



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 10711.720923/2012-61
Recurso Voluntário
Acórdão nº **3001-001.983 – 3ª Seção de Julgamento / 1ª Turma Extraordinária**
Sessão de 18 de agosto de 2021
Recorrente ELOTRANS TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 05/02/2009

PRETERIÇÃO DO DIREITO DE DEFESA. NULIDADE

A não apreciação de argumento de defesa eiva de nulidade a decisão de primeira instância, pois configura preterição do direito de defesa.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em conhecer parcialmente do recurso voluntário, não conhecidas as alegações de que não houve prestação de informação em atraso, porém retificação de informação, e, na parte conhecida, anular a decisão recorrida, com retorno dos autos à primeira instância, para que seja apreciado o argumento de defesa apresentado pelo contribuinte.

(documento assinado digitalmente)

Marcos Roberto da Silva - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Marcelo Costa Marques d'Oliveira - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Marcos Roberto da Silva (Presidente), Marcelo Costa Marques d'Oliveira e Sabrina Coutinho Barbosa.

Relatório

Transcrevo o relato contido no auto de infração (fl. 11):

“Dos Fatos

A embarcação *MAR= MAXIMA* chegou ao Brasil através do porto de SALVADOR/BA, procedente do porto de ANTUERPIA/BÉLGICA, no dia 15/01/2009, tendo atracado às 00:30:00 h, conforme consta nos Extratos do Manifesto nº 1309500045567, às fls. 19 a 21, e da Escala nº 09000000985, às fls. 22 a 23.

A data/hora da atracação supracitada estabelece o limite para que a agência de navegação preste as informações de sua responsabilidade da carga constante a bordo da embarcação, tendo como porto de destino final Rio de Janeiro, conforme prazo previsto nos artigos 22 e 50 da IN RFB nº 800, de 27/12/2007.

A agência de navegação CMA CGM DO BRASIL AGENCIA MARITIMA LTDA, inscrita no CNPJ sob o n.º 05.951.386/0001-30, após ter informado o Manifesto n.º 1309500045567 e efetuado sua vinculação às escalas dentro do prazo, informou tempestivamente o Conhecimento Eletrônico (C.E.-Mercante) Genérico (Máster) n.º 130905003065850, no dia 09/01/2009 às 16:55:49 h, conforme extrato do C.E.-Mercante do Siscomex Carga às fls. 25 a 28.

Consta como consignatário do C.E.-Mercante supracitado a empresa ELOTRANS TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA, inscrita no CNPJ sob o n.º 07.821.092/0001-10, conforme tela do sistema CNPJ constante às fls. 14, cadastrada junto ao Departamento do Fundo da Marinha Mercante - DEFMM - como agente de carga (desconsolidador), como se verifica no extrato do sistema Mercante, às fls. 24.

A embarcação prosseguiu sua viagem e veio a atracar no Porto do Rio de Janeiro/RJ no dia 02/02/2009, às 21:13:00 h, conforme Detalhes da Escala n.º 09000014404 constante às fls 15 a 18, sendo esta a data/hora limite para que a empresa ELOTRANS TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA prestasse as informações de sua responsabilidade, nos termos dos artigos 22 e 50 da IN RFB n.º 800, de 27/12/2007.

No entanto, a empresa ELOTRANS TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA procedeu à desconsolidação da carga incluindo o C.E.-Mercante Agregado (HBL) n.º 150905013124705 somente no dia 05/02/2009, às 12:02:46 h, restando portanto intempestiva a informação, tendo sido gerado inclusive pelo sistema Carga um bloqueio automático com o *status* de "INCLUSÃO DE CARGA APÓS O PRAZO OU ATRACAÇÃO" de forma imediata, conforme extrato do C.E.-Mercante às fls. 29 a 31.

Destaca-se por fim, o fato da informação no sistema Carga, no momento do desbloqueio por esta Alfândega do Porto do Rio de Janeiro/RJ, da sujeição à aplicação da multa prevista na alínea "e" do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei 37/66, com redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833/2003, conforme consta às fls. 30.

Destarte, configura-se penalidade punível com multa no valor de R\$5.000,00 (cinco mil reais) com base na alínea "e" do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei n.º 37, de 18/11/1966, com redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833, de 29/12/2003."

O contribuinte impugnou o auto de infração (fls. 37 a 40):

“(. . .)

II- DOS FATOS E DO DIREITO:

(. . .)

No caso em apreço, o responsável pelo preenchimento das informações sobre o veículo e as cargas, sem sombra de dúvida, é do Agente de Carga, senão vejamos:

Por certo era um embarque de 5 (cinco) containers, porém o Armador CMA-CGM, embarcou somente 1 (hum) container e posterior embarcaram os 4 (quatro) containers.

Declaramos ao Armador a necessidade de 2 (dois) B/Ls, porém o mesmo recusou-se e emitiu apenas 1 (hum) B/L.

Sem sombra de dúvida, o erro aconteceu na origem, causado pelo Armador CMA — CGM, que, por negligência, não emitiu o segundo B/L, para os 4 (quatro) containers restantes, impossibilitando assim a desconsolidação no prazo.

Nesta oportunidade, para comprovar as alegações da Impugnante, requer a juntada do e-mail no qual declara a emissão de apenas um B/L para os 5 (cinco) containers.

Portanto, o desembaraço aduaneiro é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira. É com o desembaraço aduaneiro que é autorizada a efetiva entrega da mercadoria ao importador e é ele o último ato do procedimento de despacho aduaneiro.

Por outro lado, segue abaixo algumas ponderações quanto a IN SRF. 800, que dispõe sobre o controle aduaneiro.

A partir da IN acima, iniciaram-se os trabalhos para operacionalizar o Siscomex Carga e inserir no Brasil na tendência mundial das aduanas de controlar totalmente o transporte realizado por navios para evitar ações terroristas e o narcotráfico.

O Siscarga é um instrumento para evitar duplicidade de tarefas. "o agente prestará 80% das informações sobre o Transporte e a Mercadoria em meio eletrônico, que antes eram emitidas em papel".

A principal mudança com a implantação do sistema está justamente na figura DE QUEM TERÁ A RESPONSABILIDADE PELA PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE AS MERCADORIAS EMBARCADAS.

Assim o transportador passa a ter um novo papel.

O Conhecimento Eletrônico (CE), conhecimento de carga, informado à autoridade aduaneira na forma eletrônica, mediante certificado digital do emitente, será gerado pela empresa de navegação ou pelo agente de navegação. Conterá os dados básicos da mercadoria, os itens de carga e terá a finalidade de espelhar o BL OU MBL no sistema, informando seus dados no CE, o que permitirá identificar e controlar a carga.

A origem de todo o processo é o transporte da carga, com armador e agente.

Antes, cada porto administrava o seu interesse e agora dependerá do agente da primeira escala do navio.

O sucesso da operação dependerá da informação inicial sobre a carga transportada.

O mecanismo não dita maior ou menor responsabilidade a qualquer dos intervenientes, apenas impõe uma mudança nas atribuições.

Entretanto não se altera o aspecto legal, mas existe a complexidade que ocorre em qualquer processo de mudança estrutural, há uma nova forma de manipular e inserir dados no sistema, que diminui a participação física, uma vez que todo o processo será gerado eletronicamente.

As informações necessárias aos controles serão prestadas à secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), mediante o uso de certificação digital, no Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Mercante), pelos transportadores, agentes marítimos e agentes de carga, e diretamente no Siscomex Carga, pelos demais intervenientes.

Os dados de toda a carga a bordo, ainda que de passagem, serão registrados e de conhecimento dos operadores. O sistema fica disponível para consulta pelos importadores e exportadores, possibilitando o acompanhamento do trajeto da carga, saber os locais por onde passou e quando. Tal vantagem é possível, pois o transportador deve prestar informações sobre o veículo e a carga nacional, estrangeira ou de passagem transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado.

Diante do exposto, e conforme os documentos anexos, a Impugnante prestou todas as informações necessárias, a RFB, portanto cumpridoras de suas obrigações, por certo não poderá ser penalizada pela negligência do armador CMA-CGM.

III- DA CONCLUSÃO:

Tendo em vista que as informações foram prestadas pelo Armador CMA-CGM, a qual agiu com negligência, eis que apenas informou um B/L, quando necessários 2 (dois) BL,s, hum para cada embarque.

Desta forma não poderá a Impugnante responder pela infração do Armador CMA-CGM, a qual fica demonstrada a insubsistência e improcedência do AUTO DE INFRAÇÃO, espera a IMPUGNANTE seja acolhida a presente IMPUGNAÇÃO, para o fim de ser CANCELANDO O DEBITO FISCAL ora reclamado.

Sendo assim, segue a impugnação com documentos para comprovação da inexistência do Auto de Infração.

(. . .)”

A DRJ julgou improcedente a impugnação e o Acórdão nº 12-105.610 foi assim ementado:

“ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA

Ano-calendário: 2012

PRESTAÇÃO INTEMPESTIVA DE INFORMAÇÃO SOBRE CARGA TRANSPORTADA. MULTA. DELIMITAÇÃO DA INCIDÊNCIA.

Em conformidade com o disposto no Ato Declaratório Executivo Corep nº 3, de 28/3/2008 (DOU 1/4/2008), a prestação intempestiva de dados sobre veículo, operação ou carga transportada é punida com multa específica que, em regra, é aplicável em relação a cada escala, manifesto, conhecimento ou item incluído ou retificado após o prazo para prestar a devida informação, independente da quantidade de campos alterados.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido”

O contribuinte interpôs recurso voluntário, com as seguintes alegações:

- “DA PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE”: com base no § 1º da Lei nº 9.873/99, o processo dever ser extinto, pois se passaram mais de três anos entre a data da protocolização da impugnação e a do julgamento.

- “DA AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA RECORRENTE”: atribui ao armador a responsabilidade pelo atraso na prestação da informação. O armador teria efetuado dois embarques, porém emitido apenas um “BL” (conhecimento de embarque).

- “DA RETIFICAÇÃO DIFERENTE DE PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO”: não houve prestação de informações a destempo, mas retificação de informações, conduta para a qual não há previsão legal de incidência de multa.

- “DA NULIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO PELA IRRETROATIVIDADE DA IN 800/07: o art. 50 da IN RFB nº 800/07 suspendeu até 01/04/09 o prazo previsto na alínea “d” do inciso II do art. 22 da IN RFB nº 800/07. Portanto, não houve infração e o auto de infração deve ser cancelado.

- “DA APLICAÇÃO DO PRAZO DE 30 DIAS”: com a suspensão da alínea “d” do inciso II do art. 22 da IN RFB nº 800/07, passa a vigor o prazo de trinta dias após a data da

atracação, o qual foi observado. Desta forma, nenhuma infração foi cometida e o auto de infração é insubsistente.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Marcelo Costa Marques d'Oliveira, Relator.

De pronto, consigno que não conheço dos argumentos contidos no seguinte tópico do recurso voluntário:

- “DA RETIFICAÇÃO DIFERENTE DE PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO”: não houve prestação de informações a destempo, mas retificação de informações, conduta para a qual não há previsão legal de incidência de multa.

As contestações não foram incluídas na impugnação e tampouco são questões de ordem pública. Portanto, precluiu o direito de a recorrente suscitá-las, nos termos do art.17 do Decreto nº 70.235/72.

Destaco que também foram não apresentadas na impugnação as alegações contidas nos demais tópicos: “Da Prescrição Intercorrente”, “Da Nulidade do Auto de Infração pela Irretroatividade da IN SRF nº 800/07” e “Da Aplicação do Prazo de 30 Dias”. Entretanto, como são matérias de ordem pública, devem ser conhecidas e apreciadas no momento processual em que suscitadas.

Isto posto, conheço do restante do recurso voluntário, posto que preenche os requisitos legais de admissibilidade.

Proponho a anulação da decisão de primeira instância.

O Acórdão nº 12-105.610 não apreciou a única alegação de defesa contida na impugnação, porém discorreu sobre temas não suscitados pela recorrente. Novamente reproduzo argumentos não apreciados pela DRJ:

“(. .)

II- DOS FATOS E DO DIREITO:

(. . .)

No caso em apreço, o responsável pelo preenchimento das informações sobre o veículo e as cargas, sem sombra de dúvida, é do Agente de Carga, senão vejamos:

Por certo era um embarque de 5 (cinco) containers, porém o Armador CMA-CGM, embarcou somente 1 (hum) container e posterior embarcaram os 4 (quatro) containers.

Declaramos ao Armador a necessidade de 2 (dois) B/Ls, porém o mesmo recusou-se e emitiu apenas 1 (hum) B/L.

Sem sombra de dúvida, o erro aconteceu na origem, causado pelo Armador CMA — CGM, que, por negligência, não emitiu o segundo B/L, para os 4 (quatro) containers restantes, impossibilitando assim a desconsolidação no prazo.

Nesta oportunidade, para comprovar as alegações da Impugnante, requer a juntada do e-mail no qual declara a emissão de apenas um B/L para os 5 (cinco) containers.

Portanto, o desembaraço aduaneiro é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira. É com o desembaraço aduaneiro que é autorizada a efetiva entrega da mercadoria ao importador e é ele o último ato do procedimento de despacho aduaneiro.

Por outro lado, segue abaixo algumas ponderações quanto a IN SRF. 800, que dispõe sobre o controle aduaneiro.

A partir da IN acima, iniciaram-se os trabalhos para operacionalizar o Siscomex Carga e inserir no Brasil na tendência mundial das aduanas de controlar totalmente o transporte realizado por navios para evitar ações terroristas e o narcotráfico.

O Siscarga é um instrumento para evitar duplicidade de tarefas. "o agente prestará 80% das informações sobre o Transporte e a Mercadoria em meio eletrônico, que antes eram emitidas em papel".

A principal mudança com a implantação do sistema está justamente na figura DE QUEM TERÁ A RESPONSABILIDADE PELA PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE AS MERCADORIAS EMBARCADAS.

Assim o transportador passa a ter um novo papel.

O Conhecimento Eletrônico (CE), conhecimento de carga, informado à autoridade aduaneira na forma eletrônica, mediante certificado digital do emitente, será gerado pela empresa de navegação ou pelo agente de navegação. Conterá os dados básicos da mercadoria, os itens de carga e terá a finalidade de espelhar o BL OU MBL no sistema, informando seus dados no CE, o que permitirá identificar e controlar a carga.

A origem de todo o processo é o transporte da carga, com armador e agente.

Antes, cada porto administrava o seu interesse e agora dependerá do agente da primeira escala do navio.

O sucesso da operação dependerá da informação inicial sobre a carga transportada.

O mecanismo não dita maior ou menor responsabilidade a qualquer dos intervenientes, apenas impõe uma mudança nas atribuições.

Entretanto não se altera o aspecto legal, mas existe a complexidade que ocorre em qualquer processo de mudança estrutural, há uma nova forma de manipular e inserir dados no sistema, que diminui a participação física, uma vez que todo o processo será gerado eletronicamente.

As informações necessárias aos controles serão prestadas à secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), mediante o uso de certificação digital, no Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Mercante), pelos transportadores, agentes marítimos e agentes de carga, e diretamente no Siscomex Carga, pelos demais intervenientes.

Os dados de toda a carga a bordo, ainda que de passagem, serão registrados e de conhecimento dos operadores. O sistema fica disponível para consulta pelos importadores e exportadores, possibilitando o acompanhamento do trajeto da carga, saber os locais por onde passou e quando. Tal vantagem é possível, pois o transportador deve prestar informações sobre o veículo e a carga nacional, estrangeira ou de passagem transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado.

Diante do exposto, e conforme os documentos anexos, a Impugnante prestou todas as informações necessárias, a RFB, portanto cumpridoras de suas obrigações, por certo não poderá ser penalizada pela negligência do armador CMA-CGM.

III- DA CONCLUSÃO:

Tendo em vista que as informações foram prestadas pelo Armador CMA-CGM, a qual agiu com negligência, eis que apenas informou um B/L, quando necessários 2 (dois) BL,s, hum para cada embarque.

Desta forma não poderá a Impugnante responder pela infração do Armador CMA-CGM, a qual fica demonstrada a insubsistência e improcedência do AUTO DE INFRAÇÃO, espera a IMPUGNANTE seja acolhida a presente IMPUGNAÇÃO, para o fim de ser CANCELANDO O DEBITO FISCAL ora reclamado.

Sendo assim, segue a impugnação com documentos para comprovação da inexistência do Auto de Infração.

(. . .)”

Da leitura do acórdão recorrida (fls. 90 a 102), verifica-se que os julgadores trataram da questão acerca da responsabilidade do agente de carga pela prestação da informação. Contudo, não deliberaram sobre a procedência ou não do argumento de que o armador teria deixado de emitir o “BL” correspondente ao embarque de quatro containers, o que teria impossibilitado a desconsolidação da carga.

Importante salientar que não se está aqui a formar um juízo acerca da argumentação apresentada pela recorrente, mas tão somente a apontar que a DRJ deixou de apreciar alegação de defesa, o que configura preterição do direito de defesa e eiva de nulidade a decisão de primeira instância, conforme inciso II do art. 59 do Decreto n.º 70.235/72:

“Art. 59. São nulos:

I - os atos e termos lavrados por pessoa incompetente;

II - os despachos e decisões proferidos por autoridade incompetente ou com preterição do direito de defesa.

§ 1º A nulidade de qualquer ato só prejudica os posteriores que dele diretamente dependam ou sejam conseqüência.

§ 2º Na declaração de nulidade, a autoridade dirá os atos alcançados, e determinará as providências necessárias ao prosseguimento ou solução do processo.

§ 3º Quando puder decidir do mérito a favor do sujeito passivo a quem aproveitaria a declaração de nulidade, a autoridade julgadora não a pronunciará nem mandará repetir o ato ou suprir-lhe a falta. (Redação dada pela Lei n.º 8.748, de 1993)

Art. 60. As irregularidades, incorreções e omissões diferentes das referidas no artigo anterior não importarão em nulidade e serão sanadas quando resultarem em prejuízo para o sujeito passivo, salvo se este lhes houver dado causa, ou quando não influírem na solução do litígio.

Art. 61. A nulidade será declarada pela autoridade competente para praticar o ato ou julgar a sua legitimidade.” (g.n.)

Isto posto, voto por conhecer parcialmente do recurso voluntário, não conhecidas as alegações de que não houve prestação de informação em atraso, porém retificação de informação, e, na parte conhecida, anular a decisão recorrida, com retorno dos autos à primeira instância, para que seja apreciado o argumento de defesa apresentado pelo contribuinte.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Conselheiro Marcelo Costa Marques d’Oliveira

Fl. 8 do Acórdão n.º 3001-001.983 - 3ª Seção/1ª Turma Extraordinária
Processo nº 10711.720923/2012-61