



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.002388/2009-18
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3301-009.358 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 19 de novembro de 2020
Recorrente JAS DO BRASIL AGENCIAMENTO LOGÍSTICO LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 09/06/2008

PRESTAÇÃO INTÊMPESTIVA DE INFORMAÇÕES SOBRE CARGA TRANSPORTADA. SISCOMEX CARGA INCLUSÃO DE INFORMAÇÃO SOBRE CARGA DESCONSOLIDADA NO SISTEMA DE REGISTRO APÓS O PRAZO OU ATRACAÇÃO DA EMBARCAÇÃO TRANSPORTADORA. INFRAÇÃO CARACTERIZADA.

Comete infração a transportadora que não presta informações dentro do prazo estipulado no parágrafo único do artigo 50 da IN RFB nº 800/2007.

INOBSERVÂNCIA DE OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA AUTÔNOMA. PREJUÍZO AO ERÁRIO. INTENÇÃO DO AGENTE. DESCABIMENTO.

A prestação de informação sobre veículo, operação ou carga, na forma e no prazo legalmente fixados, é obrigação acessória autônoma, de natureza formal, cujo atraso no cumprimento causa dano irreversível e já consuma a infração, não cabendo alegações de falta de intenção do agente e/ou de ausência de prejuízo ao erário.

ILEGITIMIDADE PASSIVA. AGÊNCIA MARÍTIMA

Com o advento do Decreto-Lei nº 2.472/1998, que deu nova redação ao artigo 32, do Decreto-Lei nº 37/1966, posteriormente alterado pela Medida Provisória nº 2.158-35/2001, o representante do transportador estrangeiro no País foi expressamente designado responsável solidário pelo pagamento do Imposto de Importação, o que já foi alvo de pronunciamento pelo STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp nº 1.129.430/SP - Relator Min. Luiz Fux, ao considerar que o Decreto-Lei nº 2.472/1988 instituiu hipótese legal de responsabilidade tributária solidária para o representante no País do transportador estrangeiro.

DENÚNCIA ESPONTÂNEA

Aplica-se Aplica-se a Súmula nº 126 do CARF: 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 artigo 102 do Decreto-Lei nº 37/1966, dada pelo artigo 40 da Lei nº 12.350/2010.

OFENSA AOS AOS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE

No âmbito do julgamento administrativo, cabe a análise dos fatos e alegações frente à legislação aplicável. Em se constatando que o lançamento não padece de nenhum vício e que o processo foi conduzido com respeito à legalidade, ao contraditório e à ampla defesa, como é o caso dos presentes autos, não cabe a exoneração de multa com base em argumentos de ofensa a tais princípios.

Recurso Voluntário Negado

Direito Creditório Não Reconhecido

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, rejeitar a preliminar de nulidade e, o mérito, negar provimento ao recurso voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Liziane Angelotti Meira - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Ari Vendramini - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Liziane Angelotti Meira (Presidente), Marcelo Costa Marques d'Oliveira, Salvador Cândido Brandão Junior, Marco Antonio Marinho Nunes, Semíramis de Oliveira Duro, Breno do Carmo Moreira Vieira, Marcos Roberto da Silva (Suplente Convocado) e Ari Vendramini

Relatório

1. Adoto os dizeres constantes do relatório que compõe o Acórdão n.º 08-40.128, exarado pela 2ª Turma da DRJ/FORTALEZA, por bem descrever os fatos :

Trata o presente processo da exigência de multa no valor total de R\$ 5.000,00 (fls. 2/17), prevista no art. 107, IV, alínea “e”, do Decreto-Lei n.º 37/1966, em desfavor da empresa agente de carga JAS DO BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA, CNPJ: 36.181.089/0001-87, pela prestação de informação referente à desconsolidação do Conhecimento Eletrônico (CE) Sub-Máster n.º 1508051095958826, depois de vencido o prazo para realização dessa operação, em desacordo com o estatuído na IN RFB n.º 800, de 27 de dezembro de 2007.

Da Autuação

A autoridade fiscal constatou que o agente de carga informou a desconsolidação do Conhecimento Eletrônico (CE) Sub-Máster n.º 1508051095958826 depois da atracação da embarcação, em descumprimento ao prazo estabelecido no art. 22, inciso II, alínea “d”, c/c o art. 50 da IN RFB n.º 800/2007, o que ocasionou o bloqueio automático no sistema Siscomex Carga desse CE, e configurou a infração de não prestação de informação no prazo estabelecido pela RFB, prevista no art. 107, IV, alínea “e”, do Decreto-Lei n.º 37/1966, por parte desse agente de carga. A atracação da embarcação ocorreu em 02/06/2008, às 13h40, e a desconsolidação foi concluída a destempo em 09/06/2008, às 17h01, quando foi incluído o Conhecimento

Eletrônico agregado – CE (HBL) 150805115283196. Em síntese, copio a seguir trechos da Descrição dos Fatos (fls. 4/12) do auto de infração.

INTRODUÇÃO

O Agente de Carga JAS DO BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA, CNPJ 36.181.089/0001-87, concluiu a desconsolidação relativa ao Conhecimento Eletrônico Sub-Máster (MHBL) CE 150805109595882 a destempo em 09/06/2008, As 17h01, segundo o prazo estabelecido pela Receita Federal do Brasil, para seu conhecimento eletrônico agregado (HBL) CE 150805115283196. A carga objeto da desconsolidação em comento foi trazida ao Porto de Santos pelo Navio M/V "HYUNDAI VLADIVOSTOK" em sua viagem 330W, no dia 02/06/2008, com atracação registrada às 13h40. Os documentos eletrônicos de transporte que ampararam a chegada da embarcação para a carga são: Escala 08000071361, Manifesto Eletrônico 1508500953581, Conhecimento Eletrônico Máster (MBL) 150805108523250, Conhecimento Eletrônico Sub-Máster (MHBL) CE 150805109595882 e conhecimento eletrônico agregado (HBL) CE 150805115283196/eletrônico 1508500514057.

[...]

DO PRAZO PARA PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO

No que tange ao prazo para prestação de informação, dispõe a IN - RFB n.º 800, de 2007, nos artigos 22 e 50, verbis:

[...]

Conforme a norma estatuiu, o prazo de 48 horas antes da atracação no porto de destino vigorará a partir de 1º de janeiro de 2009, porém, o agente de carga está obrigado a prestar informação sobre as cargas, informação esta lançada nos documentos eletrônicos existentes a partir da desconsolidação do conhecimento eletrônico master, incluindo-se então seus conhecimentos agregados. A realização da desconsolidação deve ser feita até o registro da atracação no porto de destino, pois se realizada após o próprio sistema promove o bloqueio no conhecimento master, impedindo-se o prosseguimento da operação. Este é o limite temporal imposto e vigente, observada a exceção de quando o CE genérico (MBL ou MHBL) tiver sido incluído a menos de duas horas de antecedência da atracação no porto de destino e desde que a desconsolidação seja concluída até duas horas após a inclusão do respectivo CE genérico, conforme preceitua o art. 64 do Ato Declaratório Executivo Corep n.º 03, abaixo transcrito.

Com efeito, o conhecimento eletrônico master foi incluído em 02/04/2008, As 18h20. A atracação ocorreu em 04/04/2008, As 08h29, e a desconsolidado foi concluída a destempo às 10h42 do dia 07/05/2008 (data da inclusão do conhecimento eletrônico agregado – CE 150805095455035). (grifei)

[...]

DA MATERIALIDADE DA INFRAÇÃO

O não cumprimento de deveres instrumentais é sancionado com a imposição de penalidade pecuniária instituída por meio de lei, atendendo inteiramente o princípio da legalidade consagrada na constituição.

No caso, não há dúvida quanto à materialidade do fato, qual seja, a não apresentação de informação na forma e no prazo definido pela legislação aduaneira. Com efeito, as informações exigidas foram prestadas somente a partir das 17h01 do dia 09/06/2008 (data da inclusão do conhecimento eletrônico – CE 150805115283196), ou seja, após a atracação da embarcação no porto de Santos, ocorrida em 02/06/2008, as 13h40.

De natureza administrativa, detectado o fato pelo agente do fisco, materializada está a hipótese de infração, independente de dolo ou de culpa do interveniente, pois a lei criou uma ficção legal que impõe ao interveniente

a responsabilidade pelo descumprimento da norma em comento. Em outras palavras, nos casos da espécie, não cabe a unidade alfandegária adotar procedimento tendente a identificar quem efetivamente deu causa a fato capaz de trazer o potencial prejuízo ao controle aduaneiro.

[...]

DO RESPONSÁVEL PELA INFRAÇÃO NO CASO

Examinada a documentação juntada aos autos, especialmente os extratos com o registro da conclusão da desconsolidação no Conhecimento Eletrônico - CE Sub- Máster 150805109595882, ocorrida somente em 09/06/2008, As 17h01, com a inclusão do Conhecimento - CE 150805115283196 , cuja informação fora de prazo deu origem a presente autuação, verifica-se que figura como agente de carga consignatário do CE sub-master 150805109595882 , a empresa JAS DO BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA, CNPJ 36.181.089/0001-87.

Portanto, nos termos das normas de procedimentos em vigor, a empresa supra é considerada responsável para efeitos legais e fiscais pela apresentação dos dados e informações eletrônicas na forma e no prazo estabelecidos pela Receita Federal do Brasil - RFB.

Documentos anexos ao Auto de Infração: Extratos do Siscomex Carga da Escala, do Manifesto Eletrônico, dos CE Mercantes (fls. 18/30).

Da Impugnação

Cientificado por via postal, mediante Aviso de Recebimento em 30/04/2009 da exigência imposta (fls. 33/34), o sujeito passivo apresentou impugnação em 20/03/2009 (fls. 35/48), por meio de procurador (49/80), na qual aduz, em síntese, o seguinte:

PRELIMINARMENTE

DA INAPLICABILIDADE DA PENALIDADE A IMPUGNANTE – AGENTE MARÍTIMO:

Que a multa ora impugnada não pode ser aplicada à Impugnante, Agência Marítima (Contrato Social e Comprovante de Situação Cadastral extraído do sítio da Receita Federal em anexo), uma vez que, consoante dispositivo extraído do Decreto-Lei nº 37/6 , artigo 107, IV, "e" obrigação acessória deve recair sobre o transportador ou agente de carga.

Que no caso há expressa determinação legal determinando os intervenientes aduaneiros responsáveis pelo oferecimento das informações e logo pelos ônus decorrentes da omissão/intempestividade das mesmas, não estando o agente marítimo/impugnante, incluindo em tal rol, conforme simples leitura ao Decreto 37/66, artigo 107, IV, "e".

Que o Agente Marítimo é mero intermediário de cargas entre os armadores e os interessados no transporte de mercadorias por via oceânica, atendendo, também, as eventuais despesas efetuadas pelo navio e sua tripulação que são repassadas ao armador, ou seja, é mero gestor dos negócios do proprietário da embarcação.

Que afasta qualquer discussão acerca da responsabilidade na prestação das informações a Alfândega do Porto de Santos no que tange a carga transportada a Súmula nº 192 do TFR

Que, diante do direito liquido e certo que ampara o Impugnante e do latente erro cometido pela Autoridade Alfandegária, tendo em vista que, o agente marítimo é o responsável pela infração enquadrada no A.I. em tela, fazendo-se devido à retificação do pólo passivo do processo administrativo para que cesse imediatamente o equívoco e danos lastreados a presente empresa.

DA ILEGITIMIDADE PASSIVA "AD CAUSAM"

Que a Impugnante não é parte legítima para figurar no pólo passivo da autuação, tendo em vista ser mera mandatária da empresa transportadora responsável pelo Conhecimento Eletrônico N° 150805109595882 junto ao SISCOMEX, não sendo possível sua responsabilização por eventuais erros cometidos pela transportadora.

- Que, o entendimento adotado pela Fiscalização Aduaneira resta equivocado, pois o Agente Marítimo/Impugnante não pode ser considerado representante do transportador para fins de responsabilidade tributária e tão pouco se equipara a ele. para os efeitos do decreto-lei n.º 37/66.
- Que o Direito Comercial Marítimo e a doutrina atinente a este, nos dão a função e a esfera de responsabilidades dos auxiliares da navegação (agentes, operadores portuários, práticos, estivadores, etc.).
- Que é comum no Comércio Exterior a empresa armadora necessitar de representação em determinados países, estados, cidades ou portos diferentes de onde tem a sua sede, em decorrência de tal fator poderá contratar pessoa física ou jurídica para representá-la mediante Contrato de Mandato, eis a figura do Agente Marítimo.
- Que o agente marítimo é mandatário, por tratar-se de representação convencional advinda de um contrato.
- Que é importante não confundir representação com atribuição de responsabilidade. A atuação do Agente Marítimo ocorre por conta e em nome alheio; ou seja, por conta e "ordem" do armador.
- Que o agente marítimo não é o afretador do navio, não manuseia a carga, não executa o transporte e muito menos tem poder de ingerência sobre a navegação, atividade afeta exclusivamente ao armador, razão pela qual não pode ser responsabilizado por atos praticados no exercício de seu ofício nem pelos atos do armador.
- Que o STF, em decisão proferida pela 2ª Turma nos autos do Recurso Extraordinário n.º 87.138/SP, sedimentou entendimento acerca da responsabilidade do agente marítimo e definiu o agenciamento marítimo como um Contrato de Mandato.
- Que, no mesmo sentido a Súmula n.º 192 do TFR.
- Que se extrai assim do próprio entendimento jurisprudencial que o agente marítimo atua em nome do Armador mas com este não se confunde, razão pela qual a Impugnante não pode ser responsabilizada pela conclusão do A.I em tela.
- Que mister se revela a retificação do pólo passivo do Processo Administrativo para que sejam excluídos os dados da Impugnante e acrescidos os dados dos intervenientes aduaneiros responsáveis pela demora na apresentação das informações atinentes a importação.
- Que, resta evidente que a Impugnante, Agente Marítima, é mera mandatária mercantil da armadora/transportadora, sendo, portanto, parte ilegítima para figurar no lançamento ora impugnado.

MERITORIAMENTE

DO DISPOSTO NA IN/RFB N.º 800 DE 2.007 - DEVER DE PRESTAR INFORMAÇÕES DO TRANSPORTADOR:

- Que: no próprio auto de infração lavrado a auditora fiscal relatora expõe na descrição dos fatos enquadramento legal que “o agente de carga está obrigado a prestar informações sobre as cargas, informação esta lançada nos documentos eletrônicos existentes a partir da desconsolidação do conhecimento máster [...]”.
- Que a todo instante a figura normativa utilizada é a do transportador e agente de carga e não a do mero agente marítimo.
- Que a solução do presente caso é uma só, basta efetuarmos um comparativo entre a legislação atinente à matéria e vastamente citada no a.i em tela com o contrato social da empresa e o cartão do cnpj ora acostados para constatarmos de plano que não se trata de transportadora e nem de agente de carga, mas sim de uma empresa que atua no comércio exterior como agente marítima e não merece de tal forma suportar os ônus que estão lhe sendo impostos.

DA AUSÊNCIA DE IMPEDIMENTO DA FISCALIZAÇÃO — INOCORRÊNCIA DE PREJUÍZOS AO ERÁRIO

Que o intuito da empresa (com prestígio e renome no mercado nacional e internacional) não é o de burlar o fisco, impedir a fiscalização aduaneira e tão pouco se eximir do pagamento de tributos, mesmo porque não possui qualquer restrição em seus cadastros.

Que, entendeu a fiscalização que a conduta da Impugnante caracterizaria a infração descrita na alínea "c", IV do ad. 107 do Decreto-Lei 37/66.

Que, visando demonstrar a inaplicabilidade da penalidade imposta e constante nos dados para Registro Manual nos Sistemas SIEF Ação Fiscal Aduaneiro e SIEF Processo, em caso análogo ao dos presentes autos, decidiu com sapiência a DRJ/SP II ao julgar improcedente o lançamento fiscal no Processo Administrativo nº 11128.005.8 6/2004-87; Sessão realizada em 04/10/06.

Que idêntico o entendimento explanado pela Terceira Câmara Do Conselho De Contribuintes Processo Administrativo/Recurso Voluntário nº 10508.000131/91-13; Data da Sessão 07/04/92.

Por fim, requer "seja ACOLHIDA a presente impugnação para o fim de:

(A) DECLARAR IMPROCEDENTE O AUTO DE INFRAÇÃO Nº

087800/05181/09 - PA Nº 11128.00238/2009-18 quanto a empresa Impugnante;

(B) Ser CANCELADO/ANULADO O LANÇAMENTO EFETUADO CONTRA A EMPRESA JAS DO BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS COM A CONSEQÜENTE BAIXA NOS CADASTROS DA SRF, POR SER MEDIDA DA MAIS ALTA JUSTIÇA".

É o Relatório. Passo ao voto.

2. Analisando as alegações apresentadas, a DRJ/FOR, considerou improcedente a impugnação, assim ementado o Acórdão aqui guereado :

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 09/06/2008

DECISÕES ADMINISTRATIVAS E JUDICIAIS. EFEITOS.

As decisões proferidas pelo CARF, STF e STJ somente vinculam o entendimento das autoridades julgadoras de primeira instância, quando lhes forem atribuídas efeito vinculante, na forma da legislação aplicável. SUJEIÇÃO PASSIVA. AGENTE MARÍTIMO. AGENTE DE CARGA DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGAS.

Ao agente de carga é atribuída a obrigação de prestar informação sobre a desconsolidação das cargas, na forma e no prazo determinado na legislação de regência, desta feita responde pelas penalidades cabíveis pelo descumprimento.

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 09/06/2008

INOBSERVÂNCIA DE OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA AUTÔNOMA. PREJUÍZO AO ERÁRIO. INTENÇÃO DO AGENTE. DESCABIMENTO.

A prestação de informação sobre veículo, operação ou carga, na forma e no prazo legalmente fixados, é obrigação acessória autônoma, de natureza formal, cujo atraso no cumprimento causa dano irreversível e já consome a infração, não cabendo alegações de falta de intenção do agente e/ou de ausência de prejuízo ao erário.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido

3. Irresignada, a impugnante apresentou recurso voluntário, repisando as razões de defesa, em recurso assim apresentado, em síntese :

- DA TEMPESTIVIDADE

- DA DECISÃO RECORRIDA
- PRELIMINARMENTE
- DO CABIMENTO DO PRESENTE RECURSO
- DA NECESSIDADE DE CONCESSÃO DE EFEITO SUSPENSIVO AO PRESENTE RECURSO
- Cristalino está, portanto, que o efeito incidente sobre este recurso administrativo, além do trivial efeito devolutivo, há de ser também suspensivo, pois que, sua interposição suspende a exigência dos créditos em discussão até decisão final a ser proferida no processo administrativo, conforme legalmente previsto.
- DA NULIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO
- Frise-se que, as informações relativas aos Conhecimentos Eletrônicos têm como fato gerador o seguinte período: 09/06/2008. Como prova cabal da data do marco desencadeador da autuação deste procedimento, tem-se a menção do próprio ente fiscalizador. O Auto de Infração objeto do presente Recurso é claro ao embasar a aplicação da multa equivalente a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais nos termos da Instrução Normativa n.º 800/2007. Senão, constata-se:
 - A Autoridade Fiscal constatou que o agente de carga incluiu *Conhecimento Eletrônico Sub-Máster (MHBL) n.º 150805115283* a destempo, segundo o prazo previsto no artigo 22, Inciso II, alínea "d" c/c o artigo 50, da Instrução Normativa n.º 800/2007.
 - Ressaltou o ilustre julgador, ainda, que a responsabilização da prestação da informação referente à carga e veículo no sistema Siscomex Cargaéa, ldbuída na IN RFB n.º 800/2007.
- Ilustríssimos, o Auto de Infração supracitado é totalmente embasado na recente IN 800/07, A QUAL SOMENTE IRRADIOU SEUS EFEITOS A PARTIR DE 01/04/2009 (consoante texto legal). Sendo assim, é evidente que a Legislação aplicável é aquela vigente na época do fato gerador, sendo este aquele que desencadeou a lavratura do Auto de Infração. Logo ao tempo do suposto atraso da prestação da informação ainda NÃO estava em vigor a IN 800/07 embasadora do aludido auto de infração.
- Desta feita, os prazos exigidos pela IN somente passaram a ser obrigatórios a partir de 01/04/2009 ou seja, depois de 10 (dez) meses após a informação prestada pelo Recorrente. Logo a empresa JAS DO BRASIL não merece suportar a aplicação de multa com base em Instrução Normativa que não possuía aplicação a época dos fatos.
- Neste sentido, é de rigor o reconhecimento da nulidade do Auto de Infração.
- DO MÉRITO
- DA AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE EM FUNÇÃO DO MANDATO
- Compulsando a decisão recorrida, verifica-se que, foi constatada a legitimidade passiva da Recorrente, na condição de agente de carga, na infração aduaneira de prestação da informação referente à desconsolidação de carga com atraso. Dentro da dinâmica que se desenvolve o direito das relações obrigacionais no transporte internacional de cargas, criou-se a figura do transportador sem navio, conhecido, internacionalmente, sob a sigla *NVOCC*, ou seja, *"Non-Vosso! Operating Common Carrier, em língua vernácula: operador de transporte não armador (sem navio próprio ou afretado).* Seu trabalho consiste na obrigação, que assume, de apanhar determinada carga na casa do embarcador e entregá-la na casa do importador —*house to house*— cobrando um frete por este trabalho. Para o percurso da via marítima, os *NVOCC's* adquirem espaços nos navios pertencentes ao armador/transportador com navio, pagando-se, por isso, determinado preço. Nesta condição, ao se formalizar a operação, são emitidos dois conhecimentos marítimos de transportes — contratos de transporte — um pelo armador, dono do navio, que convencionou denominar *"mástet e* um emitido pelo transportador sem navio, conhecido como "filhote".

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

Diante do exposto, resta claro que o trabalho da impugnante não atuou como filial, agência ou sucursal da *NVOCC* estrangeira. Além disso, também não desempenhou o transporte das mercadorias, cumprindo apenas as obrigações burocráticas e provendo as necessidades do *NVOCC* do exterior. Diante disso, não pode ser penalizada pela multa lavrada.

- DA DENÚNCIA ESPONTÂNEA

- Destarte, ainda que se considere como omissão de informação, uma vez que, supostamente, prestada posteriormente, tem-se esta como denúncia espontânea, excludente de exigibilidade do crédito.

Assim, dúvida não pode haver de que o contribuinte, tendo feito a apuração do valor devido, e oferecido à autoridade administrativa a informação respectiva, se não paga no prazo legal, mas não sofre a cobrança correspondente, tem direito de fazer a denúncia espontânea, invocando o art. 138 do CTN, e ter excluída a sua responsabilidade pela infração - o atraso - livrando-se da multa moratória.

Portanto, inaplicável a multa regulamentar em face da denúncia espontânea. Contudo, caso seja entendida como válida a autuação e imposição da multa, deve-se convertê-la nos termos do dispositivo acima mencionado.

- DA APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E DA PROPORCIONALIDADE

- A razoabilidade da multa estará intimamente ligada à própria proporcionalidade que deve haver entre os fatos que lhe deram causa, e os efeitos alcançados pelo contribuinte, tudo isso estará a apontar para tal multa um efeito expropriatório, confiscatório. Não se pode desconsiderar a capacidade contributiva do sujeito passivo. Será "*undue process of law.*"

- DOS PEDIDOS

- Desta forma, requer que seja redebido- sob efeito suspensivo e integralmente provido o recurso, para fins de REFORMAR A DECISÃO GUERREADA, nos seguintes termos:

(A) Seja declarada a NULIDADE INTEGRAL DO AUTO DE INFRAÇÃO, assim como da PENA DE MULTA APLICADA. e/ou:

(B) Que a Recorrente fique DESOBRIGADA DO RECOLHIMENTO DA MULTA APLICADA, face a inexistência de responsabilidade solidária por conta e

ordem de terceiro, bem como em observância ao instituto da denúncia espontânea,

(C) Subsidiariamente, pela desproporcionalidade da pena aplicável, caso Vossas Senhorias ainda entendam pela aplicabilidade da aventada pena de multa, imperiosa se torna a conversão da penalidade para o correspondente a R\$ 200,00 (duzentos reais), nos termos do art. 729, II do Decreto 6.759/09, em homepag-pm ao princípio da especialidade e atenuação ir/itetpr ativá.

4. Assim me foram distribuídos os presentes autos.

5. É o relatório.

Voto

Conselheiro Ari Vendramini, Relator.

5. O recurso voluntário reúne os pressupostos legais de interposição, portanto dele tomo conhecimento.

PRELIMINAR

NULIDADE DO LANÇAMENTO

6. Alega a recorrente que o auto de infração padece de nulidade diante da sua fundamentação legal.

7. Assim se manifesta a recorrente :

- Frise-se que, as informações relativas aos Conhecimentos Eletrônicos têm como fato gerador o seguinte período: 09/06/2008. Como prova cabal da data do marco desencadeador da autuação deste procedimento, tem-se a menção do próprio ente fiscalizador. O Auto de Infração objeto do presente Recurso é claro ao embasar a aplicação da multa equivalente a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais nos termos da Instrução Normativa n.º 800/2007. Senão, constata-se:

- A Autoridade Fiscal constatou que o agente de carga incluiu *Conhecimento Eletrônico Sub-Máster (MHLB) n.º 150805115283* a destempo, segundo o prazo previsto no artigo 22, Inciso II, alínea "d" c/c o artigo 50, da Instrução Normativa n.º 800/2007.

- Ressaltou o ilustre julgador, ainda, que a responsabilidade pela prestação da informação referente à carga e veículo no sistema Siscomex Cargaéa, ldbuída na IN RFB n.º 800/2007.

- Ilustríssimos, o Auto de Infração supracitado é totalmente embasado na recente IN 800/07, A QUAL SOMENTE IRRADIOU SEUS EFEITOS A PARTIR DE 01/04/2009 (consoante texto legal). Sendo assim, é evidente que a Legislação aplicável é aquela vigente na época do fato gerador, sendo este aquele que desencadeou a lavratura do Auto de Infração.

Logo ao tempo do suposto atraso da prestação da informação ainda NÃO estava em vigor a IN 800/07 embasadora do aludido auto de infração.

- Desta feita, os prazos exigidos pela IN somente passaram a ser obrigatórios a partir de 01/04/2009 ou seja, depois de 10 (dez) meses após a informação prestada pelo Recorrente. Logo a empresa JAS DO BRASIL não merece suportar a aplicação de multa com base em Instrução Normativa que não possuía aplicação a época dos fatos.

- Neste sentido, é de rigor o reconhecimento da nulidade do Auto de Infração.

8. Não assiste razão á recorrente.

9. Assim estava redigida a Instrução Normativa RFB n.º 800/2007 á época da ocorrência do fato gerador (09/06/2008) :

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

I - as relativas ao veículo e suas escalas, cinco dias antes da chegada da embarcação no porto; e

II - as correspondentes ao manifesto e seus CE, bem como para toda associação de CE a manifesto e de manifesto a escala:

a) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, quando o item de carga for granel;

b) dezoito horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, para os demais itens de carga;

c) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos CAB, BCN e ITR e respectivos CE;

d) quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a descarregar em porto nacional, ou que permaneçam a bordo; e

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

§ 1º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser reduzidos para rotas e prazos de exceção.

§ 2º As rotas de exceção e os correspondentes prazos para a prestação das informações sobre o veículo e suas cargas serão registrados no sistema pela Coordenação Especial de Vigilância e Repressão (Corep), a pedido da unidade da RFB com jurisdição sobre o porto de atracação, de forma a garantir a proporcionalidade do prazo em relação à proximidade do porto de procedência.

§ 3º Os prazos e rotas de exceção em cada porto nacional poderão ser consultados pelo transportador.

§ 4º O prazo previsto no inciso I do caput, se reduz a cinco horas, no caso de embarcação que não esteja transportando mercadoria sujeita a manifesto.

(destaques deste relator)

.....

.....

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

Parágrafo único. O disposto no caput não exime o transportador da obrigação de prestar informações sobre:

I - a escala, com antecedência mínima de cinco horas, ressalvados prazos menores estabelecidos em rotas de exceção; e

II - as cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País.

10. Portanto, apesar de o *caput* do artigo 50 estabelecer que os prazos previstos no artigo 22 serão obrigatórios a partir de 1º de janeiro de 2009, o inciso II do seu parágrafo único esclarece que este dispositivo (obrigatoriedade a partir de 1/1/2009) não exime o transportador da obrigação de prestar informações sobre as cargas transportadas, antes da atracação em porto do País.

11. A autoridade fiscal citou este dispositivo na formalização do lançamento, fundamentando a sua autuação corretamente no artigo 107, IV, alínea “e” do Decreto-lei nº 37/66, base legal da IN RFB nº 800/2007.

12. Neste norte, correta a autoridade fiscal, pois á época da ocorrência do fato gerador, havia suporte legal e normativo para a aplicação da penalidade.

13. Reforçando o argumento, citamos o seguinte julgado do TRF 3ª Região a respeito do tema :

AUTO DE INFRAÇÃO. INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 800/2007. PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO SOBRE CARGA TRANSPORTADA. MULTA. VALIDADE.

1. Com base na IN RFB 800/2007, foi instituída a obrigação acessória de prestar informações acerca da entrada e saída de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados, tudo em consonância com o art. 64 da Lei nº 10.833/2003. O descumprimento dessa obrigação acessória enseja a aplicação de multa (que, por ser pecuniária, revela-se como obrigação principal), sujeitando o infrator à sanção do art. 107, inciso IV, alínea “e”, do citado Decreto-lei, o qual prevê, expressamente, a aplicação de multa de R\$5.000,00.

2. No caso dos autos, a autora afirma que informou sobre as cargas e que, na época da infração, não era obrigada a prestar informações ao fisco no prazo estabelecido no artigo 22 da IN 800/2007, pois passou a vigor em 1º de abril de 2009, ou seja, após o fato gerador em 25/9/2008.

3. Entende-se que ainda que os prazos referentes ao artigo 22 da descrita instrução normativa não estivessem vigentes, ao tempo dos fatos, em razão do disposto no artigo 50, em que se postergou para 1º de janeiro de 2009, a sua aplicabilidade, o parágrafo único e nos dois incisos, tratou das regras aplicáveis desde logo.

4. A autora não apresenta prova inequívoca do quanto alegado. Não há nos autos a necessária comprovação de que tenha cumprido as disposições estabelecidas na IN/RFB nº 800/2007. Ao contrário, os documentos carreados aos autos acusam que a penalidade foi aplicada em razão das informações terem sido prestadas após o prazo ou atração.

5. Portanto, não logrou a autora, ora apelante, infirmar os fatos descritos no auto de infração, haja vista que os documentos acostados à exordial não são suficientes para elidir sua presunção de legalidade. Precedente.

6. Não cabe o reconhecimento de denúncia espontânea, pois para a tipificação da conduta infracional na espécie, que diz respeito à prestação de informação a destempo, à instrução documental intempestiva, inviabilizando regular fiscalização alfandegária das atividades portuárias, sendo o elemento temporal do tipo: infração desrespeito ao prazo para a apresentação de informações, não é cabível a denúncia espontânea, não se cogitando, a aplicação ou de violação ao disposto nos artigos 102, § 2º, do Decreto-lei 37/1966, e 138 do Código Tributário Nacional. A denúncia espontânea é um benefício previsto em lei complementar (artigo 138, CTN), com alcance específico definido, que não abrange multas por descumprimento de obrigações acessórias autônomas, como já consolidado na jurisprudência pátria.

7. Apelação não provida. **TRF 3, Apel. 0006065-22.2014.4.03.6104/SP, julg. 22-11-2017. (destaque deste relator)**

14. Diante do exposto, rejeito a preliminar de nulidade suscitada.

NO MÉRITO

15. O Direito Aduaneiro, sobremaneira, tem como objetivo principal o controle da entrada e saída de mercadorias, bens e produtos do território nacional, para isso dividiu o território aduaneiro em zona primária e zona secundária. Para tanto, estabeleceu regras para o controle de mercadorias, produtos e bens que transitam pelo território nacional, mais especificamente, como no caso em tela, o controle das cargas unitizadas transportadas por embarcações com destino ao território nacional:

- obrigatoriedade de prestação de informações :

O transportador de carga procedente do exterior ou a ele destinado tem o dever de prestar informações às autoridades aduaneiras sobre a chegada do veículo e sobre as cargas transportadas, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, conforme artigo 37 do Decreto-Lei nº 37/1996, com redação dada pelo artigo 77 da 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.

- obrigatoriedade de prestação de informações pelo agente de carga :

Conforme o parágrafo 1º do artigo 37 do Decreto-Lei nº 37/1996, 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, também tem o dever de prestar as informações sobre as operações que execute e respectivas cargas:

Art. 37 – (...)

§ 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.

- controle aduaneiro informatizado :

O controle de entrada e saída de embarcações e de movimentação de cargas e unidades de carga em portos alfandegados e os documentos necessários ao exercício desta atividade podem ser emitidos, transmitidos e recepcionados eletronicamente, na forma e nos prazos estabelecidos pela Administração Aduaneira, e possuem validade para os efeitos fiscais e de controle aduaneiro, observado o disposto na legislação que rege a certificação digital. Assim determina o artigo 64 da Lei nº 10.833/2003 :

Art. 64. Os documentos instrutivos de declaração aduaneira ou necessários ao controle aduaneiro podem ser emitidos, transmitidos e recepcionados eletronicamente, na forma e nos prazos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.

§ 1º A outorga de poderes a representante legal, inclusive quando residente no Brasil, para emitir e firmar os documentos referidos no caput deste artigo, também pode ser realizada por documento emitido e assinado eletronicamente.

§ 2º Os documentos eletrônicos referidos no caput deste artigo e no § 1º deste artigo são válidos para os efeitos fiscais e de controle aduaneiro, observado o disposto na legislação sobre certificação digital e atendidos os requisitos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.

- forma de prestar as informações : Sistema Mercante e Sistema Siscomex Carga

A Secretaria da Receita Federal, como autoridade aduaneira, pro competência conferida pelo Decreto-Lei nº37/1996, com redação dada pelo artigo 77 da Lei nº 10.833/2003 e na forma prevista no artigo 64 do mesmo diploma legal, estabeleceu que o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados deverá ser procedido de acordo com a Instrução Normativa RFB nº 800/2007 que, em seus artigos 1º , com a ressalva feita pelo artigo 50, dispõem :

Art. 1o O controle de entrada e saída de embarcações e de movimentação de cargas e unidades de carga em portos alfandegados obedecerá ao disposto nesta Instrução Normativa e será processado mediante o módulo de controle de carga aquaviária do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.

Parágrafo único. As informações necessárias aos controles referidos no caput serão prestadas à Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) pelos intervenientes, conforme estabelecido nesta Instrução Normativa, mediante o uso de certificação digital:

I - no Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Mercante), gerenciado pelo Departamento do Fundo da Marinha Mercante (DEFMM), pelos transportadores, agentes marítimos e agentes de carga; e

II - diretamente no Siscomex Carga, pelos demais intervenientes.

(...)

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

Parágrafo único. O disposto no caput não exige o transportador da obrigação de prestar informações sobre:

I - a escala, com antecedência mínima de cinco horas, ressalvados prazos menores estabelecidos em rotas de exceção; e

II - as cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País

Assim, a forma estabelecida pela Administração Aduaneira para apresentação de documentos e prestação de informações se dá por meio de transmissão e recepção eletrônicas, autenticadas por via de certificação digital. As informações relativas às operações executadas pelos transportadores ou agentes de carga, submetidas ao controle

aduaneiro, tais como as relativas às escalas, aos dados constantes nos manifestos marítimos e nos conhecimentos de carga, devem ser prestadas no Sistema de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Mercante), sendo gerenciadas pela Administração Aduaneira através do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.

- equiparação a transportador :

De acordo com o estabelecido no inciso IV do parágrafo 1º do artigo 3º da IN RFB nº 800/2007, para os efeitos fiscais de que trata o ato normativo, “empresa de navegação operadora”, “empresa de navegação parceira”, “consolidador”, “desconsolidador” e “agente de carga” equiparam-se a transportador, nas situações elencadas :

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

(...)

§ 1º Para os fins de que trata esta Instrução Normativa:

(...)

IV - o transportador classifica-se em:

a) empresa de navegação operadora, quando se tratar do armador da embarcação;

b) empresa de navegação parceira, quando o transportador não for o operador da embarcação;

c) consolidador, tratando-se de transportador não enquadrado nas alíneas "a" e "b" , responsável pela consolidação da carga na origem;

d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas "a" e "b" , responsável pela desconsolidação da carga no destino; e

e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional;

- informações a serem prestadas :

Nos termos do artigo 6º da IN RFB nº 800/2007, o transportador deverá prestar à Autoridade Aduaneira informações sobre o veículo e as cargas nacional, estrangeira e de passagem nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado. Dentre os registros eletrônicos obrigatórios no sistema de controle aduaneiro, relacionados no referido diploma normativo, destacam-se as informações sobre o veículo transportador e suas escalas em território nacional (artigos 7º a 9º), a carga transportada (artigos 10 a 21).

A informação sobre a carga transportada no veículo, compreende a informação do manifesto eletrônico (artigo 11), a vinculação do manifesto eletrônico à escala (artigo 12), a informação dos conhecimentos eletrônicos (artigos 13 a 16), a informação da desconsolidação da carga (artigos 17 a 19) e a associação do conhecimento eletrônico a noco manifesto, no caso de transbordo ou baldeação da carga (artigos 20 e 21)

- prazos para prestação de informações :

Como Autoridade Aduaneira, a Secretaria da Receita Federal estipulou, pelos artigos 22 e 50 da IN RFB nº 800/2007, com redação dada pela IN RFB nº 899/2008, os seguintes prazos mínimos para a prestação das informações :

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

I - as relativas ao veículo e suas escalas, cinco dias antes da chegada da embarcação no porto; e

II - as correspondentes ao manifesto e seus CE, bem como para toda associação de CE a manifesto e de manifesto a escala:

a) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, quando o item de carga for granel;

b) dezoito horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, para os demais itens de carga;

c) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos CAB, BCN e ITR e respectivos CE;

d) quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a descarregar em porto nacional, ou que permaneçam a bordo; e

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

§ 1º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser reduzidos para rotas e prazos de exceção.

§ 2º As rotas de exceção e os correspondentes prazos para a prestação das informações sobre o veículo e suas cargas serão registrados no sistema pela Coordenação Especial de Vigilância e Repressão (Corep), a pedido da unidade da RFB com jurisdição sobre o porto de atracação, de forma a garantir a proporcionalidade do prazo em relação à proximidade do porto de procedência.

§ 3º Os prazos e rotas de exceção em cada porto nacional poderão ser consultados pelo transportador.

§ 4º O prazo previsto no inciso I do caput, se reduz a cinco horas, no caso de embarcação que não esteja transportando mercadoria sujeita a manifesto.

(...)

Art. 50. Os prazos de antecedência previstos no art. 22 desta Instrução Normativa somente serão obrigatórios a partir de 1º de janeiro de 2009. Parágrafo único. O disposto no caput não exige o transportador da obrigação de prestar informações sobre:

I - a escala, com antecedência mínima de cinco horas, ressalvados prazos menores estabelecidos em rotas de exceção; e

II - as cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País.

Assim, verifica-se que a Autoridade Aduaneira estabeleceu dois períodos distintos para validação dos prazos : 1 – de 31/03/2008 a 31/03/2009 e 2 – a partir de 1º/4/2009.

- a falta da prestação da informação e o dano causado ao controle aduaneiro:

O planejamento das ações de controle aduaneiro, a partir da implementação do Siscomex Carga está fundamentado em critérios de análise de risco. O gerenciamento de risco constitui a ferramenta que tem permitido a Administração Aduaneira conjugar, por um lado, maior celeridade ao processo de despacho aduaneiro das mercadorias e, conseqüentemente, a redução dos custos incidentes sobre o comércio internacional, acarretando maior competitividade aos produtos fabricados no país, no exterior e, por outro lado, maior rigor no controle da aplicação da legislação de regência.

Tal análise deve ocorrer previamente às operações de comércio exterior, com o conhecimento dos dados informados nos sistemas Mercante e Siscomex Carga, que influenciarão os atos e controles da Administração Aduaneira, providenciando os controles fiscais e administrativos, prevenindo a ocorrência de possíveis ilícitos ou irregularidades no território aduaneiro.

Conseqüentemente, a falta da prestação de informação ou sua ocorrência fora dos prazos estabelecidos inviabiliza a análise, o planejamento prévio, causando sério entrave no exercício do controle aduaneiro.

Para coibir tais práticas de prestação de informação fora do prazo estabelecido, ou não prestação de informações, e aquilatar o controle do território aduaneiro, a Administração Aduaneira estabeleceu penalidades pelo descumprimento de tais prazos.

- infração pela não prestação das informações na forma, prazo e condições estabelecidas :

Conforme disposto na alínea “e” do inciso IV do artigo 107 do Decreto-Lei nº 37/1996, com redação dada pelo artigo 77 da Lei nº 10.833/2003, ficou definida a multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga, por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre operações que execute, na forma e nos prazos estabelecidos pela Administração Aduaneira – a Secretaria da Receita Federal.

16. No caso presente, a responsabilidade da recorrente restou plenamente demonstrada, como bem descreveu a Ilustre Julgadora Maria Lígia Linhares Pontes, relatora do voto condutor do Acórdão DRJ /FORTALEZA.

17. Adoto seus dizeres como razão de decidir :

Conforme, já exposto no item anterior, a responsabilidade pela prestação de informação de desconexão de carga é do agente de carga ou seu representante indicado como consignatário da carga no CE genérico, em consonância com o disposto nos artigos 17 e 18 da IN RFB nº 800/2007. A autoridade fiscal explicitou e demonstrou clara e inequivocamente que a autuada, na condição de agente de carga, indicada no campo "consignatário da carga" no Conhecimento Eletrônico (CE) Sub-Máster nº 150805109595882 é a responsável pela prestação da informação de

desconsolidação do referido CE com atraso, conforme trecho da descrição dos fatos do auto de infração a seguir copiado (fls. 11).

DO RESPONSÁVEL PELA INFRAÇÃO NO CASO

Examinada a documentação juntada aos autos, especialmente os extratos com o registro da conclusão da desconsolidação no Conhecimento Eletrônico - CE Sub-Master 150805109595882, ocorrida somente em 09/06/2008, As 17h01, com a inclusão do Conhecimento - CE 150805115283196, cuja informação fora de prazo deu origem a presente autuação, verifica-se que figura como agente de carga consignatário do CE sub-master 150805109595882, a empresa IAS DO BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA, CNP.' 36.181.089/0001-87.

O extrato do Conhecimento Eletrônico (CE) Sub-Máster n.º 150805109595882 (fls. 27) traz em seu campo consignatário o nome da autuada, o que torna inafastável a sua responsabilidade pela prestação da informação,

Ressalto, ainda que a responsabilidade pela prestação da informação referentes a cargas e veículos no sistema Siscomex Carga é atribuída na IN RFB n.º 800/2007, conforme a autuação do interveniente do comércio exterior, em relação a determinado veículo e/ou carga, em consonância com o cadastramento ou habilitação perante a RFB para registro das operações no referido sistema, consoante o art. 1.º da IN RFB n.º 800/2007.

Art. 1.º O controle de entrada e saída de embarcações e de movimentação de cargas e unidades de carga em portos alfandegados obedecerá ao disposto nesta Instrução Normativa e será processado mediante o módulo de controle de carga aquaviária do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.

Portanto, é irrelevante para o caso concreto que a empresa tenha ou não expressa menção em seu contrato social e em seu cadastro CNPJ a atividade social de "agente de cargas", o que importa realmente é que tenha efetuado o registro da informação com atraso qual estava legalmente obrigada a prestar, e que estava regularmente habilitada para fazê-lo perante o Siscomex Carga, por sua iniciativa, o que restou demonstrado pelo auto preenchimento do campo consignatário do CE sub-master n.º 150805109595882 (fls. 27) pela autuada ou por seu representante.

Ademais, ao contrário do alegado pela empresa, consta expresso na cláusula 1.3, item 1.3, do seu contrato social (fls. 52). dentre outros, os objetos de agência marítima e de consolidação e desconsolidação de carga.

1.3 A sociedade tem por objeto:

- a) Agenciamento de carga aérea, marítima e rodoviária;*
- b) Consolidação e desconsolidação de cargas;"*

ILEGITIMIDADE PASSIVA DA RECORRENTE

18. Alega a recorrente, a sua ilegitimidade para figurar no polo passivo da autuação, ao argumento de que exerce a atividade de agente marítimo, agindo como mandatário e em nome do armador do navio.

19. Não se sustentam tais argumentos de defesa. a recorrente não nega que, na condição de agente marítimo, representa o transportador estrangeiro, inclusive emitindo conhecimentos de embarque e, fazendo-lhe as vezes, informando no SISCOMEX os dados relativos á mercadoria transportada.

20. O transporte internacional de cargas é atividade complexa, que envolve vários intervenientes em suas diversas etapas, cada um deles respondendo pelas operações e informações correspondentes a suas fases de atuação.

21. Diante das peculiaridades desta atividade e objetivando proporcionar maior segurança e agilidade ao comércio internacional, foi criada no território nacional toda uma sistemática de acompanhamento e controle das cargas que estivessem em trânsito para o território nacional, que estivessem sendo movimentadas em território nacional e mesmo as que estivessem saindo do território nacional, por um sistema informatizado, administrado pela Aduana Brasileira.

22. Assim, os transportadores marítimos, diretamente ou por meio de seus representantes, as agências marítimas, deviam prestar às autoridades aduaneiras informações detalhadas sobre as cargas (e as unidades que as contem, os “containers”), a serem embarcadas , desembarcadas e de passagem pelo território nacional, bem como informações sobre as embarcações que operariam em portos brasileiros (sua descrição, carga transportada, portos em que atracariam e datas correspondentes). O objetivo de tal controle seria permitir às autoridades aduaneiras um controle preciso sobre a movimentação de cargas e embarcações que as transportam pelos portos brasileiros.

23. Tal controle se exerceria por cruzamento de informações fornecidas pelos exportadores, importadores e transportadores e pelas autoridades portuárias, possibilitando uma rede de informações que se completaria no sistema eletrônico de controle.

24. Com fundamento no artigo 37 do Decreto-Lei n.º 37/1966, com a redação dada pela Lei n.º 10.833/2003, foram definidas as informações que deveriam ser fornecidas por cada interveniente na rede de transporte internacional de mercadorias/cargas, delegando à Secretaria da Receita Federal, como autoridade aduaneira, a definição da forma e os prazos para apresentação de tais informações.

25. A Secretaria da Receita Federal, cumprindo a determinação legal, primeiro editou a Instrução Normativa SRF n.º 28/1994, que disciplinava o despacho aduaneiro de mercadorias destinadas à exportação, e mais tarde editou a Instrução Normativa RFB n.º 800/2007, que disciplinava o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados.

26. Assim surgiu o módulo de controle de carga no Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX, denominado SISCOMEX CARGA.

27. Á época do fato gerador (**09/06/2008**), vigia o Decreto-Lei n.º 37/1966, que dispunha sobre o imposto de importação, com a seguinte redação :

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 :

I – o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto;

II- o representante, no País, do transportador estrangeiro; (redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001)

III – o adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora;

(...)

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.

§ 1º – O regulamento e demais atos administrativos não poderão estabelecer ou disciplinar obrigação, nem definir infração ou cominar penalidade que estejam autorizadas ou previstas em lei.

§ 2º – Salvo disposição expressa em contrário, a responsabilidade por infração independe da intenção do agente ou do responsável e da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato.

Art. 95 – Respondem pela infração :

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

(...)

(grifos deste relator)

28. Regulamentava as disposições contidas no supracitado Decreto-lei nº 37/1966, o denominado Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 4.453/2002 (mais tarde revogado pelo Decreto nº 6.759/2009), que assim estava redigido :

Art. 30 – O transportador prestará á Secretaria da Receita Federal as informações sobre as cargas transportadas, bem assim sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.

§ 1º – Ao prestar as informações, o transportador, se for o caso, comunicará a existência, no veículo, de mercadorias ou de pequenos volumes de fácil extravio;

§ 2º – 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, também deve prestar as informações sobre as operações que execute e sobre as respectivas cargas;

§ 3º – Poderá ser exigido que as informações referidas neste artigo sejam emitidas, transmitidas e recebidas eletronicamente.

Art. 31 – Após a prestação das informações de que trata o art. 30, e a efetiva chegada do veículo ao País, será emitido o respectivo termo de entrada, na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal.

(grifos deste relator)

29. Portanto, diante da atribuição, de modo expresso, da responsabilidade pelo crédito tributário, no caso em exame, ao transportador, por determinação contida no transcrito artigo 32, parágrafo único, inciso II do Decreto-lei nº 37/1966, cumpre-se o comando contido no artigo 128 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172/1966), assim redigido :

Art. 128 – Sem prejuízo do disposto neste capítulo, a lei pode atribuir de modo expresso a responsabilidade pelo crédito tributário a terceira pessoa, vinculada ao fato gerador da respectiva obrigação. Excluindo a responsabilidade do contribuinte ou atribuindo-a a este em caráter supletivo do cumprimento total ou parcial da referida obrigação.

30. Quanto á infração praticada e sua vinculação á recorrente, como representante do transportador, assim determina o artigo 135 do CTN :

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 :

I – as pessoas referidas no artigo anterior;

II – os mandatários, prepostos e empregados;

III – os diretores, gerentes ou representantes de pessoas jurídicas de direito privado.

(grifos deste relator)

31. Como visto, o artigo 135, II, do CTN determina que a responsabilidade é exclusiva do infrator em relação aos atos praticados pelo mandatário ou representante que infrinjam comando legal.

32. Desta forma, o transcrito caput do artigo 94 do Decreto-lei nº 37/1966 determina que constitui infração aduaneira 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.*”.

33. Pelo exposto, na condição de representante do transportador estrangeiro, a recorrente estava obrigada a prestar as devidas informações ás autoridades aduaneiras, via Sistema Eletrônico, denominado SISCOMEX, no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal e, ao descumprir este dever, cometeria infração capitulada em lei, sendo que responderia pessoalmente por tal infração, com fulcro no determinado no artigo 95, inciso I do Decreto-lei nº 37/1966.

34. Destarte, não bastasse o fato de o preceito legal veiculado pelo inciso I do art. 95 do mencionado DL não emprestar relevo á forma pela qual o agente infrator concorre para a prática da infração, tampouco o fato de ser mandatário do transportador estrangeiro socorre o impugnante, eis que o agente marítimo tem o dever de lealdade para com o seu representado, o que significa abster-se de praticar quantos atos, comissivos ou omissivos, possam prejudicá-los.

35. Nesse contexto, os atos praticados no exercício regular do mandato, á toda evidência, não incluem aqueles praticados com infração á lei, caso em que, a responsabilidade é até pessoal ao agente infrator, por força do disposto no inciso II do art. 135 do Código Tributário Nacional.

36. Ademais, com o advento do Decreto-Lei nº 2.472/1988, que deu nova redação ao citado artigo 32 do Decreto-Lei nº 37/1966, posteriormente alterada pela Medida Provisória nº 2.158-

35/2001, o representante do transportador estrangeiro no País foi expressamente designado responsável solidário pelo pagamento do Imposto de Importação, o que já foi alvo de pronunciamento pelo STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp nº 1.129.430/SP – Relator Min. Luiz Fux, ao considerar que o Decreto-Lei nº 2.472/1988 instituiu hipótese legal de responsabilidade tributária solidária para o representante no País do transportador estrangeiro :

REsp nº 1.129.430/SP : No que concerne ao período posterior à vigência do Decreto-Lei nº 2.472/88 sobreveio hipótese legal de responsabilidade tributária solidária (a qual não comporta benefício de ordem, á luz inclusive do parágrafo único do artigo 124 do CTN) do “representante, no país, do transportador estrangeiro”. (STJ, Relator Ministro Luiz Fux, data do julgamento 24/11/2010)

37. Diante destes argumentos expostos, patente a legitimidade passiva da recorrente no caso em exame, portanto não dou provimento ao recurso neste ponto.

DA DENÚNCIA ESPONTÂNEA

38. Alega a recorrente que :

- Destarte, ainda que se considere como omissão de informação, uma vez que, supostamente, prestada posteriormente, tem-se esta como denúncia espontânea, excludente de exigibilidade do crédito.

Assim, dúvida não pode haver de que o contribuinte, tendo feito a apuração do valor devido, e oferecido à autoridade administrativa a informação respectiva, se não paga no prazo legal, mas não sofre a cobrança correspondente, tem direito de fazer a denúncia espontânea, invocando o art. 138 do CTN, e ter excluída a sua responsabilidade pela infração - o atraso - livrando-se da multa moratória.

Portanto, inaplicável a multa regulamentar em face da denúncia espontânea. Contudo, caso seja entendida como válida a autuação e imposição da multa, deve-se convertê-la nos termos do dispositivo acima mencionado.

- Seguindo o mesmo raciocínio do Código Tributário Nacional e, a fim de não deixar margem para dúvidas quanto à aplicação da denúncia espontânea como excludente de responsabilidade nas infrações administrativas (como no caso concreto), a Medida Provisória nº497/2010, convertida na lei nº 12.350/2010, alterou o § 2º do artigo 102 do Decreto-Lei nº 37 de 1966

39. Verifica-se, pois, que a recorrente requereu a aplicação da denúncia espontânea para fins de afastamento da(s) multa(s) que lhe foi(ram) imposta(s), com base na alteração do art. 102 do Decreto-lei nº 37/1966 trazida pela Lei nº 12.350/2010, que estendeu o alcance desse instituto às penalidades de natureza administrativa (antes só alcançava as tributárias).

40. Esse instituto, que é uma forma de exclusão da responsabilidade por infração no âmbito tributário, tem base legal no art. 138 do Código Tributário Nacional (CTN), dispositivo que norteia as demais normas que tratam dessa matéria. Nele estão delineados os requisitos próprios da denúncia espontânea, os quais devem ser necessariamente atendidos para sua correta aplicação, independentemente da natureza da infração denunciada. São eles:

a) Eficácia.

- Para que seja excluída a responsabilidade pela infração, o dano a ela atribuído deve ser evitado ou revertido. Fazendo um paralelo com o direito penal, assemelha-se à figura dos arrependimentos eficaz e posterior. Assim, se a infração causou algum prejuízo, ele deve ser anulado, para que o infrator não seja responsabilizado. Nada mais justo. Nesse sentido é que o caput do art. 138 do CTN assim dispõe:

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.

b) Tempestividade.

- Essa condição está disposta expressamente no parágrafo único do citado dispositivo legal:

Art. 138. [...]

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

41. Observa-se que o fato de a legislação aduaneira ter admitido a denúncia espontânea para as infrações de natureza administrativa não implica que esse instituto deva ser automaticamente aplicado nesses casos. Assim como nas irregularidades de natureza tributária, primeiro é preciso verificar se foram atendidos os requisitos próprios desse benefício. Uma coisa é declarar a existência de determinado direito em tese, genericamente, outra coisa é reconhecer que ele se configurou no caso concreto.

42. Portanto, para que a denúncia de uma transgressão de natureza tributária ou administrativa possa excluir a responsabilidade do infrator, ela deve ser tempestiva e eficaz. Esses são os “pressupostos de admissibilidade” da denúncia espontânea, necessários para que o direito a esse instituto seja legitimamente exercido.

43. Para que não nos alonguemos em discussões doutrinárias, este CARF já apreciou a matéria em várias oportunidades e, por serem esclarecedores, citamos os recentes Acórdãos de n.º 3402-004.149, de 24/05/2017 e 9303-004.909, de 23/03/2017.

44. Apreciando a matéria, este CARF editou a Súmula CARF n.º 126, com efeitos vinculantes, ou seja, de adoção obrigatória aos julgadores deste CARF, assim redigida :

SÚMULA CARF n.º 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 n.º 37, de 1966, dada pelo art. 40 da lei n.º 12.350, de 2010. (Vinculante conforme Portaria ME n.º 129, de 01/04/2019, DOU de 02/04/2019).

45. Portanto, não dou provimento ao recurso neste quesito.

O DESRESPEITO AOS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E DA PROPORCIONALIDADE

46. Por fim, alega a recorrente:

- A **razoabilidade** da multa estará intimamente ligada à própria **proporcionalidade** que deve haver entre os fatos que lhe deram causa, e os efeitos alcançados pelo contribuinte, tudo isso estará a apontar para tal multa um efeito expropriatório, confiscatório. Não se pode desconsiderar a **capacidade contributiva** do sujeito passivo. Será "*undue process of law.*"

47. No âmbito do julgamento administrativo, cabe a análise dos fatos e alegações frente à legislação aplicável. Em se constatando que o lançamento não padece de nenhum vício e que o processo foi conduzido com respeito à legalidade, ao contraditório e à ampla defesa, como é o caso dos presentes autos, não cabe a exoneração de multa com base em argumentos de ofensa a tais princípios

48. Assim, não dou provimento ao recurso neste quesito.

Conclusão

49. Por todo o exposto, nego provimento ao recurso voluntário.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Ari Vendramini