



MINISTÉRIO DA FAZENDA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS
TERCEIRA SEÇÃO DE JULGAMENTO

Processo nº 10521.000862/2009-53
Recurso nº Voluntário
Acórdão nº 3002-000.426 – Turma Extraordinária / 2ª Turma
Sessão de 16 de outubro de 2018
Matéria ADUANEIRO
Recorrente BRASMARINE SERVIÇOS PORTUÁRIOS LTDA
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA

Data do fato gerador: 04/11/2009

PRELIMINAR. ALEGAÇÃO DE ILEGITIMIDADE PASSIVA. AGENTE MARÍTIMO. INOCORRÊNCIA.

O agente marítimo que, na condição de representante do transportador estrangeiro, comete a infração por atraso na prestação de informações de embarque responde pela multa sancionadora correspondente. Ilegitimidade passiva afastada.

MULTA ADMINISTRATIVA. SUBSUNÇÃO DO FATO À NORMA.

As multas dispostas no art. 107 do Decreto-lei nº 37/1966 deverão ser aplicadas sempre que houver subsunção do fato à norma.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em rejeitar a preliminar suscitada e, no mérito, em negar provimento ao Recurso Voluntário.

(assinado digitalmente)

Larissa Nunes Girard - Presidente

(assinado digitalmente)

Maria Eduarda Alencar Câmara Simões - Relatora

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Larissa Nunes Girard (Presidente), Alan Tavora Nem, Maria Eduarda Alencar Câmara Simões (Relatora) e Carlos Alberto da Silva Esteves.

Relatório

Por bem relatar os fatos, adoto o relatório da decisão da DRJ, às fls. 44/45 dos autos:

Versa o presente processo sobre aplicação de multa por descumprimento de obrigação acessória, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) em face de o interessado em epígrafe ter deixado de prestar, no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal, informação sobre a vinculação do manifesto de carga eletrônico nº 2009502095649 à escala do navio SKS MERSEY no porto de Tramandaí (RS), para descarregamento no terminal da Petrobrás em Imbé (RS).

Mais precisamente, segundo relata a fiscalização, à fl. 02, o prazo mínimo para efetuar a mencionada vinculação, nos termos da alínea "d" do inciso II do art. 22 da IN RFB nº 800, de 2007, é de quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação no porto e, no caso em tela, muito embora a atracação do navio tenha ocorrido às 11:06:00 h do dia 06/11/2009, a vinculação do manifesto foi informada apenas às 09:05:03 h do dia 05/11/2009.

Em consequência, foi lavrado o Auto de Infração de fls. 01 a 06, com fulcro no disposto pela alínea -e- do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, com redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833, de 2003.

Regularmente cientificado da exação em 09/04/2010 (fl. 01), o sujeito passivo irrisignado apresentou, em 07/05/2010, os documentos colacionados às fls. 28 a 34, e a impugnação de fls. 20 a 27, onde: em síntese:

Alega ser inaplicável a multa em relevo, pois a informação sobre o veículo e a carga transportada foi prestada corretamente e não houve prejuízo à União, mas tão somente a diferença de horário relativa à informação do manifesto e à escala do veículo, não advindo em razão disso, entretanto, qualquer problema nem o Auto de Infração se refere à ocorrência de qualquer prejuízo;

Reclama que a aplicação de multa em face do cometimento de equívoco no cumprimento de uma obrigação acessória, tem inspiração arrecadatória e configura confisco, malferindo os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, cuja observância por parte da Administração Pública, encontra-se prevista nos termos do art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999, além do princípio da capacidade contributiva, já que o valor da multa em causa é muito maior do que o valor cobrado pela atividade de agenciamento marítimo; Neste passo, alega ter sido violado também o princípio da legalidade, porquanto o prazo para o cumprimento da obrigação acessória não foi estabelecido por lei, mas sim por instrução normativa, ao que aduz que segundo o art. 112 do CTN, a penalidade para cominar infrações só pode ser criada por lei tributária;

Em outro plano, alega que no caso concreto a nomobóia de Imbé (Terminal da Petrobrás em Imbé/RS - TEDUT), onde se deu o descarregamento da mercadoria, não pode ser considerada porto e muito menos porto alfandegado, apesar de manter comunicação com terra, e por não haver lei que equipare referido terminal a um porto, a IN RFB nº 800 de 2007, que dispõe o controle aduaneiro da movimentação de embarcações, cargas e unidades de cargas nos portos alfandegados, não pode ser aplicada ao caso dos autos;

Por último, após aduzir não ter agido de forma a embarçar, dificultar ou impedir a fiscalização aduaneira, requer o cancelamento do Auto de Infração hostilizado.

O contribuinte juntou, com a impugnação, atos constitutivos da empresa e procuração (fls. 29/41).

Ao analisar o caso, a DRJ entendeu, por unanimidade de votos, julgar improcedente a impugnação. Em seus fundamentos, o acórdão (fls. 43/47) consignou que a multa é aplicada pelo simples descumprimento da obrigação, não importando ter havido, ou não, embaraço à fiscalização, prejuízo ao recolhimento de tributos ou intenção do agente ou responsável. Afirmou não se levar em consideração, também, a efetividade e extensão dos efeitos do ato, consoante previsão do artigo 602 do Regulamento Aduaneiro.

Consignou ser a atividade de lançamento vinculada e obrigatória, nos termos do artigo 142 do CTN, não podendo a autoridade deixar de aplicar a norma com base nos princípios reclamados pelo contribuinte, uma vez verificada a hipótese de incidência. Afirmou não verificar ilegalidade na aplicação da multa, nem dúvida ensejadora da aplicação do artigo 112 do CTN, pois vislumbrou cristalina a subsunção do fato ocorrido à norma que aplica a penalidade.

Afastou, por fim, a alegação do contribuinte de que o terminal onde ocorreu o descarregamento não se submete às normas de controle aduaneiro, sob o fundamento de que ele faz parte do Terminal Portuário de Atracação alfandegado pela Receita Federal sob o código 0931301.

O contribuinte foi intimado acerca desta decisão em 10/12/2010 (vide AR à fl. 51 dos autos) e, insatisfeito com o seu teor, interpôs, em 06/01/2011, Recurso Voluntário (fls. 52/64).

Em seu recurso, o contribuinte alegou que deve ser aplicada ao presente processo, subsidiariamente, a súmula 50 da AGU, no sentido de que ao agente marítimo não se atribui responsabilidade por infrações administrativas ocorridas no interior das embarcações, pois não possui qualquer ingerência sobre elas, sendo a responsabilidade do transportador. Ressaltou que não possui qualquer responsabilidade ou ingerência sobre a embarcação e apresentou decisão do STJ a esse respeito.

Ademais, repetiu os argumentos da impugnação de inexistência de prejuízo ao erário, ausência de má-fé do contribuinte, regularidade da mercadoria transportada, necessidade de se observar os princípios da proporcionalidade, razoabilidade, legalidade, vedação ao confisco e capacidade contributiva.

Alegou ofensa ao princípio da legalidade em razão de o prazo para prestar as informações estar previsto em instrução normativa, a qual não poderia gerar aplicação de multa, conforme previsão do artigo 112 do CTN, que exigiria lei para criação de penalidade. Além disso, repisou o argumento de que o terminal onde ocorreu a operação não pode ser considerado um porto, por isso não se submete às normas de controle aduaneiro. Assim, por ausência de previsão legal, seria indevida a multa.

Ao final, pediu a reforma da decisão recorrida, para que seja julgada procedente a impugnação ofertada e, assim, afastada a multa aplicada.

Não juntou novos documentos em seu recurso.

Os autos, então, vieram-se conclusos para fins de análise do Recurso Voluntário interposto pelo contribuinte.

Voto

Conselheira Maria Eduarda Alencar Câmara Simões - Relatora:

O Recurso Voluntário é tempestivo e reúne os demais requisitos de admissibilidade, portanto, dele tomo conhecimento.

Consoante acima narrado, o Recurso Voluntário interposto pelo contribuinte trouxe os seguintes argumentos de defesa: (i) aplicação subsidiária da súmula 50 da AGU, no sentido de que ao agente marítimo não se atribui responsabilidade por infrações administrativas ocorridas no interior das embarcações, pois não possui qualquer ingerência sobre elas, sendo a responsabilidade do transportador; (ii) inexistência de prejuízo ao erário, ausência de má-fé do contribuinte, regularidade da mercadoria transportada, necessidade de se observar os princípios da proporcionalidade, razoabilidade, legalidade, vedação ao confisco, capacidade contributiva; (iii) ofensa ao princípio da legalidade em razão de o prazo para prestar as informações estar previsto em instrução normativa, a qual não poderia gerar aplicação de multa, conforme previsão do artigo 112 do CTN, que exigiria lei para criação de penalidade; (iv) o terminal onde ocorreu a operação não pode ser considerado um porto, por isso não se submete às normas de controle aduaneiro.

Passo, então, à análise dos referidos fundamentos.

1. Da ilegitimidade do agente marítimo

Defende a Recorrente que o agente marítimo não seria parte legítima para responder pelos atos e infrações cometidos pelo transportador marítimo. Em sua defesa, traz à colação a súmula nº 50 da AGU, a qual assim dispõe:

Não se atribui ao agente marítimo a responsabilidade por infrações sanitárias ou administrativas praticadas no interior das embarcações.

Traz, ainda, em seu Recurso Voluntário a decisão do STJ proferida no AgRg no REsp nº 719.446/RS, a qual serviu de fundamento à aprovação da referida súmula, cujo teor reproduzo a seguir:

PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. AGENTE MARÍTIMO. INFRAÇÃO SANITÁRIA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. INEXISTÊNCIA. PRECEDENTES.

1. A infração sanitária apurada no interior de navio não pode ser imputada ao agente marítimo, pois inexistente nexo de causalidade entre a sua conduta e o resultado danoso, ou seja, o agente não dá causa nem concorre para a infração, como exige, expressamente, o art. 3º da Lei 6.437/77.

2. Não se admite a responsabilização do agente marítimo por infração administrativa cometida pelo descumprimento de dever que a lei impôs ao armador.

3. O magistrado de primeiro grau de jurisdição, em sentença integralmente confirmada pela Corte de origem, firmou o seu convencimento mediante simples interpretação dos dispositivos da Lei 6.437/77, não incidindo, desse modo, o óbice de que trata a Súmula 7/STJ.

4. Agravo regimental desprovido.

(AgRg no REsp 719.446/RS, Rel. Ministra DENISE ARRUDA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 12/12/2006, DJ 01/02/2007, p. 400)

Entendo que não assiste razão ao contribuinte em seus fundamentos, consoante restará devidamente esclarecido em sucessivo.

De uma simples leitura do conteúdo da referida súmula, bem como das decisões judiciais que a embasaram, percebe-se que os casos ali analisados versam sobre situação completamente distinta da hipótese analisada nos presentes autos. Ali, buscou-se proteger o agente marítimo de ser responsabilizado sobre ato em relação ao qual não possuía qualquer ingerência, face à inexistência de nexo de causalidade entre a sua conduta e o resultado danoso, visto que, naqueles casos (infração sanitária praticada no interior da embarcação), o agente não dá causa nem concorre para a infração.

Aqui, ao contrário, se responsabiliza o agente marítimo por ato em relação ao qual ele possuía direta responsabilidade (infração aduaneira relacionada ao prazo mínimo de 48 horas para informar sobre a atracação da embarcação), visto que é atribuição do agente marítimo representar o armador e o transportador perante as autoridades portuárias.

Sobre o tema objeto da presente contenda, inclusive, foi proferida pelo STJ decisão em sede de recursos repetitivos (REsp 1.129.430), que tratou sobre a legitimidade da solidariedade tributária do agente marítimo em relação ao transportador estrangeiro. Por meio da referida decisão, o STJ assentou que o agente marítimo, no exercício exclusivo de atribuições próprias, no período anterior à vigência do Decreto-Lei nº 2.472/88 (que alterou o art. 32, do Decreto-Lei nº 37/66), não ostentava a condição de responsável tributário, porque inexistente previsão legal para tanto. Entretanto, concluiu que, a partir da vigência do Decreto-Lei nº 2.472/88, já não há mais óbice para que o agente marítimo figurasse como responsável tributário.

Isso porque, foi o Decreto-Lei nº 2.472/1988 que instituiu a responsabilidade do transportador, como se vê do teor do art. 32 do Decreto-lei nº 37/66:

Art. 32. É responsável pelo imposto: (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988)

I - o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno; (Incluído pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988);

II - o depositário, assim considerada qualquer pessoa incumbida da custódia de mercadoria sob controle aduaneiro. (Incluído pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988)

Parágrafo único. É responsável solidário: (Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001)

I- o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001)

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

III- adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora. Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001)

c) o adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora; (Incluída pela Lei nº 11.281, de 2006)

d) o encomendante predeterminado que adquire mercadoria de procedência estrangeira de pessoa jurídica importadora. (Incluída pela Lei nº 11.281, de 2006)

E, nos moldes do inciso II do parágrafo único acima transcrito, responde solidariamente o representante, no país, do transportador estrangeiro.

Logo, não resta dúvidas que, no caso vertente, que versa sobre exportações ocorridas em 2009, não há mais óbice para que o agente marítimo, por ser o representante do transportador estrangeiro no país, seja responsabilizado solidariamente com este, em relação à eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.

Nesse mesmo sentido, já se pronunciou a Câmara Superior de Recursos Fiscais, a exemplo do Acórdão nº 9303003.276, oriundo de julgamento realizado em 05/02/2015, cuja ementa transcrevo a seguir:

ASSUNTO:IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO

Período de apuração: 01/04/1998 a 30/06/1998

ILEGITIMIDADE PASSIVA. RESPONSABILIDADE DO AGENTE MARÍTIMO.O Agente Marítimo, representante no país do transportador estrangeiro, é responsável solidário e responde pelas penalidades cabíveis.

Recurso Especial da Fazenda provido.

Há de ser afastada, portanto, a alegação de ilegitimidade passiva do Recorrente.

2. Da inexistência de prejuízo ao erário, ausência de má-fé do contribuinte, regularidade da mercadoria transportada, necessidade de se observar os princípios da proporcionalidade, razoabilidade, legalidade, vedação ao confisco e capacidade contributiva.

Em sua defesa, o Recorrente insiste nos argumentos de inexistência de prejuízo ao erário, ausência de má-fé do contribuinte, regularidade da mercadoria transportada, necessidade de se observar os princípios da proporcionalidade, razoabilidade, legalidade, vedação ao confisco e capacidade contributiva.

Porém, nenhum destes argumentos merece acolhida.

Como é cediço, a responsabilidade pela prática da infração aqui analisada é objetiva, não sendo necessário averiguar, para fins de sua aplicação, se houve prejuízo ao erário, má-fé do contribuinte ou mesmo regularidade da mercadoria transportada. Nenhum desses elementos, ainda que restassem confirmados, possuiria o condão de afastar a incidência do dispositivo em tela, aplicável a todos os casos em que o prazo de 48 horas não tiver sido cumprido, independentemente das condições específicas do caso concreto.

Nesse sentido, assim dispõe o Código Tributário Nacional:

Art. 136. Salvo disposição de lei em contrário, a responsabilidade por infrações da legislação tributária independe da intenção do agente ou do responsável e da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato.

Esse mesmo entendimento encontra previsão no Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/2009), conforme transcrição a seguir:

Art. 673. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe inobservância, por parte de pessoa física ou jurídica, de norma estabelecida ou disciplinada neste Decreto ou em ato administrativo de caráter normativo destinado a completá-lo (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 94, caput).

Parágrafo único. Salvo disposição expressa em contrário, a responsabilidade por infração independe da intenção do agente ou do responsável e da efetividade, da natureza e da extensão dos efeitos do ato (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 94, § 2º).

Logo, uma vez constatado que o contribuinte deixou de cumprir o prazo disposto na legislação de regência, a aplicação da penalidade disposta na alínea “e” do inciso IV do artigo 107 do Decreto-Lei nº 37, de 1966 apresenta-se imperativa para a autoridade fiscal.

Até porque, sabe-se que, por força do disposto no parágrafo único do art. 142 do CTN, a atividade da autoridade autuante é vinculada e obrigatória, sob pena de responsabilidade funcional. Logo, a legislação pertinente deverá ser aplicada sempre que se verificar a sua hipótese de incidência, a qual apresenta-se incontroversa no caso concreto ora analisado (a informação foi, de fato, enviada fora do prazo determinado pela legislação, não havendo controvérsia quanto a tal ponto nos autos).

De outro norte, argumenta a Recorrente que a exigência fiscal combatida iria de encontro aos princípios da proporcionalidade, razoabilidade, legalidade, vedação ao confisco e capacidade contributiva, assegurados pela Constituição Federal.

Contudo, é certo que não cabe a este Conselho pronunciar-se sobre a suposta inconstitucionalidade de lei tributária, em razão disposto na súmula nº 02 do CARF, *in verbis*:

Súmula CARF nº 2: O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

E, uma vez em vigor, apresenta-se imperativa a aplicação desta súmula por parte da autoridade fiscal, bem como a sua observância por parte dos Conselheiros no âmbito das decisões proferidas no contencioso administrativo.

Não devem ser acolhidas, pois, estas alegações do contribuinte.

3. Ofensa ao princípio da legalidade.

Segue a Recorrente dispondo que o auto de infração combatido feriria o princípio da legalidade, visto que o prazo para prestar as informações está previsto em instrução normativa, a qual não poderia gerar aplicação de multa, conforme previsão do artigo 112 do CTN, que exigiria lei para criação de penalidade.

Entendo que tampouco assiste razão ao contribuinte em seus fundamentos. Isso porque, a multa de que trata o presente processo encontra-se disposta no art. 107, inciso IV, "e", do Decreto-Lei nº 37, de 18/11/1966 com a redação atribuída pelo artigo 77 da Lei nº 10.833, de 29/12/2003, *in verbis*:

Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas: (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

(...).

IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais): (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

(...).

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;

Não há, portanto, que se falar em afronta ao art. 112 do CTN, ou mesmo ao princípio da legalidade. A instituição da multa foi realizada por meio de lei. O prazo é que veio a ser fixado por meio de instrução normativa, contudo, dentro dos limites expressamente autorizados pela lei que a instituiu.

Entendo que deverá ser afastado, portanto, também este fundamento recursal.

4. Terminal - não submissão às normas de controle aduaneiro.

Por fim, alega a recorrente que o terminal onde ocorreu a operação (Terminal da Petrobrás em Imbé/RS) não pode ser considerado um porto, e que, por isso não estaria submetido às normas de controle aduaneiro.

Neste particular, relevante trazer à colação os pertinentes esclarecimentos constantes da decisão recorrida, cujos fundamentos adoto desde já como razão de decidir:

Por último, melhor sorte, a meu ver, não cabe à alegativa da defesa, segundo a qual o descarregamento realizado no Terminal da Petrobrás em Imbé (RS) não se submeteria às regras do controle aduaneiro informatizado que foram estabelecidas pela IN RFB nº 800, de 2007, ao argumento de que a denominação do citado terminal não estaria a caracterizar um porto alfandegado.

Ora, as instalações a que se refere o impugnante constituem instalações portuárias ligadas ao porto por tubulações, fazendo, portanto, parte do Terminal Portuário de Atracação alfandegado pela Receita Federal sob o código 0931301, conforme espelha o demonstrativo seguinte:

TERMINAIS PORTUÁRIOS ALFANDEGADOS DE ATRACAÇÃO DA 101.
RF PORTO TERMINAL DESCRIÇÃO CÓDIGO Tramandaí BRTRM001 Terminal
da Petrobrás em Imbé - TEDUT 0931301

Por conseguinte, em face de tudo o quanto foi exposto e no concernente à matéria litigiosa. VOTO PELA PROCEDÊNCIA do lançamento constante do Auto de Infração de fls. 01 a 06 do presente processo.

Diante dos esclarecimentos acima apresentados, penso que não há dúvidas acerca da completa insubsistência deste argumento constante do Recurso Voluntário interposto.

3. Da conclusão

Com fulcro nas razões supra expedidas, voto no sentido de rejeitar a preliminar apresentada e, no mérito, negar provimento ao Recurso Voluntário interposto pelo contribuinte no presente caso.

É como voto.

(assinado digitalmente)

Maria Eduarda Alencar Câmara Simões - Relatora