



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 10711.723120/2011-87
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3302-008.753 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 28 de julho de 2020
Recorrente ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 04/08/2008

PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. INAPLICABILIDADE.

Súmula CARF nº 11 - Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal.

MULTA. DESCONSOLIDAÇÃO INTEMPESTIVA À AUTORIDADE ADUANEIRA. PROCEDÊNCIA

Aplica-se a multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea "e", do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação pela Lei nº 10.833/2003, de 29 de dezembro de 2003, quando ocorre a desconsolidação intempestiva relativa ao conhecimento de carga.

OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. MULTA POR ATRASO. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA CARF Nº 126.

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.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do voto do relator.

(assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenberg Filho - Presidente

(assinado digitalmente)

Jorge Lima Abud - Relator

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Vinicius Guimaraes, Walker Araujo, Jorge Lima Abud, Jose Renato Pereira de Deus, Corintha Oliveira Machado, Raphael Madeira Abad, Denise Madalena Green, Gilson Macedo Rosenberg Filho (Presidente).

Relatório

Razão Social ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA			CNPJ 86.846.847/0001-07
Logradouro AV IBIRAPUERA	Número 2033	Complemento ANDAR 1	Telefone
Bairro MOEMA	Cidade/UF SAO PAULO/SP		CEP 04029-100
Local de Lavratura Sevig/Eqman		Data 05/07/2011	Hora 09:21
Demonstrativo do Crédito Tributário em R\$			
		Cód.Receita-DARF	Valor
MULTA REGULAMENTAR (Não Passível de Redução)		2185	5.000,00
			Total
VALOR DO CRÉDITO TRIBUTÁRIO APURADO			5.000,00

Aproveita-se o Relatório do Acórdão de Impugnação.

Trata-se de aplicação de multa pelo cometimento da infração prevista no art. 107, IV, “e”, do Dec.-lei 37/66, com a redação da Lei 10.833/03 (deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela RFB).

Segundo a autoridade autuante, o interessado, no papel de desconsolidador de carga marítima procedente do exterior, registrou intempestivamente no sistema SISCOMEX-CARGA as informações cujo registro seria de sua responsabilidade nos termos da IN RFB 800/07 (que dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados).

Em 28 de junho de 2017, através do Acórdão nº 16-78.242, a 21ª Turma da Delegacia Regional de Julgamento em São Paulo/SP, por maioria de votos, julgou improcedente a impugnação, MANTENDO o crédito tributário exigido no valor de R\$ 5.000,00.

A empresa foi intimada do Acórdão, por via eletrônica, em 12 de julho de 2017, às e-folhas 84.

A empresa ingressou com Recurso Voluntário, em 10 de agosto de 2017, e-folhas 86, de e-folhas 87 à 107.

Foi alegado:

- Da prescrição intercorrente;

- Da proibição de dupla penalidade pelo mesmo fato;
- Da irretroatividade da in 800/2007;
- Da aplicação do prazo de 30 dias;
- Da denúncia espontânea;
- Da ausência de responsabilidade em função do mandato.

- DOS PEDIDOS

Em face de todo o exposto, requer seja recebido e PROVIDO o presente recurso voluntário, para ANULAR o acórdão recorrido, haja vista a prescrição intercorrente pelo lapso temporal superior a 3 anos entre a apresentação de impugnação administrativa e o seu efetivo julgamento (em 2017), a proibição de dupla penalidade sobre o mesmo fato, a irretroatividade da Instrução Normativa nº 800/2007 - pois o prazo de 48 horas previsto em seu artigo 22, III, encontrava-se suspenso por força do art. 50 da mesma norma - a aplicação do prazo de 30 dias da atracção, a ocorrência de denúncia espontânea e a ausência de responsabilidade em função do mandato mantido com o NVOCC estrangeiro.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Jorge Lima Abud

Da admissibilidade.

Por conter matéria desta E. Turma da 3ª Seção do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais e presentes os requisitos de admissibilidade, conheço do Recurso Voluntário interposto pelo contribuinte.

A empresa foi intimada do Acórdão, por via eletrônica, em 12 de julho de 2017, às e-folhas 84.

A empresa ingressou com Recurso Voluntário, em 10 de agosto de 2017, e-folhas 86.

O Recurso Voluntário é tempestivo.

Da Controvérsia.

Foram alegados os seguintes pontos no Recurso Voluntário:

- Da prescrição intercorrente;
- Da proibição de dupla penalidade pelo mesmo fato;
- Da irretroatividade da in 800/2007;
- Da aplicação do prazo de 30 dias;
- Da denúncia espontânea;
- Da ausência de responsabilidade em função do mandato.

Passa-se à análise.

- Da prescrição intercorrente.

Requer a contribuinte a aplicabilidade da prescrição intercorrente de 3 (três) anos com fulcro no §1º do art.1º da Lei nº 9.873/99.

Dispõe o artigo 1º. §1º. da Lei nº 9.873/1999:

“Art. 1º **Prescreve em cinco anos** a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º **Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos**, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.” (g.n.)

É alegado às folhas 05 do Recurso Voluntário:

Compulsando os presentes autos, verifica-se que houve um lapso temporal superior a 03 (três) anos entre o ato com regular aptidão a impulsionar o processo administrativo, a teor do dispositivo acima transcrito. Também inexistiu qualquer interrupção, nos moldes do artigo 2º e incisos da Lei nº 9.873/1993.

Assim, entre a apresentação de impugnação administrativa ao auto de infração, *i.e.*, **10 de agosto de 2011 (fl. 32)** até a data do efetivo julgamento - **somente no ano de 2017**, passaram-se bem mais de 05 anos para o exercício do direito da autuante executar sua ação punitiva, **culminando o processo com a extinção e subsequente arquivamento**.

Não merece prosperar tal pleito nos termos da súmula 11 CARF:

Súmula CARF nº 11.

Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal

(Vinculante, conforme Portaria MF nº 277, de 07/06/2018, DOU de 08/06/2018).

- Da proibição de dupla penalidade pelo mesmo fato.

É alegado às folhas 09 do Recurso Voluntário:

Preliminarmente, conforme informado na impugnação administrativa, constatou-se que nos autos dos processos administrativos 10711-722.662/2011-32, 10711-722.844/2011-11, 10711-722.845/2011-58, 10711-722.846/2011-01, 10711-723.105/2011-39, 10711-723.106/2011-83, 10711-723.107/2011-28, 10711-723.108/2011-72, 10711-723.109/2011-17, 10711-723.110/2011-41, 10711-723.111/2011-96, 10711-723.112/2011-31, 10711-723.113/2011-85, 10711-723.114/2011-20, 10711-723.115/2011-74, 10711-723.116/2011-19, 10711-723.117/2011-63, 10711-723.118/2011-16, 10711-723.119/2011-52 e 10711-723.120/2011-87, a recorrente já responde por tal infração com relação à desconsolidação do conhecimento eletrônico citado no auto de infração existente nestes autos, relativo ao navio GRANDE BUENOS AIRES, atracado neste porto no dia 03/08/2008, **não podendo** a Aduana imputar, paralelamente, **dupla penalidade sobre o mesmo fato**, sob pena de contrariar posicionamento da Solução de Consulta Interna nº 8, de 14/02/2008:

Os dados de embarque da mercadoria exportada são informados por navio.

A operação de desconsolidação de carga é efetuada a partir de um conhecimento *genérico*, ou *master*, o qual pode ser desmembrado em vários conhecimentos agregados - *house* ou *filhote*.

A respeito das informações a serem prestadas à RFB, prescreve o art. 10, inciso IV, da IN RFB nº 800/2007:

Art. 10. A informação da carga transportada no veículo compreende:

- I. - a informação do manifesto eletrônico;
- II. - a vinculação do manifesto eletrônico a escala;
- III. - **a informação dos conhecimentos eletrônicos**;
- IV. - a informação da desconsolidação; e
- V. - a associação do CE a novo manifesto, no caso de transbordo ou baldeação da carga.

(Grifo e negrito nossos)

O art. 22, inciso III, daquela instrução normativa, estabelece o prazo de antecedência de 48 horas da chegada da embarcação para a informação da desconsolidação da carga; dessa forma:

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

(...)

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

(Grifo e negrito nossos)

Considerando o caso concreto, é fato incontroverso que a Interessada procedeu à desconsolidação da carga informando o CE Mercante agregado (HBL) nº 130805148656469 no dia 04/08/2008, ao passo que a atracação do navio transportador da carga em questão houvera no dia 03/08/2008.

Nesse sentido, a Solução de Consulta no. 2/16 - COSIT, vejamos:

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. CONTROLE ADUANEIRO DAS IMPORTAÇÕES. INFRAÇÃO. MULTA DE NATUREZA ADMINISTRATIVO-TRIBUTÁRIA.

A multa estabelecida no art. 107, inciso IV, alíneas “e” e “f” do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação dada pela Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, é aplicável para cada informação não prestada ou prestada em desacordo com a forma ou prazo estabelecidos na Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007.

As alterações ou retificações das informações já prestadas anteriormente pelos intervenientes não configuram prestação de informação fora do prazo, não sendo cabível, portanto, a aplicação da citada multa.

A infração em questão é tipificada no Art. 107, inciso IV, alínea “e” do Decreto-Lei nº 37/66 com a redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833/03, conforme e-folhas 03.

Assim é correta a aplicação da multa, uma vez, que prestou a informação em destempo.

- Da irretroatividade da IN 800/2007.

É alegado às folhas 10 e 11 do Recurso Voluntário:

No pior de todos os cenários, a prevalecer orientação diversa, vale dizer, aplicar à recorrente a penalidade administrativa pela conclusão da desconsolidação fora de prazo, tem-se que o prazo de 48 horas previsto no artigo 22, III, da IN RFB 800/ 2007 encontra-se suspenso, por força do que dispõe o artigo 50 do mesmo diploma:

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

Ora, se a própria IN 800/07, nas Disposições Finais Transitórias, diferiu o início de vigência da aplicação do prazo de 48 horas antes da chegada da embarcação, é porque o legislador mostrou-se sensibilizado quanto às mudanças do regime anterior e o atual (fase de transição), sendo necessário, para tanto, determinado período de adaptação aos operadores do sistema (intervenientes do comércio exterior).

Essa percepção pode ser aferida justamente na prorrogação da data limite que, *a priori*, era 1º de janeiro de 2009 e, posteriormente, diferida para 3 (três) meses seguintes, ou seja, 1º de abril de 2009, consoante redação da IN 899/2007. Nesse sentir, descabe falar em infração, pois não houve descumprimento de obrigação legal alguma.

Tempus regit actum, vale dizer, se a recorrente prestou informação no dia **04 de agosto de 2008**, à égide da IN 800/2007, não pode a Aduana aplicar suposta infração que, por força dela mesma (IN 800/2007), definiu como obrigatória aos seus destinatários somente a partir de **1º de abril de 2009**. A prevalecer entendimento contrário, estar-se-ia permitindo a aplicação de lei a fato pretérito, em estrita ofensa ao artigo 106 do CTN.

Como visto, o art. 22, inciso III, da IN 800/2007 estabelece o prazo de antecedência de 48 horas da chegada da embarcação para a informação da desconsolidação da carga; dessa forma:

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

(...)

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

(Grifo e negrito nossos)

Todavia, o prazo acima foi flexibilizado em favor dos agentes de comércio exterior pelo artigo 50, parágrafo único, inciso II, da IN e comentário, que reduziu a antecedência para o momento da atracação da embarcação; assim:

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 INRFB 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.

A alegação reside no fato de que o prazo de 48 horas prescrito no art. 22, III, da IN RFB nº 800/2007, encontrava-se suspenso nos termos do *caput* do art. 50.

Contudo, o inciso II, do Parágrafo Único do próprio art. 50 prescreve ao transportador a obrigação de prestar informações sobre as cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País.

Da leitura dos dispositivos, dessume-se que, para a prestação de informações sobre a operação de desconsolidação ocorrida antes de 1º de abril de 2009, deveria ser aplicado o prazo estabelecido no inciso II do parágrafo único do art. 50. Por sua vez, para a prestação de informações a partir de abril de 2009, o prazo a ser aplicado é aquele estabelecido no art. 22, “d”, III, da IN RFB nº 800/2007.

Tendo em mente tais dispositivos e levando em consideração que os fatos que ensejaram a autuação ocorreram após 1º de abril de 2009, deve-se aplicar, ao caso concreto, o prazo previsto no art. 22, “d”, III, da IN RFB nº 800/2007: ou seja, a informação sobre as cargas transportadas – no caso, a desconsolidação – deve ocorrer 48 horas antes da atracação no porto de destino do conhecimento genérico.

Como, no caso concreto, a prestação de informações atinentes à desconsolidação das cargas ocorreu fora do prazo normativamente previsto, como bem consignou a autuação fiscal, resta evidente a infração ao prazo normativamente previsto pela RFB, com a consequente inobservância ao dever instrumental previsto no art. 107, IV, “e” do Decreto-lei nº. 37/66.

Observe-se, nesse contexto, que a fundamentação da autuação encontra seu vetor essencial no art. 107, IV, “e” do Decreto-lei 37/66, que expressamente atribui à Receita Federal do Brasil o regramento dos prazos e formas das obrigações ali enunciadas, tendo o art. 22, “d”, III, e o art. 50, parágrafo único, II, ambos da IN RFB nº. 800/2007, servido à fixação do marco temporal para a prestação de informação relativa à desconsolidação – resultando, daí, desprovida de fundamento a alegação de ausência de fundamento legal da autuação.

Nesse mesmo sentido:

- Acórdão de Recurso Voluntário nº **3302-008.357**, de 23/07/2020, da 2ª Turma Ordinária, da 3ª Câmara, da 3ª Seção de Julgamento do CARF, Relator Vinícius Guimarães.

- Da aplicação do prazo de 30 dias.

É alegado às folhas 11 e 12 do Recurso Voluntário:

Suspensa a obrigatoriedade do art. 22 da IN RFB 800/2017, consoante visto à exaustão, tem-se que a recorrente providenciou a desconsolidação do CE Mercantes no prazo legal, vale dizer, **dentro dos 30 (trinta) dias contados da data da atracação** (03 de agosto de 2008) do navio GRANDE BUENOS AIRES.

A Aduana insiste pelo prazo mínimo de 48 (quarenta e oito) horas, fundado no artigo 22, II, ‘d’ e III da Instrução Normativa da RFB 800/07. *Data vênia*, persistir neste prazo é incorrer em erro crasso.

Diverso do que fundamenta a Aduana, o prazo para a impugnante concluir a desconsolidação dos conhecimentos à de **30 (trinta) dias após a data de atracação do navio**¹¹. Logo, considerando que o navio GRANDE BUENOS AIRES atracou dia **03 de agosto de 2008**, tem-se por tempestivas as desconsolidações da recorrente, do dia **04 de agosto de 2008**, prestadas, portanto dentro do prazo permitido à época.

Melhor sorte não tem o argumento de que o *vacatio legis* previsto no artigo 50 da IN 800/2007 não se aplica aos casos do parágrafo único do mesmo artigo. Ao concordar com tal argumentação estar-se-ia diante de uma aberração legislativa inimaginável em nosso ordenamento jurídico.

Isto porque o artigo 22 da citada instrução estabelece prazos. Por sua vez o artigo 50 trata da vigência destes prazos.

Segundo a Aduana, o parágrafo único do artigo 50 anula o disposto no artigo 22 e, por conseguinte, o seu próprio *caput*! Ora, é evidente que a intenção do legislador fora a não desobrigação do transportador de prestar informações, porém, a incidência da multa pela obrigação administrativa está expressamente elencada no *caput* do artigo 50.

A alteração promovida pela IN RFB 899/2008 no *caput* do artigo 50 da IN RFB nº 800/2007 teve como efeito apenas postergar a aplicação do prazos previstos no artigo 22, mas entendo que não teve o condão de eximir que a contribuinte tivesse realizado em prazo adequado a prestação de informações acerca da carga, que deveria ter sido prestada antes da atracação, conforme o prazo estabelecido no inciso II do parágrafo único do art. 50, o que, incontroversamente, não ocorreu. Inconteste, assim, que as informações foram prestadas a destempo.

A alegação da recorrente de que as infrações não se aplicariam por se tratar de mero agente de cargas e não transportador não procede, porque, para fins de cumprimento de obrigação acessória perante o Siscomex Carga, o termo transportador compreende o agente de carga e demais pessoas jurídicas que presta serviços de transporte e emite conhecimento de carga, discriminadas no inciso IV do § 1º do art. 2º da Instrução Normativa RFB 800/2007, a seguir transcrito:

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

[...]

V - transportador, a pessoa jurídica que presta serviços de transporte e emite conhecimento de carga;

[...]

§ 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; (Redação dada pela Instrução Normativa RFB nº 1.473, de 2 de junho de 2014)
- d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas "a" e "b", responsável pela desconsolidação da carga no destino; e (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)
- e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional;

[...]

O artigo 18 da IN RFB nº 800/2007 também é específico quanto a obrigação do agente de carga que constar como consignatário do conhecimento de embarque de prestar informações da desconsolidação, *in verbis*:

Art. 18. A desconsolidação será informada pelo agente de carga que constar como consignatário do CE genérico ou por seu representante.

Além disso, há expressa menção na alínea "e" do inciso IV do artigo 107 do Decreto-lei 37/1966, com redação dada pelo artigo 77 da Lei 10.833/2003, que o agente de carga responde pela referida penalidade, se prestar informação sobre a carga fora do prazo estabelecido.

- Da denúncia espontânea.

É alegado às folhas 12 e 13 do Recurso Voluntário:

Na remota hipótese de Vossas Excelências, ainda assim, entenderem pela intempestividade na prestação das informações, tem-se esta como denúncia espontânea,

excludente de exigibilidade do crédito, nos termos do artigo 138 do CTN. Isso porque o fato gerador supostamente teria ocorrido em agosto de 2008. Porém, o auto de infração contido nos presentes autos só foi lavrado pelo servidor da RFB em julho de 2011, muito tempo após a prestação das informações pela recorrente.

Tal matéria se encontra pacificada no âmbito do CARF através da Súmula CARF nº 126, cuja observância é obrigatória pelos Conselheiros em seus julgamentos, conforme art. 72 do RICARF:

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.

- Da ausência de responsabilidade em função do mandato.

É alegado às folhas 16 do Recurso Voluntário:

Ainda que fosse admitida a aplicação do prazo de 48 horas, não seria a recorrente responsável pela alegada infração.

Dentro da dinâmica que se desenvolve o direito das relações obrigacionais, no transporte internacional de cargas, criou-se a figura do transportador sem navio, conhecido, internacionalmente, sob a sigla NVOCC, ou seja, "*Non-Vessel Operating Common Carrier*" em língua vernácula: operador de transporte não armador (sem navio próprio ou afretado). Seu trabalho consiste na obrigação, que assume, de apanhar determinada carga na casa do embarcador e entregá-la na casa do importador - *house to house* - cobrando um frete por este trabalho.

Para o percurso da via marítima, os NVOCCs adquirem espaços nos navios pertencentes ao armador/transportador com navio, pagando-se, por isso, determinado preço. Nesta condição, ao se formalizar a operação, são emitidos dois conhecimentos marítimos de transportes - contratos de transporte - um pelo armador, dono do navio, que convencionou denominar "master" e um emitido pelo transportador sem navio, conhecido como "filhote".

Para o armador/transportador com navio, a venda antecipada destes espaços aos NVOCCs, além de assegurar maior conveniência e segurança em seus negócios jurídicos, permitiu, ao menos em tese, sair do "*front*" das lides de varejo.

Às folhas 20 do Recurso Voluntário conclui:

Nesse sentido, em se tratando o caso dos autos uma infração, deve-se, **sim**, questionar o **elemento subjetivo**. Em outras palavras, **DEVE** a Aduana identificar quem efetivamente deu causa a fato capaz de trazer potencial prejuízo ao controle aduaneiro.

Na acepção da Lei nº 10.833, de 2003, considera-se interveniente, o importador, o exportador, o beneficiário de regime aduaneiro ou de procedimento simplificado, o despachante aduaneiro e seus ajudantes, o transportador, o agente de carga, o operador de transporte multimodal, o operador portuário, o depositário, o administrador de recinto alfandegado, o perito, o assistente técnico ou qualquer outra pessoa que tenha relação, direta ou indireta, com a operação de comércio exterior.

Consequentemente, a Aduana, com os próprios documentos anexados aos autos, tem poderes para aferir a responsabilidade do NVOCC no exterior, sobretudo, executá-la diretamente, eis que, este quem supostamente deu causa ao atraso que ocasionou a multa guareada.

Diante do exposto, resta claro que o trabalho da recorrente no caso específico era exclusivo de desconsolidação da carga, não atuando como filial, agência ou sucursal da NVOCC estrangeira. Além disso, também não desempenhou o transporte das mercadorias, cumprindo apenas as obrigações burocráticas e provendo as necessidades do NVOCC do exterior. Ressalta, por fim, que também não extrapolou os limites do mandato. Diante disso, não pode ser penalizada pela multa lavrada.

Pois bem, preliminarmente, alega a impugnante ser parte ilegítima, uma vez que, na qualidade de agente de navegação, na condição, pois, de mera mandatária do transportador marítimo, não deve ser responsabilizada pelos atos praticados pelo transportador. Todavia, dispositivos normativos a respeito encontram-se prescritos no artigo 2º da IN RFB nº 800/2007, dessa forma:

◇ IN RFB nº 800/2007

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; (grifamos)

Dessa forma, ao contrário do entendimento esposado pela Impugnante, o agente marítimo, além de ser o representante do transportador estrangeiro no País, encontra-se classificado, também, nos termos do art. 2º, § 1º, inciso IV, da IN RFB nº 800/2007, como uma espécie do gênero transportador, sendo, pois, responsável com este em eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.

No âmbito das infrações aduaneiras, observa-se que a responsabilidade está expressamente prevista o art. 95 do Decreto-lei nº 37/1966:

Art. 95 - Responde pela infração:

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

II - conjunta ou isoladamente, o proprietário e o consignatário do veículo, quanto à que decorrer do exercício de atividade própria do veículo, ou de ação ou omissão de seus tripulantes;

Assim, por expressa disposição legal, quaisquer pessoas, físicas ou jurídicas, que, de qualquer forma, contribuam para a prática do ilícito devem responder solidariamente.

Atente-se ainda para inciso II do art. 95 do Decreto-lei nº 37/1966 (acima transcrito) c/c artigo 32, inciso I, parágrafo único, alínea “b” do mesmo diploma legal, com redação dada pelo Decreto-lei nº 2.472/1988, que tratam expressamente da responsabilidade do transportador e, sendo este estrangeiro, prevêm a responsabilidade solidária de seu representante no País:

Art. 32 – É responsável pelo imposto:

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

II – (...)

Parágrafo único – É responsável solidário:

a) (...);

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

(Grifo e negrito nossos)

Inferre-se, portanto, que a lei designou como responsável solidário o representante no País do transportador estrangeiro. Estabelecidos os pressupostos legais quanto ao instituto da responsabilidade solidária, cabe, a seguir, a análise quanto à responsabilidade do agente marítimo.

Observa-se que, ao aludir à figura do “representante”, a lei não restringe seu conteúdo ao contrato de representação comercial *stricto sensu*, tal como previsto na comercial, mas denota a pessoa que atua por ordem e no interesse do transportador perante as autoridades aduaneiras, praticando atos que, dentre outras finalidades, têm estrita relação com controle aduaneiro do veículo e da carga. Assim, incabível restringir a interpretação da lei tributária, sob a ótica dos institutos de direito privado, relativos a contrato de agenciamento e de representação, na pretensão de definir os efeitos tributários, devendo-se atentar para o aspecto teleológico da norma.

A responsabilidade tributária é disciplinada por diploma legal específico, sendo descabido aplicar legislação de direito privado quando existem leis específicas que regem a matéria, pois, é preceito de hermenêutica que a norma especial prevalece sobre a norma geral.

Nesse sentido, cabe destacar os ensinamentos doutrinários de Samir Keedi sobre agência marítima:

É a empresa que representa o armador em determinado país, estado, cidade ou porto, fazendo a ligação entre este e o usuário do navio. Não é comum o contato do usuário com o armador, diretamente, sendo esta função exercida pelo Agente Marítimo.

Entre as importantes atividades de uma Agência Marítima está o angariamento de carga para o espaço do navio e o controle das operações de carga e descarga. O contrato de prestação de serviços costuma incluir a administração do navio, recebimento e remessa do valor do frete ao armador, representação do navio e do armador junto às autoridades portuárias e governamentais, etc., e o atendimento aos clientes. (Keedi, Samir. Transportes e seguros no Comércio Exterior, 2ª ed., São Paulo: Aduaneiras, 2003) *(destaquei)*

Diante de abalizada doutrina, pode-se constatar que o comércio marítimo impõe a necessidade de os armadores possuírem em cada porto um representante, com conhecimento em diversas áreas comerciais e jurídicas, para atuar na prática de determinados atos de interesse daqueles, agindo, portanto, como representante do armador. Assim, o Agente Marítimo é o elo na cadeia de comunicação entre o Armador e as demais pessoas que interagem com o navio quando este chega a um Porto Nacional.

Com efeito, sabe-se que o agente marítimo atua efetivamente como representante do transportador em determinado porto, perante as autoridades governamentais e portuárias. Sua missão é assumir o gerenciamento e essa administração envolve múltiplas ações e serviços, incluindo documentação da embarcação e da carga, controles de origem fiscal, recolhimento de tributos, contato com as autoridades, contratação de serviços, tais como, praticagem, rebocadores e lanchas, providências para agendamento da inspeção do navio pelos órgãos competentes (Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal), além de comunicação constante com o operador portuário (responsável pela carga/descarga), entre outros.

Considerando-se assim as funções exercidas pelo Agente Marítimo, esclareça-se ainda que a expressão *“representante, no País, do transportador estrangeiro”* não tem o significado de representante em todo o território nacional, mas sim de representante no Brasil, podendo este ser nacional ou local. Conclui-se, portanto, que o transportador estrangeiro de grande porte pode ter um representante em âmbito nacional, sendo usual é que tenha “representantes” locais em cada porto, que são os Agentes Marítimos.

No entanto, em quaisquer das duas hipóteses acima se tem a responsabilidade solidária, conforme dispôs o art. 32 do Decreto-Lei nº 37/66, com redação dada pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.472/88. O agente marítimo, por atuar como representante do transportador no País, é responsável solidário com este, com relação à eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.

Ademais, o representante do transportador estrangeiro firma um Termo de Responsabilidade perante a Aduana, em que declara essa sua condição, evidenciando assim sua responsabilidade solidária pelo pagamento dos tributos, multas e outras obrigações em que incorrer o transportador. Neste ponto, ressalte-se que o Termo de Responsabilidade tem amparo legal, estando expressamente previsto no art. 39, §§ 2º e 3º, do Decreto-lei nº 37/1966, com redação dada pelo Decreto nº 2.472/1988:

Art. 39 – (...)

(...)

§ 2º - O veículo responde pelos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas aplicadas aos transportadores da carga ou a seus condutores.

§ 3º - O veículo poderá ser liberado, antes da conferência final do manifesto, mediante **termo de responsabilidade firmado pelo representante do transportador**, no País, quanto aos tributos, multas e demais obrigações que venham a ser apuradas.

(Grifo e negrito nossos)

Portanto, conforme disposição legal acima, quando o agente marítimo assina o termo de responsabilidade perante Alfândega, o faz na qualidade de representante do transportador. Amparado no citado termo, a empresa atua efetivamente em nome transportador, praticando atos durante o despacho.

A jurisprudência tem reconhecido a responsabilidade do agente marítimo, firmando o entendimento de que a Súmula nº 192 do extinto Tribunal Federal de Recursos, publicada em 1985, foi superada com o advento do Decreto-lei nº 2.472, de 1988. O Egrégio Conselho de Contribuintes corrobora com o entendimento acima esposado, havendo, ainda, decisões judiciais neste sentido, conforme evidenciam as ementas a seguir transcritas:

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. AGENTE MARÍTIMO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA - Inaplicável, na espécie sob julgamento, a Súmula n. 192 do TFR, esta superada pela edição do Decreto-Lei n. 2.472/88. (Acórdão nº 303-28571, Terceira Câmara, Recurso nº: 118229, Data da Sessão: 25/02/1997)

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. VISTORIA ADUANEIRA. RESPONSABILIDADE DO AGENTE MARÍTIMO COMO REPRESENTANTE DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO - Apurada avaria e falta de mercadoria é responsável pelo tributo e multas o representante do transportador estrangeiro. Inaplicabilidade, no caso, das cláusulas STC (Said to Contain). (Acórdão nº 301-28239, Primeira Câmara, Recurso nº: 118200 - Data da Sessão: 13/11/1996)

PROCESSUAL E TRIBUTÁRIO. APELAÇÃO CONHECIDA. DEPOSITO. CORREÇÃO MONETÁRIA. IMPORTAÇÃO. EXTRAVIO. RESPONSABILIDADE FISCAL DO AGENTE MARÍTIMO. SUMULA 192 DO EX-TFR. INAPLICABILIDADE. FATO GERADOR.

- O AGENTE MARÍTIMO, QUANDO NO EXERCÍCIO EXCLUSIVO DAS ATRIBUIÇÕES PRÓPRIAS, NÃO É CONSIDERÁVEL TRIBUTÁRIO, NEM SE EQUIPARA AO TRANSPORTADOR PARA EFEITOS DO DECRETO-LEI 37, DE 1966.' (SUMULA 192/ TFR).

- NÃO SE APLICA O ENTENDIMENTO SUMULADO QUANDO O AGENTE MARÍTIMO ASSINA TERMO DE RESPONSABILIDADE EQUIPARANDO-SE AO TRANSPORTADOR MARÍTIMO.

(...)- APELAÇÕES E REMESSA IMPROVIDAS. (negritei).

(ACÓRDÃO AC 9618/PE, Tribunal Regional Federal da 5ª Região, Processo nº 91.05.03435-3, Órgão Julgador: Primeira Turma, Relator: Desembargador Federal CASTRO MEIRA, Data Julgamento: 05/09/1991)

Não prospera a tese de que a autuação ofende o artigo 5º, inciso XLV, da Constituição Federal ("nenhuma pena passará da pessoa do condenado"), empregado, por analogia, à penalidade administrativa, pois, diante da legislação de regência, conclui-se que a

multa está sendo aplicada à pessoa designada em lei para responder pela infração, não cabendo falar em cominação de pena transpassando a pessoa responsável.

Por fim, o §1º do artigo 37 do Decreto-Lei nº 37/66 põe uma pá de cal na testilha:

§ 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. [\(Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

Sendo assim, conheço do Recurso Voluntário e nego provimento ao recurso do contribuinte.

É como voto.

Jorge Lima Abud - Relator.