MINISTÉRIO DA ECONOMIA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS

ACÓRDÃO GERADO NO PGD-CARF PROCESSO 11128.007261/2009-87

Processo nº	11128.007261/2009-87
Recurso nº	Voluntário
Acórdão nº	**3301-008.511 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 1ª Turma Ordinária**
Sessão de	26 de agosto de 2020
Recorrente	CSAV GROUP AGENCIES BRAZIL AGENCIAMENTO DE TRANSPORTES LTDA.
Interessado	FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 10/06/2009

AGÊNCIA MARÍTIMA REPRESENTANTE DE TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. PRESTAÇÃO INTEMPESTIVA DE INFORMAÇÃO. LEGITIMIDADE PASSIVA.

A agência de navegação marítima representante no País de transportador estrangeiro responde por irregularidade na prestação de informações que estava legalmente obrigada a fornecer à Aduana nacional.

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

O registro, no Siscomex, dos dados pertinentes ao embarque da mercadoria objeto de exportação, fora do prazo previsto na legislação de regência, tipifica a infração prevista na alínea "e" do inciso IV do art.107 do Decreto-Lei nº 37/66, sujeitando-se à penalidade correspondente.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso voluntário. Este julgamento seguiu a sistemática dos recursos repetitivos, sendo-lhes aplicado o decidido no Acórdão nº 3301-008.505, de 26 de agosto de 2020, prolatado no julgamento do processo 11128.007046/2009-86, paradigma ao qual o presente processo foi vinculado.

(assinado digitalmente)

Liziane Angelotti Meira – Presidente Redatora

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Ari Vendramini, Marcelo Costa Marques D Oliveira, Marco Antonio Marinho Nunes, Salvador Candido Brandao Junior, Marcos Roberto da Silva (suplente convocado), Semiramis de Oliveira Duro, Breno do Carmo Moreira Vieira, Liziane Angelotti Meira (Presidente Substituta).

Relatório

O presente julgamento submete-se à sistemática dos recursos repetitivos prevista no art. 47, §§ 1º e 2º, Anexo II, do Regulamento Interno do CARF (RICARF), aprovado pela Portaria MF nº 343, de 9 de junho de 2015. Dessa forma, adota-se neste relatório o relatado no acórdão paradigma.

> Trata o presente processo de auto de infração com exigência de multa regulamentar pela não prestação de informação sobre veículo ou carga transportada no valor de R$ 5.000,00. Fundamento Legal: Art. 107, inciso IV, alínea "e" do Decreto-Lei nº 37/66 com a redação dada pelo art. 77 da Lei n° 10.833/03.
>
> O autuado deixou de cumprir o prazo estabelecido para prestação de informações relativas a cargas por ele transportadas, o que ensejou a aplicação de penalidade prevista na legislação em vigor.
>
> Por ter violado o prazo estabelecido pela IN/SRF nº 800 de 2007, a fiscalização lançou a multa do art. 107, IV, alínea "e", do Decreto-lei nº 37/66, no valor de R$ 5.000,00.
>
> Intimada do Auto de Infração, a interessada apresentou impugnação e documentos, alegando em síntese:
>
> É imperioso ressaltar que a Impugnante não é parte legitima para figurar no pólo passivo da autuação, tendo em vista que, na qualidade de mera AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA da empresa transportadora;
>
> Só o transportador poderia ser autuado pelo eventual descumprimento ao comando legal. E principalmente, em se tratando de multa, esta não poderia ter seus efeitos estendidos As pessoas que não são sujeitos passivos dela;
>
> Da simples leitura do auto de infração se verifica que a descrição do fato que ensejou a aplicação da multa não foi realizada de forma clara e completa, o que dificultou sua defesa e, portanto, o presente ato deve ser anulado por cerceamento de defesa;
>
> O transportador não deixou de prestar informações, muito ao contrário, observou todas as disposições legais, inserindo as informações necessárias ao Sistema, sempre com a antecedência exigida;
>
> A solicitação de desvinculação dos manifestos de escala foi apresentada com a antecedência necessária;
>
> Ainda que, eventual informação tenha sido adicionada posteriormente, o registro no SISCOMEX de dados relativos a um transporte marítimo, mesmo que seja fora do prazo, mas ANTES da lavratura de auto de infração, equivale, para todos os efeitos, a uma denúncia espontânea, o que afasta a aplicação de penalidade;
>
> Fácil é concluir que a conduta da Requerente (retificação), não se encontra tipificada na alínea 'e' do inciso IV, do art. 107 do Decreto-Lei 37/66, com a redação dada pela Lei 10.833/03.

A Delegacia de Julgamento julgou improcedente a impugnação.

A Recorrente apresentou Recurso Voluntário, no qual repisa seus argumentos.

É o relatório.

Voto

Tratando-se de julgamento submetido à sistemática de recursos repetitivos na forma do Regimento Interno deste Conselho, reproduz-se o voto consignado no acórdão paradigma como razões de decidir:

> O recurso voluntário foi tempestivo e atendeu aos demais pressupostos legais de admissibilidade e deve ser conhecido.
>
> No Recurso Voluntário (fls. 81/85) o Recorrente alegou em síntese os seguintes itens:

Documento nato-digital

1. Preliminares

1.1 Ilegitimidade Passiva

1.2. Vício Formal no Auto de Infração - Nulidade

2. Mérito

2.1 Da ocorrência do *bis in idem*

2.2 Da não caracterização da infração imposta

2.3 Denúncia espontânea

Analisaremos cada um do itens.

Preliminares

1.1 Ilegitimidade Passiva

A recorrente alega sua ilegitimidade passiva, em razão de ausência de previsão legal que imponha a penalidade cominada ao agente de navegação.

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

> Art. 37. O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.
>
> § 1º **O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos**, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas.
>
> (...) (grifei)

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

> Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas:
>
> (...)
>
> IV - de R$ 5.000,00 (cinco mil reais):
>
> (...)
>
> e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga; e

No caso em tela, tratando-se de infração à legislação aduaneira e tendo em vista que o Recorrente concorreu para a prática da infração em questão, necessariamente, ele responde pela correspondente penalidade aplicada, de acordo com as disposições sobre responsabilidade por infrações constantes do inciso I do art. 95 do Decreto--leinº37,de1966:

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

O art. 135, II, do CTN determina que a responsabilidade é exclusiva do infrator em relação aos atos praticados pelo mandatário ou representante com infração à lei. Em

Documento nato-digital

consonância com esse comando legal, determina o caput do art. 94 do Decreto-lei n° 37/66 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".

Dessa forma, na condição de representante do transportador estrangeiro, o Recorrente estava obrigado a prestar as informações no Siscomex no prazo máximo determinado. Ao descumprir esse dever, cometeu a infração capitulada na alínea "e" do inciso IV do artigo 107 do Decreto-lei n° 37, de 1966, com redação dada pelo artigo 77 da Lei n° 10.833, de 2003, e, com supedâneo também no do inciso I do art. 95 do Decreto--leinº37,de1966, deve responder pessoalmente pela infração em apreço.

Transcreve-se Ementa de decisão do CARF no mesmo sentido, Acórdão n° 3401-003.884:

> Assunto: Obrigações Acessórias
>
> Período de apuração: 04/01/2004 a 18/12/2004
>
> OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. INFORMAÇÃO DE EMBARQUE. SISCOMEX. TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. RESPONSABILIDADE DA AGÊNCIA MARÍTIMA. REPRESENTAÇÃO.
>
> A agência marítima, por ser representante, no país, de transportador estrangeiro, é solidariamente responsável pelas respectivas infrações à legislação tributária e, em especial, a aduaneira, por ele praticadas, nos termos do art. 95 do Decreto-lei nº 37/66.
>
> LANÇAMENTO. DESCRIÇÃO DOS FATOS. CLAREZA. NULIDADE. INEXISTÊNCIA.
>
> Descritas com clareza as razões de fato e de direito em que se fundamenta o lançamento, atende o auto de infração o disposto no art. 10 do Decreto nº 70.235/72, permitindo ao contribuinte que exerça o seu direito de defesa em plenitude, não havendo motivo para declaração de nulidade do ato administrativo assim lavrado.
>
> INFORMAÇÃO SOBRE O EMBARQUE. INOBSERVÂNCIA DO PRAZO. CONDUTA DESCRITA NO ART. 107, INCISO IV, ALÍNEA 'E', DO DECRETO-LEI Nº 37/66.
>
> O contribuinte que presta informações fora do prazo sobre o embarque de mercadorias para exportação incide na infração tipificada no art. 107, inciso IV, alínea 'e', do Decreto-lei nº 37/66, sujeitando-se à penalidade correspondente.
>
> Recurso voluntário negado. (grifei)

Consigna-se, por fim, que esse entendimento é amplamente adotado na jurisprudência recente deste Conselho, conforme se depreende das seguintes Acórdãos: nº 3401-003.883; nº3401-003.882; nº3401-003.881; nº3401-002.443; nº3401-002.442; nº3401-002.441, nº3401-002.440; nº3102-001.988; nº3401-002.357; e nº3401-002.379.

1.2. Nulidade do Autor de Infração por vício formal

Alega a Recorrente que o auto de infração não é tão claro como quer fazer crer e que a descrição dos fatos é confusa e não permitiu ao recorrente exercer amplamente o seu direito de defesa. Argumenta que não basta ao contribuinte consultar o auto de infração verificando os documentos anexados, mas é requisito de validade que o próprio auto de infração esclareça os elementos que ensejaram a aplicação da multa.

Consultando o Auto de Infração, às fls. 2/15, verifica-se perfeitamente a descrição dos fatos e o respectivo enquadramento legal. Ou seja, verifica-se que o Auto de Infração indica objetiva e claramente a infração cometida, a base legal e a data do fato gerador.

Documento nato-digital

Ademais, observa-se que a Recorrente exerceu de forma completa seu direito de defesa. Portanto, não se sustenta também esta preliminar de nulidade do auto de infração.

Dessa forma, propõe-se rejeitar as preliminares apresentadas no Recurso Voluntário.

2. Mérito

2.1 Da ocorrência do bis in idem

Alega a Recorrente que a multa exigida neste auto de infração também é objeto dos autos de infração 10711.722195/2012-21; 10711.722196/2012-76, 10711.722197/2012-11, 10711.722198/2012-65, 10711.722199/2012-18, 10711.722220/2012-04, 10711.7222001/2012-41, 10711.723076-2012-96, 10711.723077/2012-31 e 10711.723078/2012-85.

Informa que o auto foi lavrado pela Alfândega do Porto do Rio de Janeiro, exigindo-se, de forma idêntica, multa pelo atraso na entrega de informações sobre o CE mercante referente ao Navio CSAV ROMERAL, VIAGEM 0028S.

A Recorrente cita uma solução de consulta da Cosit. Importante esclarecer que as informações cujos atrasos na prestação deram ensejo ao lançamento são referentes a importação de mercadorias, ao passo que a citada decisão soluciona consulta relativa à exportação. Cada um desses tipos de operações envolve peculiaridades próprias, especialmente no tocante ao controle administrativo, as quais se refletem na legislação regente e não podem ser desprezadas. Observa-se ainda que, um conhecimento eletrônico (CE) de exportação geralmente abrange várias Declarações de Despacho de Exportação (DDEs).

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 eletrônicos (CEs). 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, conforme se observou no do Acórdão nº 12-106.311 - 4ª Turma da DRJ/R, não é viável estender a conclusão trazida na citada SCI, conforme se passa a demonstrar. Transcrevemos parte dessa decisão, com a qual assentimos:

> Observa-se que, além dos conhecimentos eletrônicos, devem ser também informados os manifestos eletrônicos[2], a vinculação do manifesto à escala[3], a desconsolidação da carga[4], a associação do CE a novo manifesto, no caso de transbordo[5] ou baldeação. **Cada um desses registros refere-se a carga ou conjunto de cargas específico e tem finalidades próprias, razão pela qual a exigência de serem informados no prazo estabelecido não pode ser considerada como uma única obrigação**. Assim, a inobservância do prazo para prestar uma dessas informações não desobriga o responsável de apresentar tempestivamente as demais, ainda que sejam referentes a cargas do mesmo navio/escala.
>
> A conclusão trazida na SCI Cosit nº 8/2008 tem como ponto chave a consideração de que, na situação consultada, ficou configurada uma única infração, que foi o atraso na informação dos dados de embarque de mercadorias transportadas. No caso sob análise não houve apenas uma infração. Examinando-se as ocorrências citadas pela fiscalização, verifica-se que as multas aplicadas foram decorrentes de condutas similares, [2] Conjunto de informações que relacionam as cargas a bordo da embarcação no momento da escala em porto nacional, bem como as que ali serão embarcadas. (Anexo II da IN RFB nº 800/2007)

Documento nato-digital

[3] Art. 8º A empresa de navegação operadora da embarcação ou a agência de navegação que a represente deverá informar à RFB a escala da embarcação em cada porto nacional, conforme estabelecido no Anexo I. (IN RFB nº 800/2007)

[4] Art. 17. A informação da desconsolidação da carga manifestada compreende:

I - a identificação do CE como genérico, pela informação da quantidade de seus conhecimentos agregados; e II - a inclusão de todos os seus conhecimentos eletrônicos agregados. (IN RFB nº 800/2007) porém, **relativas a fatos distintos**. Sendo assim, não se pode afirmar sequer que as infrações são idênticas, uma vez que são diferentes seus objetos materiais.

Corroborando essa conclusão, são relevantes as orientações contidas no Ato Declaratório Executivo Corep nº 3, de 28/3/2008, publicado no DOU de 1/4/2008, que assim dispõe em seu Capítulo VII:

CAPÍTULO VII DAS PENALIDADES POR INFORMAÇÃO APÓS OS PRAZOS Art. 64. Quanto às penalidades de que trata o art. 45, observado o art. 48, ambos da Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007:

[...]§ 2º No manifesto:

*I - **A penalidade aplica-se a toda inclusão após a atracação**, salvo quando previamente autorizada pela unidade da RFB jurisdicionante [...]§ 3º **Nos CE ou item**:*

*I - A penalidade **não** se aplica:*

*a) aos CE de exportação quando a retificação ocorrer dentro dos sete di**as** de que trata o § 3º, do art. 30, da Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007; e b) aos CE agregados quando o CE genérico 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.*

*[...]§ 4º Observados os parágrafos anteriores, **a penalidade será aplicada por**:*

*I - escala incluída após o prazo; ou II - **cada deferimento, automático ou não, de retificação do manifesto, CE ou item**, independentemente da quantidade de campos retificados;*

Art. 65. Até desenvolvimento de função específica, a análise das retificações, para efeito de aplicação de penalidade, será realizada via consulta ao histórico de bloqueios, no Siscomex Carga. (Destaques na reprodução.)

Observa-se que o deferimento de pedido de retificação para alterar ou incluir dado só é necessário se já tiver transcorrido o prazo estipulado para a prestação da informação. Nesse caso, o documento eletrônico a ser retificado é automaticamente bloqueado pelo sistema, sendo necessário que a autoridade responsável autorize o procedimento, conforme dispõem os arts. 42 e 44 da IN RFB nº 800/2007, que tinham a seguinte redação à época dos fatos:

*Art. 42. A autorização da RFB para as operações referentes à embarcação e sua respectiva carga informada no sistema ocorrerá de forma automática, **exceto quando existir bloqueio, hipótese em que a operação somente poderá ser realizada após o registro do correspondente desbloqueio, no sistema, pela autoridade aduaneira**.*

Art. 44. O bloqueio de carga poderá atingir todo o manifesto, CE ou item da carga.

*§ 1º O bloqueio referido no caput **será aplicado automaticamente, na hipótese de descumprimento do prazo de prestação da respectiva informação** [...]* (Destaques na reprodução.)

Além das orientações contidas no citado Ato Declaratório, deve-se considerar que, tratando-se do transporte de cargas consolidadas, geralmente são vários os

Documento nato-digital

agentes intervenientes. Nesses casos, as diversas cargas são informadas em conhecimentos de embarque genéricos (*Master Bill of Lading – MBL*), que são consignados a empresas denominadas de agentes de carga. Essas empresas ficam incumbidas pela desconsolidação, no local de destino, **onde devem prestar as informações específicas referentes a cada carga, para que seus destinatários finais possam retirá-las**.

A definição de "carga consolidada", comumente encontrada em sítios eletrônicos de despachantes aduaneiros, corrobora esse entendimento. A título de ilustração, transcrevem-se os seguintes conceitos, obtidos de uma dessas fontes:

2. ESTUDO SOBRE CARGA CONSOLIDADA 2.2 – CONCEITO Consolidar carga *significa agrupas várias cargas de um ou vários usuários diferentes, mas que tenham um só destino. A carga agrupada segue amparada por um conhecimento "master" (MAWB) ou conhecimento "mãe", de responsabilidade da empresa consolidadora, dirigido à empresa desconsolidadora. O "master" engloba outros conhecimentos denominados "house" ou "filhotes" (HAWB), cada um deles com seu respectivo destinatário.*

Em suma, na origem, as cargas de vários exportadores e até de um único exportador, destinadas a um mesmo local de descarga, são agrupadas e embarcadas sob amparo do conhecimento "MAWB", acompanhado de tantos "HAWB" quantos forem os embarques objeto de consolidação.

Desconsolidar carga *significa operação realizada no destino no sentido de separar as cargas de acordo com os conhecimentos HOUSE, para serem encaminhados aos consignatários respectivos providenciarem o despacho aduaneiro.* (*SIC*)

O House deve ser base do despacho aduaneiro *De fato, sendo o Máster documento de consolidador para desconsolidador e com validade para definir o veículo em que saem do exterior e chegam ao País de destino e respectivo controle da Alfândega de descarga, resta claro que o House é o documento que ampara o despacho aduaneiro, eis que para cada House deverá exigir um despacho.* (Grifos acrescidos)

Disponível em: <http://www.comexblog.com.br/importacao/carga-simples-ecarga- consolidada-um-roteiro-bem-explicado> Consulta realizada em: 21/3/2014.

Vê-se que, além da diversidade de cargas, também são vários os agentes que atuam no transporte internacional de cargas. Cada um responde por atividades e informações específicas referentes às diferentes fases desse serviço (embarque, consolidação, navegação, desconsolidação, desembarque). Assim, em uma mesma viagem de um navio geralmente há diferentes intervenientes (consolidadores, desconsololidadores, agentes de carga, agências de navegação), que devem prestar as informações sobre as cargas que estão na responsabilidade deles, em conformidade com o disciplinado na legislação regente.

Caso o entendimento de que a penalidade em foco só poderia ser aplicada uma vez a cada navio/viagem fosse adotado de forma generalizada, bastava ela ser cominada a um dos diversos intervenientes que atuam em cada etapa do transporte, para que os demais ficassem desobrigados de cumprir a obrigação de prestar as informações a seu encargo. Ou ainda, se determinado interveniente fosse apenado por deixar de cumprir essa obrigação em relação a uma carga sob sua responsabilidade, não precisaria mais cumpri-la em relação às demais.

Além de atentar contra o princípio da igualdade, já que pessoas na mesma situação poderiam ter tratamentos diferentes (uma seria apenada e outra não), **esse entendimento retiraria praticamente toda a eficácia da norma que criou a mencionada obrigação**. Os responsáveis pelas cargas ficariam desestimulados a prestar as devidas informações correta e tempestivamente, e não só a Aduana seria prejudicada, mas também os contribuintes e o País como um todo.

Documento nato-digital

> Certamente haveria aumento no tempo de despacho das mercadorias e, consequentemente, nos gastos com armazenagem e estadia de navios, o que contribuiria para incrementar o famigerado "custo Brasil".
>
> Diante da multiplicidade de cargas e agentes geralmente envolvidos em cada viagem de um cargueiro internacional, não é razoável estender as conclusões trazidas na SCI Cosit nº 8/2008 a todas as situações em que haja atraso na prestação de informação. Cada situação deve ser analisada levando em conta suas peculiaridades, inclusive no tocante à legislação regente.
>
> No caso sob exame, ainda que a penalidade seja referente ao mesmo tipo de irregularidade tratada no(s) processo(s) citado(s) pela impugnante, ela foi aplicada em relação a evento específico, que não se confunde com o(s) daquele(s) processo(s). Ou seja, **não se trata da prática de uma só infração, mas sim da repetição de fatos típicos independentes.**
>
> Destarte, não se ajusta ao caso concreto o entendimento de que somente seria possível aplicar uma vez a multa prescrita no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei nº 37/1966, em relação a cada navio/viagem. Conforme demonstrado e, tendo em vista as determinações do Ato Declaratório Executivo Corep nº 3/2008, a penalidade é aplicável a cada manifesto, CE ou item incluído ou alterado após o prazo para prestar as respectivas informações.
>
> Sendo assim, **rejeita-se a arguição de *bis in idem* suscitada pela defesa**.
>
> Dessa forma, propõe-se negar provimento ao Recurso Voluntário neste item.

2.2 Da não caracterização da infração imposta

Defende a Recorrente que sua conduta não caracteriza o tipo legal sob o qual se justifica a imposição de multa. Alega que não arguiu duplicidade na multa. Afirma que a penalidade do artigo107, IV, alínea "e" do Decreto- Lei 37/66 aplica-se à não prestação das informações. Defende que ainda que tal informação não tenha sido prestada dentro do prazo previsto ou tenha havido eventual incorreção, não poderia a autoridade aduaneira impor-lhe a aplicação de uma multa com base em um fundamento legal que, a despeito da indicação de forma e prazo, caracteriza como tipo a ausência de informação. Defende que houve mero ajuste de informações..

Conclui a Recorrente afirmando que todas as informações foram prestadas e que não há supedâneo para as multas impostas pelo Fisco.

Quanto à duplicidade, cabe retomar que a expressão utilizada no Recurso Voluntário foi bis in idem (item anterior), o que tem conotação semelhante e está tratada no item 2.1 deste voto.

Quanto à hipótese de aplicação da penalidade em pauta, votemos à sua base legal.

Decreto Lei no. 37/66

> "Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas:
>
> (...)
>
> IV - de R$ 5.000,00 (cinco mil reais):
>
> (...)
>
> e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga;"

Vejamos o artigo 45 da Instrução Normativa *RFB nº 800, de 2007 (vigente à época):*

Documento nato-digital

> Art. 45. O transportador, o depositário e o operador portuário estão sujeitos à penalidade prevista nas alíneas "e" ou "f" do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei no 37, de 1966, e quando for o caso, a prevista no art. 76 da Lei no 10.833, de 2003, pela não prestação das informações na forma, prazo e condições estabelecidos nesta Instrução Normativa.
>
> § 1o Configura-se também prestação de informação fora do prazo a alteração efetuada pelo transportador na informação dos manifestos e CE entre o prazo mínimo estabelecido nesta Instrução Normativa, observadas as rotas e prazos de exceção, e a atracação da embarcação.
>
> § 2o Não configuram prestação de informação fora do prazo as solicitações de retificação registradas no sistema até sete dias após o embarque, no caso dos manifestos e CE relativos a cargas destinadas a exportação, associados ou vinculados a LCE ou BCE.

Vejamos novamente o Ato Declaratório Executivo Corep nº 3, de 28/3/2008, publicado no DOU de 1/4/2008, que assim dispõe em seu Capítulo VII:

> *CAPÍTULO VII DAS PENALIDADES POR INFORMAÇÃO APÓS OS PRAZOS Art. 64. Quanto às penalidades de que trata o art. 45, observado o art. 48, ambos da Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007:*
>
> *[...]§ 2º No manifesto:*
>
> *I - **A penalidade aplica-se a toda inclusão após a atracação**, salvo quando previamente autorizada pela unidade da RFB jurisdicionante [...]§ 3º **Nos CE ou item**:*
>
> *I - A penalidade **não** se aplica:*
>
> *a) aos CE de exportação quando a retificação ocorrer dentro dos sete di**as** de que trata o § 3º, do art. 30, da Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007; e b) aos CE agregados quando o CE genérico 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.*
>
> *[...]§ 4º Observados os parágrafos anteriores, **a penalidade será aplicada por**:*
>
> *I - escala incluída após o prazo; ou II - **cada deferimento, automático ou não, de retificação do manifesto, CE ou item**, independentemente da quantidade de campos retificados;*
>
> *Art. 65. Até desenvolvimento de função específica, a análise das retificações, para efeito de aplicação de penalidade, será realizada via consulta ao histórico de bloqueios, no Siscomex Carga.* (Destaques na reprodução.)

Portanto, a legislação é clara as informações devem ser prestadas na forma e no prazo estabelecido pela Receita Federal, sob pena da multa indicada. Assim, carece de razão a Recorrente neste item.

2.3 Denúncia espontânea

Alega ainda a Recorrente a aplicação da denúncia espontânea. Contudo, em razão da Súmula Vinculante no 126 deste CARF, este colegiado está adstrito às suas disposições, nos seguintes termos:

> A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira, mesmo após o advento da nova redação do art. 102 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, dada pelo art. 40 da Lei nº 12.350, de 2010.(Vinculante, conforme Portaria ME nº 129de 01/04/2019, DOU de 02/04/2019).

Documento nato-digital

Dessarte, cabe negar provimento ao Recurso Voluntário também neste aspecto.

Dessa forma, demonstrada a infração e a legitimidade passiva da recorrente para responder pela multa capitulada na alínea "e" do inciso IV do artigo 107 do Decreto-lei n° 37, de 1966, com redação dada pelo artigo 77 da Lei n° 10, voto por negar provimento ao Recurso Voluntário.

CONCLUSÃO

Importa registrar que, nos autos em exame, a situação fática e jurídica encontra correspondência com a verificada na decisão paradigma, de sorte que as razões de decidir nela consignadas são aqui adotadas.

Dessa forma, em razão da sistemática prevista nos §§ 1º e 2º do art. 47 do anexo II do RICARF, reproduz-se o decidido no acórdão paradigma, no sentido de negar provimento ao recurso voluntário.

(assinado digitalmente)

Liziane Angelotti Meira – Presidente Redatora

Documento nato-digital