



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



PROCESSO	10715.729362/2013-14
ACÓRDÃO	3002-003.078 – 3ª SEÇÃO/2ª TURMA EXTRAORDINÁRIA
SESSÃO DE	14 de agosto de 2024
RECURSO	VOLUNTÁRIO
RECORRENTE	RANUR AGENCIAMENTO DE CARGAS E TRANSPORTES LTDA
INTERESSADO	FAZENDA NACIONAL

Assunto: Processo Administrativo Fiscal

Exercício: 2008

MULTA ADUANEIRA. PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. AUSÊNCIA DE PREVISÃO

Nos termos da Súmula Vinculante CARF nº 11, não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal, o qual é regido pelo Decreto nº 70.235/72, e não pela Lei nº 9.873/1999.

SISCOMEX-MANTRA. LEGITIMIDADE PASSIVA. DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA PROVENIENTE DO EXTERIOR. RESPONSABILIDADE POR INSERÇÃO DE INFORMAÇÃO NO SISTEMA

Nos termos do disposto no parágrafo 2º do artigo 8º da IN SRF 102/1994, incluído pela IN RFB nº 1479/2014, a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga proveniente do exterior, por via aérea, no sistema de registro eletrônico denominado Siscomex-Mantra, é do transportador, somente enquanto não for implementada função específica, no mesmo sistema, que possibilite ao desconsolidador inserir as informações no sistema.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em acatar a preliminar referente a ilegitimidade passiva, anulando o lançamento por vício material, dando provimento ao Recurso Voluntário.

Assinado Digitalmente

Catarina Marques Morais de Lima – Relatora

Assinado Digitalmente

Marcos Antonio Borges – Presidente

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros Catarina Marques Morais de Lima, Gisela Pimenta Gadelha, Keli Campos de Lima, Luiz Carlos de Barros Pereira (suplente convocado), Neiva Aparecida Baylon, Marcos Antonio Borges (Presidente).

RELATÓRIO

Trata-se do lançamento de multa regulamentar à empresa, na condição de agente de carga, por deixar de cumprir o prazo mínimo para prestação de informações, relativo a conhecimentos eletrônicos, para as solicitações de retificação protocolada.

Segue descrição dos fatos resumida a partir do Auto de Infração:

“Empresa agente de carga deixou de prestar informação sobre operações que executou na forma e prazo estabelecidos pela RBF.

AS cargas objeto dos conhecimentos de carga descritas abaixo com suas respectivas datas de chegada, vôos, termos de entrada e quantidades de volumes chegaram ao país em veículo transportador de **companhia aérea internacional** e emissora do conhecimento de transporte master (MAWB) e foram objeto de desconsolidação através do agente desconsolidador que informou no Siscomex - Mantra **após 02 (duas) horas do registro da chegada** do respectivo veículo transportador neste aeroporto internacional do Galeão gerando a indisponibilidade 24 - CARGA INCLUÍDA APÓS CHEGADA DO VEICULO - Conforme cópias das telas do Siscomex - mantra disponibilizada ao autuado como anexos a este auto de infração.

(...)

Em 11/11/2008 às 21:52 hs chegou neste aeroporto internacional do Galeão, voo BAW0249 carga correspondente ao MAWQ 12540490052 cujo consignatário consta como a empresa RANUR AGENCIAMENTO DE CARGAS E TRANSPORTES LTDA. A carga foi objeto do termo de entrada nº 08010275-1. A empresa autuada, como agente de carga responsável pelo de documento HAWB 12540490052 005968 não obstante a chegada do veículo transportador neste recinto ter sido registrada conforme acima descrito **somente forneceu a informação da carga em 14/11/2008 às 09:41 hs.** portanto, além das duas horas do registro da chegada do veículo transportador neste recinto alfandegado, determinadas no art. 8 da IN SRF nº 102/94.

Em 16/12/2008 às 22:25 hs chegou neste aeroporto internacional do Galeão, voo BAW0249, carga correspondente ao MAWB 12546620103 cujo consignatário consta como a empresa RANUR AGENCIAMENTO DE CARGAS E TRANSPORTES LTDA. A carga foi objeto do Termo de entrada nº 08011462-8. A empresa autuada, como agente de carga, responsável pelo documento HAWB 12546620103 08120293 não obstante a chegada do veículo transportador neste recinto ter sido registrada conforme acima descrito **somente forneceu a informação da carga em 17/12/2008 às 03:32 hs**, portanto, além das duas horas do registro da chegada do veículo transportador neste recinto alfandegado, determinadas no art. 8 da IN SRF nº 102/94.”

Após a ciência do auto, a empresa apresentou impugnação.

O relatório da DRJ/SP sintetiza de forma clara os argumentos trazidos na impugnação:

Cientificada do Auto de Infração, a interessada apresentou impugnação e aditamentos posteriores alegando em síntese:

- A interessada não é legítima para constar como sujeito passivo da exigência tributária;
- O Auto de Infração por falta de pressupostos processuais;
- Está acobertada pelos benefícios da denúncia espontânea;
- A penalidade viola princípios constitucionais.

Ao final após a análise das questões apresentadas pela empresa, a 17ª Turma de Julgamento, por maioria de votos, julgar improcedente a impugnação, mantendo o crédito tributário exigido.

Para relatar a decisão de primeira instância, adoto de forma reduzida e com as devidas adições, o acórdão da primeira instância:

A fiscalização imputou à impugnante a multa prevista no art. 107, IV, alínea “e”, do Decreto-lei nº 37/66:

“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;” (grifo meu).

O transportador ou desconsolidador é obrigado a informar nos Sistema da RFB os dados de carga sob sua responsabilidade:

“Art. 4º A carga procedente do exterior será informada, no MANTRA, pelo transportador ou desconsolidador de carga, previamente à chegada do veículo transportador, mediante registro:

I - da identificação de cada carga e do veículo;

II - do tratamento imediato a ser dado à carga no aeroporto de chegada;

III - da localização da carga, quando for o caso, no aeroporto de chegada;

IV - do recinto alfandegado, no caso de armazenamento de carga; e

V - da indicação, quando for o caso, de que se trata de embarque total, parcial ou final.”

A regulamentação está prevista no art.8º da IN-SRF nº 102 de 1994 (vigente à época dos fatos):

“Art. 8º As informações sobre carga consolidada procedente do exterior ou de trânsito aduaneiro serão prestadas pelo desconsolidador de carga até duas horas após o registro de chegada do veículo transportador.” (grifo meu)

A Instrução Normativa RFB nº 1.479/2014 veiculou nova redação ao artigo 8º da Instrução Normativa SRF nº 102/1994:

“Art. 8º As informações sobre desconsolidação de carga procedente do exterior ou de trânsito aduaneiro **serão prestadas pelo desconsolidador** de carga até três horas após o registro de chegada do veículo transportador.

§ 1º A partir da chegada efetiva de veículo transportador, os conhecimentos agregados (filhotes) informados no Sistema serão tratados como desmembrados do conhecimento genérico (master) e a carga correspondente tratada como desconsolidada.

§ 2º Enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador, a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Mantra é do transportador.

O § 2º reproduzido acima trata da ausência de “função específica para o desconsolidador”. **A fiscalização explicitamente aponta que, no caso concreto, a informação foi prestada pela interessada, na condição de desconsolidador.** Portanto, falta prova para amparar a suposição de que, na operação do sistema, inexistia possibilidade de acesso do desconsolidador ao MANTRA.(grifo não original)

(...)

Acolho, portanto, a imputação de autoria à interessada.

APLICAÇÃO DE PENALIDADES PREVISTAS NA LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA

Quanto à aplicação de penalidades por infração à legislação tributária, esta independe da intenção do agente ou do responsável e da efetividade, da natureza e da extensão dos efeitos do ato, conforme art.673 do Regulamento Aduaneiro:

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

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

Portanto, o dispositivo legal citado constitui-se de regramento específico dando a prerrogativa à autoridade fiscal de imputar penalidades independente da intenção do agente causador da infração.

DO ACESSO AO SISTEMA MANTRA

Os agentes de carga foram habilitados no Sistema Mantra, caso contrário, não teriam nenhuma forma de acesso, os quais possibilitassem desconsolidarem as cargas sob sua responsabilidade, conforme reproduzido a seguir:

Os Houses, a cargo do agente de carga, somente podem ser informados após o registro do Máster pelo transportador no sistema Mantra. Dessa forma, não cabe a alegação de que o acesso é monousuário, pois após o registro do AWB, pode o agente de carga proceder à desconsolidação das cargas, ou seja, não há bloqueio que o impeça de informar os dados no Sistema.

O registro dos dados das cargas deve ser efetuado antes da chegada da aeronave podendo o agente de carga prestar a informação dos houses até este evento, ou seja, não há restrição do Sistema Mantra quanto ao acesso.

O Sistema apenas passa ao modo monousuário após o registro do termo de entrada da aeronave. Antes disso, o transportador ao informar os dados do Máster inclui o CNPJ do agente de carga de modo a possibilitar a este a desconsolidação das cargas por meio da inclusão dos dados dos houses.

A verificação do CNPJ pelo Mantra apenas é possível até a desconsolidação do Máster, após o referido procedimento, apenas o administrador do Sistema pode fazê-lo.

As operações de descarga e armazenagem de carga não constituem vedação à inclusão das informações de carga no Sistema Mantra.

DA DENÚNCIA ESPONTÂNEA

Aduz a impugnante que a multa estaria excluída pela denúncia espontânea, conforme previsto no art. 138 do CTN, já que a interessada não se encontrava sob

procedimento administrativo ou medida de fiscalização, relacionados com a matéria.

(...)

O Auto de Infração trata o presente caso como penalidade imposta a descumprimento de obrigação tributária acessória, plenamente prevista na legislação tributária, conforme já citado, não sendo aplicável a aplicação da retroatividade benigna, pois a denúncia espontânea não alcança o presente caso, pois a materialização da infração ocorreu pelo simples descumprimento do prazo para a prestação de informações obrigatórias, conforme exaustivamente descrito no presente PAF.

Desta forma é de se concluir que o instituto da denúncia espontânea não exclui a multa regulamentar cuja aplicação está prevista na alínea "e" do inciso IV do art. 107 do Decreto-lei nº 37/1966, com a redação dada pela Lei nº 10.833/2003, dispositivo este que continua inserido em nosso ordenamento jurídico devendo ser seus ditames observados pela Administração Pública.

ALEGAÇÕES DE ILEGALIDADE E INCONSTITUCIONALIDADE

Com referência às arguições de violação aos princípios constitucionais e ilegalidade, tais aferições só podem ser feitas pelo Poder Judiciário, cabendo ao Poder Executivo, e bem assim a todos os seus agentes, o estrito cumprimento dos atos legais regularmente editados.

(...)

As alegações de inconstitucionalidade quanto à aplicação da legislação tributária não podem ser oponíveis na esfera administrativa, por ultrapassar os limites da sua competência legal, conforme orientação contida no Parecer Normativo CST nº 329/1970, que assim está ementado:

“Não cabimento da apreciação sobre inconstitucionalidade argüida na esfera administrativa. Incompetência dos agentes da Administração para apreciação de ato ministerial.”

Ademais referida questão já se encontra consolidado na esfera administrativa conforme a súmula a seguir descrita.

“Súmula 1ª CC nº 2: O Primeiro Conselho de Contribuintes não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

Súmulas 1 do 1º e 2º CC: O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

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

PROVAS

A interessada requer a produção de todas as provas admitidas em direito.

Cabe ressaltar que as provas admitidas no processo administrativo fiscal são a diligência, perícia e prova documental.

O art. 18 do Decreto nº 70.235, de 1972, com a redação dada pelo art. 1º da Lei nº 8.748, de 1993, autoriza o julgador a determinar de ofício perícias ou diligências, quando considerá-las necessárias para a instrução do processo e, conseqüentemente, para a solução do litígio. Todavia, em face da existência nos autos de provas suficientes para o julgamento do processo torna-se prescindível a realização de diligência ou perícia.

Não determinar diligências ou perícias desnecessárias em nada ofende o princípio do devido processo legal, antes pelo contrário, obedece exatamente a preceito expresso da lei que rege o processo administrativo.

Nesse sentido já se manifestou o Conselho de Contribuintes:

PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL - NULIDADES - PERÍCIAS E DILIGÊNCIAS – CAPITULAÇÃO DO LANÇAMENTO - Porque o indeferimento ou deferimento do pedido de realização de perícia ou diligência depende do livre convencimento da autoridade preparadora-julgadora, nos termos da processualística fiscal, o seu indeferimento não implica em nulidade da decisão, sobretudo quando os autos estão a demonstrar a sua prescindibilidade. (1.º Conselho de Contribuintes/Acórdão n.º 107-1.975, publicado no DOU de 07/01/1997)

Assim, torna-se totalmente dispensável a realização de nova perícia técnica.

Nos termos do artigo 18 “caput” do Decreto nº 70.235/72 (PAF), com nova redação dada pela Lei nº 8.748/93, indefiro os pedidos de perícia e de diligência, por serem prescindíveis, tendo em vista que os autos estão suficientemente instruídos para a formulação do presente voto.

No que tange à juntada de novos documentos, não há notícia, até a presente data, de qualquer requerimento neste sentido. É oportuno alertar que a concretização deste procedimento deve obedecer ao disposto nos §§ 4º e 5º do artigo 16 do Decreto nº 70.235/72, acrescidos pela Lei nº 9.532/97.

Houve divergência de voto, conforme declaração do voto vencido a seguir:

DECLARAÇÃO DE VOTO

Com a devida vênia, adoto entendimento divergente do Relator no que tange à legitimidade passiva da impugnante, conforme as razões que passo a expor.

O auto de infração em questão trata da aplicação de penalidade (multa) pela prestação intempestiva de informações no sistema MANTRA sobre a desconsolidação de carga.

A IN SRF nº 102/1994, que disciplina os procedimentos de controle aduaneiro de carga aérea procedente do exterior e de carga em trânsito pelo território aduaneiro, assim estabelece em seus artigos 4º, 5º e 8º (texto vigente à época dos fatos) (grifos meus):

“Art. 4º A carga procedente do exterior será informada, no MANTRA, pelo transportador ou desconsolidador de carga, previamente à chegada do veículo transportador, mediante registro:

I – [.....].

Art. 5º A carga procedente de trânsito aduaneiro será informada, no MANTRA, pelo transportador, beneficiário ou desconsolidador de carga, mediante registro:

I – [.....].

Art. 8º As informações sobre carga consolidada procedente do exterior ou de trânsito aduaneiro serão prestadas pelo desconsolidador de carga até duas horas após o registro de chegada do veículo transportador

Parágrafo único. A partir da chegada efetiva de veículo transportador, os conhecimentos agregados (filhotes) informados no Sistema serão tratados como desmembrados do conhecimento genérico (master) e a carga correspondente tratada como desconsolidada.”

Apesar desses artigos estabelecerem a responsabilidade do agente desconsolidador, consignatário da carga consolidada, pela prestação no sistema MANTRA das informações sobre a desconsolidação de carga procedente do exterior ou de trânsito aduaneiro, a Notícia Siscomex nº 47, de 28/11/2008, a seguir transcrita, esclareceu que (grifos meus):

“A partir de 01/12/2008, com base nos arts. 4º e 8º da IN SRF Nº 102/94 e com referência as notícias Siscomex importação Nº 36/2003, 05/2006, 44/2007 e 18/2008, o prazo a ser aplicado para que o responsável pela informação do HAWB complemente os dados no siscomex mantra poderá ser estendido em até 03 horas após a chegada do veículo. As regras desta notícia poderão ser aplicadas por prazo indeterminado até que seja viabilizada funcionalidade no siscomex mantra que possibilite a informação dos HAWB exclusivamente pelos agentes desconsolidadores de carga.”

Com efeito, se à época dos fatos não havia funcionalidade no sistema MANTRA para que o agente de carga prestasse informação **de forma exclusiva** (uso e tempo), incorreta sua eleição para figurar no polo passivo deste auto de infração sem que a fiscalização tenha demonstrado que o ilícito decorreu da sua omissão, e não de terceiros (transportador / beneficiário), o que não se verifica nos autos.

Inclusive, o citado problema sistêmico ainda persiste, de acordo com a alteração promovida pela IN RFB nº 1.479/2014 no artigo 8º da IN SRF nº 102/1994 (grifos meus):

“Art. 8º As informações sobre desconsolidação de carga procedente do exterior ou de trânsito aduaneiro serão prestadas pelo desconsolidador de carga até três horas após o registro de chegada do veículo transportador.

§ 1º A partir da chegada efetiva de veículo transportador, os conhecimentos agregados (filhotes) informados no Sistema serão tratados como desmembrados

do conhecimento genérico (master) e a carga correspondente tratada como desconsolidada

§ 2º Enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador, a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Mantra é do transportador.

No entanto, a partir dessa alteração no texto legal a responsabilidade pela informação da desconsolidação de carga no sistema MANTRA passou a ser exclusiva do transportador.

Destarte, entendo que no caso não restou comprovada a responsabilidade da autuada, devendo a presente autuação ser **anulada por vício material**.

Em face do exposto, VOTO por julgar procedente a impugnação, cancelando o crédito tributário exigido.

Em seguida, devidamente notificada (fl. 89), a Recorrente interpôs o presente recurso voluntário (fls. 92 a 107), em 13/07/2021, pleiteando a reforma do acórdão, arguindo, em resumo, as seguintes questões:

- Prescrição intercorrente
- A interessada não é o sujeito passivo da obrigação;
- Não houve prejuízo à Fiscalização;
- Está acobertada pelos benefícios da denúncia espontânea;

É o relatório.

VOTO

Conselheira **Catarina Marques Moraes de Lima**, Relatora.

O recurso é tempestivo, inclusive quanto à competência das Turmas Extraordinárias.

DA PRELIMINAR DE PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE

No que diz respeito à prescrição intercorrente, mesmo que não tenha sido abordada na impugnação, por ser uma questão de ordem pública, não está sujeita à preclusão e pode ser apresentada em qualquer momento do processo.

A empresa alega em seu recurso que deveria ser observado o instituto da prescrição intercorrente no presente caso, considerando ausência de movimentação no processo administrativo por mais de 03 (três) anos. Para tanto, destaca o art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que “estabelece o prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta e dá outras providências (...)”, em seguida transcreve o trecho da lei:

“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.

Entretanto, esse argumento **não merece ser acolhido**, vejamos os motivos.

A questão que versa sobre a possibilidade de aplicar a prescrição intercorrente, nos termos do art. 1º, §1º, da Lei nº 9.873/1999, para matérias ditas “aduaneiras”, já está pacificada neste Conselho através da Súmula CARF nº 11 vinculante:

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).**

Um dos principais fundamentos jurídicos que apoia a Súmula CARF nº 11 é que, se a exigibilidade do crédito em discussão está suspensa, também se encontra suspensa a fluência do prazo prescricional.

Assim que o autuado apresenta a impugnação, inicia-se a fase contenciosa (conforme o art. 16 do Decreto nº 70.235/19726), resultando na suspensão da exigibilidade da penalidade aplicada pela Autoridade Fiscal.

Dessa forma, uma vez suspensa a exigência tributária lançada de ofício, a prescrição intercorrente não pode ser aplicada, pois a pretensão punitiva, embora já tenha sido proposta pela Autoridade Fiscal, não pode ser exercida devido a essa suspensão.

Portanto, entendo que, no vigente processo administrativo fiscal há correto enquadramento da Súmula CARF nº 11, para a inaplicabilidade do instituto da prescrição intercorrente atribuída ao Decreto nº 70.235/1972.

Por fim, argumenta ainda a recorrente que o fato de ter tardado 7 anos para conclusão da decisão em primeira instância demonstra desrespeito aos princípios constitucionais da eficiência, segurança jurídica e duração razoável do processo.

No entanto, não há na citada lei, ou em qualquer outra norma legal, a estipulação de que o processo seja extinto e o correspondente lançamento de ofício seja cancelado, em caso de paralisação a mais de três anos para impulsionamento de qualquer ato administrativo. Inexiste, assim, suporte legal para a solicitação de anulação do auto de infração e arquivamento do processo, em vista do descumprimento do prazo limitado, caracterizando eventual inércia da administração.

Nesse contexto, **voto por rejeitar esta preliminar.**

ILEGITIMIDADE PASSIVA**FALTA DE HABILITAÇÃO PARA OPERAR NO SISTEMA MANTRA**

A obrigação acessória do Agente de Carga, nessa situação, advém do Art. 37 do Decreto-Lei nº 37/66, com a redação dada pela Lei nº 10.833/2003, 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.

§ 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.

§ 2º Não poderá ser efetuada qualquer operação de carga ou descarga, em embarcações, enquanto não forem prestadas as informações referidas neste artigo. (...)

Da redação acima verifica-se que a lei definiu quem são os sujeitos passivos da obrigação acessória: transportador, agente de carga e o operador portuário. O §1º traz o conceito de agente de carga. No presente caso, não há dúvidas de que a recorrente atua como agente de carga.

No entanto, no recurso voluntário, a empresa reafirma que ao tempo da infração, não tinha acesso ao Sistema Mantra para efetuar o registro da desconsolidação em seu nome:

Analisando o texto legal e os prazos mencionados no Auto de Infração ora impugnado, vislumbramos que realmente houve um atraso no que se diz respeito ao lançamento das informações da carga consolidada no Sistema MANTRA causando, inclusive, a Indisponibilidade.

Contudo, a ora Recorrente, RANUR, não realiza nenhum lançamento em tal sistema.

Enfatizamos que a responsabilidade pelo lançamento dessas informações no Sistema MANTRA é exclusiva da CIA. AÉREA ou das empresas de apoio (handling) que são por ela contratadas.

FRISAMOS, AUÁS. QUE NENHUM AGENTE DE CARGA REALIZAVA LANÇAMENTOS DE INFORMAÇÕES NO SISTEMA MANTRA/SISCOMEX À ÉPOCA DESTA EMBARQUE.

A regulamentação dos procedimentos de controle aduaneiro de carga aérea adveio com a Instrução Normativa SRF nº 102, de 20 de dezembro de 1994. Não obstante observa-se que o Art 8º do mesmo instrumento normativo, teve sua redação alterada pela IN RFB nº1479, de 07 de julho de 2014, e foi introduzido o parágrafo 2º:

Art. 8º As informações sobre desconsolidação de carga procedente do exterior ou de trânsito aduaneiro **serão prestadas pelo desconsolidador de carga até três horas** após o registro de chegada do veículo transportador. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)

§ 1º A partir da chegada efetiva de veículo transportador, os conhecimentos agregados (filhotes) informados no Sistema serão tratados como desmembrados do conhecimento genérico (master) e a carga correspondente tratada como desconsolidada. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)

§ 2º Enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador, a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Mantra é do transportador.(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014) (grifo não original)

A partir de uma análise da IN, depreende-se que há obrigação acessória a ser cumprida pelo desconsolidador, no entanto, para que o desconsolidador pudesse prestar a informação é imprescindível que tenha acesso ao Siscomex-Mantra. A redação do parágrafo 2º do Art. 8º acima transcrito, deixa claro que a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Mantra é do transportador enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador.

Tal redação, incluída em 2014, embora tenha sido alterada após a lavratura do auto de infração, por se tratar de norma interpretativa aplica-se retroativamente, nos termos do Art. 106, inciso I da Lei nº 5.172/66. É inviável requerer que o desconsolidador insira informações em um sistema para o qual não foi concedido acesso por meio de uma função específica.

Em 2003, foi expedido pela COANA, Ato Declaratório Executivo nº 13, que dispunha sobre o tema:

Art. 1º Para os efeitos do disposto no art. 2º, inciso II, da Instrução Normativa SRF nº 102, de 20 de dezembro de 1994, os transportadores aéreos poderão executar as funções que lhes são próprias, no Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento - MANTRA, bem como no Sistema de Trânsito Aduaneiro - Siscomex Trânsito, **por intermédio de empregados de empresa contratada, desde que estejam expressamente autorizados a acessar o referido Sistema em nome e sob a responsabilidade do contratante**, nos termos do respectivo contrato de prestação de serviços. (grifo não original)

Já o supracitado Art. 2º da IN 102/94, estabelece os usuários do Siscomex MANTRA:

Art. 2º São usuários do MANTRA:

(...)

II - **transportadores, desconsolidadores de carga**, depositários, administradores de aeroportos e empresas operadoras de remessas expressas, através de seus

representantes legais credenciados pela Secretaria da Receita Federal - SRF; e (...) *(grifo não original)*

Desta forma, os transportadores aéreos tinham permissão para delegar suas funções no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) MANTRA a funcionários da empresa contratada, desde que estes estejam explicitamente autorizados a acessar o sistema em nome e sob a responsabilidade do próprio transportador.

Portanto, se o transportador contratar um agente desconsolidador de cargas para realizar várias atividades, incluindo a inserção de dados no Sistema Mantra, este último pode ser habilitado, mas apenas com a autorização expressa e a responsabilidade do próprio transportador. Assim, segundo a norma, qualquer inserção de dados feita fora do prazo, embora realizada pelo contratado, continua sendo de responsabilidade do transportador.

Corroborando com esse entendimento a Notícia Siscomex Importação nº47/2008, de 28/11/2008, que demonstra que a impossibilidade de habilitação do agente de carga para registro no MANTRA é anterior, a seguir transcrita:

A partir de 01/12/2008, com base nos arts. 4º e 8º da IN SRF Nº 102/94 e com referência as notícias Siscomex importação Nº 36/2003, 05/2006, 44/2007 e 18/2008, o prazo a ser aplicado para que o responsável pela informação do HAWB complemente os dados no Siscomex mantra poderá ser estendido em até 03 horas após a chegada do veículo. As regras desta notícia poderão ser aplicadas por prazo indeterminado **até que seja viabilizada funcionalidade no siscomex mantra que possibilite a informação dos HAWB exclusivamente pelos agentes desconsolidadores de carga.** *(grifo não original)*

A notícia indica que, durante o período mencionado, o agente desconsolidador de carga acessava o Siscomex Mantra em nome e sob a responsabilidade dos transportadores, pois não havia uma funcionalidade específica para que ele o fizesse por conta própria. Isso significa que o agente não pode ser responsabilizado por atrasos na prestação de informações de conhecimentos filhotes quando não tiver acesso ao sistema MANTRA ou quando houver uma incompatibilidade entre as operações do sistema e os prazos para desconsolidação.

A responsabilidade por tais informações permanecem com as cias aéreas, enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador, por força do §2º do art.8º, da IN SRF nº102/74 (Incluído pela IN RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014). Portanto, independente de comprovação se o agente de carga contava ou não com habilitação para o registro da desconsolidação na época do fato gerador, a norma deixa claro que a responsabilidade pela informação é do transportador.

Ficou decidido no mesmo sentido o acórdão n.º 3301-012.785 - 3ª Seju/3ª Câmara/1ª Turma Ordinária, do relator Rodrigo Lorenzon Yunan Gassibe, na sistemática de recurso repetitivo, que aqui reproduzo, na parte pertinente, como razões de decidir o presente litígio:

- A NÃO RESPONSABILIDADE DO AGENTE DE CARGA POR FALTA DE ACESSO AO SISTEMA SISCOMEX-MANTRA

A IN RFB nº 1479/2014 deu nova redação ao artigo 8º da IN SRF nº 102/1994.

É relevante para o deslinde da presente lide, observar o que foi determinado por seu §2º:

Art. 8º As informações sobre desconsolidação de carga procedente do exterior ou de trânsito aduaneiro serão prestadas pelo desconsolidador de carga até três horas após o registro de chegada do veículo transportador. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)

§ 1º A partir da chegada efetiva de veículo transportador, os conhecimentos agregados (filhotes) informados no Sistema serão tratados como desmembrados do conhecimento genérico (master) e a carga correspondente tratada como desconsolidada. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)

§ 2º Enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador, a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Mantra é do transportador.(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)” (destaque deste Relator)

Percebe-se que a sujeição passiva, conforme descrito em item específico das preliminares, continua sendo do transportador ou do desconsolidador.

Entretanto, imprescindível a habilitação de acesso do desconsolidador ao SISCOMEXMANTRA nesta função para que possa desempenhar a atividade própria de agente de carga desconsolidador e, por ventura, vir a ser-lhe atribuída qualquer responsabilidade e, por conseguinte, possibilidade do cometimento da infração quando da prestação de informação extemporânea.

É de fulcral importância, ainda, destacar-se que o §2º do art. 8º esclarece que a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Sistema MANTRA é do transportador enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador. Apesar de a redação do citado art. 8º ter sido modificada após a lavratura do auto de infração, cabe a sua aplicação retroativa por se tratar de norma interpretativa, nos termos do art. 106, inciso I da Lei nº 5.172/66 – Código Tributário Nacional.

Por bem esclarecer a questão, citamos trecho do Acórdão nº 3001-001.945, de relatoria do I. Conselheiro Marcos Roberto da Silva :

Relevante reproduzir o Ato Declaratório Executivo COANA nº 13, de 21 de março de 2003, que assim dispõe:

Art. 1º Para os efeitos do disposto no art. 2º, inciso II, da Instrução Normativa SRF nº 102, de 20 de dezembro de 1994, os transportadores aéreos poderão executar as funções que lhes são próprias, no Sistema

Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento - MANTRA, bem como no Sistema de Trânsito Aduaneiro - Siscomex Trânsito, por intermédio de empregados de empresa contratada, desde que estejam expressamente autorizados a acessar o referido Sistema em nome e sob a responsabilidade do contratante, nos termos do respectivo contrato de prestação de serviços.

§ 1º O disposto no caput aplica-se também aos Depósitos Afiançados sob a responsabilidade dos transportadores aéreos.”

Fica evidente que nos casos em que o transportador contrate o agente desconsolidador de cargas para realizar diversas atividades (inclusão de dados no Siscomex Mantra, por exemplo), o agente de cargas poderá até ser habilitado, entretanto sob autorização e responsabilidade do transportador. Portanto, a inclusão de dados intempestiva, embora realizada pelo contratado, é a bem da verdade uma responsabilidade do transportador. Esse mesmo entendimento consta da Notícia Siscomex Importação nº 47/2008, de 28/11/2008, a seguir transcrita:

“A partir de 01/12/2008, com base nos arts. 4º e 8º da IN SRF Nº 102/94 e com referência as notícias Siscomex importação Nº 36/2003, 05/2006, 44/2007 e 18/2008, o prazo a ser aplicado para que o responsável pela informação do HAWB complemente os dados no Siscomex Mantra poderá ser estendido em até 03 horas após a chegada do veículo. As regras desta notícia poderão ser aplicadas por prazo indeterminado até que seja viabilizada funcionalidade no siscomex mantra que possibilite a informação dos HAWB exclusivamente pelos agentes desconsolidadores de carga.”

Como se pode verificar, o agente desconsolidador de carga não possui habilitação para prestar informações de desconsolidação de carga aérea no Siscomex-Mantra em virtude da inexistência da funcionalidade específica para que conseguisse implementar tais informações no sistema.

Neste caso, fica evidenciada a ocorrência de erro na identificação do sujeito passivo, pois que o sujeito passivo da obrigação tributária acessória é o transportador aéreo, por força de determinação normativa da própria Secretaria da Receita Federal, órgão gestor do Sistema SISCOMEX-MANTRA

Inegável que o agente de carga é diretamente responsável por atrasos na prestação de informação sobre a desconsolidação da carga. Nesse sentido, foi aprovada pelo CARF súmula vinculante 187:

Súmula CARF nº 187

O agente de carga responde pela multa prevista no art. 107, IV, “e” do DL nº 37, de 1966, quando descumprir o prazo estabelecido pela Receita Federal para prestar informação sobre a desconsolidação da carga. (**Vinculante**, conforme **Portaria ME nº 12.975**, de 10/11/2021, DOU de 11/11/2021).

Acórdãos Precedentes: 3401-007.847, 3402-007.474, 3302-008.355, 3301-009.358, 9303-007.908, 3302-004.022 e 3402-002.420.

No entanto, notou o Relator Paulo Régis Venter, no Acórdão nº 3002-002.253, de 2022, os precedentes dizem respeito a casos de operações realizadas no modal marítimo:

De resto, é oportuno referenciar que a recente Súmula CARF nº 187, que atribui ao agente de carga a responsabilidade pela multa pelo atraso na prestação de informações de desconsolidação de cargas, tem como Acórdãos Precedentes **apenas julgamentos de casos de importações realizadas por meio marítimo**. Até porque, como se vê, não é pacífico no CARF o entendimento acerca da responsabilidade do agente de carga em operações de transporte aéreo.

Assim, torna-se claro que houve erro na identificação do sujeito passivo do presente caso, posto que deveria ter constado como sujeito passivo da autuação o transportador aéreo, devendo, por isso, ser excluída a responsabilidade do agente de carga. **Voto por dar provimento ao recurso nesse ponto.**

Ante o exposto, voto no sentido de conhecer o Recurso Voluntário, **acolher** a preliminar, referente a ilegitimidade passiva, **anulando o lançamento por vício material, dando provimento** ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Catarina Marques Moraes de Lima