



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.001478/2011-06
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3401-011.571 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 22 de março de 2023
Recorrente WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2011

PRELIMINAR. RETIFICAÇÃO DE MANIFESTO. NÃO COMPROVAÇÃO. FATO PUNÍVEL.

Não restou demonstrado tratar-se de mera retificação de manifesto, após atracação da embarcação no primeiro porto nacional, portanto, devida a imputação da multa do art. 107, IV, “e” do Decreto-Lei 37- 1966.

PENALIDADE POR ATRASO EM PRESTAR INFORMAÇÕES. AGÊNCIAS MARÍTIMAS. CONDIÇÃO DE MANDATÁRIA DO TRANSPORTADOR.

As agências marítimas na figura de mandatárias, são responsáveis na prestação de informações da carga no Sistema/Siscomex Carga nos prazos estabelecidos nas leis vigentes, sob pena de multa do art. 107 da Lei nº 10.833/03.

RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. ALEGAÇÃO DE ILEGITIMIDADE PASSIVA. SÚMULA CARF N. 185.

Há responsabilidade solidária entre o representante do transportador estrangeiro em solo nacional (agência marítima) e o transportador, segundo disciplinado expressamente no artigo 32, parágrafo único, inciso II, do Decreto-Lei nº 37/1966 e na IN RFB nº 800/2007.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Arnaldo Diefenthaler Dornelles - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Carolina Machado Freire Martins - Relatora

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Gustavo Garcia Dias dos Santos, Oswaldo Goncalves de Castro Neto, Winderley Morais Pereira, Fernanda Vieira Kotzias, Renan Gomes Rego, Carolina Machado Freire Martins, Leonardo Ogassawara de Araujo Branco, Arnaldo Diefenthaler Dornelles (Presidente).

Relatório

Trata-se de Auto de Infração lavrado em março/2011 para exigência da penalidade prevista no artigo 107, IV, “e” do Decreto-Lei nº 37/66 e reproduzida no artigo 728, inciso IV, alínea "e" do Decreto nº 6.759/2009 (Regulamento Aduaneiro), no valor individual de R\$ 5.000,00, pela falta de prestação de informações sobre operações dentro do prazo estabelecido na legislação pertinente.

Mais especificamente, a multa foi lançada em virtude de o manifesto eletrônico 1511500392466 ter sido vinculado fora do prazo estabelecido em norma, o que ocasionou bloqueio automático gerado pelo sistema.

Devidamente cientificada, a interessada alegou em sua impugnação:

- i) a conduta da Impugnante não se encontra tipificada na alínea "e" do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei nº 37/66, na redação dada pela Lei nº 10.833/03, já que não se trata de uma empresa transportadora ou de transporte internacional, prestadora de serviço de transporte internacional expresso porta a porta ou de agente de carga, mas de uma agência marítima cuja a atividade é atender as necessidades do navio no porto de destino.
- ii) a Impugnante não deixou de prestar informações sobre veículo ou carga nele transportada e nem relativas a cargas por ela transportadas, assim como não prestou informações divergentes, como pressupõe a fiscalização, já que não reveste a condição de transportador, o legítimo responsável pela penalidade que a fiscalização ora pretende impor à Impugnante. A penalidade imposta pelo poder público não admite o recurso à analogia nem interpretação extensiva, vez que suas disposições aplicam-se no sentido estrito;
- iii) a ocorrência de denúncia espontânea;
- iv) não procede o ato administrativo do lançamento que imputa sujeição passiva sem carrear aos autos prova dessa condição.

Ao analisar tais argumentos, a Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento no Rio de Janeiro (RJ) julgou a impugnação improcedente, sob os seguintes fundamentos principais, cujo acórdão dispensou a ementa:

De outra feita, qualquer alegação acerca de ausência de tipicidade e motivação também devem cair por terra, ou mesmo sobre ilegitimidade passiva ou mesmo de requerimento

de relevação de penalidade, pois em nenhum dos casos há coaduação com o que se verifica dos autos, eis que o controle das importações deve ser feito pela autoridade aduaneira e seus prazos precisam ser cumpridos, até porque **as multas nesses casos são aplicadas exatamente pelo fato de não possuir condições de realizar o efetivo controle se os prazos deixarem de ser cumpridos, no que toca, em especial, aos lançamentos extemporâneos dos conhecimentos eletrônicos, seja house, seja mercante ou do próprio manifesto em si.** Senão vejamos.

...

Corroborando esse entendimento, o tipo infracional em que se enquadra a conduta da autuada dispõe expressamente que ele se aplica ao agente de carga, como se pode constatar da leitura do art. 107, IV, “e”, do Decreto-Lei nº 37/1966, com redação dada pela Lei nº 10.833/2003, a seguir reproduzido:

Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas: (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

[...]

IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais): (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

[...]

*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-aporta, ou ao agente de carga; e (Destaques não constam no original.)*

A autuada era responsável pela desconsolidação da carga, conforme informou a fiscalização, aspecto que não foi contestado pela impugnante. Dessa forma, cabia a ela emitir os conhecimentos eletrônicos referentes às cargas.

O caso ora apreciado diz respeito à importação de cargas consolidadas, as quais são acobertadas por documentação própria, cujos dados devem ser informados de forma individualizada para a geração dos respectivos conhecimentos/manifestos eletrônicos (CEs/MEs). Esses registros devem representar fielmente as correspondentes mercadorias, a fim de possibilitar à Aduana definir previamente o tratamento a ser adotado a cada caso, de forma a racionalizar procedimentos e agilizar o despacho aduaneiro. Nesses casos, não é viável estender a conclusão trazida na citada SCI, conforme se passa a demonstrar.

Apenas para efeito de esclarecimento, informa-se que o fornecimento das informações exigidas, no âmbito do transporte internacional de cargas, objetiva proporcionar à Aduana subsídios para a análise de risco dessas operações, a ser realizada previamente ao embarque ou desembarque das mercadorias no País, de forma a racionalizar procedimentos e agilizar o despacho aduaneiro. Daí a necessidade de os dados exigidos serem prestados correta e tempestivamente.

Observa-se que, **o foco principal dessa obrigação é o controle aduaneiro, mas ela também interessa à administração tributária.** Com base nas informações exigidas muitas vezes são constatadas infrações como o subfaturamento de preços; o erro no enquadramento tarifário, objetivando obter tratamento mais favorável; a ausência de recolhimento de direitos *antidumping* ou compensatório. Ademais, não se pode negar que um dos objetivos da Aduana é justamente proteger a economia nacional contra a concorrência desleal de produtos estrangeiros.

Vale dizer, ainda, que o Decreto-Lei n.º 37/1966, que possui força de lei e alterações posteriores sustentam as penalidades as quais são explicadas e definidas pelas Instruções Normativas expedidas pela RFB, e que tanto a fiscalização quanto o julgador administrativo de primeira instância adstritos.

Irresignada, a empresa apresentou recurso voluntário, alegando: preliminarmente, i) Solução de consulta COSIT e da retificação de informações ii) da inaplicabilidade da multa, em razão da alegada confusão no acórdão recorrido, entre as pessoas da agência marítima e do agente de carga e no mérito e no mérito: i) da ilegitimidade passiva, uma vez que a responsabilidade quanto ao dever de prestar as informações à RFB seria, por lei, do transportador, do agente de carga ou do operador portuário, mas em nenhuma hipótese da agência marítima, já que representação não se confunde com responsabilidade.

É o relatório.

Voto

Conselheira Carolina Machado Freire Martins, Relatora.

O recurso é tempestivo e reúne todos os requisitos de admissibilidade constantes na legislação, de modo que deve ser conhecido.

Conforme relatado, a agência de navegação, ora Recorrente, representando a empresa operadora de embarcação em viagem internacional, vinculou o manifesto intempestivamente, somente após a atracação do navio.

Havendo preliminares, passo à análise.

1. PRELIMINARES

1.1 Da Solução de Consulta Interna COSIT n. 2, de 4 de fevereiro de 2016

Em que pese o Auto de Infração ter sido lavrado antes da inclusão trazida pela IN RFB 1473/2014, o art.106 do CTN prevê a possibilidade de retroatividade benigna aos casos ainda em discussão, *verbis*:

Art. 106. A lei aplica-se a ato ou fato pretérito:

I - em qualquer caso, quando seja expressamente interpretativa, excluída a aplicação de penalidade à infração dos dispositivos interpretados;

II - tratando-se de ato não definitivamente julgado:

a) quando deixe de defini-lo como infração;

b) quando deixe de tratá-lo como contrário a qualquer exigência de ação ou omissão, desde que não tenha sido fraudulento e não tenha implicado em falta de pagamento de tributo;

c) quando lhe comine penalidade menos severa que a prevista na lei vigente ao tempo da sua prática.

Por essa razão, será analisado o argumento apresentado apenas em sede de recurso.

Inicialmente, quando da solicitação de desbloqueio apresentada em 10/03/2011, reconheceu que o manifesto somente teria sido vinculado após a atracação do navio (fl. 15). Veja-se:

REF: SOLICITAÇÃO DESBLOQUEIO DE MANIFESTO

WILSON SONS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA, CNPJ - 00.423.733/0016-15, na qualidade de agente do armador Mol Brasil Ltda, vem pelo presente REQUERER o desbloqueio no sistema Siscomex Carga do manifesto nr. 1511500392466 da escala do porto de Santos nr 11000068301

Fundamenta o requerido o fato de um equívoco interno o manifesto foi vinculado após atracação do navio, para maior clareza segue nrs do CE's em anexo

Termos em que,

Espera deferimento.

WILSON SONS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
CNPJ 00.423.733/0016-15

REFERENCIA: RECURSOS EDO118 10/11/2011 09:30 000297

Em sede de recurso, alterou a linha de defesa e passou a afirmar que o manifesto não teria sido vinculado fora do prazo, tratando-se apenas de retificação:

Contudo, após acurada análise realizada pela Recorrente, a presente autuação refere-se a manifesto vinculado às suas respectivas escalas em 28/02/2011, às 11:33:15, tendo a atracação do veículo (navio) ocorrido no primeiro porto nacional (BRVIX) em 07/03/2011, às 02:30 hs. Todavia, houve retificação do BL M0LU12002097527, CE 151105039749678, em 14/03/2011, às 17:56 hs., por preenchimento incorreto de dados, o que ocasionou o bloqueio automático gerado pelo sistema.

No entanto, a linha temporal informada não corresponde àquela constante dos autos, tendo em vista que o bloqueio ocorreu em 09/03/2011 e faz referência expressa à vinculação do manifesto após atracação:

Siscomex Carga
SP SÃO PAULO BRJ II Ministério da Fazenda

Destaque do Governo

Page 1 of 1
PP 2011
BRASIL
ALFANUM
FLS 19
RUBRICA
Siscomex
Carga
RECEB
RECEB

Histórico de Bloqueio / Desbloqueio

Manifesto 1511500392466

Tipo	Motivo	Operação	Data/Hora	Responsável	Justificativa
IMPEDE REGISTRO DE DI/DSI/DTA (03)	ALTERAÇÃO DE MANIFESTO APÓS O PRAZO (20)	Bloqueio	09/03/2011-05:28:42h		BLOQUEIO AUTOMATICO
		Desbloqueio	10/03/2011-11:36:59h	398.069.718-49- REINALDO LAURO PUGLIA	PCI 011/800.301 MANIFESTO VINCULADO APÓS ATRACACAO SUJEITO A AUTUAÇÃO



Pela análise dos documentos anexos ao auto de infração, não é possível apurar que a informação prestada refere-se à retificação, tampouco trouxe a Recorrente documentação hábil a corroborar o alegado.

Sobre a penalidade em comento, destaca-se distinção constante do voto elaborado pelo Conselheiro Luis Felipe de Barros Reche em caso semelhante (Acórdão n.º 3001-001.148), que ressalta a exigência de uma conduta omissiva por parte do agente a ser penalizado. Lado outro, quando o transportador ou seu representante tenha prestado as informações dentro do prazo fixado, ainda que posteriormente venha a modificá-las, a conduta não se subsume àquela tipificada na alínea “e” do referido dispositivo.

Esse também é o entendimento constante da Solução de Consulta Interna COSIT n. 2, de 4 de fevereiro de 2016, suscitada pela Recorrente:

11. Infere-se, ainda, da legislação posta o não cabimento da aplicação da referida multa quando da obrigatoriedade de uma informação já prestada anteriormente em seu prazo específico, ser alterada ou retificada, como, por exemplo, as retificações estabelecidas no art. 27-A e seguintes da IN RFB N.º 800, de 2007, que podem ser necessárias no decorrer ou para a conclusão da operação de comércio exterior. Ou seja, as alterações ou retificações intempestivas das informações já prestadas anteriormente pelos intervenientes não configuram prestação de informação fora do prazo, não sendo cabível, portanto, a multa aqui tratada.

Por derradeiro, cabe ainda ressaltar que este entendimento foi sumulado em agosto/2021, conforme se verifica pelo teor da Súmula n. 185:

Súmula CARF n.º 186: A retificação de informações tempestivamente prestadas não configura a infração descrita no artigo 107, inciso IV, alínea “e” do Decreto-Lei n.º 37/66.

Em contrapartida, no presente caso, verifica-se que a Recorrente não prestou informações dentro do prazo fixado, não tendo demonstrado tratar-se de mera retificação, de modo que deve ser afastada a preliminar.

1.2. Alegação de inaplicabilidade da multa

Como segunda preliminar, segundo o Recorrente, da leitura do acórdão recorrido seria possível observar a indevida equiparação entre pessoas de agência marítima, que é o caso

do Recorrente, ao agente de carga, pessoas jurídicas completamente distintas com natureza e atividade próprias. Confira-se um pouco mais da linha de defesa adotada:

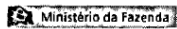
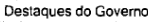

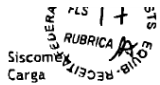
10. Ora, como é sabido, consolidação e desconsolidação de carga é atividade exclusiva do agente de carga e não da agência marítima, a teor do § 10 do artigo 37 do Decreto-Lei n.º 37/66. Consequentemente, impor penalidade à uma agência marítima pela prática de atividade exclusiva, não dela, mas do agente de carga, causa insegurança jurídica que leva a desconstituição do lançamento e a reforma do acórdão ora vergastado.

11. Por outro lado, o art. 37 do Decreto-Lei n.º 37/66 impõe ao transportador e, no parágrafo 1º, ao agente de carga e ao operador portuário o dever de prestar à RFB as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas transportadas.

12. Com efeito, não pode a fiscalização, por falta de amparo legal, impor à agência marítima, como é o caso da Recorrente, o dever do transportador, do agente de carga ou do operador portuário de prestar à RFB as informações sobre as operações inerentes às cargas transportadas e, nem tampouco, a penalidade prevista no Art. 107, inc. IV, alínea "e", do Decreto Lei n.º 37/66, com a redação dada pelo Art. 77 da Lei n.º 10.833/2003, sob pena de estar extrapolando a sua autoridade regulamentar.

Primeiramente, conforme muito bem destacado pela colega Conselheira Fernanda Kotzias, quando da relatoria do Processo n.º 10209.720044/2011-38 (Acórdão n.º 3401-009.914), de mesmo contribuinte, julgado na sessão de 27 de outubro de 2021, os extratos dos dados do embarque trazidos aos autos apontam que o próprio recorrente vinculou o seu CNPJ nos sistemas da RFB como transportador, demonstrando não estar atuando, tão somente, como agente marítimo, como se verifica pelo exemplo extraído de fls. 16-20 dos presentes autos:

Receita Federal		EXTRATO DO MANIFESTO	
Emissor: 10486803716 - FERNANDA VIEIRA DE MORAES		Emissão: 08/03/2011 15:09	
Número: 1511500392466		Tipo: LONGO CURSO	
Dados de inclusão			
Data/Hora da inclusão:	28/02/2011 11:28:52		
CPF/Nome responsável pela inclusão:	104.868.037-16 FERNANDA VIEIRA DE MORAES		
Transportador			
Agência de Navegação:	00.423.733/0016-15 WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA		
Empresa de Navegação:	JP001023 MITSUI OSK LINES LTD		
Quantidade de CEs:	4		
Portos de carregamento e descarregamento			
Embarcação:	9293650 -LIBERTY ACE		
Data de encerramento:	28/02/2011		
Porto de carregamento:	PAMIT-PORT MANZANILLO -		
Porto de descarregamento:	BRSSZ-SANTOS - 0817800		
Data de operação:	07/03/2011		

			
---	---	---	---

Detalhes do Manifesto

Histórico de Bloqueios

Número do Manifesto : 1511500392466

Tipo de Manifesto :
LONGO CURSO IMPORTACAO
Data de Emissão :
28/02/2011
Data de Operação :
09/03/2011
Empresa de Navegação :
JP001023 - MITSUI OSK LINES LTD
Agência de Navegação :
00.423.733/0016-15 - WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA
Embarcação :
9293650 - LIBERTY ACE
Porto de Carregamento :
PAMIT - PORT MANZANILLO
Porto de Descarregamento :
BRSSZ - SANTOS - 0817800
Lista de Terminais Portuários de Descarregamento:

Código	Nome
BRSSZ031	CODESP

E além de executar os serviços de agenciamento, o Recorrente também atua na qualidade de NVOCC, agente de carga, consolidador e desconsolidador de carga, conforme se verifica pelo objeto de seu contrato social (fl. 54).

Cláusula Terceira - A Sociedade tem como objetivo o agenciamento marítimo; despachos e agente de carga: • consolidador e desconsolidador de cargas marítimas (NVOCC para transportador marítimo comum de carga não operador de navio); a prestação de serviços de processamento de dados; a participação no capital de outras empresas como acionista ou quotista.

Nos termos do artigo 107, inciso IV, alínea “e” do Decreto-Lei nº 37/66, com redação dada pela Lei nº 10.833/03, temos:

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.

Isso significa que o agente de carga ou agente de navegação (agência marítima), ou ainda terceiro que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas, para efeitos de responsabilidade pela multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea “e” do Decreto-lei nº 37/66.

A decisão recorrida transcreve o referido dispositivo, tendo em vista que além da empresa de transporte internacional, também o agente de cargas pode ser penalizado caso deixe de prestar informações relativas aos dados de embarque, na forma e prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.

Nesse sentido cita-se o Acórdão n.º 3401-009.123, julgado por unanimidade por esta Turma, na sessão de 21/09/2021:

ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA

Ano-calendário: 2008 MULTA ADUANEIRA POR ATRASO EM PRESTAR INFORMAÇÕES. ALEGAÇÃO DE ILEGITIMIDADE PASSIVA. O agente de carga ou agente de navegação (agência marítima), bem como 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, para efeitos de responsabilidade pela multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea “e” do Decreto-lei n.º 37/66. Nos termos do art. 95 do mesmo diploma legal, respondem pela infração, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para sua prática, ou dela se beneficie.

PRAZO PARA PRESTAR AS INFORMAÇÕES. Nos termos do art. 50 da IN RFB n.º 800/2007, os prazos de antecedência previstos no art. 22 desta Instrução Normativa somente serão obrigatórios a partir de 01/04/2009. Contudo, isso não exime o transportador e demais intervenientes da obrigação de prestar informações sobre as cargas transportadas, cujo prazo até 31/03/2009 é antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País.

Nesses termos, entendo que a preliminar não merece prosperar.

2. MÉRITO – Da legitimidade passiva

Em síntese, assinala o Recorrente que a responsabilidade quanto ao dever de prestar as informações à RFB sobre as operações que execute e respectivas cargas transportadas é por lei, do transportador, do agente de carga ou do operador portuário, mas em nenhuma hipótese da agência marítima, *“já que representação não se confunde com responsabilidade, até porque o mandatário no exercício de suas atribuições não assume qualquer responsabilidade do mandante, mormente de natureza tributária ou administrativa.”*

Acrescenta ainda que não poderia ser possível admitir a derrogação da súmula 192 de 19/11/1975 do extinto Tribunal Federal de Recursos, já que não há outra súmula substituindo-a ou revogando-a.

Contudo, razão não lhe assiste, uma vez que a legislação atualmente vigente responsabiliza solidariamente a agência marítima nas obrigações tributárias e aduaneiras, principais e acessórias, exatamente pela atuação como representante do transportador, nos termos dos arts. 32 e 37 do Decreto-Lei 37/66:

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. É responsável solidário:

[...]

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

A obrigação de prestar as informações pertinentes ao transporte internacional de carga, por sua vez, tem base legal no art. 37 do referido Decreto-Lei nº 37/1966:

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 nº 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 nº 10.833, de 29.12.2003)

§ 2º Não poderá ser efetuada qualquer operação de carga ou descarga, em embarcações, enquanto não forem prestadas as informações referidas neste artigo. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

De forma a regulamentar a norma, foi expedida a Instrução Normativa SRF nº 28, de 27/04/1994, que estabeleceu os prazos em seu art. 37, § 2º, posteriormente alterada pela Instrução Normativa SRF nº 510, de 14/02/2005.

Da mesma forma, a Instrução Normativa RFB nº 800/2007, no art. 5º, estabelece que *“As referências nesta Instrução Normativa a transportador abrangem a sua representação por agência de navegação ou por agente de carga”*.

Quanto à alegação de defesa referente à Súmula 192 do extinto Tribunal Federal de Recursos, o entendimento anteriormente sumulado encontra-se em desacordo com a evolução da legislação de regência, haja visto que o Decreto-Lei nº 2.472/1988 deu nova redação ao citado art. 32 do Decreto-Lei nº 37/1966, de modo que o representante do transportador estrangeiro no país foi expressamente designado responsável solidário pelo pagamento do Imposto de Importação.

Outrossim, o enunciado prescinde de compatibilidade também em relação ao teor do § 1º do art. 37 do Decreto-Lei nº 37/1966, estabelecida pela Lei nº 10.833/2003:

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.

Ademais, o Superior Tribunal de Justiça no julgamento do RESP 1129430, de relatoria do então Ministro Luiz Fux assentou que o agente marítimo somente não ostentava a condição de responsável tributário em razão da ausência de previsão legal à época, o que deixou de ocorrer na vigência do Decreto-Lei nº 2.472/88. Confira-se a ementa do julgado:

PROCESSO CIVIL. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ARTIGO 543C, 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.
2. O sujeito passivo da obrigação tributária, que compõe o critério pessoal inserido no consequente da regra matriz de incidência tributária, é a pessoa que juridicamente deve pagar a dívida tributária, seja sua ou de terceiro(s).
3. O artigo 121 do Codex Tributário, elenca o contribuinte e o responsável como sujeitos passivos da obrigação tributária principal, assentando a doutrina que: "Qualquer pessoa colocada por lei na qualidade de devedora da prestação tributária, será sujeito passivo, pouco importando o nome que lhe seja atribuído ou a sua situação de contribuinte ou responsável" (Bernardo Ribeiro de Moraes, in "Compêndio de Direito Tributário", 2º Volume, 3ª ed., Ed. Forense, Rio de Janeiro, 2002, pág. 279)

No tocante à menção ao PAF nº 10711.003636/2006-44 pela defesa, o Recorrente afirma que naquele caso também lhe estava sendo exigida a multa em comento, contudo, como agente marítimo, teria sido considerado ilegítimo para figurar no polo passivo, dada a distinção em relação ao agente de carga:

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 25/11/2004, 02/12/2004, 07/12/2004, 13/12/2004, 16/12/2004, 17/12/2004, 23/12/2004

É ilegítimo para figurar no pólo passivo o agente marítimo, que não se confunde com o transportador ou agente de carga, responsáveis pelo cumprimento da obrigação e, se for o caso, responder pela multa de que trata a alínea e do inciso VI do artigo 107 do Decreto-lei nº 37/66.

Recurso Voluntário Provido.

Acerca da decisão, é necessário esclarecer que nada obstante ter prevalecido tal entendimento na 1ª Câmara/2ª Turma Ordinária, em 2010 (Acórdão nº 3102.00.79), ao contrário do que tenta fazer crer o recurso, a questão não chegou a ser analisada pela 3ª Turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais - CSRF quando da apreciação do Recurso Especial fazendário, em sessão de 14/03/2018, conforme expressamente ressaltado pelo relator Conselheiro Charles Mayer de Castro Souza em seu voto:

A apontada segunda divergência – a responsabilidade do agente marítimo pela infração – é de apreciação absolutamente desnecessária, frente ao entendimento, aqui adotado, de que a nulidade que viciou o ato administrativo do lançamento tem natureza substancial.

A realidade é que o entendimento predominante neste Conselho corrobora a legitimidade passiva do agente marítimo, não apenas nesta Turma, no já citado voto da colega Conselheira Fernanda Vieira Kotzias, como também na CSRF, destacando-se voto de relatoria da Conselheira Tatiana Midori Migiyama:

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2010

PENALIDADE. SISCOMEX. AGÊNCIAS MARÍTIMAS. CONDIÇÃO DE MANDATÁRIAS. NÃO CUMPRIMENTO DE PRAZO. As agências marítimas na figura de mandatárias, são responsáveis na prestação de informações da carga no Sistema/Siscomex Carga nos prazos estabelecidos nas leis vigentes, sob pena de multa do art. 107 da Lei nº 10.833/03.

PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE REJEITADA. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. AGÊNCIAS MARÍTIMAS E TRANSPORTADOR. SÚMULA CARF N. 185. Há responsabilidade solidária entre o representante do transportador estrangeiro em solo nacional (agência marítima) e o transportador, segundo disciplinado expressamente no artigo 32, parágrafo único, inciso II, do Decreto-Lei nº 37/1966 e na IN RFB nº 800/2007.

DENÚNCIA ESPONTÂNEA. AUSÊNCIA DOS PRESSUPOSTOS DE ADMISSIBILIDADE. DESCABIMENTO. A prestação de informação sobre veículo, operação ou carga é obrigação acessória autônoma de natureza formal vinculada a prazo certo, cujo atraso já consuma a infração, causando dano irreversível, razão pela qual não se aplica ao caso a denúncia espontânea. (Acórdão nº 3401-009.914 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária, Sessão de 27/10/2021)

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 05/02/2006, 21/02/2006, 24/02/2005, 14/03/2006, 16/03/2006, 28/03/2006, 29/03/2006, 26/04/2006, 31/05/2006, 26/06/2006

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 9303-010.292 – CSRF / 3ª Turma, Sessão de 16/06/2020)

Por derradeiro, cabe ainda ressaltar que este entendimento foi sumulado em agosto/2021, conforme se verifica pelo teor da Súmula n. 185:

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.

Sendo assim, inclusive como 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.

Conclusão

Ante o exposto, voto por conhecer o recurso voluntário e, no mérito, negar-lhe provimento.

(documento assinado digitalmente)

Carolina Machado Freire Martins

Fl. 13 do Acórdão n.º 3401-011.571 - 3ª Seju/4ª Câmara/1ª Turma Ordinária
Processo n.º 11128.001478/2011-06