



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 10907.000552/2009-12
Recurso Voluntário
Acórdão nº **3201-010.065 – 3ª Seção de Julgamento / 2ª Câmara / 1ª Turma Ordinária**
Sessão de 24 de novembro de 2022
Recorrente MAERSK BRASIL BRASMAR LTDA.
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 28/08/2006

AUTO DE INFRAÇÃO. ERRO MATERIAL. VÍCIO FORMAL. INOCORRÊNCIA.

Encontrando-se devidamente descritos os fatos ensejadores do lançamento de multa por descumprimento de obrigação acessória, amparados em documentos presentes nos autos, não se tem por configurado qualquer vício formal no auto de infração que pudesse ensejar a nulidade do procedimento, ainda que, por mero erro material, tenha constado informação alheia aos fatos sob comento, erro esse suprido por informações corretamente registradas pelo agente atuante.

AGENTE MARÍTIMO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA.

O agente marítimo, representante do transportador estrangeiro no País, é responsável tributário por infração cometida em relação à identificação da mercadoria transportadora.

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 28/08/2006

MULTA. VEÍCULO PROCEDENTE DO EXTERIOR. VOLUME DE CARGA NÃO MANIFESTADA.

Aplica-se a multa prevista em lei em razão do transporte de volume de carga não manifestado pelo transportador.

DENÚNCIA ESPONTÂNEA. NÃO CARACTERIZAÇÃO.

Inexiste espontaneidade em informação prestada pelo responsável após o início de qualquer medida de fiscalização atinente à infração.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em afastar as preliminares de nulidade arguidas e, no mérito, em negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Hélcio Lafetá Reis – Presidente e Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Carlos Delson Santiago (suplente convocado), Pedro Rinaldi de Oliveira Lima, Ricardo Sierra Fernandes, Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, Ricardo Rocha de Holanda Coutinho, Márcio Robson Costa, Marcelo Costa Marques d'Oliveira (suplente convocado) e Hélcio Lafetá Reis (Presidente).

Relatório

Trata-se de Recurso Voluntário interposto em contraposição ao acórdão da Delegacia de Julgamento (DRJ) que julgou improcedente a Impugnação apresentada pelo contribuinte acima identificado, recurso esse decorrente da lavratura de auto de infração em que se exigiu multa regulamentar em razão da constatação de mercadoria estrangeira transportada e descarregada do navio sem qualquer documento que a amparasse (art. 32, parágrafo único, alínea "b", art. 95, inciso I, e art. 107, inciso XI, alínea "a", do Decreto-lei n.º 37/1966).

Transcreve-se, na sequência, a descrição dos fatos nos mesmos termos consignados no auto de infração (e-fls. 5 a 7):

Em dezembro de 2006, **o importador KRAFT FOODS DO BRASIL solicitou, através de seu representante legal, a retificação da Declaração de Importação n.º 06/1024457-9 para inclusão de 63 volumes da mercadoria** declarada como "coberine 608 - mistura de gorduras vegetais" (fls. 07-13). Os documentos que amparavam a operação à época do despacho aduaneiro foram a fatura comercial n.º 80006044, Packing List S/N, e o B/L 851394956 (fls. 14-17).

A mercadoria foi transportada pela empresa de navegação MAERSK LINE, representada no Brasil pela MAERSK DO BRASIL BRASMAR LTDA, conforme registrado em manifesto, e foi acondicionada nos contêineres GATU0454379 e GATU1038592 (fls.18-20).

A DI foi desembaraçada em 29/08/2006 através do canal verde de conferência aduaneira, portanto não houve desova da mercadoria no recinto alfandegado. **O importador informou ter recebido o contêiner lacrado** e que, **ao descarregar a mercadoria**, separá-la por lotes e pesá-la, **detectou a existência de 63 volumes além dos 1600 declarados** nos documentos instrutivos do despacho de importação e na DI.

A ocorrência foi registrada em formulário próprio do importador, denominado "Termo de Ocorrência de Materiais 366/06", emitido em 31/08/2006. Nele, foi registrado o recebimento de 41.575,00 kg de gordura vegetal, ou seja, um acréscimo de 1.575 kg (fl.21).

Através de declaração, **o exportador da mercadoria informou ter embarcado** no navio NEDLLOYD MAXIMA V0610, no contêiner GATU1038592, juntamente com a mercadoria amparada pelo B/L 851394956, **63 caixas a mais** do que o declarado. Por isso **emitiu fatura comercial complementar** de n.º 8000604(A) e packing list (fls.22-24). O importador apresentou, ainda, o certificado de origem n.º 11468-2006 (fl.25).

Uma vez que **a mercadoria estrangeira foi transportada e descarregada do navio CSAV Rio Maule sem qualquer documento que a amparasse**, pois no conhecimento de carga foram manifestados apenas 1600 volumes, e sendo a sua inclusão em manifesto formalidade essencial estabelecida em texto normativo, considerou-se, assim, ocorrida a

infração prevista no inciso I do artigo 105 do Decreto-Lei 37 de 18 de novembro de 1966.

O importador apresentou a mercadoria à Receita Federal do Brasil, para a qual **aplicou-se a pena de perdimento, formalizada no Auto de Infração n.º 0917800-43726/07, Processo n.º 10907.000491/2008-02**, conforme Termo de Apreensão e Guarda Fiscal (fls. 26-29).

O **Decreto-lei n.º 37**, de 1966, em seu **artigo 107**, dispõe:

"Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes **multas**:

(...)

XI - de **R\$ 100,00** (cem reais):

a) **por volume de carga não manifestada pelo transportador, sem prejuízo da aplicação da pena prevista no inciso IV do art. 105;**"

Ressalte-se que, **embora o contêiner tenha sido estufado pelo exportador/embarcador, deve-se ter presente que as convenções particulares não podem ser opostas à Fazenda Nacional** para fins de exclusão da responsabilidade pela infração de que se trata, conforme art. 123 da Lei n.º 5.172, de 25 de outubro de 1966, Código Tributário Nacional (CTN). **No momento em que o transportador recebeu a carga e aceitou as declarações daquele que contratou o transporte da mercadoria como verdadeiras, assumiu o risco no que se refere à responsabilidade tributária.**

Quanto à **responsabilidade pela prática da infração**, o **Decreto-Lei n.º 37/66**, no Capítulo VI, que dispõe sobre Contribuintes e Responsáveis, alterado pelo Decreto-Lei n.º 2.472/88 e pela Medida Provisória 2158-35 de 2001 atribui expressamente **responsabilidade tributária ao representante do transportador estrangeiro**. Senão vejamos:

"Art. 32. **É responsável pelo imposto**:

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

(...)

Parágrafo único:

(...)

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

Da mesma forma que a responsabilização pela prática de infrações também estendida a todo aquele que concorra para a sua prática:

"Art. 95. Respondem pela infração:

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

(...)"

Conforme dispôs o art. 32, parágrafo único, alínea "b" do Decreto-Lei n.º 37/66, c/c art. 95, inciso I, do mesmo diploma legal, **o agente marítimo, por atuar como representante do transportador estrangeiro no País, é responsável solidário com**

este, com relação a eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.

Diante do exposto, lavramos o presente Auto de Infração para cobrança da multa estabelecida no art. 107, inciso XI, alínea "a" do Decreto-lei n.º 37/1966, do representante, no País, do transportador estrangeiro. (g.n.)

Em sua Impugnação, o contribuinte requereu a anulação da penalidade ou o cancelamento do auto de infração, alegando o seguinte:

1) ilegitimidade passiva, dado inexistir qualquer suporte legal à imposição da multa nos moldes efetuados pela Alfândega, pois o requerente não é transportador, mas apenas agente do transportador, mero mandatário;

2) o art. 32, parágrafo único, alínea "b", do Decreto-lei n.º 37/1966, c/c art. 95, inciso I, do mesmo diploma legal, prevê a responsabilidade solidária do agente marítimo em relação ao pagamento de imposto, não abarcando, por conseguinte, a multa decorrente da não prestação de informação pelo transportador, em conformidade com os incisos II e XLV do art. 5º da Constituição Federal;

3) existência de vício formal no auto de infração, pois a descrição dos fatos foi realizada de forma incompleta e incorreta, tendo o auditor fiscal informado que a mercadoria não declarada havia sido transportada em dois navios, o Nedlloyd Máxima e CSAV Rio Maule, indicação essa totalmente sem sentido, posto que, se a mercadoria fora embarcada e transportada em um navio não poderia ter sido descarregada a partir de outro;

4) o transportador marítimo não teve conhecimento, até o momento em que seu agente veio a ser autuado, da existência de carga não declarada, posto que recebera o contêiner do embarcador devidamente lacrado, não havendo como averiguar corretamente os fatos ocorridos, ou seja, se eles se deram no navio Nedlloyd Máxima ou no CSAV Rio Maule;

5) consta do auto de infração que o fato gerador da multa ocorrera em 28/08/2006, sem qualquer justificativa, informação essa que não guarda qualquer relação com nenhuma das datas em que efetivamente foram praticados os atos passíveis, em tese, de aplicação da multa;

6) não se apontou a forma como a multa fora apurada, havendo apenas a indicação do valor de R\$ 100,00, sem demonstração clara de como se chegou ao total exigido, com ofensa ao direito à ampla defesa e ao contraditório;

7) a conduta do requerente não se enquadra no tipo legal sob o qual se justificou a imposição de multa, uma vez que o transportador marítimo havia informado, no momento oportuno, a carga transportada e indicada no conhecimento de embarque, tendo detectado a existência de carga adicional somente no momento da descarga da mercadoria;

8) as informações contidas no "Bill of Lading" (B/L) são de responsabilidade do embarcador (identificado no conhecimento de embarque como "shipper"), que é quem estufa o contêiner e informa ao transportador os dados a serem inseridos no documento, sendo vedado ao transportador romper o lacre do contêiner para verificar seu conteúdo;

9) aplicação da denúncia espontânea, pois a informação foi prestada anteriormente à lavratura do auto de infração, uma vez que o importador, no momento do registro da

Declaração de Importação (DI), noticiou a ocorrência relacionada à carga em excesso, seguindo a partir daí os regulares procedimentos fiscais e aduaneiros.

O acórdão da DRJ em que se julgou improcedente a Impugnação restou ementado nos seguintes termos:

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 28/08/2006

AGÊNCIA MARÍTIMA. LEGITIMIDADE PASSIVA. RESPONSABILIDADE POR INFRAÇÃO.

A agência marítima que atue como representante, no País, do transportador estrangeiro, é legítima para figurar no polo passivo do auto de infração e responde solidariamente com aquele, pela prática de infração à legislação aduaneira.

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 28/08/2006

VEÍCULO PROCEDENTE DO EXTERIOR. VOLUME DE CARGA NÃO MANIFESTADA PELO TRANSPORTADOR. MULTA.

Aplica-se a multa de R\$ 100,00 por volume de carga não manifestada pelo transportador.

DENÚNCIA ESPONTÂNEA. NÃO CARACTERIZAÇÃO.

É inadmissível a denúncia espontânea que viole norma aduaneira que estabeleça prazo para a entrega de documentos ou informações, tornando-a sem efeito e impossível a reparação da infração.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido

Merecem registro as seguintes constatações identificadas no voto condutor do acórdão de primeira instância:

(i) a responsabilidade pela prestação das informações foi atribuída pela IN RFB n.º 800, de 2007, tanto à empresa de navegação operadora da embarcação quanto à agência de navegação que a represente;

(ii) de acordo com o art. 32, parágrafo único, inciso II, do Decreto-lei n.º 37, de 1966, nas operações de transporte de mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno, a responsabilidade tributária do transportador estrangeiro é compartilhada solidariamente, sem benefício de ordem, com o seu mandatário/representante no País, c/c o art. 95, inciso I, do mesmo diploma legal;

(iii) “pela leitura de seu teor, constata-se que todo o último parágrafo da descrição dos fatos constante das fls. 5 é estranho ao auto de infração em exame, devendo ser considerado como mera incorreção material que em nada influi na solução do litígio, inexistindo dúvidas, pelos demais documentos e informações aduzidos pela fiscalização, quanto à real identificação do navio transportador, o NEDLLOYD MAXIMAV0610, e quanto aos fatos que redundaram na

autuação, não importando em nulidade do lançamento, nos termos do art. 13 do Decreto n.º 7.574, de 29 de setembro de 2011” (fl. 98);

(iv) “a data informada como a do fato gerador, 28/08/2006, corresponde, devesas, ao dia do registro da Declaração de Importação n.º 06/1024457-9, momento em que os fatos foram conhecidos pela fiscalização e em que se configurou formalmente a infração de que se trata” (fl. 98);

(v) quanto ao valor da multa, fez-se referência, na descrição dos fatos do auto de infração, ao valor padrão da multa, R\$ 100,00, valor esse que multiplicado pelos 63 volumes da carga não manifestada totalizou os R\$ 6.300,00 lançados;

(vi) não se aplica a denúncia espontânea por se tratar de informação de natureza obrigatória cometida ao transportador ou a seu representante, qual seja, o manifesto de parte da carga procedente do exterior, informação essa que, uma vez não prestada na forma e no prazo estabelecidos pela legislação, mas extemporaneamente, prejudica o controle aduaneiro prévio à entrada do veículo e da mercadoria por ele transportada.

Cientificado da decisão de primeira instância em 10/07/2018 (fl. 116), o contribuinte interpôs Recurso Voluntário em 02/08/2018 (fl. 117) e reiterou seu pedido, repisando os argumentos de defesa encetados na primeira instância, fazendo-se referência adicional a decisões administrativas e judiciais relativas às matérias controvertidas nos autos.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Hélcio Lafetá Reis, Relator.

O recurso é tempestivo, atende os demais requisitos de admissibilidade e dele se toma conhecimento.

Conforme acima relatado, trata-se de auto de infração em que se exigiu multa regulamentar em razão da constatação de mercadoria estrangeira transportada e descarregada do navio sem qualquer documento que a amparasse (art. 32, parágrafo único, alínea “b”, art. 95, inciso I, e art. 107, inciso XI, alínea “a”, do Decreto-lei n.º 37/1966).

De início, deve-se registrar que, nos termos da súmula CARF n.º 2, “o CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária”, razão pela qual aqui não se analisarão os argumentos atinentes à alegada violação dos princípios constitucionais da razoabilidade e da proporcionalidade, bem como do princípio da vedação ao confisco, quando confrontados com dispositivos legais válidos e vigentes, cuja observância é obrigatória por parte do órgão administrativo julgador.

I. Preliminares de nulidade.

O Recorrente aduz como preliminares de nulidade do auto de infração (i) a ilegitimidade passiva do agente representante do transportador e (ii) a existência de vício formal violador do direito à ampla defesa e ao contraditório.

II.1. Ilegitimidade passiva.

Segundo o Recorrente, por não existir qualquer suporte legal à imposição da multa nos moldes efetuados pela Fiscalização, tem-se por configurada a ilegitimidade passiva, uma vez que ele não é transportador, mas apenas mero mandatário (agente) do transportador, sendo este o responsável pela emissão dos conhecimentos de embarque.

Alega, ainda, que os artigos legais que regulamentam a matéria não mencionam o representante, mandatário, procurador ou agente, de forma que só o transportador pode ser autuado por eventual descumprimento de obrigações tributárias ou acessórias, precipuamente quando se trata de aplicação de penalidade, para a qual se exige previsão legal expressa.

De início, deve-se destacar que a decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) referenciada pelo Recorrente (AgRg no REsp 1131180-RJ) acerca da responsabilização do agente marítimo não se coaduna com o entendimento externado na decisão definitiva prolatada pela 1ª Seção da mesma Corte sob a sistemática dos recursos repetitivos, de observância obrigatória por parte deste Colegiado, *verbis*:

PROCESSO CIVIL. RECURSO ESPECIAL **REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ARTIGO 543-C, DO CPC. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA. AGENTE MARÍTIMO. ARTIGO 32, DO DECRETO-LEI 37/66. FATO GERADOR ANTERIOR AO DECRETO-LEI 2.472/88. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA.**

1. O **agente marítimo**, no exercício exclusivo de atribuições próprias, **no período anterior à vigência do Decreto-Lei 2.472/88** (que alterou o artigo 32, do Decreto-Lei 37/66), **não ostentava a condição de responsável tributário**, nem se equiparava ao transportador, para fins de recolhimento do imposto sobre importação, porquanto inexistente previsão legal para tanto.

(...)

9. O transportador da mercadoria estrangeira, à época, sujeitava-se à responsabilidade tributária por infração, nos termos do artigo 41 e 95, do Decreto-Lei 37/66.

10. O Decreto-Lei 2.472, de 1º de setembro de 1988, alterou os artigos 31 e 32, do Decreto-Lei 37/66, que passaram a dispor que:

"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:**

a) o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto;

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

11. Conseqüentemente, **antes do Decreto-Lei 2.472/88, inexistia hipótese legal expressa de responsabilidade tributária do "representante, no País, do transportador estrangeiro", contexto legislativo que culminou na edição da Súmula 192/TFR**, editada em 19.11.1985, que cristalizou o entendimento de que:

"O agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeitos do Decreto-Lei 37/66."

12. **A jurisprudência do STJ, com base na Súmula 192/TFR, consolidou a tese de que, ainda que existente termo de compromisso firmado pelo agente marítimo (assumindo encargos outros que não os de sua competência), não se lhe pode atribuir responsabilidade pelos débitos tributários decorrentes da importação, por força do princípio da reserva legal (...).**

(...)

14. No que concerne ao **período posterior à vigência do Decreto-Lei 2.472/88, sobreveio hipótese legal de responsabilidade tributária solidária (a qual não comporta benefício de ordem, à luz inclusive do parágrafo único, do artigo 124, do CTN) do "representante, no país, do transportador estrangeiro".**

Nota-se do excerto supra que o STJ assenta a responsabilização solidária do agente marítimo, representante do transportador estrangeiro no País, em períodos posteriores à edição do Decreto-lei nº 2.472/1988.

Sobre essa questão, a 3ª Turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais (CSRF) já decidiu nos seguintes termos:

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 27/12/2005

ILEGITIMIDADE PASSIVA. AGENTE MARÍTIMO. INOCORRÊNCIA.

O **agente marítimo** que, na condição de representante do transportador estrangeiro, em caso de infração cometida **responderá pela multa sancionadora da referida infração**. (Acórdão nº 9303-010.295, rel. Tatiana Midori Migiyama, j. 16/06/2020 – g.n.)

Merece registro o seguinte trecho do referido acórdão:

Sendo assim, sem delongas, entendo que, ainda que fosse apenas a representante, no País, do transportador estrangeiro, também seria responsabilizada solidariamente pelo imposto devido por força do inciso II do parágrafo único do art. 32 do Decreto-Lei 37, de 1966, com redação dada pela Medida Provisória 2.158-35, de 2001. Da mesma

forma, a **responsabilidade de quem representa o transportador, desincumbindo-se do cumprimento das obrigações acessórias que lhe são próprias, é expressa nos termos do inciso I do art. 95 do mesmo diploma legal, já que respondem pela infração, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para a sua prática.** Por estas razões, afasto a preliminar de ilegitimidade passiva. (g.n.)

Tal entendimento encontra-se em consonância com o teor da súmula CARF n.º 187 que, a despeito de fazer referência apenas ao inciso IV do art. 107 do Decreto-lei n.º 37/1966, pode muito bem subsidiar a presente decisão, *verbis*:

Súmula CARF n.º 187

Aprovada pela 3ª Turma da CSRF em sessão de 06/08/2021 – vigência em 16/08/2021

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

Por fim, tem-se a previsão expressa no § 1º do art. 37 do Decreto-lei n.º 37/1966 da obrigatoriedade do agente de carga de prestar informações sobre as operações que executa, *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. (Redação dada pela Lei n.º 10.833, de 29.12.2003)

§ 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 n.º 10.833, de 29.12.2003) (g.n.)

Logo, afasta-se a preliminar de nulidade do auto de infração por ilegitimidade passiva.

II.2. Vício formal no auto de infração.

O Recorrente alega que a descrição dos fatos do auto de infração é confusa, não permitindo o exercício do amplo direito de defesa. Segundo ele, o auditor fiscal informou que a mercadoria não declarada havia sido transportada em dois navios, o Nedlloyd Máxima e CSAV Rio Maule, indicação essa totalmente sem sentido, posto que, se a mercadoria fora embarcada e transportada em um navio não poderia ter sido descarregada a partir de outro.

Referida questão foi muito bem enfrentada pelo julgador de piso, razão pela se reproduz na sequência o trecho do voto condutor correspondente:

Da alegação de nulidade por vícios formais

A impugnante suscita nulidade do lançamento, por vício formal, em virtude de haver citação de dois nomes de navios como de transporte da carga, por ter sido informado como data do fato gerador o dia 28/08/2006, e ainda por constar o valor de R\$ 100,00 (cem reais).

Verifica-se, contudo, que, das supostas incorreções apontadas pelo sujeito passivo, apenas se poderia caracterizar como tal a segunda menção feita no auto de infração ao nome do navio transportador.

A bem da verdade, pela leitura de seu teor, **constata-se que todo o último parágrafo da descrição dos fatos constante das fls. 5 é estranho ao auto de infração em exame, devendo ser considerado como mera incorreção material que em nada influi na solução do litígio, inexistindo dúvidas, pelos demais documentos e informações aduzidos pela fiscalização, quanto à real identificação do navio transportador, o NEDLLOYD MAXIMAV0610, e quanto aos fatos que redundaram na autuação, não importando em nulidade do lançamento, nos termos do art. 13 do Decreto n.º 7.574, de 29 de setembro de 2011.**

A impugnante não percebeu, mas a data informada como a do fato gerador, 28/08/2006, corresponde, deveras, ao dia do registro da Declaração de Importação n.º 06/1024457-9, momento em que os fatos foram conhecidos pela fiscalização e em que se configurou formalmente a infração de que se trata. (fl. 98 – g.n.)

Nota-se do excerto supra que o equívoco cometido pela Fiscalização ao identificar o nome do navio no momento da descarga se caracteriza apenas como erro material que em nada compromete a compreensão dos fatos constitutivos da lide, precipuamente se se considerar que o nome correto do navio já havia sido informado pelo agente fiscal na mesma descrição dos fatos.

Afasta-se, também, tal preliminar de nulidade.

II. Mérito.

No mérito, o Recorrente aduz a não caracterização da infração imposta e a necessidade de aplicação da denúncia espontânea.

O Recorrente alega que a sua conduta não se enquadra no tipo legal sob o qual se fundamentou a imposição de multa, uma vez que o transportador marítimo havia informado, no momento oportuno, a carga transportada, devidamente indicada no conhecimento de embarque, tendo detectado a existência de carga adicional somente no momento da descarga da mercadoria.

Ainda segundo ele, as informações contidas no “Bill of Lading” (B/L) são de responsabilidade do embarcador (identificado no conhecimento de embarque como “shipper”), que é quem estufa o contêiner e informa ao transportador os dados a serem inseridos no documento, sendo vedado ao transportador romper o lacre do contêiner para verificar seu conteúdo. Ao ter conhecimento da carga adicional recepcionada pelo importador, o transportador, segundo o Recorrente, retificou, no Siscomex Carga, as informações anteriormente prestadas, não se tendo por configurado, nesse sentido, qualquer dano ao Erário.

Amparando-se na Solução de Consulta Cosit n.º 2/2016, argumenta o Recorrente que a retificação de informações anteriormente prestadas não configura prestação intempestiva, não cabendo, por conseguinte, a aplicação da multa sob comento, uma vez que o requerimento de carta de correção é procedimento regular e costumeiramente utilizado no meio marítimo, previsto no Regulamento Aduaneiro, para alterar eventuais discrepâncias que possam estar inseridas nos conhecimentos de embarque que ampararam os transportes marítimos, razão pela qual inexistiu, no presente caso, qualquer infração.

A infração apontada pela Fiscalização decorreu do enquadramento da conduta do transportador e, por responsabilidade solidária, do seu representante no País na alínea “a” do inciso XI do art. 107 do Decreto-lei n.º 37/1966, *verbis*:

Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas:

(...)

XI - de R\$ 100,00 (cem reais):

a) por volume de carga não manifestada pelo transportador, sem prejuízo da aplicação da pena prevista no inciso IV do art. 105; e

Constata-se que a infração é a não inclusão em manifesto de volume de carga transportado, que vem a ser, exatamente, o fato controvertido nestes autos.

Conforme se verifica do “Bill of Lading” (B/L) emitido pelo transportador Maersk Line (e-fl. 16), a carga transportada se referia a 1.600 volumes da mercadoria identificada como “gordura vegetal Coberine 608”, pesando cada volume 25 Kg (40.000 kg no total), vindo o importador, Kraft Foods Brasil S/A, a informar que os contêineres embarcados no dia 20 de julho de 2006 no navio Nedlloyd Maxima, com chegada no Porto de Paranaguá no dia 19 de agosto de 2006, não continham apenas os 1.600 sacos do produto, mas 1.663, situação essa detectada somente quando da chegada da mercadoria na fábrica do importador (e-fl. 9).

O Recorrente aduz que as informações contidas no B/L são de responsabilidade do embarcador (identificado no conhecimento de embarque como “shipper”), que é quem estufa o contêiner e informa ao transportador os dados a serem inseridos no documento, sendo vedado ao transportador romper o lacre do contêiner para verificar seu conteúdo.

Contudo, o transportador registrou no B/L que havia recebido para transporte 40 toneladas da mercadoria, que correspondiam a 1.600 volumes, quando, na verdade, haviam sido embarcados 1.663 volumes pesando 41.575 kg, ou seja, 1.575 kg (1,575 tonelada) a mais do que o peso informado no documento, situação em que se tem por configurada a infração prevista na alínea “a” do inciso XI do art. 107 do Decreto-lei n.º 37/1966 acima transcrita.

Argumenta, ainda, o Recorrente, que ele havia informado, no momento oportuno, a carga transportada e indicada no conhecimento de embarque, tendo detectado a existência de carga adicional somente no momento da descarga da mercadoria, quando, diligentemente, retificou no Siscomex Carga as informações anteriormente prestadas.

Contudo, o importador registrou a existência de carga adicional em 31/08/2006 (e-fl. 25), após a chegada da mercadoria na fábrica, vindo a solicitar à Fiscalização, em 12/12/2006, a retificação da DI em razão da constatação desse fato, quando o transportador, para fins de se afastar a ocorrência do ilícito, já deveria ter retificado os documentos de transporte em razão da diferença de carga apurada. No entanto, não consta dos autos qualquer documento que comprove a alegada retificação tempestiva da informação constante do conhecimento e do manifesto de carga.

Sobre a retificação do manifesto de carga, assim dispõe o Decreto n.º 4.543/2002, *verbis*:

Art. 42. O manifesto de carga conterá:

(...)

IV - a quantidade, a espécie, as marcas, o número e o peso dos volumes;

(...)

Art. 43. A carga eventualmente embarcada após o encerramento do manifesto será incluída em manifesto complementar, que deverá conter as mesmas informações previstas no art. 42.

Art. 44. Para efeitos fiscais, **qualquer correção no conhecimento de carga deverá ser feita por carta de correção dirigida pelo emitente do conhecimento à autoridade aduaneira do local de descarga, a qual, se aceita, implicará correção do manifesto.**

§ 1º A **carta de correção** deverá estar acompanhada do conhecimento corrigido, e ser **apresentada até trinta dias após a formalização da entrada do veículo transportador da mercadoria**, cujo conhecimento se pretende corrigir, **desde que ainda não iniciado o despacho aduaneiro.**

§ 2º O cumprimento do disposto no § 1º não elide o exame de mérito do pleito, para fins de aceitação da carta de correção pela autoridade aduaneira.

Art. 45. No caso de divergência entre o manifesto e o conhecimento, prevalecerá este, podendo a correção daquele ser feita de ofício. (g.n.)

Verifica-se dos autos que os requisitos à retificação do conhecimento e do manifesto de carga não foram observados pelo Recorrente, razão pela qual se afastam as referidas alegações acerca da matéria.

Com base nessa mesma constatação, se afasta, também, a possibilidade de aplicação da denúncia espontânea, pois, conforme apontado, até o conhecimento por parte da Fiscalização acerca da carga adicional transportada, mas não manifestada, nenhuma medida retificadora havia sido tomada pelo interessado, não se vislumbrando, por conseguinte, a subsunção do fato sob comento à regra instituída no art. 138 do Código Tributário Nacional (CTN), *verbis*:

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.

Parágrafo único. **Não se considera espontânea a denúncia apresentada após o início de qualquer procedimento administrativo ou medida de fiscalização, relacionados com a infração.** (g.n.)

No mesmo sentido, inexistindo espontaneidade, não se vislumbra a possibilidade de se aplicar o disposto no § 2º do art. 102 do Decreto-lei nº 37/1966, introduzido pela Medida Provisória nº 497 de 27/07/2010, convertida na Lei nº 12.350/2010¹, destacando-se que a perda da espontaneidade se dá a partir do momento em que a Fiscalização toma conhecimento do ilícito, por meio de qualquer medida de fiscalização, e não a partir do momento da lavratura de eventual auto de infração.

¹ § 2º A denúncia espontânea exclui a aplicação de penalidades de natureza tributária ou administrativa, com exceção das penalidades aplicáveis na hipótese de mercadoria sujeita a pena de perdimento.

Além disso, trata-se de matéria sumulada neste CARF, em sentido inverso ao arguido pelo Recorrente, *verbis*:

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).

III. Conclusão.

Diante do exposto, vota-se por afastar as preliminares de nulidade arguidas e, no mérito, por negar provimento ao Recurso Voluntário.

É o voto.

(documento assinado digitalmente)

Hélcio Lafetá Reis