



**Ministério da Economia**  
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



**Processo nº** 10711.721745/2012-95  
**Recurso** Voluntário  
**Acórdão nº** **3301-007.596 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 1ª Turma Ordinária**  
**Sessão de** 17 de fevereiro de 2020  
**Recorrente** COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO  
**Interessado** FAZENDA NACIONAL

**ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA**

Data do fato gerador: 16/04/2009

MERCADORIA PARA EXPORTAÇÃO. PRAZO PARA REGISTRO DE DADOS DE EMBARQUE. DECRETO-LEI 37/1966, ARTIGO 107, IV. IN SRF 28/1994, ARTIGO 37.

O prazo para registro dos dados de embarque de mercadorias destinadas à exportação é de sete dias, contados da data em que as mesmas forem colocadas a bordo do veículo transportador, exceto no caso de embarque antecipado, quando o referido prazo passa a ser contado da data de registro da correspondente declaração para despacho de exportação

**ILEGITIMIDADE PASSIVA. AGÊNCIA MARÍTIMA.**

Com o advento do Decreto-Lei 2.742/1988, 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

**ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS**

Data do fato gerador: 16/04/2009

**DENÚNCIA ESPONTÂNEA**

Aplica-se a 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. (Vinculante conforme Portaria ME nº 129, de 01/04/2019, DOU de 02/04/2019)

Recurso Voluntário Negado

Crédito Tributário Mantido

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Winderley Moraes Pereira - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Ari Vendramini - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Winderley Moraes Pereira (Presidente), Liziane Angelotti Meira, Marcelo Costa Marques d'Oliveira, Salvador Cândido Brandão Junior, Marco Antonio Marinho Nunes, Semíramis de Oliveira Duro, Valcir Gassen e Ari Vendramini (Relator)

## **Relatório**

Fl. 3 do Acórdão n.º 3301-007.596 - 3ª Sejul/3ª Câmara/1ª Turma Ordinária  
Processo n.º 10711.721745/2012-95

Adoto o relatório que compõe o Acórdão DRJ/FLORIANÓPOLIS, aqui combatido :

*O presente Auto de Infração refere-se à multa capitulada no art. 107, IV, “e”, do Decreto-Lei n.º 37/66, com a redação dada pela Lei n.º 10.833/2003, no valor de R\$5.000,00, por prestação de informação sobre carga transportada fora do prazo estabelecido pela IN SRF n.º 800/2007, com a alteração da IN SRF n.º 899/2008.*

*Segundo relato da fiscalização, a autuada prestou informações do Conhecimento Eletrônico Mercante n.º 130.905.042.565.078 em data posterior à data/hora da efetiva atracação da embarcação QINGDAO TOWER no porto de Rio Grande/RS, primeiro porto nacional de chegada, que se deu em 11/04/2009, às 12:00:00h. Segundo o que consta nos documentos juntados aos autos, esta informação foi prestada em 16/04/2009, às 13:10:43h. O prazo para informação do CE é de 48 (quarenta e oito) horas antes da chegada da embarcação, mas, no presente caso, foi estipulado 12 horas em rota de exceção. Este fato caracteriza a omissão do dever de prestar informação sobre a carga transportada na forma (Siscomex Carga) e no prazo (antes da atracação do veículo no porto) conforme estabelecido na norma de regência.*

*Intimada da autuação, a interessada apresentou a impugnação tempestiva de folhas 31 a 54, onde, em síntese:*

*Alega, preliminarmente, a sua ilegitimidade para figurar no pólo passivo da autuação, ao argumento, entre outros, de que os artigos que integram a própria IN SRF n.º 800/2007 tratam especificamente do transportador e não mencionam seu representante ou agente de navegação, não podendo ser considerado representante do transportador para fins de responsabilidade tributária. Diz que a ligação da requerente com os fatos descritos no auto de infração ocorre apenas por ter atuado como agente do transportador e que o agente marítimo não é o transportador, mas mero mandatário do transportador marítimo. Desta forma, não pode o agente (mandatário) ser penalizado por obrigações imputáveis ao transportador (mandante).*

*Alega nulidade por vício formal de ausência de dispositivo legal infringido e penalidade aplicável, além de cerceamento de defesa. Tais alegações decorrem do fato de o auto de infração não indicar o enquadramento legal atribuído à infração.*

*Argumenta que o transportador marítimo prestou as informações devidas.*

*Protesta pela aplicação, em seu favor, do instituto da denúncia espontânea, previsto na forma do art. 138 do CTN, já que informou os dados relativos ao transporte marítimo no Siscomex, mesmo que fora do prazo, antes da lavratura do auto de infração.*

*Requer que a presente infração seja anulada pelas preliminares aventadas, ou seja julgada insubsistente cancelando-se a multa exigida e determinando-se o arquivamento deste processo.*

*É o relatório.*

2. Analisando as alegações apresentadas, a DRJ/FNS, considerou improcedente a impugnação, assim ementado o Acórdão aqui guerreado :

*ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS*

*Data do fato gerador: 16/04/2009*

*EMENTA DISPENSADA.*

*Estão dispensados de ementa os acórdãos resultantes de julgamento de processos fiscais de valor inferior R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), na forma do artigo 1º, inciso I, da Portaria SRF nº 1364, de 10 de novembro de 2004.*

*Impugnação Improcedente*

*Crédito Tributário Mantido*

3. Irresignada, a impugnante apresentou recurso voluntário, repisando as razões de defesa, em recurso assim apresentado, em síntese :

#### 1 – TEMPESTIVIDADE DO RECURSO

#### 2 – FATOS

- A recorrente foi surpreendida com a lavratura do auto de infração, através do qual lhe foi imposta multa de R\$5.000,00 (cinco mil reais) pela suposta inobservância de prazos fixados para prestação de informações à RFB.

- Inconformada com a autuação, a recorrente apresentou impugnação administrativa objetivando demonstrar a ausência de responsabilidade pela imposição da mencionada penalidade.

- Em decisão proferida, as razões da ora recorrente foram afastadas, mantendo-se a procedência do lançamento, sob os seguintes fundamentos: é responsabilidade do transportador, bem como do seu representante legal (solidariamente), registrar os dados de embarque dentro do prazo previsto na legislação aduaneira, o que afrontou o disposto na alínea “e” do art.107, inciso IV, do Decreto-Lei 37/66

. Contudo, como poderá ser constatado adiante, a recorrente se verá obrigada a rediscutir questões já tratadas em sua defesa, mas que não foram observadas pela ótica adequada, bem como apresentar decisões ratificadas pela própria RF, o que, por certo, ensejarão o provimento deste recurso, como:

a-) a impugnante atuou na condição de representante legal do transportador;

b-) o auto de infração não atendeu as exigências legais contidas no art. 10 do Decreto 70.235/72;

c-) os fatos descritos não caracterizam a infração apontada

d-) a denúncia espontânea, antes de iniciado procedimento fiscal, afasta a imposição da multa

#### 3 – PRELIMINARES

#### 3.1 – ILEGITIMIDADE PASSIVA

- a ora recorrente apontou a irregularidade em questão, arguindo para esse fim a ausência de previsão legal que imponha ao agente de navegação a penalidade cominada pela legislação citada pelo auto de infração. Os documentos que instrumentalizam o presente procedimento demonstram inequivocamente que o transportador marítimo foi a Companhia Libra de Navegação, portanto, o agente Companhia Libra de Navegação (mesmo nome da transportadora) atuou na condição exclusiva de seu agente, o que foi expressamente reconhecido pelo auto de infração (há indicação clara de que se trata de uma agência), recebendo para isso um instrumento de mandato, nos termos do art.653 do Código Civil Brasileiro.

### 3.2 – VICIO FORMAL NO AUTO DE INFRAÇÃO – NULIDADE

- a descrição dos fatos é confusa e não permitiu ao impugnante exercer amplamente o seu direito de defesa. Pode-se ver no auto de infração que o enquadramento legal abrange inúmeros dispositivos referentes à IN SRF nº 800/07, dentre outros. Contudo, se a conduta da requerente foi considerada uma infração, o respectivo dispositivo legal infringido deveria ser apontado, estabelecendo uma perfeita correlação entre esses dois aspectos : o suposto ato infrator e o dispositivo legal. Isso porque o enquadramento da conduta deverá ser claro o suficiente para que o suposto ato infrator e o dispositivo legal da conduta deverá ser claro o suficiente para que o suposto infrator reúna condições de analisá-lo e, conseqüentemente exercer amplamente o seu direito de defesa.

### 4 – MÉRITO

#### 4.1. - DA NÃO CARACTERIZAÇÃO DA INFRAÇÃO IMPOSTA

- é importante destacar que a conduta da recorrente não caracteriza o tipo legal sob o qual se justifica a imposição de multa.

- o transportador não deixou de prestar informações, muito ao contrário, observou todas as disposições legais, apresentando as informações necessárias à Receita Federal do Brasil.

- como exposto na defesa, o requerimento de carta de correção é procedimento regular e costumeiramente utilizado no meio marítimo previsto pelo Regulamento Aduaneiro, para alterar eventuais discrepâncias que ampararam os transportes marítimos, sendo um procedimento regular e padrão não pode ser considerado uma infração. Na verdade, esse é o caminho a seguir quando há a necessidade de promover alguma alteração com base nas informações prestadas.

- claro está que o transportador não cometeu nenhuma infração.

#### 4.2 – DENÚNCIA ESPONTÂNEA

- Desta forma, o registro no SISCOMEX de dados de embarque fora do prazo, mas ANTES da lavratura de um auto de infração, equivale, para todos os efeitos, a uma denúncia espontânea, o que afasta a aplicação de penalidade.

- Tal interpretação logrou mostrar-se efetiva e verdadeira em face da edição de recente Medida Provisória que buscou, justamente, regulamentar esse entendimento. É o que se vê através da nova redação dada ao §2º, do art. 102, do Decreto-lei n.º 37/66, pela Medida

Provisória n.º 497 de 27/07/2010, convertida na Lei n.º 12.350, de 20/12/2010.

#### 4 – REQUERIMENTO FINAL

- Diante do exposto, espera a Recorrente seja o presente recurso recebido para fins de que lhe seja dado provimento para que a infração discutida seja anulada ou seja julgada insubsistente em razão dos argumentos acima esboçados, cancelando-se a penalidade imposta e, determinando-se o arquivamento deste processo, por ser medida de Direito e de Justiça.

4. Assim me foram distribuídos os presentes autos.  
É o relatório

### Voto

Conselheiro Ari Vendramini, Relator.

11. O recurso voluntário reúne os pressupostos legais de interposição, portanto dele tomo conhecimento.
12. Por elucidativos e pertinentes para a solução do litígio presente nestes autos, transcrevo trechos do auto de infração o do voto condutor do Acórdão DRJ/FNS combatido :

**Da Obrigatoriedade de Prestação de Informações pelo Transportador**

O transportador de cargas procedentes do exterior ou a ele destinado tem o dever de prestar informações à Receita Federal do Brasil sobre a chegada do veículo e sobre as cargas transportadas, na forma e no prazo estabelecidos pela Receita Federal, conforme disposto no Art. 37 do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, com redação dada pelo Art. 77 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, *in verbis*:

*"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".*

**Da Obrigatoriedade de Prestação de Informações pelo Agente de Carga**

Segundo o parágrafo 1º do dispositivo legal acima citado, 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 tem o dever de prestar as informações sobre as operações que execute e respectivas cargas.

*"Art. 37 ...*

*§ 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".*

**Do Controle Aduaneiro Informatizado**

O controle de entrada e saída de embarcações e de movimentação de cargas e unidades de carga em portos alfandegados e os documentos necessários ao exercício desta atividade podem ser emitidos, transmitidos e recepcionados eletronicamente, na forma e nos prazos estabelecidos pela Receita Federal do Brasil e possuem validade para os efeitos fiscais e de controle aduaneiro, observado o disposto na legislação sobre certificação digital. Assim está disposto no Art. 64 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003:

*"Art. 64. Os documentos instrutivos de declaração aduaneira ou necessários ao controle aduaneiro podem ser emitidos, transmitidos e recepcionados eletronicamente, na forma e nos prazos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.*

*Parágrafo único. Os documentos eletrônicos referidos no caput são válidos para os efeitos fiscais e de controle aduaneiro, observado o disposto na legislação sobre certificação digital e atendidos os requisitos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal".*

**Da Forma de Prestar as Informações: Os Sistemas Mercante e Siscomex Carga**

A Receita Federal do Brasil, no âmbito da competência conferida pelo Art. 37 do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, com redação dada pelo Art. 77 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003 e na maneira prevista no Art. 64 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003 estabeleceu que o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados deverá ser procedido de acordo com a Instrução Normativa RFB n.º 800, de 27 de dezembro de 2007, que em seus Artigos 1º e 52 dispõe:

*"Art. 1º - O controle de entrada e saída de embarcações e de movimentação de cargas e unidades de carga em portos alfandegados obedecerá ao disposto nesta Instrução Normativa e será processado mediante o módulo de controle de carga aquaviária do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.*

*Parágrafo único. As informações necessárias aos controles referidos no caput serão prestadas à Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) pelos intervenientes, conforme estabelecido nesta Instrução Normativa, mediante o uso de certificação digital: (grifo nosso)*

*I - no Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Mercante), gerenciado pelo Departamento do Fundo da Marinha Mercante (DEFMM), pelos transportadores, agentes marítimos e agentes de carga; e*

*II - diretamente no Siscomex Carga, pelos demais intervenientes".*

**"Art. 52.** *Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 31 de março de 2008".*

Conforme explicitado, nos termos da Instrução Normativa RFB n.º 800, de 27 de dezembro de 2007, desde 31 de março de 2008, a forma estabelecida pela Receita Federal do Brasil para apresentação de documentos e prestação de informações se dá por meio de transmissão e recepção eletrônicas, autenticadas por via de certificação digital.

As informações relativas às operações executadas pelos Transportadores ou Agentes de Carga, submetidas ao controle aduaneiro, tais como as relativas às Escalas, aos dados constantes nos Manifestos Marítimos e nos Conhecimentos de Carga, devem ser prestadas no Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Mercante), sendo gerenciadas pela Receita Federal através do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.

Mais especificamente, a prestação das informações referentes à carga dar-se-á pela elaboração no Sistema Mercante do Conhecimento Eletrônico (C.E.-Mercante) que, por sua vez, tem como base os dados constantes no Conhecimento de Embarque (B/L).

**Da Equiparação a Transportador**

De acordo com o inciso IV do parágrafo 1º do Art. 2º da Instrução Normativa RFB n.º 800, de 2007, para os efeitos fiscais de que trata esta instrução normativa, "empresa de navegação operadora", "empresa de navegação parceira", "consolidador", "desconsolidador" e "agente de carga" equiparam-se a transportador, nas situações a seguir especificadas:

*"Art. 2º Para os efeitos desta Instrução Normativa define-se como:...*

*§ 1º Para os fins de que trata esta Instrução Normativa: ...*

*IV - o transportador classifica-se em:*

- a) empresa de navegação operadora, quando se tratar do armador da embarcação;*
- b) empresa de navegação parceira, quando o transportador não for o operador da embarcação;*
- c) consolidador, tratando-se de transportador não enquadrado nas alíneas "a" e "b", responsável pela consolidação da carga na origem;*
- d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas "a" e "b", responsável pela desconsolidação da carga no destino; e*
- e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional;"*

**Das Informações a Serem Prestadas**

Nos termos dispostos no Art. 6º da Instrução Normativa RFB n.º 800, de 27 de dezembro de 2007, o transportador deverá prestar à RFB informações sobre o veículo e as cargas nacional, estrangeira e de passagem nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado.

Dentre os registros eletrônicos obrigatórios dos sistemas de controle aduaneiro, relacionados na referida Instrução Normativa, destacam-se as informações sobre:

- o veículo transportador e suas escalas em território nacional (Artigos 7º a 9º);
- a carga transportada (Art. 10 a 21).

A informação da carga transportada no veículo, por sua vez, compreende:

- a informação do manifesto eletrônico (Art 11);
- a vinculação do manifesto eletrônico a escala (Art 12);
- a informação dos conhecimentos eletrônicos (Art 13 a 16);
- a informação da desconsolidação da carga (Art 17 a 19); e
- a associação do CE a novo manifesto, no caso de transbordo ou baldeação da carga (Art 20 a 21).

**Dos Prazos para Prestação das Informações**

No âmbito de sua competência, a Receita Federal do Brasil estipulou, através dos Artigos 22 e 50 da Instrução Normativa RFB n.º 800, de 27 de dezembro de 2007, com redação alterada pela IN RFB n.º 899, de 29 de dezembro de 2008, os seguintes prazos mínimos para a prestação de informações:

*"Art. 22. São os seguintes os prazos mínimos para a prestação das informações à RFB:*

*I - as relativas ao veículo e suas escalas, cinco dias antes da chegada da embarcação no porto; e*

*II - as correspondentes ao manifesto e seus CE, bem como para toda associação de CE a manifesto e de manifesto a escala:*

*a) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, quando o item de carga for granel;*

*b) dezoito horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, para os demais itens de carga;*

*c) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos CAB, BCN e ITR e respectivos CE;*

*d) quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a descarregar em porto nacional, ou que permaneçam a bordo; e*

*III - as relativas à conclusão da desconsolidação, quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação no porto de destino do conhecimento genérico.*

*§ 1º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser reduzidos para rotas e prazos de exceção. (grifo nosso)*

*§ 2º As rotas de exceção e os correspondentes prazos para a prestação das informações sobre o veículo e suas cargas serão registrados no sistema pela Coordenação Especial de Vigilância e Repressão (Corep), a pedido da unidade da RFB com jurisdição sobre o porto de atracação, de forma a garantir a proporcionalidade do prazo em relação à proximidade do porto de procedência. (grifo nosso)*

*§ 3º Os prazos e rotas de exceção em cada porto nacional poderão ser consultados pelo transportador. (grifo nosso)*

*§ 4º O prazo previsto no inciso I do caput, se reduz a cinco horas, no caso de embarcação que não esteja transportando mercadoria sujeita a manifesto".*

...

"Art. 50. Os prazos de antecedência previstos no art. 22 desta Instrução Normativa somente serão obrigatórios a partir de 1º de abril de 2009.

Parágrafo único. O disposto no caput não exime o transportador da obrigação de prestar informações sobre:

I - a escala, com antecedência mínima de cinco horas, ressalvados prazos menores estabelecidos em rotas de exceção; e

II - as cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País".

À luz destes dispositivos normativos, verificamos que a Receita Federal do Brasil delineou dois períodos distintos para validação de prazos:

1. de 31 de março de 2008 a 31 de março de 2009; e
2. a partir de 1º de abril de 2009.

No período inicial, com a finalidade de proporcionar a adequação dos intervenientes à nova sistemática, foram estipulados prazos de menor antecedência.

#### **Dos Danos Causados à Fiscalização**

O planejamento das ações de Fiscalização, a partir da implementação do Siscomex Carga, está fundamentado em critérios de análise de risco.

O gerenciamento de risco constitui a ferramenta que tem permitido a transformação das administrações aduaneiras, possibilitando conjugar, por um lado, maior celeridade no processo de despacho de mercadorias e consequentemente redução dos custos incidentes sobre o comércio internacional acarretando maior competitividade dos produtos fabricados no País, no exterior, e por outro lado, mais rigor no controle da aplicação da legislação pertinente.

Esta análise deve ocorrer previamente às operações de comércio exterior, com o conhecimento dos dados informados nos sistemas Mercante e Siscomex Carga que nortearão os atos da Receita Federal do Brasil, providenciando os devidos controles fiscais ou administrativos e prevenindo a ocorrência de possíveis ilícitos aduaneiros.

Conseqüentemente, a falta da prestação de informação ou sua ocorrência fora dos prazos estabelecidos inviabiliza a análise e o planejamento prévio, causando sério entrave ao exercício do Controle Aduaneiro, facilitando a ocorrência de contrabando e descaminho, tráfico de drogas e armas, além de prejudicar o combate à pirataria.

#### **Da Infração pela não Prestação das Informações na Forma, Prazo e Condições Estabelecidos**

Conforme disposto na alínea "e" do inciso IV do Art. 107 do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, com redação dada pelo Art. 77 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, fica estipulada a multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga, por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Receita Federal do Brasil.

**Dos Fatos**

A embarcação *Qingdao Tower* chegou ao Brasil através do porto de Rio Grande/RS, procedente de Montevidéu/Uruguai no dia **11 de abril de 2009**, tendo atracado às **12:00:00h**, conforme consta nas telas de Detalhes do Manifesto n.º 1309500655071 a fls. 14, Consulta Histórico da Embarcação a fls. 15 e Detalhes da Escala n.º 09000085859/Rio Grande a fls. 16.

Em consulta ao sistema Carga, constata-se que há rota de exceção cadastrada entre o porto de Ingeniero White - Bahia Blanca/Argentina, onde a carga foi originalmente carregada, e o porto de Rio Grande/RS e que o prazo de antecedência para vinculação ou inclusão/associação de CE nesse caso passa a ser de até **12 (doze) horas** antes da chegada da embarcação nesse porto, conforme tela a fls. 17.

Considerando a data/hora da atracação supracitada e os prazos de antecedência cadastrados na rota de exceção, o limite para que a agência de navegação prestasse as informações de sua responsabilidade sobre a carga constante a bordo do navio, era até 06 (seis) horas antes da chegada da embarcação, ou seja, até às **00:00:00h** do dia **11 de abril de 2009**, conforme estabelecido no art. 22, II, d) e art. 50 da IN RFB n.º 800, de 27/12/2007, com redação alterada pela IN RFB n.º 899, de 29/12/2008.

No entanto, a agência de navegação **Companhia Libra de Navegação**, inscrita no CNPJ sob o n.º **42.581.413/0001-57** (fls. 18), também cadastrada junto ao Departamento do Fundo da Marinha Mercante - DEFMM - como agente armador e desconsolidador de carga, como se verifica na tela impressa do sistema Mercante constante a fls. 19, informou o C.E.-Mercante Comum (BL) n.º **130.905.042.565.078** somente no dia **16 de abril de 2009**, às **13:10:43h**, restando portanto **INTEMPESTIVA** a informação prestada, tendo sido gerado inclusive pelo sistema Carga um bloqueio automático com o status de "INCLUSÃO DE CARGA APÓS O PRAZO OU ATRACAÇÃO", conforme extrato do C.E.-Mercante a fls. 20 a 22.

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 a fls. 21.

Destarte, configura-se penalidade punível com multa no valor de **R\$5.000,00** (cinco mil reais), para a informação prestada intempestivamente, 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.

.....  
..

**Voto Condutor do Acórdão DRJ/FNS**

Analisando os extratos anexados pela fiscalização, verifica-se que a empresa autuada foi a responsável pela informação do Conhecimento de Embarque Eletrônico fora do prazo determinado, sendo, portanto, a responsável pela infração em comento.

Ademais, a própria Instrução Normativa RFB n.º 800/07, em seus artigos 5,6 e 45 é clara ao enquadrar a atividade desenvolvida pela interessada:

**Art. 5º As referências nesta Instrução Normativa a transportador abrangem a sua representação por agência de navegação ou por agente de carga.**

**Art. 6º O transportador deverá prestar à RFB informações sobre o veículo e as cargas nacional, estrangeira e de passagem nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado.**

...

Art. 45. **O transportador**, o depositário e o operador portuário **estão sujeitos à penalidade prevista nas alíneas "e" ou "f" do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei n.º 37, de 1966**, e quando for o caso, a prevista no art. 76 da Lei n.º 10.833, de 2003, **pela não prestação das informações na forma, prazo e condições estabelecidos nesta Instrução Normativa.**

...(Grifado)

Considerando que o Conhecimento de Embarque Eletrônico estava consignado à interessada e considerando que a legislação de regência impõe à interessada a condição de responsável pela prestação da informação em apreço, há que se concluir que é tarefa da interessada prestar a informação em tela, na forma e no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

(...)

Em análise do mérito, temos que a presente autuação está lastreada na alínea “e”, inciso IV, do artigo 107 do Decreto-Lei n.º 37/66, com redação dada pelo artigo 77 da Lei n.º 10.833/03. Traz a seguinte redação:

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)

Observe-se que a lei claramente estabeleceu que a informação deve ser prestada na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.

Por sua vez, a redação dos artigos 22 (fatos geradores a partir de 01/04/2009) da Instrução Normativa RFB n.º 800/07 são claros ao determinar prazos para que as informações em apreço sejam devidamente apresentadas:

**Art. 22.** São os seguintes os prazos mínimos para a prestação das informações à

RFB:

I as relativas ao veículo e suas escalas, cinco dias antes da chegada da embarcação no porto; e

II as correspondentes ao manifesto e seus CE, bem como para toda associação de CE a manifesto e de manifesto a escala:

a) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, quando o item de carga for granel;

b) dezoito horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, para os demais itens de carga;

c) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos CAB, BCN e ITR e respectivos CE;

**d) quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a descarregar em porto nacional, ou que permaneçam a bordo; e**

III as relativas à conclusão da desconsolidação, quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação no porto de destino do conhecimento genérico.

...

**Art. 50.** Os prazos de antecedência previstos no art. 22 desta Instrução Normativa somente serão obrigatórios a partir de 1º de abril de 2009. (Redação dada pela IN RFB nº 899, de 29 de dezembro de 2008)

Parágrafo único. **O disposto no caput não exime o transportador da obrigação de prestar informações sobre:**

I a escala, com antecedência mínima de cinco horas, ressalvados prazos menores estabelecidos em rotas de exceção; e

II **as cargas transportadas, antes da atracação** ou da desatracação da embarcação em porto no País.

... (Grifado)

Vê-se, portanto, que já havia desde o estabelecimento dos efeitos do artigo 22 em 31/03/2008, a obrigação da prestação das informações referentes às cargas antes da atracação da embarcação no País.

Considerando que a interessada prestou a informação após o prazo determinado no comando normativo resta claro que a conduta praticada claramente encontra-se tipificada no enquadramento legal apontado pela autoridade fiscal.

## **- PRELIMINARES**

### **- ILEGITIMIDADE PASSIVA DA RECORRENTE**

12. Alega a recorrente, a sua ilegitimidade para figurar no polo passivo da autuação, ao argumento de que exerce a atividade de agente marítimo, agindo como mandatário e em nome do armador do navio.

13. Não se sustentam tais argumentos de defesa, pois, a recorrente não nega que, na condição de agente marítimo, representa o transportador estrangeiro, inclusive emitindo conhecimentos de embarque e, fazendo-lhe as vezes, informando no SISCOMEX os dados relativos à mercadoria exportada.

15. O transporte internacional de cargas é atividade complexa, que envolve vários intervenientes em suas diversas etapas, cada um deles respondendo pelas operações e informações correspondentes a suas fases de atuação.

16. Diante das peculiaridades desta atividade e objetivando proporcionar maior segurança e agilidade ao comércio internacional, foi criada no território nacional toda uma sistemática de acompanhamento e controle das cargas que estivessem em trânsito para o território nacional, que estivessem sendo movimentadas em território nacional e mesmo as que estivessem saindo do território nacional, por um sistema informatizado, administrado pela Aduana Brasileira.

17. Assim, os transportadores marítimos, diretamente ou por meio de seus representantes, as agências marítimas, deviam prestar às autoridades aduaneiras informações detalhadas sobre as cargas ( e as unidades que as contem, os “containers”), a serem embarcadas , desembarcadas e de passagem pelo território nacional, bem como informações sobre as embarcações que operariam em portos brasileiros (sua descrição, carga transportada, portos em que atracariam e datas correspondentes. O objetivo de tal controle seria permitir às autoridades aduaneiras um controle preciso sobre a movimentação de cargas e embarcações que as transportam pelos portos brasileiros.

18. Tal controle se exerceria por cruzamento de informações fornecidas pelos exportadores, importadores e transportadores e pelas autoridades portuárias, possibilitando uma rede de informações que se completaria no sistema eletrônico de controle.

19. Com fundamento no artigo 37 do Decreto-Lei n.º 37/1966, com a redação dada pela Lei n.º 10.833/2003, foram definidas as informações que deveriam ser fornecidas por cada interveniente na rede de transporte internacional de mercadorias/cargas, delegando à Secretaria da Receita Federal, como autoridade aduaneira, a definição da forma e os prazos para apresentação de tais informações.

20. A Secretaria da Receita Federal, cumprindo a determinação legal, primeiro editou a Instrução Normativa SRF n.º 28/1994, que disciplinava o despacho aduaneiro de mercadorias destinadas à exportação, e mais tarde editou a Instrução Normativa RFB n.º 800/2007, que disciplinava o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados.

21. Assim surgiu o módulo de controle de carga no Sistema Integrado de Comércio Exterior – SICOMEX, denominado SISCOMEX CARGA.

22. Á época dos fatos geradores (**31/01/2006 a 29/12/2006**), vigia o Decreto-Lei n.º 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 n.º 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)

23. Regulamentava as disposições contidas no supracitado Decreto-lei n.º 37/1966, o denominado Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n.º 4.453/2002 (mais tarde revogado pelo Decreto n.º 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)

24. Portanto, diante da atribuição, de modo expresso, 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 expresso 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.*

25. 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)*

26. 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 infrinjam comando legal.

27. 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.*”.

28. Pelo exposto, na condição de representante do transportador estrangeiro, a recorrente estava obrigada a prestar as devidas informações ás 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.

29. Destarte, não bastasse o fato de o preceito legal veiculado pelo inciso I do art. 95 do mencionado DL não emprestar relevo á 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.

30. Nesse contexto, os atos praticados no exercício regular do mandato, á toda evidência, não incluem aqueles praticados com infração á 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.

31. 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, á 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)

32. Diante destes argumentos expostos, patente a legitimidade passiva da recorrente no caso em exame, portanto não dou provimento rejeito a preliminar e, no mérito, não dou provimento ao recurso neste ponto.

#### - DO VÍCIO FORMAL DO AUTO DE INFRAÇÃO

33. Com relação aos vícios formais apontados, não os vislumbro no lançamento formalizado pelo auto de infração, pois todos os requisitos formais exigidos pelo artigo 10 do Decreto nº 70.235/1972 foram cumpridos, e as causas de nulidade elencadas no artigo 59 do mesmo Decreto não ocorreram, pois que a recorrente exerceu seu direito de ampla defesa e ao contraditório sem restrições, abarcando todos os aspectos da autuação, por sinal muito bem fundamentada e detalhada.

34. Quanto á incorreção detectada, na indicação de dois artigos que não se coadunam com a infração, aplica-se ao caso o disposto no artigo 60 do mesmo diploma legal:

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.

35. Como tais incorreções não influem na solução do litígio, não se caracterizam como causas de nulidade.

36. Desta forma, rejeito tal preliminar de nulidade.

#### - NO MÉRITO

#### - DA DENÚNCIA ESPONTÂNEA

40. Alega a recorrente que :

- Desta forma, o registro no SISCOMEX de dados de embarque fora do prazo, mas ANTES da lavratura de um auto de infração, equivale, para todos os efeitos, a uma denúncia espontânea, o que afasta a aplicação de penalidade.

- Tal interpretação logrou mostrar-se efetiva e verdadeira em face da edição de recente Medida Provisória que buscou, justamente, regulamentar esse entendimento. É o que se vê através da nova

redação dada ao §2º, do art. 102, do Decreto-lei n.º 37/66, pela Medida Provisória n.º 497 de 27/07/2010, convertida na Lei n.º 12.350, de 20/12/2010.

41. Verifica-se, pois, que a recorrente requereu a aplicação da denúncia espontânea para fins de afastamento da(s) multa(s) que lhe foi(ram) imposta(s), com base na alteração do art. 102 do Decreto-lei n.º 37/1966 trazida pela Lei n.º 12.350/2010, que estendeu o alcance desse instituto às penalidades de natureza administrativa (antes só alcançava as tributárias).

42. Esse instituto, que é uma forma de exclusão da responsabilidade por infração no âmbito tributário, tem base legal no art. 138 do Código Tributário Nacional (CTN), dispositivo que norteia as demais normas que tratam dessa matéria. Nele estão delineados os requisitos próprios da denúncia espontânea, os quais devem ser necessariamente atendidos para sua correta aplicação, independentemente da natureza da infração denunciada. São eles:

a) Eficácia. Para que seja excluída a responsabilidade pela infração, o dano a ela atribuído deve ser evitado ou revertido. Fazendo um paralelo com o direito penal, assemelha-se à figura dos arrependimentos eficaz e posterior<sup>3</sup>. Assim, se a infração causou algum prejuízo, ele deve ser anulado, para que o infrator não seja responsabilizado. Nada mais justo. Nesse sentido é que o caput do art. 138 do CTN assim dispõe:

*Art. 138. A responsabilidade é excluída pela denúncia espontânea da infração, acompanhada, se for o caso, do pagamento do tributo devido e dos juros de mora, ou do depósito da importância arbitrada pela autoridade administrativa, quando o montante do tributo dependa de apuração.*

b) Tempestividade. Essa condição está disposta expressamente no parágrafo único do citado dispositivo legal:

*Art. 138. [...] Parágrafo único. Não se considera espontânea a denúncia apresentada após o início de qualquer procedimento administrativo ou medida de fiscalização, relacionados com a infração.*

43. Observa-se que o fato de a legislação aduaneira ter admitido a denúncia espontânea para as infrações de natureza administrativa não implica que esse instituto deva ser automaticamente aplicado nesses casos. Assim como nas irregularidades de natureza tributária, primeiro é preciso verificar se foram atendidos os requisitos próprios desse benefício. Uma coisa é declarar a existência de determinado direito em tese, genericamente, outra coisa é reconhecer que ele se configurou no caso concreto.

44. Portanto, para que a denúncia de uma transgressão de natureza tributária ou administrativa possa excluir a responsabilidade do infrator, ela deve ser tempestiva e eficaz. Esses são os “pressupostos de admissibilidade” da denúncia espontânea, necessários para que o direito a esse instituto seja legitimamente exercido.

45. Para que não nos alonguemos em discussões doutrinárias, este CARF já apreciou a matéria em várias oportunidades e, por serem esclarecedores, citamos os recentes Acórdãos de n.º 3402-004.149, de 24/05/2017 e 9303-004.909, de 23/03/2017.

46. Apreciando a matéria, este CARF editou a Súmula CARF n.º 126, com efeitos vinculantes, ou seja, de adoção obrigatória aos julgadores deste CARF, assim redigida :

**SÚMULA CARF n.º 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 n.º 37, de 1966, dada pelo art. 40 da lei n.º 12.350, de 2010. (Vinculante conforme Portaria ME n.º 129, de 01/04/2019, DOU de 02/04/2019).

47. Portanto, não dou provimento ao recurso neste quesito.

**Conclusão**

48. Por todo o exposto, nego provimento ao recurso voluntário.

É como voto

(documento assinado digitalmente)

Ari Vendramini