



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



| | |
|-------------------|---|
| PROCESSO | 11128.000604/2009-82 |
| ACÓRDÃO | 3001-002.886 – 3ª SEÇÃO/1ª TURMA EXTRAORDINÁRIA |
| SESSÃO DE | 10 de setembro de 2024 |
| RECURSO | VOLUNTÁRIO |
| RECORRENTE | WILLIAMS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA |
| RECORRIDA | FAZENDA NACIONAL |

Assunto: Obrigações Acessórias

Período de apuração: 10/03/2004 a 07/12/2004

PRESCRIÇÃO ADMINISTRATIVA. INOCORRÊNCIA.

Questão sumulada. Súmula 11 do CARF: "Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal".

ALEGAÇÃO DE ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA PARA RESPONDER PELA MULTA – VIOLAÇÃO À CONSTITUIÇÃO FEDERAL E AO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL. INOCORRÊNCIA. QUESTÃO SUMULADA.

A agência marítima, na condição de representante legal, no país, de transportador estrangeiro, nessa condição é solidariamente responsável pelas respectivas infrações à legislação tributária e, em especial, a aduaneira, por ele praticadas, nos termos do artigo 95 do Decreto-lei nº 37/66.

Súmula CARF nº 185 O Agente Marítimo, enquanto representante do transportador estrangeiro no País, é sujeito passivo da multa descrita no artigo 107 inciso IV alínea “e” do Decreto-Lei 37/66.

DIFERENÇA ENTRE AGENTE DE NAVEGAÇÃO E O AGENTE DE CARGA – DOIS PERSONAGENS DISTINTOS / ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA PARA RESPONDER PELA MULTA – VIOLAÇÃO À CONSTITUIÇÃO FEDERAL E AO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL / RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA PELO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DO REPRESENTANTE NO PAÍS DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. TRATAM DA LEGITIMIDADE. QUESTÃO SUMULADA. SÚMULA CARF 185.

RESPONSABILIZAÇÃO TRIBUTÁRIA PESSOAL DO MANDATÁRIO POR INFRAÇÃO À LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA – NECESSIDADE DE

CARACTERIZAÇÃO DE CONDUTA DOLOSA – ART. 137 DO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL. INOCORRÊNCIA.

Não se afigura na lei a necessidade de conduta dolosa para ser responsabilizada pelo descumprimento de obrigação acessória.

OBRIGAÇÃO TRIBUTÁRIA ACESSÓRIA DE IMPOSSÍVEL CUMPRIMENTO – PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE – INCOMPATIBILIDADES DA INSTRUÇÃO NORMATIVA E AS EXIGÊNCIAS ELETRÔNICAS DO SISCOMEX. INSURGÊNCIA CONTRA SÚMULA ESTABELECIDADA PELO CARF.

Carece o Colegiado de apreciar legalidade de lei ou não. Questão sumulada, onde o julgamento no processo administrativo fiscal PAF, tem com fim precípua o controle da legalidade do ato administrativo (auto de infração, despacho decisório, decisão de instâncias de julgamento de grau inferior etc.), mediante o exame da conformidade dos referidos atos com as normas legais vigentes. Súmula CARF de nº 2.

MULTA FISCAL CONFISCATÓRIA.

Incompetência para análise. Exigência estipulado por lei, por descumprimento de prazo para prestar informações. Questão sumulada.

Necessário que seja repisado o fato de o CARF carecer de competência para análise de tal questão, eis que o artigo 102 da Constituição Federal de 1988, corroborado pela Súmula 2 do Colegiado não permitem decisões que trate de ilegalidade de dispositivo de lei.

DA DENÚNCIA ESPONTÂNEA. INOBSERVÂNCIA. QUESTÃO SUMULADA PELO CARF.

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 GRADUAÇÃO ILEGAL DA PENALIDADE. INOBSERVÂNCIA.

O que determina e comanda aplicação da penalidade é o fato gerador. Havendo atraso na prestação de informações de várias embarcações, em cada uma gera sua imperiosa penalidade.

Relatório Fiscal informa que a autuação foi lavrada, face o descumprimento da obrigação acessória de prestar informação sobre veículo ou carga transportada ou sobre operações que executar, no prazo estabelecido pela

Secretaria da Receita Federal do Brasil, de acordo com o que dispõe o art. 107, inciso IV, alínea “e”, do Decreto-Lei no 37/1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei no 10.833/2003.

Também no Relatório Fiscal diz a autoridade fiscal que “foi realizado levantamento no Setor de Exportação da Receita Federal do Brasil na Alfândega do Porto de Santos, que constatou haver informação fora do prazo por parte da transportadora WILLIAMS SERVIÇOS MARITIMOS LTDA - nos meses de março a dezembro de 2004 em 20 embarques realizados através de 11 navios por ela representados”.

PETIÇÃO COM JUNTADA DE NOVOS DOCUMENTOS, COM ALEGAÇÃO DE QUESTÕES DE ORDEM PÚBLICA E AVIADA BEM APÓS O RECURSO VOLUNTÁRIO. RECEBIMENTO. IMPRESTABILIDADE DOS DOCUMENTOS JUNTADOS POR NÃO SEREM ASSAZ PARA DETERMINAR O JULGAMENTO DE ILEGALIDADE DE LEI.

A finalidade de se apresentar os documentos, que foram recebidos por respeito ao princípio da verdade material, foi demonstrar que a norma instituída pelo SISCOMEX é impossível de ser cumprida.

Quanto ao acolhimento dos documentos extemporâneos, plagiando o que determina o princípio da verdade material, foram acolhidos.

Todavia, são imprestáveis para o fim que se deseja de reconhecer a ilegalidade da norma, cuja competência extrapola a do Colegiado que, conforme súmula, carece de capacidade.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em conhecer parcialmente do Recurso Voluntário, não conhecendo de matéria que tratam de ilegalidade/constitucionalidade da multa. Na parte conhecida, em rejeitar as preliminares suscitadas pelo recorrente e, no mérito, negar provimento ao Recurso Voluntário.

Sala de Sessões, em 10 de setembro de 2024.

Assinado Digitalmente

Wilson Antonio de Souza Correa – Relator

Assinado Digitalmente

Francisca Elizabeth Barreto – Presidente

Participaram da sessão de julgamento os julgadores Bernardo Costa Prates Santos, Daniel Moreno Castillo, Larissa Cassia Favaro Boldrin, Márcio José Pinto Ribeiro, Wilson Antonio de Souza Correa, Francisca Elizabeth Barreto (Presidente).

Ausente(s) o conselheiro(a) Luiz Felipe de Rezende Martins Sardinha, substituído(a) pelo(a) conselheiro(a) Marcio Jose Pinto Ribeiro.

RELATÓRIO

Por bem relatado, adoto o Relatório elaborado pela DRJ de origem, até sua decisão, que assim nos noticia:

Relatório

O presente Auto de Infração foi lavrado no dia 22/01/2009, no valor de R\$ 55.000,00, em razão do descumprimento da obrigação acessória de prestar informação sobre veículo ou carga transportada ou sobre operações que executar, no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, de acordo com o que dispõe o art. 107, inciso IV, alínea “e”, do Decreto-Lei no 37/1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei no 10.833/2003.

2. Informa a autoridade aduaneira (fls. 5) que:

“foi realizado levantamento no Setor de Exportação da Receita Federal do Brasil na Alfândega do Porto de Santos, que constatou haver informação fora do prazo por parte da transportadora WILLIAMS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA - nos meses de março a dezembro de 2004 em 20 embarques realizados através de 11 navios por ela representados.

(...)

Em anexo consta a planilha com a relação dos dados de embarque informados fora do prazo por DDE, a data de embarque de cada DDE, e a data da informação no Siscomex dos respectivos dados de embarque, e quantidade de dias informados fora do prazo por navio, que consolida os efetivos embarques por navio em que houve atraso na informação dos dados de embarque. Considerando que para cada navio existem diversas informações de embarque e no sistema só é permitido ser informado uma, a ficha Fato Gerador foi preenchida com a data referente ao primeiro embarque informado em atraso”.

DA IMPUGNAÇÃO

3. A Interessada interpôs impugnação (fls. 24/34) alegando, em síntese, que:

Preliminarmente

DA PRESCRIÇÃO

3.1. a pretensão punitiva da autoridade fazendária, se iniciaria no 8º dia corrido após o fim do embarque, e se encerraria quando ocorresse a averbação, ato final do despacho, consoante o disposto no art. 46 da IN 28/1994;

3.2. a prescrição de 3 anos incide sobre processos administrativos parados, pendentes de julgamento ou despacho, conforme determina o § 1º, artigo 1º, da Lei no 9.873/1999;

DA ILEGITIMIDADE PASSIVA

3.3. o agente marítimo foi autuado, como se transportador fosse;

3.4. a jurisprudência já pacificou a questão com a súmula no 192, do extinto TFR, amplamente utilizada pelos Tribunais Regionais Federais pátrios e pelo Egrégio Superior Tribunal de Justiça;

DA NULIDADE

3.5. o sistema Siscomex-Exportação exige CNPJ nacional, quando a grande maioria dos transportadores são internacionais, sendo completamente inadequado e ilegal, pois torna impossível o que preceitua o art. 37 do DL no 37/1966, gerando distorções jurídicas entre os agentes marítimos e a impossibilidade jurídica, não apenas legal, pois viciada por flagrante lesão à razão, à moral, aos bons costumes e aos princípios basilares do Direito, o que gera a sua nulidade;

No Mérito

DA AUSÊNCIA DE EMBARAÇO

3.6. o prazo previsto no art. 37, § 2º da IN 28/1994, começa a contar, sem exceção, após o fim do embarque. Entretanto, o Siscomex exige, “on line”, a data do manifesto, que corresponde à data da saída do navio do porto, não podendo ser efetuado o registro antes dessa data;

3.7. o Siscomex exige “on line”, do transportador, o número da DDE, dado privativo do exportador, que a obtém e informa ao transportador de acordo com sua liberalidade e alvitre, uma vez que tem prazo maior para conduir e obter a DDE, conforme art. 52 e 56 da IN 28/1994. A Receita Federal faculta ao exportador, concluir e obter a DDE, em até 10 dias após o fim do embarque, ou então, dependendo do entendimento de cada chefe da SRF local, 10 dias após a saída da mercadoria do território nacional, o que pode acontecer, de acordo com a rotina marítima, semanas ou até meses após o fim do embarque, caso o navio escale outros portos brasileiros antes de sair das nossas águas territoriais;

3.8. DDE's novas criadas pelos exportadores, por conta de erro involuntário exdusivo seu, de acordo com IN 28/1994, art. 31, II, “b”, § 3º, obrigam o transportador à efetuar novo registro de dados, pela segunda vez, muitíssimo fora do prazo;

3.9. exigir uma informação do transportador, que pertence exclusivamente ao exportador, é ilícito, imoral e fulmina com impossibilidade jurídica o pedido da

Autoridade Fazendária com fulcro nos arts. 122 e 123 do Código Civil c/c art. 108 do CTN;

3.10. como o Siscomex exige do transportador, o número da DDE, que é um dado privativo e exclusivo do exportador, caberia a Alfândega INTIMAR o transportador, quando o exportador a concluisse;

DA INTERPRETAÇÃO MAIS FAVORÁVEL

3.11. o julgador administrativo deve ser ater à obrigação de promover à interpretação mais favorável ao acusado, quanto à imputabilidade, punibilidade, capitulação legal e circunstâncias do fato, como preceitua o art. 112 do CTN;

DA LESÃO AO PRINCÍPIO DA MORALIDADE

3.12. a conduta da recorrente foi involuntária e inevitável, desta forma foi desvirtuada a função regulamentar da sanção (preventivo/repressivo), promovendo lesão ao Princípio Constitucional quando motivada exclusivamente com fins arrecadatários;

DA INCONSTITUCIONALIDADE

3.13. o rendimento médio do agente marítimo é de R\$ 2.500 por navio, que corresponde aproximadamente à metade da multa unitária que lhe querem imputar, causando lesão ao princípio constitucional da Capacidade Contributiva, prevista na Lei Maior no art. 145, § 1º, o que torna sua aplicação inconstitucional.

4. É o Relatório.

A 10ª Turma da DRJ/RJO exarou o Acórdão de Impugnação sob nº 12-96.367, onde negou provimento à impugnação, mantendo o crédito tributário exigido.

Em 07/03/2018 a Recorrente, por meio do TERMO DE CIÊNCIA POR ABERTURA DE MENSAGEM, tomou ciência do referido Acórdão, por meio de sua Caixa Postal, considerada seu Domicílio Tributário Eletrônico (DTE) perante a RFB, ciência esta realizada por seu representante legal 168.156.104-20 - GLYNNE WILLIAMS DE ALBUQUERQUE MELLO, data em que se considera feita a intimação nos termos do art. 23, § 2º, inciso III, alínea 'b' do Decreto nº 70.235/72.

Em 20/03/2018 aviou o presente Recurso Voluntário, onde alega:

- PRELIMINARMENTE - DA PRESCRIÇÃO ADMINISTRATIVA
- OBRIGAÇÃO TRIBUTÁRIA ACESSÓRIA DE IMPOSSÍVEL CUMPRIMENTO – PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE – INCOMPATIBILIDADES DA INSTRUÇÃO NORMATIVA E AS EXIGÊNCIAS ELETRÔNICAS DO SISCOMEX
- ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA PARA RESPONDER PELA MULTA – VIOLAÇÃO À CONSTITUIÇÃO FEDERAL E AO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL
- DIFERENÇA ENTRE AGENTE DE NAVEGAÇÃO E O AGENTE DE CARGA – DOIS PERSONAGENS DISTINTOS

- RESPONSABILIZAÇÃO TRIBUTÁRIA PESSOAL DO MANDATÁRIO POR INFRAÇÃO À LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA – NECESSIDADE DE CARACTERIZAÇÃO DE CONDUTA DOLOSA – ART. 137 DO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL
- RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA PELO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DO REPRESENTANTE NO PAÍS DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO
- MULTA FISCAL CONFISCATÓRIA
- DA INSUBSISTÊNCIA DO AUTO DE INFRAÇÃO POR OCORRÊNCIA DE DENÚNCIA ESPONTÂNEA
- DA GRADUAÇÃO ILEGAL DA PENALIDADE
- AO FINAL REQUER ACOLHIMENTO DO SEU RECURSO, CANCELANDO O DÉBITO FISCAL.

Em 20/04/2021 juntou petição informando e requerendo:

- a) Informa que a matéria manifesta não foi aviada em Recurso Voluntário, mas se trata de questão de ordem pública;
- b) Apresenta extratos das declarações registradas no Siscomex, que, segundo AI haviam sido entregues fora do prazo;
- c) Esses extratos não são documentos novos, mas estava em poder da RFB;
- d) O objetivo de apontar esses extratos é para se atingir a verdade material;
- e) Se analisadas as declarações poderá se observar que elas se referem a data do Manifesto, que corresponde ao dia em que o navio saiu do porto;
- f) Requer a juntada dos extratos das declarações disponibilizadas pela SRFB, para ser excluída da autuação os navios MNAYAS 1, EGRETTE, GOLDEN HARMONY, GLORY, CHIP SAM, SANTA BÁRBARA e LAEMTHONG PRIDE.

Chegando ao CARF foi realizado sorteio eletrônico, sendo a mim distribuído.

Eis o relato dos fatos, em síntese.

Passo ao voto.

VOTO

Conselheiro **Wilson Antonio de Souza Correa**, Relator.

1. Da competência para julgamento do feito

Em virtude da norma contida no artigo 65 do Anexo da Portaria MF nº 1634, de 21 de dezembro de 2023, a qual aprova o Regimento Interno do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - RICARF, este colegiado é competente para apreciar este feito.

2. Do conhecimento

O recurso voluntário é tempestivo e atende quase todos os requisitos formais de admissibilidade, exceto a declaração de inconstitucionalidade e ilegalidade de lei tributária, porque não compete à Corte esse tipo de julgamento. Portanto, dele tomo conhecimento em parte, já que não conheço de irresignação de matéria de inconstitucionalidade de lei tributária.

Posto isso, passo à análise das razões recursais.

3. PRELIMINARES

3.1. PRESCRIÇÃO ADMINISTRATIVA

Alega ser notória e inquestionável a prescrição administrativa, já que o PAF ficou paralisado por mais de 3 anos, de forma injustificável.

Traz preceito constitucional, legislação e jurisprudência do STJ, com fim de corroborar com sua tese de prescrição intercorrente.

Contudo, não assiste razão ao Recorrente, conforme já sumulado pelo colegiado.

Assim pronuncia a Súmula 11 do CARF:

CARF nº 11: "Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal"

Por sua vez as Súmulas do CARF têm efeito vinculante para seus membros, sendo obrigatória sua observância pelo colegiado.

Portanto, não há ocorrência prescrição intercorrente no presente caso.

Não conheço da preliminar, em razão de se insurgir contra questão sumulada pelo Colegiado.

3.2. ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA PARA RESPONDER PELA MULTA – VIOLAÇÃO À CONSTITUIÇÃO FEDERAL E AO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL

Diz ser agente marítimo que presta serviço de assistência logística e administrativa ao transportador marítimo (empresa de navegação), onde suas principais atribuições são: i) contratar, em nome e por conta de seu cliente, serviços de apoio à navegação, tais como praticagem, rebocagem e amarradores; ii) conduzir tripulantes do navio para exames e consultas médicas; iii) coordenar troca de tripulação, levando-a do aeroporto ao navio, ou vice-versa, quando respectivamente do início ou fim do contrato de trabalho; iv) liberar peças de reposição para a realização de reparos a bordo do navio; v) coordenar o fornecimento de água ao navio; vi) despachar o navio perante as autoridades portuárias.

Traz jurisprudência, doutrina e legislação esparsa com objetivo de demonstrar que não tem vínculo com os negócios da empresa transportadora.

Em outras palavras, para Recorrente o agente marítimo é mero mandatário do transportador, razão pela qual não pode ser responsabilizado por infrações e ilícitos cometidos por

esse último, apesar de não ter mencionado, mas fulcra a sua tese na inteligência do artigo 653 do Código Civil.

Discorre sobre o assunto na tentativa de demonstrar e defender sua tese, inclusive socorrendo-se de jurisprudência de cortes do Judiciário, bem como de Súmula da AGU.

Ao contrário do que alega, o agente marítimo desenvolve a atividade de logística nos espaços portuários, sendo ele o responsável pelos cuidados com a embarcação no momento da entrada, permanência e saída do transportador, ou seja, sua atuação é de representante do proprietário do navio e cumpre a ele todos os deveres e obrigações essenciais exigidos por lei, referente a embarcação.

Compete ao agente marítimo registrar os dados pertinentes dentro do prazo legal, não se admitindo considerar que houve mero atraso de prestação das informações. Trata-se de descumprimento de obrigação acessória, de caráter administrativo e formal, não passível de denúncia espontânea (artigo 138 do CTN).

Quanto à legitimidade passiva, o Decreto-Lei nº 37/66 prevê, em seu art. 37, com redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, o dever de prestar informações ao Fisco, nos seguintes termos:

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.

(...)

O art. 107 do Decreto-Lei nº 37/66, também com redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, prevê a multa pelo descumprimento desse dever, nos seguintes termos:

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

(...)

IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais):

(...)

e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga; e

A Recorrente enquadra-se à legislação acima, considerando que ela concorreu para a prática da infração em questão, sendo imperioso considerar a sua responsabilidade e, portanto, desaguando na penalização aplicada, em razão do que dispõe a inteligência do inciso I, do artigo 95 do Decreto Lei nº 37/1996. Confira:

Art.95. Respondem pela infração: I – conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para sua prática, ou dela se beneficie; (...).

Não se pode olvidar que o CTN é cristalino ao impor a responsabilidade exclusiva do infrator em relação aos atos praticados pelo mandatário ou representante com a infração à lei. Confira:

Art. 135. São pessoalmente responsáveis pelos créditos correspondentes a obrigações tributárias resultantes de atos praticados com excesso de poderes ou infração de lei, contrato social ou estatutos:

(...)

II - os mandatários, prepostos e empregados;

(...)

Também o Decreto-lei 37/66, em consonância com o Código Tributário Nacional determina no caput do artigo 94 a constituição da infração aduaneira toda ação ou omissão, voluntário ou não, que implique a inobservância de normas dirimidas pelo Decreto-lei. Veja

Art.94 - **Constitui infração** toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe inobservância, por parte da pessoa natural ou jurídica, de norma estabelecida neste Decreto-Lei, no seu regulamento ou em ato administrativo de caráter normativo destinado a completá-los. (DN)

Portanto, a Recorrente sendo representante do transportador estrangeiro era de sua responsabilidade prestar informações no Siscomex e no prazo estabelecido. E, como não honrou com sua responsabilidade infringiu art. 107 do Decreto-Lei 37/1966, alterado pelo art. 77 da Lei 10.833/2003, art. 107 do Decreto-lei nº 37/66 com a redação no art. 5º do Decreto-lei nº 751, de 10 de agosto de 1969, e, com supedâneo também no do inciso I do art. 95 do Decreto-lei nº 37, de 1966, deve responder pessoalmente pela infração em apreço.

Essa Corte tem a matéria consolidada e diversos são os Acórdãos que se pode citar. Mas, enumera-se alguns, sendo eles Acórdãos: nº 3401- 003.883; nº 3401-003.882; nº 3401-003.881; nº 3401-002.443; nº 3401-002.442; nº 3401- 002.441, nº 3401-002.440; nº 3102-001.988; nº 3401-002.357; e nº o3401-002.379. E, representando o teor da decisão sedimentada, transcreve-se a Ementa do Acórdão nº 3401-003.884. Observe:

Assunto: Obrigações Acessórias

Período de apuração: 04/01/2004 a 18/12/2004

OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. INFORMAÇÃO DE EMBARQUE. SISCOMEX. TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. RESPONSABILIDADE DA AGÊNCIA MARÍTIMA. REPRESENTAÇÃO.

A agência marítima, por ser representante, no país, de transportador estrangeiro, é solidariamente responsável pelas respectivas infrações à legislação tributária e, em especial, a aduaneira, por ele praticadas, nos termos do art. 95 do Decreto-lei nº 37/66.

LANÇAMENTO. DESCRIÇÃO DOS FATOS. CLAREZA. NULIDADE. INEXISTÊNCIA.

Descritas com clareza as razões de fato e de direito em que se fundamenta o lançamento, atende o auto de infração o disposto no art. 10 do Decreto nº 70.235/72, permitindo ao contribuinte que exerça o seu direito de defesa em plenitude, não havendo motivo para declaração de nulidade do ato administrativo assim lavrado.

INFORMAÇÃO SOBRE O EMBARQUE. INOBSERVÂNCIA DO PRAZO. CONDUTA DESCRITA NO ART. 107, INCISO IV, ALÍNEA 'E', DO DECRETO-LEI Nº 37/66.

O contribuinte que presta informações fora do prazo sobre o embarque de mercadorias para exportação incide na infração tipificada no art. 107, inciso IV, alínea 'e', do Decreto-lei nº 37/66, sujeitando-se à penalidade correspondente. Recurso voluntário negado

Assim, rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva, uma vez que a legislação de regência determina a responsabilidade e legitimidade da Recorrente.

3.3. DIFERENÇA ENTRE AGENTE DE NAVEGAÇÃO E O AGENTE DE CARGA – DOIS PERSONAGENS DISTINTOS / ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA PARA RESPONDER PELA MULTA – VIOLAÇÃO À CONSTITUIÇÃO FEDERAL E AO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL / RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA PELO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DO REPRESENTANTE NO PAÍS DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO

Todas as questões que destacamos no tópico são defesas de tese que direta ou indiretamente tratam da legitimidade, razão pela qual comportam o seu julgamento na mesma linha de relatório e decisão.

Em que pese a Recorrente tratar a matéria acima como se fosse de mérito, tenho que a mesma é de ordem preliminar, uma vez que a sua tese procura demonstrar a ilegitimidade da Recorrente para figurar no polo passivo.

Em síntese alega que **agente marítimo** é a parte que representa diretamente o proprietário do navio, ao chegar no porto, sendo responsável pelas providências de todos os serviços a serem realizados nos portos, amparando as exigências administrativa da tribulação que chega ao porto, o despacho de documentação necessária, juntamente com a liberação ou recebimento da carga em nome do mandante.

Por outro lado, diz que agente de carga atua tão somente como representante da carga, ou seja, perante os contratantes das cargas, assumindo compromissos quanto ao transporte perante o dono da carga, representando-o diante do transportador marítimo.

Nessa situação, o agente marítimo tem a função de mero mandatário do transportador marítimo agindo por conta e risco dele frente as autoridades alfandegárias e perante terceiros, sobretudo nas questões que versem de administração e burocracia nas escalas de navios, recolhimento de frete e outras obrigações, mormente para contratar e pagar fornecedores. Implica, portanto, que não respondem em nome próprio por atos praticados no exercício do mandato de agente.

Resumindo, entende que o agente de carga é que responde, por equiparar-se ao transportador, sendo como se fosse um transportador sem navio e atraindo para si o encargo de transportador, assumindo a condição de representante da carga.

A tese é intrigante, já que a própria FENAMAR – Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima, tem a definição que **agente marítimo** é a parte que representa o proprietário do navio no porto, sendo responsável a providenciar os serviços portuários das necessidades do capitão e da tripulação. Portanto, não fala em reponsabilidade de carga.

Quanto a carga, todas as obrigações, segundo a mencionada instituição, estão à responsabilidade do agente de carga.

Em síntese, para Recorrente agente de carga e agente marítimo não são sinônimos, portanto, nela trata de cuidar das necessidades do capitão e sua tripulação e o agente de carga da carga, respondendo pela infração.

No colegiado a questão é tratada, conforme determina legislação de regência, que a responsabilidade para responder pela infração à legislação aduaneira, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma concorra para sua prática.

As decisões têm sido enfáticas ao definir que as agências marítimas, representante de transportador estrangeiro responde por qualquer irregularidade na prestação de informações que, por força de lei estava obrigada a fornecer às autoridades aduaneiras.

Como citei acima, a matéria é interessante, sobretudo pela tese que diferencia agente marítimo de agente de carga. Todavia, a questão é sumulada no Conselho, e pela imperatividade de a ela serem os seus membros ligados à vinculação, há de ser reconhecer a improcedência da tese arguida na defesa.

Confira Súmula CARF 185, que abrange todas as questões levantadas e apontadas.

Súmula CARF nº 185 O Agente Marítimo, enquanto representante do transportador estrangeiro no País, é sujeito passivo da multa descrita no artigo 107 inciso IV alínea “e” do Decreto-Lei 37/66.

Desta forma, penso que o mero representante do transportador estrangeiro, no país, o Recorrente poderia ser responsabilizado, de modo que, comprovada a representação, não há que se falar em ilegitimidade passiva.

Rejeito todas as preliminares do presente tópico.

3.4. RESPONSABILIZAÇÃO TRIBUTÁRIA PESSOAL DO MANDATÁRIO POR INFRAÇÃO À LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA – NECESSIDADE DE CARACTERIZAÇÃO DE CONDUTA DOLOSA – ART. 137 DO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL

Reza o Artigo 137 do CTN:

Art. 137. A responsabilidade é pessoal ao agente:

I - quanto às infrações conceituadas por lei como crimes ou contravenções, salvo quando praticadas no exercício regular de administração, mandato, função, cargo ou emprego, ou no cumprimento de ordem expressa emitida por quem de direito;

II - quanto às infrações em cuja definição o dolo específico do agente seja elementar;

III - quanto às infrações que decorram direta e exclusivamente de dolo específico:

a) das pessoas referidas no artigo 134, contra aquelas por quem respondem; b) dos mandatários, prepostos ou empregados, contra seus mandantes, preponentes ou empregadores; c) dos diretores, gerentes ou representantes de pessoas jurídicas de direito privado, contra esta

O dispositivo legal acima trata de responsabilidade do agente infrator, configurando legitimidade ou não para compor a demanda num dos polos. Portanto, questão preliminar.

O presente quesito tem relação direta com os demais que tratam de ilegitimidade passiva.

Conforme acima analisado a Recorrente é legítima para figurar no polo passivo do lançamento.

Conheço da presente questão e a rejeito.

3.5. RESPONSABILIZAÇÃO TRIBUTÁRIA PESSOAL DO MANDATÁRIO POR INFRAÇÃO À LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA – NECESSIDADE DE CARACTERIZAÇÃO DE CONDUTA DOLOSA – ART. 137 DO CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL / RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA PELO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DO REPRESENTANTE NO PAÍS DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO

Diz que a lei não exige a obrigação tributária acessória do agente de navegação, o que não é verdade, eis que, como acima demonstrado e já posicionado a Corte, a questão é tratada, conforme determina legislação de regência, que a responsabilidade para responder pela infração à legislação aduaneira, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma concorra para sua prática.

Nesse sentido não há dúvida, conforme está nos autos, que a Recorrente contribuiu direta ou indiretamente para que o evento contrário ao determinado pela legislação de regência ocorresse. Portanto, ao contrário do que alega, há a responsabilidade objetiva, determinado por dispositivo de lei que não condiciona ocorrer o 'animus' doloso.

Na mesma razão há de socorrer-se, quanto a argumentação de se eximir de responsabilidade fulcrando sua tese no disposto ao art. 32 do DL 37/66, alterado pelo Decreto-Lei nº 2.472 de 1988 que trata única e exclusivamente do imposto de importação, e não sobre obrigações acessórias relacionadas a exportação, que é o caso dos autos

Rejeito tais questões, repise, como muito mencionado, **há responsabilidade para responder pela infração à legislação aduaneira, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma concorra para sua prática.**

4 - MÉRITO

4.1. OBRIGAÇÃO TRIBUTÁRIA ACESSÓRIA DE IMPOSSÍVEL CUMPRIMENTO – PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE – INCOMPATIBILIDADES DA INSTRUÇÃO NORMATIVA E AS EXIGÊNCIAS ELETRÔNICAS DO SISCOMEX

Diz que a obrigação imposta e acessória é de difícil cumprimento, afetando o princípio da razoabilidade e é incompatível a instrução normativa e exigências do Siscomex. Assim argumentando.

A Receita Federal autuou à autora no valor de R\$ 5.000,00 por navio, multiplicado por 11 navios, o que totalizou R\$ 55.000,00, em 2009, o que deve corresponder atualmente a mais de cem mil reais. Ora, esse valor corresponde à mais de 10% do capital social da empresa.

A remuneração média de uma agência marítima, por navio, gira em torno de R\$ 2.500,00, desta forma, a multa aplicada no presente processo tem nítido viés confiscatório.

Aplica-se ao caso o princípio da vedação ao tributo confiscatório, conforme arts. 5º, XXII e XXIV, e 150, VI da Constituição, bem como o que decidiu o Pretório Excelso nas ADI 442, Rel. Min. Eros Grau, DJe de 28.05.2010 e RE 640.452/RO, Rel. Min. Joaquim Barbosa, julgado em 06/10/2011.

Com a devida vênia, penso que a Recorrente obteria maior êxito se trouxesse aos autos contraprovas infirmadoras do lançamento ao invés de limitar-se alegar que a multa aplicada tem feição de confiscatória, desejando esse reconhecimento, que implica enfrentar preceitos legais, matéria excluída da competência desse Conselho, por expressa determinação do artigo 26-A do Decreto 70.235/1972, com redação dada pela lei sob nº 11.941/2008.

Art. 26 -A. No âmbito do processo administrativo fiscal, **fica vedado aos órgãos de julgamento afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade.** (DN)

Ademais, o julgamento no processo administrativo fiscal PAF, tem com fim precípuo o controle da legalidade do ato administrativo (auto de infração, despacho decisório, decisão de instâncias de julgamento de grau inferior etc.), mediante o exame da conformidade dos referidos atos com as normas legais vigentes.

De mais a mais, carente é o CARF por reconhecida e já sumulada incompetência para pronúncia de constitucionalidade de preceito de legal, validamente editada e em plena vigência, por se tratar de matéria reservada, com exclusividade, ao crivo do Poder Judiciário.

Matéria com Súmula 2 já antes exarada e com imperiosa aplicação por vinculação de seus membros. Confira

Súmula CARF nº 2

Aprovada pelo Pleno em 2006

O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

Acórdãos Precedentes:

Acórdão nº 101-94876, de 25/02/2005 Acórdão nº 103-21568, de 18/03/2004
Acórdão nº 105-14586, de 11/08/2004 Acórdão nº 108-06035, de 14/03/2000
Acórdão nº 102-46146, de 15/10/2003 Acórdão nº 203-09298, de 05/11/2003
Acórdão nº 201-77691, de 16/06/2004 Acórdão nº 202-15674, de 06/07/2004
Acórdão nº 201-78180, de 27/01/2005 Acórdão nº 204-00115, de 17/05/2005

Julgo improcedente tal argumentação.

4.2. MULTA FISCAL CONFISCATÓRIA

Diz que foi autuado com multa no valor de cinco mil reais por navio e diz que a remuneração média de uma agência marítima é a metade desse valor a cada navio.

Alega que foram 11 navios totalizando cinquenta e cinco mil reais, que corresponde a mais de 10% do capital social da empresa.

Dessa forma, com base no que dispõe arts. 5º, XXII e XXIV, e 150, VI da Constituição, bem como o que decidiu o Pretório Excelso nas ADI 442, Rel. Min. Eros Grau, DJe de 28.05.2010 e RE 640.452/RO, Rel. Min. Joaquim Barbosa, julgado em 06/10/2011, deseja do Colegiado o caráter confiscatório da multa.

Necessário que seja repisado o fato de o CARF carecer de competência para análise de tal questão, eis que o artigo 102 da Constituição Federal de 1988, corroborado pela Súmula 2 do Colegiado não permitem decisões que trate de ilegalidade de dispositivo de lei.

Ademais, não se pode olvidar do art.26-A do Decreto nº 70.235/72, que nosso remete às determinações:

Art 26A. No âmbito do processo administrativo fiscal, fica vedado aos órgãos de julgamento afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade.

(...)

§ 6o O disposto no caput deste artigo não se aplica aos casos de tratado, acordo internacional, lei ou ato normativo:

I – que já tenha sido declarado inconstitucional por decisão definitiva plenária do Supremo Tribunal Federal;

II – que fundamente crédito tributário objeto de:

a) dispensa legal de constituição ou de ato declaratório do Procurador Geral da Fazenda Nacional, na formados arts. 18 e 19 da Lei nº 10.522/22;

b) súmula da Advocacia-Geral da União, na forma do art. 43 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993; ou c) pareceres do Advogado-Geral da União aprovados pelo Presidente da República, na forma do art. 40 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993.

As multas aplicadas contra o Recorrente, decorrentes do descumprimento de obrigações tributárias acessórias, foram estabelecidas por meio de leis devidamente processadas no devido processo legislativo. Neste sentido a proibição de confisco é norma constitucional direcionada ao legislador, para que ao exercer o seu poder não incida em descumprimento das normas constitucionais. Assim, editada a norma, subentende-se que os regramentos por ela estabelecidos não exorbitaram das regras constitucionais.

Por fim, necessário reconhecer que as multas que foram aplicadas os valores estão determinados em lei, não tendo a autoridade lançadora opção de reduzir ou aumentar o valor dado a cada infração.

O CARF tem se posicionado nos seguintes precedentes quanto à análise do caráter confiscatório.

MULTA CONFISCATÓRIA. A aplicação da multa de ofício decorre de dispositivo legal vigente, sendo defeso ao órgão de julgamento administrativo analisar a sua constitucionalidade, matéria da competência exclusiva do Poder Judiciário. Acórdão nº 1301002.609, de 19/09/2017

MULTA DE OFÍCIO, NATUREZA CONFISCATÓRIA. A arguição da natureza confiscatória dos percentuais de multa envolve matéria de caráter constitucional. O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária. (Súmula CARF nº 2). Acórdão nº 1402002.757, de 20/09/2017

MULTA REGULAMENTAR. NATUREZA CONFISCATÓRIA, DESPROPORCIONAL E AUSÊNCIA DE RAZOABILIDADE. SÚMULA CARF nº 2. Em conformidade com a Súmula CARF nº 2, este Conselho não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária. Acórdão nº 3402004.615, de 26/09/2017.

MULTA CONFISCATÓRIA. ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE. NÃO CONHECIMENTO. O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária. Acórdão nº 2201003.970, de 04/10/2017.

Portanto, improcede a tese recursiva.

4.3. DA DENÚNCIA ESPONTÂNEA.

Alega que as autuações, na maioria, tratam de situações cujas quais as informações foram prestadas no sistema, sendo que mesmo com atraso foram prestadas antes de qualquer procedimento fiscal, e isso configura denúncia espontânea.

A insurgência recursiva é contra questão já sumulada pelo CARF, cujo efeito é vinculante face Portaria ME nº 129 de 01.ABR.2019.

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.

Não procede.

4.4. DA GRADUAÇÃO ILEGAL DA PENALIDADE

Diz que já é de conhecimento geral no 'mundo' portuário que a SRF, após o SISCOMEX, ter criado a maior indústria de multas da história do país, haja vista que os prazos por ele estipulado são impossíveis de serem cumpridos.

Alega que os 'arts. 99 e 118 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, em combinação com o art. 112, IV do Código Tributário Nacional, fácil é verificar a ilegalidade da graduação da penalidade elaborada pelo fiscal autuante".

Destacou que: "... sendo apurado em um mesmo processo fiscal, a prática de duas ou mais infrações, pela mesma pessoa natural ou jurídica, a pena não deve ser aplicada de forma cumulativa, se houver subsunção desses diferentes fatos ao mesmo enquadramento legal, como foi o caso dos autos".

Afirma que o STJ tem o entendimento de que a sequência de várias infrações apuradas em uma única autuação caracteriza a chamada infração de natureza continuada, com aplicação de uma única multa fixada de acordo com a gravidade da transgressão cometida (Resp. nº 252.095/PE, Min. Rel. João Otávio de Noronha da 2ª Turma, j. 06/12/2005, DJ 13/03/2006)

Mas, não tem razão, eis que o fato gerador é que comanda a aplicação da penalidade. No caso em tela, o fato gerador é o atraso de informações a cada embarcação.

Como consta do Relatório Fiscal, o Auto de Infração foi lavrado, face o descumprimento da obrigação acessória de prestar informação sobre veículo ou carga

transportada ou sobre operações que executar, no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, de acordo com o que dispõe o art. 107, inciso IV, alínea “e”, do Decreto-Lei no 37/1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei no 10.833/2003.

Também no Relatório Fiscal diz a autoridade fiscal que “foi realizado levantamento no Setor de Exportação da Receita Federal do Brasil na Alfândega do Porto de Santos, que constatou haver informação fora do prazo por parte da transportadora WILLIAMS SERVIÇOS MARITIMOS LTDA - nos meses de março a dezembro de 2004 em 20 embarques realizados através de 11 navios por ela representados”.

Concluo que improcede a tese defensiva.

4.5. DA PETIÇÃO DE JUNTADA DE NOVOS DOCUMENTOS. DAS QUESTÕES DE ORDEM PÚBLICA.

Após aviar o Recurso Voluntário a Recorrente requereu a juntada de novos documentos, sendo eles extratos das declarações registradas no SISCOMEX que, nos termos do AI foram entregues fora do prazo estabelecido, alegando ser questão de ordem pública,

Para valer-se da verdade material, requer análise deles para que se perceba que uma das informações exigidas eletronicamente pelo Siscomex refere-se a data do manifesto que corresponde ao dia em que o navio saiu do porto.

Completa seu argumento:

- | | |
|-----|--|
| 6. | Antes da saída do navio do porto, as informações não podem ser registradas no Siscomex, considerando que, repita-se, tal sistema exige, eletronicamente, a referida DATA DO MANIFESTO . |
| 7. | Nos navios objeto da presente autuação, houve o embarque de cargas de exportadores diferentes, de forma não simultânea, como nas operações de exportação de açúcar ensacado, que é o caso dos autos. |
| 8. | É evidente, no caso em apreço, que se está diante de uma obrigação de impossível cumprimento, na medida em que, como não se desconhece, um mesmo navio pode transportar carga de diversos exportadores, com embarques em datas diferentes e, por conseguinte, registro das DDEs em datas distintas. |
| 9. | A data da realização do embarque como termo inicial para contagem do prazo para prestar as informações no Siscomex, representa uma grave incoerência do art. 37 da IN SRF nº 28/1994, na medida em que, para registro da declaração, é necessário informar a data da emissão do manifesto de carga (saída da embarcação), o que inviabiliza o cumprimento da obrigação no prazo estabelecido. Trata-se de uma grosseira incompatibilidade da Instrução Normativa em questão, com o sistema que visa regular, o Siscomex. |
| 10. | É absolutamente comum, portanto, a conclusão do embarque de mercadorias em datas distintas pelos diversos exportadores, de sorte que o termo inicial para registro das informações do embarque pelo transportador deveria ser a data do manifesto de carga (saída da embarcação) e não a data da realização do embarque . |

Como se vê, a tese levantada pela Recorrente é que a norma instituída pelo SISCOMEX é impossível de ser cumprida.

Quanto ao acolhimento dos documentos extemporâneos, plagiando o que determina o princípio da verdade material, os acolho.

Todavia, quanto a prestabilidade deles, não os vejo como servis para contrariar a norma, já que, como alhures dito o Colegiado não tem competência para julgar a inconstitucionalidade de uma norma.

Portanto, não acolho também essa tese defensiva.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, conheço em parte do Recurso Voluntário, não conhecendo de matéria que trata de ilegalidade de lei, por carência de competência do Colegiado, sendo que na parte conhecida, rejeito as preliminares, pelas razões expostas em cada uma delas, e no mérito nego-lhe provimento

É como voto.

Assinado Digitalmente

Wilson Antonio de Souza Correa