



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 10280.720120/2007-66
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3003-001.381 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Turma Extraordinária
Sessão de 14 de outubro de 2020
Recorrente CMA CGM DO BRASIL AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 18/05/2007

PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. APLICAÇÃO AO PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL.

Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal (Sumula CARF nº 11).

AGENTE MARÍTIMO. RESPONSABILIDADE POR INFRAÇÃO.

O agente de carga ou agente de navegação (agência marítima) pode figurar como responsável pela infração prevista no art. 107, inciso VI, do Decreto-lei nº 37/1966.

NULIDADE DA DECISÃO RECORRIDA. INEXISTÊNCIA.

Afasta-se a nulidade de auto de infração, quando (1) a autoridade fiscal cuida em descrever satisfatoriamente os fatos e fundamentos, (2) não se verificar prejuízo à defesa em face de erro material contido no lançamento de ofício.

DESCUMPRIMENTO DE PRAZO. MULTA. COMETIMENTO. QUANTITATIVO.

A multa estabelecida no art. 107, inciso IV, alínea “e” do Decreto- Lei nº 37/1966 é aplicável para cada violação de dispositivo de segurança (lacre).

ART. 112 DO CTN. INAPLICÁVEL NA ESPÉCIE.A chamada “interpretação benéfica” prevista no art. 112 do CTN cabe ser aplicada apenas nas situações de dúvida quanto à interpretação da lei que define infrações.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em rejeitar as preliminares suscitadas e, no mérito, em negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Marcos Antônio Borges - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Lara Moura Franco Eduardo - Relatora

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Marcos Antônio Borges, Ariene D'Arc Diniz e Amaral, Lara Moura Franco Eduardo e Muller Nonato Cavalcanti Silva.

Relatório

Por bem narrar os fatos, adoto o relatório contido na decisão da DRJ/FOR (fls. 55 a 69):

DO LANÇAMENTO

Trata o presente processo de exigência da multa prevista no art. 107, inc. VI, do Decreto-lei nº 37/1966, com redação dada pela Lei 10.833/2003, por violação de dispositivo(s) de segurança (14 Lacres), no valor de R\$ 2.000,00, aplicada por lacre violado, totalizando um crédito de R\$ 28.000,00, conforme Auto de Infração, lavrado em 18/05/2007, pela ALF PORTO DE BELÉM (às fls. 02-10).

A descrição dos fatos constante dos autos (à fl. 3) encontra-se abaixo reproduzida:

001- VIOLAÇÃO DE VOLUME, UNIDADE DE CARGA OU DISPOSITIVO DE SEGURANÇA

Aos 19 dias do mês de abril de 2007, em operação de descarga do NAVIO MV "KARINA", procedente de Manaus, conforme termo de entrada n.º E-077/07 (doc.01), a Companhia Docas do Pará constatou várias ocorrências de erro nos lacres informados no Manifesto de carga.

Do total de 389 (trezentos oitenta e nove) contêineres a serem descarregados neste Porto, dos quais 326 (trezentos e vinte e seis) vazios, 14 (quatorze), dentre os cheios, estavam com a numeração diversa do informado no Manifesto (doc. 03 e 04). O navio "Karina", anteriormente à atracação no Porto de Belém, já havia passado por dois (2) Portos brasileiros (Macapá e Manaus), conforme Portos de escala entregues a essa Alfândega (doc.02).

Uma das formas de controle aduaneiro das mercadorias é a verificação dos lacres (selos), cujo número constará do Manifesto de Carga entregue, pelo transportador ou seu representante, à Receita Federal (Alfândega) e ao Fiel do Armazém (que receberá os contêineres para guarda provisória). Tal procedimento antecede qualquer tipo de movimentação (de carga ou descarga), impedindo situações que possam suscitar dúvidas quanto à obediência às leis do Comércio Internacional.

Por sua vez, os consignatários das mercadorias recebem do transportador o Bill of Lading (fls.01 a 11), através do qual é identificado o contêiner, o n.º do lacre(= manifesto), os pesos bruto e líquido (de acordo com as faturas) das mercadorias ali existentes. Este documento acompanhará a declaração de trânsito e/ou declaração de importação, que, se parametrizada para o canal vermelho ou cinza, demandará, entre outros procedimentos, a verificação do

lacre que comprova que o conteúdo é o mesmo, da origem (exterior) ao destino final.

A Companhia Docas do Pará, em cumprimento à legislação em vigor e para ressalva de responsabilidade, lavrou termos de avaria (fls.01/03 a 03/03), devidamente assinados pelo Fiel do armazém, o representante da empresa transportadora e o Auditor Fiscal da Receita Federal.

Lavramos nesta data auto de infração referente aos TERMOS DE AVARIA DE CARGA, cuja capitulação se encontra no Art. 107, inciso VI do DL 37/66 com a redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833/03.

Faz parte integrante deste auto, tabela com a relação de contêineres, seus respectivos BL's, consignatários, lacres manifestados e lacres descarregados.

(...)

ENQUADRAMENTO LEGAL

Art. 107, inciso VI do DL 37/66 com a redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833/03.

A ciência do sujeito passivo se deu pela via pessoal em 21/05/2007, através de Rui Marques Lourenço, cargo: Gerente (à fl. 2).

DA IMPUGNAÇÃO

A CMA CGM DO BRASIL AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA., irresignada com a autuação, apresentou Peça Impugnativa (às fls. 33-52), protocolizada em 08/06/2007, alegando, em síntese, conforme a seguir:

inicialmente, requer a nulidade do Auto de Infração pela ilegitimidade passiva da autuada em virtude de que mera agente marítima não se confunde com o armador;

- que, mesmo se pudesse ser atribuída ao transportador alguma parcela de responsabilidade pela suposta falta mencionada, o que se admite apenas por argumentação, TAL RESPONSABILIDADE SERIA EXCLUSIVA DO ARMADOR, E JAMAIS DA AGENTE MARÍTIMA ORA AUTUADA;
- que, na qualidade de mera agente marítima da transportadora, não responde por quaisquer tributos ou multas eventualmente devidos por esta;
- faz citações a jurisprudências, inclusive à súmula 192 do Tribunal Federal de Recursos;

que sendo a agente marítima mera preposta do armador, configura-se a sua absoluta falta de legitimidade para figurar nesse polo passivo;

- que houve erro na descrição dos fatos, ou seja, alegação genérica e errônea de que 14 contêineres descarregaram com numeração dos lacres diversa do informado, situação esta não configurada;
- que por tratar-se de um ato vinculado e punitivo, a forma é requisito inafastável ao cumprimento do devido processo legal (art. 5º, inc. LIV da CF/1988);

- que a autoridade fiscal cometeu erro crasso quando da descrição da infração, posto que se limita a informar que *"14 (quatorze)"*- contêineres- *"dentre os cheios, ESTAVAM COM A NUMERAÇÃO DIVERSA DO INFORMADO NO MANIFESTO..."* (?);
- que tal situação não ocorreu com todos os contêineres tal qual genericamente descrito (ver fls. 38-39);
- que a autoridade aduaneira se equivocou de forma reiterada, sendo que tais erros na descrição da infração resulta na NULIDADE INSANÁVEL do presente Auto de Infração, sob pena de violação dos princípios do devido processo legal e da ampla defesa;
- que, desatendido o primordial requisito acima apontado – DA CORRETA DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO- compromete-se a eficácia do próprio ato praticado, tornando-o passível de anulação pela própria administração;
- requer ainda a improcedência meritória do Auto de Infração diante da flagrante impossibilidade de cumulação da penalidade;
- que, acaso não sejam acolhidos os argumentos anteriormente aduzidos, o que se admite somente pelo princípio da eventualidade, a presente autuação igualmente não merecerá prosperar uma vez que a autoridade fiscal aplicou de forma indevida a penalidade, posto que não cabe a pretensa cumulação de multas por unidade de carga, tal qual fixada;
- com efeito, a autoridade aduaneira aplicou no mesmo processo administrativo a multa cumulada de R\$ 2.000,00 para 14 supostas infrações manifestamente de mesma natureza, resultando o valor total da multa em R\$ 28.000,00;
- que o art. 99 do Decreto-lei nº 37/1966 é expresso ao mencionar que infrações apuradas em um mesmo processo somente serão aplicadas de forma cumulativa SE AS INFRAÇÕES NÃO FOREM IDÊNTICAS;
- e, na espécie, é descrito no mesmo processo administrativo que 14 contêineres foram descarregados no mesmo dia e do mesmo navio com erro no número do lacre, cuja suposta infração obviamente é idêntica;
- portanto, não há que se falar na cumulação da penalidade vez que as ditas infrações foram apuradas em mesmo processo e têm a mesmíssima natureza. Cita jurisprudência;
- que assim há de se concluir pela anulação da multa tal qual aplicada, a qual, em último caso, deverá ser reduzida para o patamar de R\$ 2.000,00;
- que corroborando a manifesta impossibilidade de cumulação da penalidade, cumpre também observar que o art. 107 do Decreto-lei nº 37/1966 prevê valor fixo de R\$ 2.000,00 para a infração mencionada, sendo que não existe previsão de que a multa deva ser aplicada por contêiner;
- assim, não poderia a autoridade fiscal aplicar a penalidade POR CONTÊINER se o próprio legislador assim não dispôs no inciso VI para tal infração;

- demais disso, além de não estar expressamente previsto, a própria aplicação das regras sancionatórias do CTN encontram tempero no disposto no inciso III, do art. 112, do CTN, no sentido de que EM HAVENDO DÚVIDAS INTERPRETATIVAS QUANTO À APLICAÇÃO DAS INFRAÇÕES FISCAIS, É DE SE INTERPRETAR A LEGISLAÇÃO QUE IMPÕE PENALIDADES DA MANEIRA MAIS FAVORÁVEL AO CONTRIBUINTE (princípio do *in dubio pro contribuinte*). Cita doutrinas;
- portanto: se as ditas infrações são manifestamente idênticas, se apuradas no mesmo processo, se o art. 99 do Decreto-lei nº 37/1966 expressa que só se aplicam cumulativamente no caso de as infrações não forem idênticas, se a jurisprudência já consolidou entendimento de que tais infrações devem ser consideradas como infração continuada à qual se aplica penalidade única, se o art. 107 do Decreto-lei nº 37/1966 prevê valor fixo de R\$ 2.000,00 para a infração mencionada sem fazer qualquer ressalva de que se aplicaria por contêiner, tal como ocorre em outros incisos do mesmo dispositivo, se não cabe à Administração inovar aonde o próprio legislador não previu, e, que dúvidas devem ser interpretadas da forma mais favorável ao contribuinte, como então vislumbrar a possibilidade de cumulação da multa aplicada de forma multiplicada em 14 vezes o seu valor? Resta patente que tal penalidade na forma aplicada se apresenta arbitrária e sem respaldo legal;
- que cabe também impugnar a quantidade de infrações e fatos geradores apurados pela fiscalização;
- portanto, em respeito ao princípio da eventualidade, na pior das hipóteses, dos 14 questionados, apenas 6 contêineres apresentaram número do selo do lacre totalmente diferente do manifestado;
- que embora a fiscalização informara 14 containeres, apenas 13 foram relacionados;
- que o container de nº. ECMU9804537 foi descarregado SEM LACRE e não com ERRO DE NUMERAÇÃO;
- o container de nº. T0LU6001665 foi descarregado com AVARIA NO CONTÊINER causado pelo transporte em si, e não com ERRO DE NUMERAÇÃO no lacre; Adite-se que todos os contêineres estão sujeitos a sofrerem avarias (arranhões, amasses, rasgos, furos) durante a movimentação e transporte marítimo, posto que tal fato é natural da aventura marítima, cabendo aos prejudicados reclamar por eventual dano à carga, o que não ocorreu;
- que o contêiner nº. TRLU8882073 descarregou sem qualquer erro de numeração, pois foi descarregado com o selo nº. 0225987 e foi manifestado o nº. 225987, ou seja, apenas foi incluído o algarismo “zero” à esquerda, que sabidamente não tem valor e, via de consequência, não altera a numeração,
- já os contêineres nºs ECMU137920-0, ECMU204051-9, DVRU155100-0, CLHU334196-0, DFSU204788-6 e ECMU174761-5 (às fls. 39 e 49) apresentaram visíveis erros de digitação (ver também planilha, à fl. 50), fato este que não pode ser interpretado como “violação de volume, unidade de carga ou dispositivo de segurança” já que não há que se cogitar nestes casos indícios de violação. O enquadramento legal, portanto, não se afigura adequado;

- que, tratam-se de visíveis erros de digitação, totalmente compreensíveis considerando que milhares de contêineres são embarcados em cada navio. Ora, calculando-se sobre a quantidade dos contêineres descarregados somente no porto de Belém do navio "KARINA", tal lapso (fator humano) representa percentual de menos de 3% de erro;
- que a situação em concreto deve ser analisada com razoabilidade e proporcionalidade, o que não se deu. Cita doutrinas;
- que, na pior das hipóteses, o que se cogita apenas por argumentação, a multa deveria ser aplicada em R\$ 12.000,00 (6 contêineres com lacre divergente x R\$ 2.000,00);
- por fim, requer seja: a) considerada nula a autuação, primeiro, por indicar indevidamente o Agente Marítimo como responsável pela multa, segundo, porque as ditas infrações não foram corretamente descritas pela autoridade aduaneira, cujos erros comprometem obviamente a própria validade do presente auto de infração; b) acaso ultrapassadas as preliminares acima, o que se admite apenas por argumentação, confia a impugnante que seja reconhecida a IMPROCEDÊNCIA DO AUTO DE INFRAÇÃO ora refutado, posto que não existe respaldo legal para a pretensa aplicação da multa de forma cumulada, seja porque: (i) foi apurada no mesmo processo fiscal; (ii) as supostas infrações têm a mesma natureza, (iii) não existe previsão no art. 107, inciso VI, do Decreto-lei nº 37/1966 de aplicação da multa *por contêiner* (iv) não cabe à autoridade aduaneira inovar onde o legislador não previu; e, finalmente, não restam dúvidas de que (v) a norma deve ser interpretada de forma favorável ao contribuinte, todos conduzindo, isolada e cumulativamente, à anulação ou insubsistência do mesmo; c) *ad cautelam*, pelo princípio da eventualidade, requer que a pena aplicada de R\$ 28.000,00 seja reduzida para o valor de R\$ 2.000,00, pelas razões acima de direito apresentadas; d) ainda pelo princípio da eventualidade, embora confie em que os primeiros aspectos serão acolhidos, requer que, na pior das hipóteses, a multa seja reduzida para o valor de R\$ 12.000,00, posto que apenas 6 contêineres descarregaram efetivamente com o erro tal qual alegado pela fiscalização.

Ao analisar a impugnação apresentada contra o lançamento, o órgão de primeira instância administrativa julgou procedente em parte o recurso mencionado, sob os fundamentos de que:

- (1) O DL nº 37/1966, art. 32, I, e a jurisprudência emanada das Cortes e também do CARF preveem a possibilidade de responsabilização solidária do agente marítimo pelo crédito tributário;
- (2) Não haveria que se falar em erro de enquadramento legal, nem na descrição dos fatos, como também em qualquer ofensa ao devido processo, pois aquilo

apontado indevidamente como vício insanável pela impugnante não passou de *mera atecnia*, que não acarretou nenhum dano ao defendente;

(3) Reconhece a violação de 13 (treze) lacres de segurança, referente a 13 (treze) containers, e não a 14 (catorze) lacres e containers, entendendo, contudo, não haver entre os ilícitos qualquer relação de interdependência ou vinculação, conforme colocado na peça impugnatória;

(4) Diante da inexistência de dúvidas quanto à capitulação legal dos fatos, e/ou à natureza ou às circunstâncias materiais do fato ou à natureza ou extensão de seus efeitos, e/ou à autoria, imputabilidade ou punibilidade, e/ou à natureza da penalidade aplicável, ou à sua graduação, não há falar na aplicação do art. 112, e incisos, do CTN;

(5) Não existiria expressa previsão normativa para a minoração da penalidade em apreço.

O contribuinte foi intimado acerca do Acórdão que julgou a impugnação em 27/02/2015, conforme “Termo de Ciência por Abertura de Documento” anexado ao presente processo (fl. 78). Insatisfeito com o teor da decisão, em 16/03/2015 interpôs Recurso Voluntário (fls. 80 a 98), alegando, resumidamente, que:

- ✓ Em decorrência do processo ter permanecido parado por mais de 6 anos, entre a ciência do Auto de Infração e o primeiro julgamento, haveria se dado a prescrição intercorrente;
- ✓ Encontrando-se a Recorrente na condição de agente marítimo, não se equipararia ao transportador para fins de responsabilidade tributária, havendo, nesse sentido, entendimento jurisprudencial já manifestado em julgados;
- ✓ A autoridade aduaneira haveria incorrido em erro ao narrar os fatos e situações dos 14 (catorze) containers, sendo que apenas 13 (treze) containers teriam sido relacionados, dos quais 1 (um) estaria sem lacre, 1 (um) estaria com o lacre rasgado, 7 (sete) apresentariam erro de digitação e apenas 4 (quatro) containers apresentariam lacre diverso do indicado no manifesto de carga;
- ✓ A alegação no Auto de Infração – AI mostrar-se-ia genérica e errônea;
- ✓ Em relação ao mérito, não haveria previsão legal para a fixação de multa para cada container violado, devendo no caso ser aplicada única penalidade;
- ✓ Em face do princípio previsto no art. 112 do CTN, havendo dúvidas quanto à aplicação das infrações fiscais, dever-se-ia adotar a legislação que impõe penalidade de maneira mais favorável ao contribuinte;

✓ As diversas infrações possuiriam a mesma natureza, por isso devem ser consideradas como uma única infração continuada para efeito da aplicação da penalidade cabível, devendo a multa, acaso mantida, ser reduzida para o patamar de R\$ 2.000,00.

São esses os fatos que se tem a relatar.

Voto

Conselheira Lara Moura Franco Eduardo, Relatora.

Considerando que se encontram satisfeitos os requisitos da tempestividade e, sob o aspecto material, da competência do Colegiado para a apreciação do Recurso Voluntário, dele conheço.

Conforme precedente colocado, trata-se de multa imposta na legislação aduaneira ao transportador/agente marítimo por “violação de volume, unidade de carga ou dispositivo de segurança”. Segundo a autoridade aduaneira haveria constatado, as unidades de carga (14 containers) descarregados no Porto de Belém se encontravam com os lacres com numeração diversa daquela que fora informada no Manifesto de Carga.

Observe-se que em julgamento pela instância administrativa *a quo* restou decidido que foram relacionados apenas 13 containers com o lacre violado. Por conseguinte, a divergência que se coloca a instância *ad quem* se refere apenas a violação de 13 (treze) lacres.

Início examinando as questões preliminares postas pelo Recorrente, quais sejam, (1) prescrição intercorrente; (2) legitimidade passiva do agente marítimo para figurar como sujeito passivo no lançamento de ofício e (3) erro na descrição dos fatos apontados.

Na esfera do processo administrativo fiscal, a matéria relativa à prescrição intercorrente – perda da possibilidade de se exigir o direito durante o curso do procedimento – já se encontra pacificada por meio da Súmula CARF nº 11: *Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal*. (Vinculante, conforme Portaria MF nº 277, de 07/06/2018, DOU de 08/06/2018). Assim sendo, descabem maiores debates sobre o assunto nesta seara.

A respeito da questão relativa à impossibilidade de se aplicar a penalidade ao agente marítimo, considero não assistir razão à Recorrente. Isso porque, a solidariedade do representante do armador estrangeiro por infrações já foi reconhecida em jurisprudência emanada no âmbito deste Colegiado, inclusive pela E. Câmara Superior de Recursos Fiscais, de acordo com o que se ilustra por meio das ementas abaixo reproduzidas:

VISTORIA ADUANEIRA. FORÇA MAIOR REQUISITO PARA SUA COMPROVAÇÃO. EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE DO

TRANSPORTADOR NÃO CARACTERIZADA. AGENTE MARÍTIMO SOLIDARIEDADE COM O TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. Para que seja excluída a responsabilidade do transportador, em evento de avaria, deve-se provar o caso fortuito ou a força maior, e que tais ocorrências sejam registradas em protestos formados a bordo do navio, e que tais protestos, necessariamente, devem ser ratificados por autoridade judiciária competente. À mingua dessa ratificação, não há falar-se em exclusão da responsabilidade.

O agente marítimo, nos termos da legislação aduaneira, responde solidariamente pelos tributos devidos pelo transportador estrangeiro do qual é representante. (Acórdão nº 9303-002.314, sessão de 20/06/2013).

ILEGITIMIDADE PASSIVA.

Por expressa determinação legal, **o Agente marítimo**, no caso de também ser o representante do transportador estrangeiro no País, **é responsável solidário com este, com relação à eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.** MERCADORIA ESTRANGEIRA ENTRADA NO TERRITÓRIO NACIONAL. VISTORIA ADUANEIRA. AVARIA OU EXTRAVIO. FATO GERADOR DE TRIBUTOS. OCORRÊNCIA.

Apurada por autoridade aduaneira a falta de mercadoria estrangeira constante de manifesto ou documento de efeito equivalente, consideram-se ocorridos os fatos geradores dos tributos incidentes na importação, os quais devem ser exigidos com os consectários legais. (Acórdão nº 3801-004.876, sessão de 27/01/2015)

VISTORIA ADUANEIRA. EXTRAVIO DE MERCADORIA. RESPONSABILIDADE. **O Decreto-Lei nº 37/66**, no Capítulo VI, que dispõe sobre Contribuintes e Responsáveis, **em seu artigo 32, atribui expressamente responsabilidade tributária ao representante/agente marítimo do transportador estrangeiro pelo extravio e avaria de mercadoria.** TRÂNSITO ADUANEIRO. VISTORIA ADUANEIRA. EXTRAVIO DE MERCADORIA. RESPONSABILIDADE. A legislação brasileira que rege a matéria, a Lei nº 5.172, de 25/10/1966 — CTN e o Decreto-Lei nº 37, de 18/11/1966, dispõe que o Imposto de Importação tem como fato gerador a simples entrada das mercadorias em território nacional, e considera-se como entrada neste a mercadoria cuja falta venha a ser apurada pela autoridade aduaneira. No caso de trânsito aduaneiro de passagem, apenas a mercadoria acidentalmente destruída não sofrerá a incidência do imposto. (Acórdão nº 3401-007.191, sessão de 17/12/2019)

Conferência Final de Manifesto — AVARIA — Acórdão reratificado. **O agente marítimo ao assinar o Termo de Responsabilidade**, tornou-se passível da obrigação principal, como representante do transportador, na condição de agente consignatário, equiparando-se a este, e obviamente, **responsável pelo pagamento de tributos, multas e outras irregularidades porventura apuradas** A taxa cambial aplicada é a vigente na data da apuração da Avaria e

do lançamento do crédito tributário respectivo
CRÉDITO TRIBUTÁRIO PROCEDENTE (Acórdão CSRF/03.03.020, sessão
de 12/04/1999)

(grifei)

E para mais fundamentar o meu entendimento quanto ao tema em foco, valho-me do Acórdão nº 3301-007.890 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 1ª Turma Ordinária, cujo voto condutor é da lavra do Ilustre Conselheiro Ari Vendramini, amoldando-se o ali exposto com similaridade à situação fática que se apresenta nestes autos:

15. Á época dos fatos geradores (31/01/2006 a 29/12/2006), vigia o Decreto-Lei nº 37/1966, que dispunha sobre o imposto de importação, com a seguinte redação :

Art. 31 – É contribuinte do imposto :

I – o importador, assim considerada qualquer pessoa que promova a entrada de mercadoria estrangeira no Território Nacional;

II – o destinatário de remessa postal internacional indicado pelo respectivo remetente;

III – o adquirente de mercadoria entrepostada

Art. 32 – É responsável pelo imposto :

I – o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno;

II – o depositário, assim considerada qualquer pessoa incumbida da custódia de mercadoria sob controle aduaneiro.

Parágrafo único – É responsável solidário :

I – o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto;

II- o representante, no País, do transportador estrangeiro; (redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001)

III – o adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora;

(...)

Art. 94 – Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe inobservância, por parte da pessoa natural ou jurídica, de norma estabelecida neste Decreto-lei, no seu regulamento ou em ato administrativo de caráter normativo destinado a completá-los.

§ 1º – O regulamento e demais atos administrativos não poderão estabelecer ou disciplinar obrigação, nem definir infração ou cominar penalidade que estejam autorizadas ou previstas em lei.

§ 2º – Salvo disposição expressa em contrário, a responsabilidade por infração independe da intenção do agente ou do responsável e da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato.

Art. 95 – Respondem pela infração :

I – conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para sua prática, ou dela se beneficie;

(...)

(grifos deste relator)

16. Regulamentava as disposições contidas no supracitado Decreto-lei nº 37/1966, o denominado Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 4.453/2002 (mais tarde revogado pelo Decreto nº 6.759/2009), que assim estava redigido :

Art. 30 – O transportador prestará á Secretaria da Receita Federal as informações sobre as cargas transportadas, bem assim sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.

§ 1º – Ao prestar as informações, o transportador, se for o caso, comunicará a existência, no veículo, de mercadorias ou de pequenos volumes de fácil extravio;

§ 2º – O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, também deve prestar as informações sobre as operações que execute e sobre as respectivas cargas;

§ 3º – Poderá ser exigido que as informações referidas neste artigo sejam emitidas, transmitidas e recepcionadas eletronicamente.

Art. 31 – Após a prestação das informações de que trata o art. 30, e a efetiva chegada do veículo ao País, será emitido o respectivo termo de entrada, na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal.

(grifos deste relator)

17. Portanto, diante da atribuição, de modo expresse, da responsabilidade pelo crédito tributário, no caso em exame, ao transportador, por determinação contida no transcrito artigo 32, parágrafo único, inciso II do Decreto-lei nº 37/1966, cumpre-se o comando contido no artigo 128 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172/1966), assim redigido :

Art. 128 – Sem prejuízo do disposto neste capítulo, a lei pode atribuir de modo expresse a responsabilidade pelo crédito tributário a terceira pessoa, vinculada ao fato gerador da respectiva obrigação. Excluindo a responsabilidade do contribuinte ou atribuindo-a a este em caráter supletivo do cumprimento total ou parcial da referida obrigação.

18. Quanto á infração praticada e sua vinculação á recorrente, como representante do transportador, assim determina o artigo 135 do CTN :

Art. 135 – São pessoalmente responsáveis pelos créditos correspondentes a obrigações tributárias resultantes de atos praticados com excesso de poderes ou infração de lei, contrato social ou estatutos :

I – as pessoas referidas no artigo anterior;

II – os mandatários, prepostos e empregados;

III – os diretores, gerentes ou representantes de pessoas jurídicas de direito privado.

(grifos deste relator)

19. Como visto, o artigo 135, II, do CTN determina que a responsabilidade é exclusiva do infrator em relação aos atos praticados pelo mandatário ou representante que infringam comando legal.

20. Desta forma, o transcrito caput do artigo 94 do Decreto-lei nº 37/1966 determina que constitui infração aduaneira toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que “importe inobservância, por parte da pessoa natural ou jurídica, de norma estabelecida neste Decreto-lei, no seu regulamento ou em ato administrativo de caráter normativo destinado a completá-los.”.

21. Pelo exposto, na condição de representante do transportador estrangeiro, a recorrente estava obrigada a prestar as devidas informações às autoridades aduaneiras, via Sistema Eletrônico, denominado SISCOMEX, no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal e, ao descumprir este dever, cometeria infração capitulada em lei, sendo que responderia pessoalmente por tal infração, com fulcro no determinado no artigo 95, inciso I do Decreto-lei nº 37/1966.

22. Destarte, não bastasse o fato de o preceito legal veiculado pelo inciso I do art. 95 do mencionado DL não emprestar relevo à forma pela qual o agente infrator concorre para a prática da infração, tampouco o fato de ser mandatário do transportador estrangeiro socorre o impugnante, eis que o agente marítimo tem o dever de lealdade para com o seu representado, o que significa abster-se de praticar quantos atos, comissivos ou omissivos, possam prejudicá-los.

23. Nesse contexto, os atos praticados no exercício regular do mandato, à toda evidência, não incluem aqueles praticados com infração à lei, caso em que, a responsabilidade é até pessoal ao agente infrator, por força do disposto no inciso II do art. 135 do Código Tributário Nacional.

24. Ademais, com o advento do Decreto-Lei nº 2.472/1988, que deu nova redação ao citado artigo 32 do Decreto-Lei nº 37/1966, posteriormente alterada pela Medida Provisória nº 2.158-35/2001, o representante do transportador estrangeiro no País foi expressamente designado responsável solidário pelo pagamento do Imposto de Importação, o que já foi alvo de pronunciamento pelo STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp nº 1.129.430/SP – Relator Min. Luiz Fux, ao considerar que o Decreto-Lei nº 2.472/1988 instituiu hipótese legal de responsabilidade tributária solidária para o representante no País do transportador estrangeiro :

REsp nº 1.129.430/SP : No que concerne ao período posterior à vigência do Decreto-Lei nº 2.472/88 sobreveio hipótese legal de responsabilidade tributária solidária (a qual não comporta benefício de ordem, à luz inclusive do parágrafo único do artigo 124 do CTN) do “representante, no país, do transportador estrangeiro”. (STJ, Relator Ministro Luiz Fux, data do julgamento 24/11/2010)

O Acórdão acima reproduzido, cujo entendimento que manifesta se harmoniza ao desta Relatora, em que pese referir-se à infração diversa da tratada nos presentes autos, disserta de forma esclarecedora acerca da responsabilidade do agente marítimo quanto às infrações previstas no DL nº 37/1966 e no Regulamento Aduaneiro.

Já no que toca à alegação de que erro cometido na descrição dos fatos, contida no corpo do auto de infração, nulificaria o ato, entendo que o mencionado equívoco não tem o condão de comprometer a validade do lançamento debatido. Explico.

No campo Descrição dos Fatos do AI, a autoridade fiscalizadora, embora faça menção equivocadamente a 14 lacres com numeração alterada, refere-se à infração como sendo *001- violação de volume, unidade de carga ou lacre de segurança*. Ausência de lacre, lacre rasgado e lacre alterado são espécies de *violação de lacre*.

001 - VIOLAÇÃO DE VOLUME, UNIDADE DE CARGA OU DISPOSITIVO DE SEGURANÇA

Aos 19 dias do mês de abril de 2007, em operação de descarga do NAVIO MV "KARINA", procedente de Manaus, conforme termo de entrada nº E-077/07(doc.01), a Companhia Docas do Pará constatou várias ocorrências de erro nos lacres informados no Manifesto de carga.

Do total de 389 (trezentos e oitenta nove) contêineres a serem descarregados neste Porto, dos quais 326 (trezentos e vinte e seis) vazios, 14 (quatorze), dentre os cheios, estavam com a numeração diversa do informado no Manifesto (doc.03 e 04). O navio "Karina", anteriormente à atracação no Porto de Belém, já havia passado por dois (2) Portos brasileiros (Macapá e Manaus), conforme Portos de escala entregues a essa Alfândega (doc.02).

Além disso, o corpo do AI contém, lodo em seguida ao trecho em destaque, demonstrativo que bem descreve as violações ocorridas em cada lacre, de cada um dos 13 containers:

Contribuinte

CNPJ: 05.951.386 0007-26

RAZÃO SOCIAL: CMA CGM DO BRASIL LTDA.

RELAÇÃO DE CONTEINERES

CONSIGNATÁRIO	BILL OF LADING	CONTEINER	LACRE NO MANIFESTO	LACRE APRESENTADO
1-PONTE E IRMÃO	XMPC002598	INKU6082013	C4093751	5400512
3-PARÁ PIGMENTOS	NL1284558 NL1284541	MMCU2021081 DVRU1438268	290079 275226	0259973 0257958
4-CIA VALE DO RIO DOCE	UA1251145	TOLU6001665	5340542	RASGADO LATERAL DIREITA
5-ASIA SHIPPPING	CNCL005855	ECMU9804537	C1091454	SEM LACRE
6-CADAM	NL1284557	ECMU1379200	57987	0257954
		ECMU2040519	0297956	0257956
		DVRU1551000	57952	0257952
		CLHU3341960	25990	0225990
		TRLU8882073	225987	0225987
		IPXU3252161	67821	0257821
		DFSU2047886	25795	0257955
		ECMU1747615	25625	0255625

Portanto, o erro em relação à descrição dos fatos não conduz à invalidade do lançamento de ofício, mormente quando se verifica (1º) ser o equívoco incapaz de causar dano ao direito de defesa e (2º) logo em seguida ao equívoco apontado, os fatos encontrarem-se descritos de forma precisa.

Para encerrar a análise das preliminares apresentadas, cabe referência ao entendimento de Marcos Vinícius Neder e Maria Tereza López, sobre as formalidades do Auto de Infração e as implicações da sua inobservância, manifestado na obra Processo Administrativo Fiscal Comentado¹:

(...) as formalidades inseridas na lei visam a garantir a consecução de determinados objetivos. Por isso, precisam ser consideradas como simples meios, e não como um fim em si mesmas. Sem a efetiva comprovação do prejuízo do interessado no caso concreto, a inobservância da forma não deve induzir a nulidade do processo. Na verdade, têm que ser anulados os atos desprovidos dos elementos que constituam a essência.

¹ Neder, Marcos Vinicius. Processo Administrativo Fiscal Federal Comentado, 3ª ed., 2010, Dialética, p. 208.

Se, no entanto, o contribuinte provar que a omissão lhe trouxe prejuízos, há que se proceder à anulação do ato administrativo.

Assim sendo, tenho por afastadas as questões preliminares apontadas na peça recursal.

Passo, então, ao mérito.

No caso em análise, a fiscalização aduaneira identificou a alteração do lacre referente a 13 (treze) unidades de carga. O Recorrente traz, entre as razões de defesa, a ausência de previsão legal para a imposição da multa por lacre de container violado, entendendo que, em persistindo a multa, caberia a imposição de penalidade única, equivalente a R\$ 2.000,00.

A penalidade em foco encontra-se prevista no art. 107, VI, do DL nº 37/1966, que traz a seguinte redação:

Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas:

VI - de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), no caso de violação de volume ou unidade de carga que contenha mercadoria sob controle aduaneiro, ou **de dispositivo de segurança**; (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

(grifei)

A leitura do dispositivo não fornece margem para interpretações, vez que faz referência à violação *de dispositivo de segurança*, depreendendo-se da expressão tratar-se do lacre, na situação colocada, pois que o Termo de Avaria lavrado pela Cia de Docas do Pará (e não pela SRF) relata a violação de 13 (treze) lacres de 13 (treze) containers.

É dizer, se o legislador pretendesse aplicar multa única à violação de vários lacres, a redação do dispositivo seria explícita em abranger toda a carga inclusa em Declaração de Exportação. Mas não foi essa a opção, já que a disciplina, tal como está posta, prevê a ocorrência do fato gerador da infração a cada violação de dispositivo de segurança (lacre), e não a cada DE.

Nesse sentido, assiste razão a decisão recorrida, ao afirmar que não se apresenta no caso uma infração continuada, mas condutas autônomas, porém da mesma espécie, que aparentemente se sucedem:

Observa-se que as infrações relativas às violações dos 13 dispositivos de segurança referentes a 13 contêineres descarregados, provenientes do navio “KARINA”, de origem estrangeira e procedente do exterior, deram-se **de forma autônoma e independente**, de modo que, embora sejam ilícitos da mesma espécie (ou seja, violação de dispositivos de segurança/Lacres), e atribuídos ao mesmo infrator em um mesmo processo, **não há entre eles a ocorrência de um subsequente ser havido como continuação do primeiro**.

(os grifos constam do original)

No que se refere à pretensão de interpretação benéfica, tem-se que o art. 112 do CTN² cabe ser aplicado apenas em situações nas quais restem dúvidas a respeito da interpretação da legislação tributária, o que não se verifica nos autos, ante a clareza com que está redigido o já mencionado art. 107, VI, do DL nº 37/1966, dispositivo previsor da infração. É dizer, não vislumbro, neste caso, dúvidas relacionadas à gradação da pena que justifiquem uma interpretação em favor do Recorrente.

Por conclusão, diante dos fundamentos expostos, rejeito as preliminares suscitadas e, no mérito, nego provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Lara Moura Franco Eduardo

² Art. 112. A lei tributária que define infrações, ou lhe comina penalidades, interpreta-se da maneira mais favorável ao acusado, em caso de dúvida quanto:

I - à capitulação legal do fato;

II - à natureza ou às circunstâncias materiais do fato, ou à natureza ou extensão dos seus efeitos;

III - à autoria, imputabilidade, ou punibilidade;

IV - à natureza da penalidade aplicável, ou à sua graduação.