga e manuseio das mercadorias importadas até o porto alfandegado, a Instrução Normativa se refere a gastos relativos à descarga no território nacional, afirmando que os encargos tributários a que se sujeita o importador incluem o custo da operação de descarga do veículo transportador, o que não condiz com o texto das normas de hierarquia superior.

Concluindo este capítulo, é de se afirmar que a inclusão das despesas com a descarga e o conseqüente manuseio da mercadoria importada após a chegada do veículo transportador ao país amplia o conceito de valor aduaneiro advindo do acordo GATT, bem como do Acordo sobre Valoração Aduaneira firmado pelo Brasil com base no Artigo VII, do acordo, e, por fim, a legislação interna, qual seja o Regulamento Aduaneiro em suas últimas versões.

É, portanto, ilegal e inconstitucional, sob todos os pontos de vista, a cobrança dos tributos devidos na importação acrescida das despesas realizadas após a chegada

do veículo ao território nacional, como diz o ato normativo emanado da Secretaria da Receita Federal do Brasil. Claramente se vê violado o art. 150, inc. I, da Constituição brasileira, que trata do princípio da legalidade tributária, assim como o art. 98, do Código Tributário Nacional, segundo o qual os acordos internacionais prevalecem sobre a legislação interna e conforma a legislação superveniente às cláusulas do acordo.

Acrescente-se que, não só é flagrante a ilegalidade e o desrespeito aos atos internacionais dos quais o Brasil é signatário, como, ainda, se constata que a medida onera a base utilizada para cálculo do imposto, contrastando com os objetivos do GATT e do governo brasileiro de reduzir os entraves e os custos do comércio exterior praticados pelo nosso país.

4. A TAXA DO SISCOMEX

O Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) foi criado pelo Decreto nº 660/92 e começou a servir como instrumento eletrônico de contato de exportadores e os órgãos de controle administrativo, cambial e tributário, que intervêm nas atividades públicas e privadas ligadas ao comércio exterior a partir do ano de 1993. Trata-se de mais uma demonstração do avanço tecnológico experimentado pela Receita Federal desde a sua criação, que vincula as demais autoridades que atuam na liberação de mercadorias destinadas ao exterior ou à importação. Vale notar que, na exportação, o Siscomex passou a operar em 1993 com um módulo específico, enquanto na importação a partir de 1997.

Reunindo em um só sistema as atividades desenvolvidas pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), pelo Banco Central e pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, o Siscomex simplifica os processos de liberação de mercadorias que entram e saem do país, eliminando em face da instituição da via eletrônica, dezenas de operações e mais de uma centena de documentos que manuseavam importadores e exportadores no Brasil.

Em substituição, foi criado apenas um documento para cada um desses órgãos, quais sejam, a Guia de Importação, emitida pelo SECEX, o Contrato de Câmbio, expedido pelo Banco Central, a Declaração de Importação, pela Receita Federal do Brasil.

Como dito acima e, nos termos do Decreto nº 660/92,

“o Siscomex é o instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único, computadorizado, de informações”.

Todas as atividades relacionadas com o comércio do país com o exterior tem como suporte operacional o Siscomex, instrumento que rege as todas as atividades exercidas pelas autoridades fiscais e administrativas no que se refere ao setor de comércio externo brasileiro.

O crescimento do comércio exterior em todo o mundo e, particularmente, no Brasil nas últimas décadas, gerou a necessidade de criação de sistemas informatizados de acompanhamento, controle e proteção de direitos e de atividades concernentes a variados setores da vida em sociedade, tais como a saúde, a preservação do meio ambiente, a segurança pública, a educação e a cultura, o desenvolvimento de pesquisas em diversas áreas, a descoberta de tecnologias mais avançadas, além de outros.

Toda essa gama de necessidades básicas da população requer a atenção redobrada das autoridades alfandegárias, que não teria resultado satisfatório sem o apoio de recursos tecnológicos e de aprimoramento das ações estatais com vistas ao controle sobre o comércio exterior. Para isso, foi criado o Siscomex.

A Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior, a Taxa do Siscomex, de competência federal e administrada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, que habilita ao ingresso no sistema, foi criada pela Lei nº 9716/98. A Taxa, cujo valor é atualizado periodicamente por ato Ministro da Fazenda, é exigida por ocasião do Registro da Declaração de Importação. Cabe, por oportuno, observar que, além de outros, o art. 113, § 1º, combinado com o art. 114, ambos do Código Tributário Nacional, preveem a reserva específica de lei para o surgimento da obrigação principal, composta do tributo e, se for o caso, da penalidade pecuniária. Sem o cumprimento desse requisito, o tributo criado ou majorado carece da legalidade exigida pela Carta Magna do Brasil.

Nestes termos, é de se afirmar que a atualização do valor da Taxa do Siscomex por ato emanado do Ministro da Fazenda, que leva em conta a variação dos custos da operação e dos investimentos feitos no sistema, carece de base constitucional. Sequer a destinação prevista na lei, a saber, o Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAF) não altera a natureza

tributária da exação, que demanda que os reajustes posteriores sejam estabelecidos por lei.

Feitas essas considerações e, abstraindo-se do caráter inconstitucional dos reajustes periódicos, é lícito afirmar-se que, de forma alguma, o tributo pode constituir base de cálculo do Imposto de Importação.

Tratando-se de tributos distintos, que incidem sobre fatos geradores diversos, o I. I. e a Taxa do Siscomex, ambos são exigidos de maneira isolada sobre as importações, não sendo válida a incidência superposta dos dois tributos sobre uma mesma operação de importação.

Assim, a Taxa do Siscomex, definitivamente, não integra o Valor Aduaneiro, base de cálculo do Imposto de Importação.

5. DIREITOS *ANTIDUMPING*, COMPENSATÓRIOS E SALVAGUARDA NA BASE DE CÁLCULO DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

Inicialmente, cabe tecer algumas considerações sobre as exigências cima caracterizadas e eventualmente feitas pela legislação aduaneira para o fim de coibir certas práticas no comércio internacional, remunerar serviços ou, simplesmente, suprir os cofres públicos de recursos. Tais são os casos dos direitos *antidumping*, dos direitos compensatórios em virtude da concessão de subsídios e a Salvaguarda aplicada pelo Brasil.

Iniciam-se as considerações propostas no título do presente capítulo pela prática do *dumping*, sendo certo que, embora de natureza distinta, os direitos compensatórios e a salvaguarda seguem o mesmo critério quando da apuração do Valor Aduaneiro.

5.1 *Dumping*

Considera-se *dumping* a venda de produto por preço inferior ao seu valor normal, isto é, a preço inferior ao normalmente praticado em operações de mesmo nível e condições comerciais, de forma que os produtores de bens similares no país importador reduzam a produção ou sejam excluídos do mercado, ou, ainda, abandonem projeto de produção de bens similares.

Da afirmação, impõe-se concluir ser fundamental para a caracterização do *dumping* a comprovação da relação de causa e efeito entre a venda do produto e o dano ou a ameaça de dano para a economia do país importador. É, com efeito, imprescindível o nexos causal entre o preço de exportação e o prejuízo causado à economia local do país

importador. Daí se deduz que, não havendo produção de bem similar a ser protegida, ainda que o preço de exportação seja inferior ao preço normal, descabe falar-se em prática de *dumping*.

Por oportuno, leia-se o Artigo VI, do GATT, que define o *dumping*, expressamente no item 1, a seguir transcrito:

Item 1

(...). Para feitos do presente acordo, considera-se que um produto é objeto de dumping, ou seja, que um produto é colocado no mercado de outro país por preço inferior ao seu valor normal, quando o preço de exportação, no momento da venda para o outro país, é menor que o preço comparável, no curso das operações comerciais normais, de um produto similar destinado ao consumo no país exportador.

Outras formas, indiretas e menos convencionais de *dumping* também ocorrem no mercado, tais como a utilização de veículo de transporte de propriedade do produtor/exportador, contratação de seguro da carga com empresa vinculada etc. Todas, entretanto, recebem o mesmo tratamento pelo Órgão de Solução de Controvérsias, responsável pela apuração da prática danosa no âmbito da OMC, quais sejam a compensação e a retaliação.

A aceleração das trocas comerciais no mercado externo estendeu o conceito de *dumping* para além do tradicional, que, hoje, não mais se restringe à venda de bens por preço inferior ao valor normal com o fim de eliminar a concorrência no país adquirente. Na concepção moderna, que decorre da interpretação das normas do GATT, é irrelevante o elemento subjetivo, ou seja, a intenção de conquistar o mercado do país importador. É preciso que, além dessa intenção, exista o dano ou a ameaça de dano ao setor produtivo de bem similar no país do importador.

Os direitos aplicados contra o dano causado à indústria do país importador não se revestem da natureza tributária, razão pela qual não compõem o preço da mercadoria para fins de cálculo do Imposto de Importação e, conseqüentemente, dos demais tributos cobrados em sequência, a saber, IPI, ICMS, PIS/PASEP e COFINS.

5.1.1 Direitos Antidumping

É prática corriqueira entre certos países a concessão de vantagens anticompetitivas aos produtores e exportadores nacionais, objetivando incentivar a produção de determinados bens, acumular divisas ou proteger o mercado ou a produção local contra a concorrência de produtores estrangeiros, tudo isso em prejuízo do comércio internacional de bens e serviços. Como afetam os preços e violam as regras que disciplinam a liberdade das trocas, essas medidas são combatidas e reprimidas por acordos internacionais, muitos dos quais firmados, também, pelo Brasil.

O GATT, acordo multilateral de comércio, tem como um dos seus objetivos eliminar os entraves ao livre intercâmbio de bens entre os seus membros, que hoje somam cerca de 160 países, que abrangem a totalidade dos continentes.

Em todo o mundo, um extenso rol de produtos está sujeito a medidas tendentes a eliminar as práticas abusivas de comércio, tais como, para citar apenas alguns deles, aeronaves e veículos automotores, produtos eletrônicos de diversas origens, alguns derivados do couro, como bolsas e calçados, óleo de soja, produtos das indústrias siderúrgica, farmacêutica e química, além de vários produtos agrícolas.

Contudo, a prática só se configura danosa em razão do disposto nos acordos internacionais firmados no âmbito da Organização Mundial de Comércio se, em processo regular de investigação, resultar comprovada a relação causal entre a venda efetuada e o prejuízo ou a ameaça de prejuízo causados à economia do país importador. Por esse motivo, torna-se importante estabelecer-se a clara relação entre a perda efetiva ou a redução de lucros e a prática abusiva. De outra forma, não procede a acusação de dano causado pela exportação.

Para concluir, vale lembrar que os direitos *antidumping*, cobrados do importador juntamente com os tributos federais devidos na importação, a saber no momento do registro da Declaração de Importação no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), tem por fim minimizar ou, mesmo, neutralizar os efeitos danosos que a redução do preço pode ocasionar à economia nacional do país importador. As alíquotas aplicadas podem ser *ad valorem* ou específica, ou ambas, conjugadas.

5.1.2 A Natureza Jurídica dos Direitos *Antidumping*

Torna-se importante, para a definição sobre a inclusão ou não dos direitos *antidumping* na base de cálculo dos tributos em tela, proceder-se a algumas considerações sobre a sua natureza jurídica, tema polêmico sobre o qual os autores pátrios não mostram unanimidade.

[APR1] Comentário:

Para alguns, os direitos encerram a natureza tributária, entendendo tratar-se de um adicional ao Imposto de Importação e, como tal, deve ser cobrado juntamente com o imposto incidente sobre a entrada da mercadoria no território nacional. No entanto, esse entendimento não parece o mais acertado, tendo em vista que os direitos podem não ser cobrados em razão do interesse econômico prevalecente, enquanto os impostos, sujeitos ao princípio da legalidade, são exigidos compulsoriamente.

Acresça-se que a cobrança dos direitos *antidumping* pode retroagir, segundo dispõe o art. 8º, da Lei nº 9.019/95, em harmonia com o disposto no Acordo *Antidumping*, o que não é permitido quando se trata de tributo.

Afastada a natureza tributária dos direitos, pode-se, ainda, admitir a possibilidade de se tratar de sanção devida pela prática de ato ilícito, como defendem outros. Todavia, essa hipótese é, também, de ser afastada, visto que, com base no mesmo raciocínio, a penalidade aplicada a contribuinte que descumpra a obrigação tributária é de caráter obrigatório. Uma vez apurado o ilícito tributário, a multa aplicada não pode ser dispensada pela autoridade fazendária. No caso dos direitos *antidumping*, porém, uma vez constatada a prática, os direitos podem não ser cobrados ou, se o forem, não necessariamente terão que equivaler ao montante de *dumping* apurado.

Complementando, a considerar como espécie tributária, vale aduzir que o art. 3º, do CTN, dispõe literalmente que o tributo não constitui sanção de ato ilícito, o que afasta definitivamente a ideia de direitos *antidumping* como espécie de sanção. E, mais, o “infrator”, ou seja, o penalizado pela sanção seria, na prática, o exportador, estabelecido no exterior e, portanto, figura inalcançada pela lei brasileira.

Restam considerações acerca da natureza financeira, de cunho compensatório, dos direitos aqui focados. Em apoio a essa posição, cite-se o parágrafo único, do art. 1º, da Lei nº 9.019/95, que dispõe sobre a aplicação do Acordo *Antidumping* e no Acordo de Subsídios e Direitos Compensatórios no Brasil.

Diz o parágrafo, *in verbis*:

Parágrafo único - Os direitos antidumping e os direitos compensatórios [contra subsídios] serão cobrados independentemente de quaisquer obrigações de natureza tributária relativas à importação dos produtos afetados.

O dispositivo transcrito é reproduzido *ipsis literis* pelo art. 48, do Decreto nº 1.602/95, que regulamentou a lei acima, não deixando margem a dúvida quanto à natureza não tributária dos direitos em tela, caracterizando-se, na verdade, como intervenção direta do poder público no domínio econômico. Em face da imposição dos direitos *antidumping* sem qualquer vinculação a possíveis características tributárias, sua cobrança não está sujeita a restrições tributárias, como as estabelecidas pelos princípios da legalidade, da irretroatividade, da anterioridade da lei em relação ao exercício ou, mesmo, à nonagesimal, todos previstos na Carta Magna e aplicados aos tributos, ressalvadas as exceções encontradas no diploma citado.

5.1.3 Conclusões sobre os Direitos *Antidumping* e a Base de Cálculo dos Tributos Incidentes na Importação

Assim, os direitos *antidumping* não tem caráter tributário, mas sim financeiro, visto destinar-se a indenizar o dano causado à economia do país importador. Dada a finalidade dos direitos e a configuração que assume ao ser instituído, é lícito afirmar-se que os direitos *antidumping* não integram a base de cálculo do Imposto de Importação. Como os demais impostos incidentes sobre as importações, IPI e ICMS, têm como fatos geradores situações de fato ocorridas após a entrada da mercadoria no país, e, por isso, são calculados a partir do I. I., não resta dúvida sobre a não inclusão dos direitos *antidumping* em suas bases de cálculo.

Idêntico raciocínio é feito com relação às contribuições para o PIS/PASEP e a COFINS, cujos fatos geradores correspondem, igualmente, ao ingresso da mercadoria importada no território nacional.

O mesmo raciocínio ainda pode ser desenvolvido a respeito dos Direitos Compensatórios em face de subsídios concedidos direta ou indiretamente pelos Estados, que resultam em prejuízo para a indústria instalada ou em processo de instalação no país importador.

Da mesma forma, quando processo regular de apuração de condições econômicas favoráveis do país exportador em regime de concorrência e em prejuízo da produção nacional, recomendar a aplicação de salvaguarda, esta será cobrada independentemente da exigência dos tributos supra assinalados.

6. O ADICIONAL AO FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) foi criado pelo Decreto-Lei nº 2404/87, e hoje, basicamente, é disciplinado pela Lei nº 10893/04. Consiste em uma Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), conforme já decidiu o STF por ocasião do julgamento do RE 201253, da Relatoria do Ministro Celso de Mello, para quem o AFRMM assumiu essa natureza a partir da Constituição de 1988, nos termos em que prevê o seu art. 149. O adicional em questão se destina a compor o Fundo de Marinha Mercante (FMM), que visa apoiar o desenvolvimento da marinha mercante do Brasil e a indústria de construção e de reparo navais. Nos dias de hoje o FMM é gerido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

O AFRMM tem como fato gerador o início efetivo da operação de descarga de mercadorias em portos brasileiros, independentemente da procedência, seja do exterior, seja de outros portos no Brasil. É considerado como base de cálculo do adicional o valor pago a título de remuneração pelo transporte da mercadoria até o porto nacional, devendo integrar esse valor a totalidade das despesas portuárias relativas à movimentação da carga, entre elas a descarga efetuada. Contribuinte do adicional, conforme indicado por lei, é o importador e, sendo o caso, o consignatário da mercadoria importada constante do conhecimento de carga.

Inúmeras são as hipóteses de imunidade ou de isenção do adicional, tais como cargas transportadas por embarcações, nacionais ou estrangeiras quando não encerrem o caráter comercial, os livros, jornais e periódicos, bem como o papel destinado a sua impressão, como dispõe o art. 150, inc. VI, al. b, da CF, bens que não revelem finalidade comercial, doados a entidades filantrópicas, desde que o donatário os empregue em obras sociais e assistenciais gratuitas, armamentos e demais bens importados pelo Ministério da Defesa e pelas Forças Armadas e destinados exclusivamente a fins militares.

De todo o exposto, deduz-se que o AFRMM não integra a base de cálculo do Imposto de Importação, visto que tratar-se de dois tributos distintos, ou seja, com fatos geradores diferentes e destinação específica do adicional.

7. INCLUSÃO DO ICMS NA BASE DE CÁLCULO DAS CONTRIBUIÇÕES PARA O PIS/PASEP-IMPORTAÇÃO E A COFINS-IMPORTAÇÃO

Questão bastante controvertida durante longo tempo relaciona-se com a inclusão do valor do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) na base de cálculo do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação por ocasião do desembaraço aduaneiro. Em conformidade com o inc. I, do art. 7º, da Lei nº 10.865/04, o montante a ser recolhido a título de PIS/PASEP e COFINS é obtido mediante o acréscimo do valor do ICMS à base de valor utilizada para cálculo das contribuições.

Art. 7º - A base de cálculo será:

I - o valor aduaneiro, assim entendido, para os efeitos desta Lei, o valor que servir ou que serviria de base para o cálculo do imposto de importação, acrescido do valor do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS incidente no desembaraço aduaneiro e do valor das próprias contribuições, na hipótese do inciso I do caput do art. 3º desta Lei;

Tal previsão, no entanto, foi contestada por contribuintes, que viam na fórmula de cálculo flagrante inconstitucionalidade, uma vez que, como prescreve a Emenda Constitucional nº 33/01, que deu nova redação ao art. 149, § 2º, inc. III, al. a, *in fine*, da Constituição Federal, a base de cálculo das referidas contribuições consiste no Valor Aduaneiro.

É oportuno recordar que a definição de valor aduaneiro decorre de disposição expressa em tratado internacional firmado pelo Brasil, a saber o Artigo VII, do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio, assinado originariamente por 23 países, incluindo o Brasil, dois anos após o término da Segunda Grande Guerra.

O acordo, incorporado pela Ata Final da Rodada Uruguai, em 1994, teve por escopo a liberalização do comércio entre as nações e o combate às práticas protecionistas, que se alastravam entre os países, notadamente os Estados Unidos da América e da Europa, importante mercado econômico mundial. Diversos aspectos relativos às transações internacionais foram previstos no acordo, como, por exemplo, a padronização dos critérios com vistas ao estabelecimento de uma base de cálculo do imposto de importação, que fosse compreensível para todos os importadores e para os governos.

Com esse fim, o artigo VII, do GATT, dispõe que a base de cálculo do Imposto de Importação consiste no valor real, assim considerado como o preço pago ou a pagar, em tempo e lugar determinados pela legislação do país importador, pelas mercadorias importadas ou similares vendidas ou oferecidas à venda em operações comerciais normais efetuadas sob o regime de livre e plena concorrência.

Com base no artigo VII, o Acordo sobre Valoração Aduaneira, em vigor no Brasil desde 23 de julho de 1.986, visa, além da uniformização de critérios, conferir segurança nas relações comerciais entre as nações e, com isso, impedir a adoção de valores arbitrários ou fictícios, que vigoravam no Brasil e em outros países do mundo, com fins protecionistas e corretivos de distorções na prática do comércio internacional. Para melhor ilustração, recorde-se que o acordo dispõe que, para efeito de cálculo do imposto de importação com base no conceito de Valor Aduaneiro, não se fará qualquer acréscimo ao preço efetivamente pago ou a pagar pela mercadoria, que não esteja previsto no artigo citado.

O acordo institui seis métodos de valoração, que levam em consideração o valor efetivamente remetido ao exterior como forma de pagamento pela mercadoria importada, o que exclui, naturalmente, qualquer importância alheia ao preço da mercadoria chegada ao país. Assim, é terminantemente vedada a inserção de qualquer outro valor à base de cálculo dos impostos e contribuições que tenham como fato gerador a importação de bens do exterior.

Neste passo, não tem cabimento a inclusão na base de cálculo das contribuições aqui consideradas de um imposto estadual cobrado pela operação de circulação da mercadoria, fato que só ocorrerá após a liberação da mercadoria pela alfândega de jurisdição do porto, aeroporto ou ponto de entrada e internalização do bem.

Para maior clareza, sendo o fato gerador do PIS/PASEP-Importação, assim como o da COFINS-Importação, a entrada da mercadoria no país, tal como se verifica no que tange ao Imposto de Importação, também não tem cabimento a inclusão do ICMS na base de cálculo das referidas contribuições.

Essa anomalia da lei original foi corrigida pela Lei nº 12.685/14, em razão do julgamento pelo Supremo Tribunal Federal do RE 559.937, que decidiu, por unanimidade, pela inconstitucionalidade da inclusão do ICMS na base de cálculo do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação em razão da entrada de bens e serviços no território brasileiro.

No julgamento do RE não prevaleceu a tese que sustentava a ocorrência de *bis in idem* na inclusão referida, visto que a natureza das duas contribuições é distinta e, por isso, é possível a exigência de ambas sobre uma mesma empresa, uma na qualidade de importadora e outra incidindo sobre o faturamento. Igualmente, foi afastada, pela mesma razão acima, a hipótese da obrigatoriedade da previsão do regime não-cumulativo na criação do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação.

Todavia, o entendimento do STF no julgamento do Recurso Extraordinário mencionado foi que, sem sombra de dúvida, a base de cálculo do Imposto de Importação, conforme preceitua o art. 149, da Carta Magna, é o Valor Aduaneiro, devendo, neste caso, o intérprete reportar-se estritamente à definição contida no Acordo de Valoração Aduaneira, sem exceder os exatos termos em que é posta.

Diz, hoje, o art. 7º, da Lei nº 10.865/04, com a alteração mencionada, que na entrada de produtos estrangeiros no território nacional será considerada como base de cálculo das contribuições o Valor Aduaneiro, significando dizer que o conceito expresso no GATT prevalece sobre o dispositivo originário, para fins de incidência e cobrança dos tributos.

Desse modo, não prosperou o argumento da Fazenda Nacional, que sustentava a inclusão como forma de estabelecer isonomia entre os bens produzidos no Brasil, sujeitos às contribuições sociais, e os produtos importados, se não fossem tributados. É de se afirmar, contudo, que, embora de denominações idênticas, a natureza jurídica das exações é distinta, uma vez que PIS/PASEP e COFINS nas operações internas incidem sobre o faturamento bruto das pessoas jurídicas, enquanto sobre a importação as contribuições oneram diretamente as mercadorias e serviços importados.

A Excelentíssima relatora do RE mencionado, Ministra Ellen Gracie, destacou que não faz sentido a cobrança, tendo em vista que o valor aduaneiro já prevê a inclusão de parcelas, como o frete, a Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, o IOF câmbio e outros encargos financeiros devidos às repartições alfandegárias. Completou o E. Ministro Teori Zavascki, alegando que, se fosse o caso, as contribuições incidentes nas operações internas é que deveriam ser reduzidas e não o contrário.

CONCLUSÃO

Feitas as considerações acima, no que concerne à definição de Valor Aduaneiro, finaliza-se o trabalho afirmando que a inclusão de qualquer parcela de valor ou tributo

na base de cálculo do Imposto de Importação viola o conceito de Valor Aduaneiro constante do Acordo de Valoração Aduaneira firmado pelo Brasil junto à Organização Mundial do Comércio, que administra o GATT 47, em sua versão de 1994.

Dessa forma, não resiste à análise do doutrinador, como também à apreciação do Poder Judiciário a fixação da base de cálculo do imposto em tela por modos e meios tendentes a distorcer o sentido simples e objetivo de Valor Aduaneiro, implantado no país com vistas a promover a estabilidade das relações entre o Fisco e o Importador, indispensáveis ao desenvolvimento sustentado da economia do país.