



**MINISTÉRIO DA ECONOMIA**  
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



**Processo nº** 10283.007385/2010-41  
**Recurso** Voluntário  
**Acórdão nº** 3302-011.003 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária  
**Sessão de** 27 de maio de 2021  
**Recorrente** RANUR AGENCIAMENTO DE CARGAS E TRANSPORTES LTDA  
**Interessado** FAZENDA NACIONAL

**ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS**

Data do fato gerador: 17/08/2010

PRELIMINAR. ILEGITIMIDADE PASSIVA. INOCORRÊNCIA.

O agente de carga é responsável pela prestação de informação à Receita Federal sobre a desconsolidação da carga e responde pelo descumprimento de prazo a que der causa.

INFRAÇÃO ADUANEIRA. PERDA DO PRAZO PARA A PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. AUSÊNCIA DE DANO À FISCALIZAÇÃO. IRRELEVÂNCIA.

A responsabilidade pela infração aduaneira independe da intenção do agente, bem como da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato, sendo a atividade de lançamento vinculada e obrigatória uma vez constatada a infração.

INFRAÇÃO ADUANEIRA. PERDA DO PRAZO PARA A PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. INAPLICÁVEL. SÚMULA CARF Nº 126.

A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em rejeitar a preliminar arguida. No mérito, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do voto da relatora. Votaram pelas conclusões quanto à preliminar os conselheiros Vinicius Guimarães, Walker Araújo, José Renato Pereira de Deus, Denise Madalena Green e Gilson Macedo Rosenburg Filho.

(documento assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenburg Filho - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Larissa Nunes Girard - Relatora

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Vinícius Guimarães, Walker Araujo, Jorge Lima Abud, Jose Renato Pereira de Deus, Larissa Nunes Girard, Raphael Madeira Abad, Denise Madalena Green e Gilson Macedo Rosenburg Filho.

## Relatório

Trata-se de Auto de Infração lavrado para a aplicação de multa ao agente de carga pela prestação de informação relativa à desconsolidação de carga fora do prazo estabelecido pela Receita Federal, com base no art. 107, inciso IV, alínea “e”, do Decreto-Lei nº 37/1966, *in verbis*:

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

.....  
IV - de **R\$ 5.000,00 (cinco mil reais)**:  
.....

e) por **deixar de prestar informação sobre** veículo ou **carga nele transportada**, ou sobre as operações que execute, na forma e **no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada** à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou **ao agente de carga**; e [...] (grifado)

Conforme o Auto e seus anexos, a interessada deveria ter inserido no Siscomex Carga as informações sobre o Conhecimento Eletrônico (HBL) nº 11005136519407 no prazo mínimo de 48 horas antes da atracação do navio, ou seja, até as 09h07min do dia 17.08.2010, mas o fez somente às 19h07min do dia 17.08.2010.

Na Impugnação (fls. 37 a 41), a interessada reconheceu o atraso, mas argumentou que não houve conduta culposa ou dolosa e que dependia das informações prestadas pelo transportador para cumprir seus prazos. Alegou ainda ausência de prejuízo à fiscalização e caracterização de denúncia espontânea, pela prestação correta, embora tardia, das informações.

Por meio do Acórdão DRJ nº 12-101.168, dispensado de ementa, a Delegacia de Julgamento decidiu pela manutenção do lançamento em sua integralidade (fls. 98 a 103).

O interessado tomou ciência do resultado do julgamento em 19.02.2019, conforme Aviso de Recebimento à fl. 108, e protocolizou o Recurso Voluntário em 25.02.2019, conforme Termo de Solicitação de Juntada à fl. 109.

No Recurso Voluntário, a recorrente alegou, preliminarmente, a ilegitimidade passiva do agente de carga. No mérito, que o transportador não o avisou do adiantamento na atracação do navio, devendo recair sobre ele a responsabilidade; que não houve prejuízo à fiscalização; que deveria ser aplicada a denúncia espontânea, citando, como reforço de tese, a antecipação de tutela em ação movida pela ACTC; e, por fim, requereu a aplicação retroativa da revogação da penalidade, com base no art. 106, inciso II, do CTN, em virtude da publicação da Instrução Normativa RFB nº 1.473/2014.

É o relatório.

Fl. 3 do Acórdão n.º 3302-011.003 - 3ª Sejul/3ª Câmara/2ª Turma Ordinária  
Processo n.º 10283.007385/2010-41

## Voto

Conselheira Larissa Nunes Girard, Relatora.

O Recurso Voluntário atende aos requisitos de admissibilidade, inclusive tempestividade, razão pela qual dele tomo conhecimento.

### Ilegitimidade Passiva

A recorrente não alegou esta matéria na impugnação, contudo a primeira instância trouxe a questão para os autos, ainda que superficialmente. Portanto, entendo que deve ser conhecida por enquadrar-se na alínea “c” do § 4º do art. 16 do Decreto nº 70.235/1972 – destina-se a contrapor razões posteriormente trazidas aos autos.

De forma sintética, temos as seguintes alegações nesta matéria: a responsabilidade pelo registro das informações no sistema é da empresa transportadora, descabendo imputar a qualquer representante a penalidade pelo descumprimento da obrigação; a responsabilização solidária deve decorrer de expressa previsão legal; a recorrente não é transportador internacional ou agente de carga, mas desconsolidador nacional, comparável a um agente de navegação e, dessa forma, não contido na alínea “e” do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei nº 37/1966; o desconsolidador é apenas mandatário do transportador, recaindo a responsabilidade sobre o mandante, como definido na Súmula TRF nº 192; como consta do HBL e das telas do Siscomex Carga anexos ao lançamento, a recorrente é mero agente de carga.

De pronto, chama a atenção a falta de coerência da recorrente no que toca à sua própria definição – ora afirma ser agente de carga, ora renega essa condição. E tenta criar um tipo de oposição, inexistente, entre agente de carga e desconsolidador.

Para os fins da nossa análise, limitada à atuação desse interveniente perante a Receita Federal, basta-nos saber que desconsolidador é a empresa nacional que representa um consolidador estrangeiro (NVOCC) para efetuar a desconsolidação da carga na importação, ao passo que o agente de cargas é a empresa nacional que efetua tanto a desconsolidação de cargas na importação quanto a consolidação de cargas para a exportação.

Por certo que a recorrente, que possui por razão social o nome Ranur Agenciamento de Cargas e Transportes Ltda. e, por objeto social, o “transporte de cargas, comissária na área de exportação, importação, assessoria e despachos aduaneiros, agenciamento, consolidação de cargas marítimas, aéreas internacional e doméstica”, é um agente de cargas e é o desconsolidador nesta operação, como consta do conhecimento filhote (HBL).

Esclarecido esse ponto, passemos aos argumentos.

Temos como premissa básica da defesa que a responsabilidade pela prestação de informações é do transportador, a quem deve ser imputada a penalidade. A meu ver, é do equívoco nesta premissa que decorre todo o desacerto que se segue na preliminar, como se verá a seguir.

A obrigação, expressa em lei, para que o representante do transportador preste informações sobre a carga, consta da legislação aduaneira há muito tempo, a exemplo do que consta no Regulamento Aduaneiro de 1985, o Decreto nº 91.030, que prevê que “os agentes autorizados de embarcações procedentes do exterior” são obrigados a prestar informação sobre o veículo e sobre a carga.

O que não existia nessa época era a atribuição de responsabilidade ao transportador em relação ao tributo, nem a definição do representante como responsável solidário com o transportador pelo tributo eventualmente devido, o que se resolveu com a publicação do Decreto-Lei nº 2.472/1988, que alterou o art. 32 do Decreto-Lei nº 37/1966 da seguinte forma:

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:**

a) o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto;

b) **o representante, no País, do transportador estrangeiro.** (grifado)

Assim, a partir de 1988 o representante no País passou a responder solidariamente com o transportador em relação a eventual exigência de tributos e penalidades pecuniárias decorrentes de infração à legislação aduaneira, razão pela qual tornou-se inaplicável a Súmula TRF nº 192 invocada pela recorrente, que fixava que o agente marítimo não era responsável tributário nem se equiparava ao transportador.

Ocorre que este processo não trata de tributo, mas de infração relacionada à prestação de informação pelo transportador. Devemos, portanto, buscar os dispositivos legais que regulam os deveres instrumentais aos quais estão sujeitos o transportador e o seu representante.

Nesse caminho, vemos que aquela obrigação para que o representante do transportador prestasse informações, constante do Regulamento Aduaneiro/1985, foi também aperfeiçoada, por meio de alteração do art. 37 do Decreto-Lei nº 37/1966, que passou a ter a seguinte redação a partir de 2003:

Art. 37. **O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas**, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.

§ 1º **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, e **o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas.** [...] (grifado)

A partir da alteração acima, passou a existir definição expressa em lei sobre a obrigação do agente de carga em prestar as informações requeridas pela Receita Federal. Embora não seja definido no artigo quais seriam exatamente essas informações, foram elencadas as operações de interesse para o controle aduaneiro: consolidação ou desconsolidação de cargas e serviços conexos.

Outra observação acerca do art. 37 é que, pelo modo como foi redigido, é inequívoca a necessidade de disciplinamento infralegal para que o dispositivo alcance a sua plena eficácia, haja vista ser impossível prestar a informação enquanto a Receita Federal não definir a forma, o prazo e o interveniente que deve fazê-lo.

Para o modal marítimo, a legislação infralegal é a Instrução Normativa RFB nº 800/2007, que definiu minuciosamente prazos e informações a serem prestadas por cada tipo de

transportador ou representante. E para o tema de nosso interesse, desconsolidação da carga, ela fixou que o interveniente responsável pela prestação de informação é o agente de carga consignatário do CE genérico, conforme art. 18 abaixo:

#### Seção VI Da Informação da Desconsolidação da Carga

Art. 17. A informação da desconsolidação da carga manifestada compreende:

I - a identificação do CE como genérico, pela informação da quantidade de seus conhecimentos agregados; e

II - a inclusão de todos os seus conhecimentos eletrônicos agregados.

Art. 18. **A desconsolidação será informada pelo agente de carga que constar como consignatário do CE genérico ou por seu representante.** [...] (grifado)

À vista do exposto, considero que a interpretação sistemática da legislação nos leva à conclusão de que, apesar de transportador e agente de carga serem responsáveis por prestar informações, no que toca à desconsolidação a obrigação é do agente de carga. É ele o sujeito passivo dessa obrigação acessória.

Dada a complexidade dos intervenientes do modal marítimo, em que atuam armadores, NVOCC, agências marítimas e agentes de carga, entre diversos outros, os eventuais erros podem ter origem na atuação de qualquer um deles, contudo, é sempre o representante nacional que irá responder perante a Administração Aduaneira. E não poderia ser de outra forma, tendo em vista que a jurisdição da Receita Federal não alcança os intervenientes estrangeiros, sendo necessário que constituam representantes nacionais, aptos a realizarem os procedimentos e a atuarem perante o órgão, de modo a tornar viável o exercício do controle aduaneiro.

Uma vez definido que a responsabilidade de informar a desconsolidação é do agente de carga, por consequência é ele quem responde quando perde o prazo.

Para além da óbvia definição do art. 107 do Decreto-Lei nº 37/1966, que estipula que será aplicada a multa de cinco mil reais ao agente de carga que deixar de prestar informação dentro do prazo, temos o regramento geral para as infrações aduaneiras, cujo caráter objetivo determina que responde quem dá causa à infração.

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

.....

IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais):

.....

e) **por deixar de prestar informação** sobre veículo ou carga nele transportada, ou **sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada** à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou **ao agente de carga;** e (grifado)

Temos, assim, toda a base legal para a formalização desta exigência contra o agente de carga: é dele a obrigação de prestar a informação e foi ele quem descumpriu o prazo.

Por fim, registro que é pacífico no CARF o entendimento de que tanto o agente de carga como a agência marítima são parte legítima para responder por esse tipo de multa aduaneira, a exemplo do que consta nos Acórdãos nº 3002-000.647, 3401-007.847, 3302-008.355 e 9303-007.908, entre diversos outros no mesmo sentido.

Dessa forma, rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva pela absoluta improcedência.

Até este ponto foi apresentado o entendimento desta relatora.

Contudo, durante o julgamento a maioria do Colegiado decidiu que acompanharia a rejeição da preliminar pelas conclusões. A posição vencedora foi constituída pelos fundamentos habitualmente adotados pela Turma, razão pela qual transcrevo a seguir as razões de decidir que sustentam a rejeição da preliminar neste julgado:

“O sujeito passivo aduz, em síntese, que não se pode admitir a sua responsabilização por atos praticados por terceiros, na medida em que não se confunde nem se equipara à figura do transportador marítimo. Assinala, ainda, que nem mesmo se aplica a responsabilidade solidária entre o agente de cargas e o transportador marítimo, em face da inexistência de dispositivo legal para tanto.

No tocante à responsabilidade do agente de cargas, ao contrário do que alega a recorrente, há um arcabouço normativo **legal** que impõe o cumprimento de certos deveres instrumentais ao agente, como mandatário do transportador marítimo. Tais normas estão previstas nos arts. 94 e 95, inciso I do Decreto-Lei n.º 37/66, c/c o art. 135, inciso II do CTN, abaixo transcritos:

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.

Art. 95 Respondem pela infração:

I - conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para sua prática, ou dela se beneficie;(…)”

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;(…)”

Assim, na condição de agente de cargas, a recorrente está obrigada a prestar, tempestivamente, às autoridades aduaneiras, informações sobre veículo e cargas transportadas ou operações que executar. Naturalmente, ao violar obrigação de prestar informações no tempo e modo normativamente previstos, em especial, as informações sobre a desconsolidação de cargas, dá azo à infração prevista na alínea "e" do inciso IV do artigo 107 do Decreto-Lei n.º 37/66, com a redação dada pelo artigo 77 da Lei n.º 10.833/2003, sendo responsabilizada pela infração em comento, a teor do que prevê as mencionadas normas dos arts. 94 e 95 do Decreto-Lei n.º 37/66, c/c o art. 135, inciso II do CTN.”

### **Mérito**

Quanto ao mérito, temos um primeiro tópico no qual a recorrente afirma que a perda do prazo decorreu do adiamento do navio, não tendo a transportadora CMA-CGM tomado a providência de lhe informar do imprevisto. Afirma, ainda, que a transportadora assumiu a responsabilidade pelo erro, conforme e-mail anexo, sobre ela devendo recair a multa.

Esclareça-se que não existe nos autos tal reconhecimento pelo transportador. O que consta da troca de mensagens eletrônicas é uma reclamação da recorrente pelo fato de o transportador ter enviado o Aviso de Chegada após a atracação do navio, reclamação que recebeu como resposta, nos exatos termos: “Estavamos com problema nos sistema, Sds” (*sic*).

Ainda a título de esclarecimento, necessário apontar que não procede a alegação de que o navio teria chegado antes do prazo.

Conforme o Extrato da Escala à fl. 28, no dia 12.08 foi inserida a previsão de atracação no dia 19.08, às 8hs, o que significa que, inicialmente, a recorrente deveria informar a desconsolidação até as 8hs do dia 17.08 (48hs antes). Contudo, o navio chegou efetivamente às 9h07min do dia 19.08, ou seja, chegou atrasado, o que acarretou a ampliação do prazo em cerca de uma hora em favor da recorrente.

A partir da chegada do navio ficou definido que o agente de carga deveria ter desconsolidado o CE até as 9h07min, mas como o fez às 19h07min, a inserção de dados foi automaticamente bloqueada pelo Siscomex Carga.

Ademais, a partir do momento em que o representante do transportador insere os dados do conhecimento master (MBL), o agente de cargas pode informar os filhotes a ele vinculados. Uma vez que a transportadora inseriu os dados do master às 17h48min do dia 16.08, a partir desse momento a recorrente já poderia ter efetuado a desconsolidação de forma definitiva. A IN RFB nº 800/2007 oferece ainda uma outra alternativa, no § 1º do art. 18, que é informar a desconsolidação antes mesmo do registro do CE genérico/master, vinculando os dados a um manifesto provisório. Todavia, se mesmo diante dessas possibilidades a recorrente preferiu deixar para o último instante, correndo o risco de perder um prazo que se sabe frequentemente alterado por eventos inesperados, o fez por sua conta e risco.

No que toca à alegação de que nenhum dano foi causado ao controle aduaneiro, a infração em matéria aduaneira tem caráter objetivo, bastando que o fato concreto subsuma-se ao tipo legal para que seja aplicada a penalidade, não sendo necessária a intenção de cometer o ato infracional nem relevante a extensão das consequências que dele decorrem, pois assim determina o art. 94 do Decreto-Lei nº 37/1966, transcrito logo acima neste voto. Em adição, o art. 142 do CTN define que a atividade de lançamento é vinculada e obrigatória. Logo, constatada a infração, a penalidade correspondente deve ser aplicada.

De qualquer forma, a alegação de ausência de dano à fiscalização não foi comprovada, é um argumento vazio. A Receita Federal estabeleceu um prazo anterior à atracação para recebimento das informações para que possa efetuar o gerenciamento de risco prévio e determinar, se necessário, medidas diferenciadas para determinadas cargas, sem comprometer a sua agilidade no processo de importação. Assim, não entregar essas informações no prazo certamente compromete esse controle prévio, não nos sendo possível saber se alguma irregularidade passou despercebida em decorrência da falta de tempo para a sua prevenção.

Quanto à aplicação de denúncia espontânea ao caso, trata-se de matéria sumulada no CARF, o que implica a adoção obrigatória do entendimento exarado nos seguintes termos:

Súmula Carf nº 126

A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira, mesmo após o advento da nova redação do art. 102 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, dada pelo art. 40 da Lei nº 12.350, de 2010.

Por fim, como último argumento temos outra inovação recursal, que é o pedido de aplicação retroativa da Instrução Normativa RFB nº 1.473/2014, porque teria revogado a penalidade em análise.

Conheço da alegação porque se enquadra na alínea “b” do § 4º do art. 16, exceção para o conhecimento tardio quando se tratar de fato ou direito superveniente – a alteração legislativa ocorrida em 2014 não era passível de ser alegada quando interposta a Impugnação.

Por meio dessa norma retificadora, foi revogado todo o capítulo de Infrações e Penalidades da Instrução Normativa RFB nº 800/2007, apenas, já que não é possível instituir ou revogar artigo de lei por meio de norma infralegal. Imagino que o propósito desta revogação tenha sido o de simplesmente retirar de uma instrução normativa recomendações ou interpretações fixadas sobre a aplicação das penalidades estabelecidas no Decreto-Lei nº 37/1966, essa sim norma hábil para instituir ou revogar a multa, tendo em vista as infinitas possibilidades e complexidades dos casos concretos.

Logo, uma vez que nenhuma penalidade foi revogada, inexistente dispositivo mais benéfico para ser aplicado retroativamente.

Por todo o exposto, rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva e nego provimento ao Recurso Voluntário.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Larissa Nunes Girard