



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.007339/2010-05
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3301-009.368 – 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

Ano-calendário: 2008

PRESTAÇÃO INTEMPESTIVA 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 consoma 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 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 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, no 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 12-100.407, exarado pela 4ª Turma da DRJ/RIO DE JANEIRO, por bem descrever os fatos :

Versa o processo sobre a controvérsia instaurada em razão da lavratura pelo fisco de auto de infração para exigência de penalidade prevista no artigo 107, inciso IV, alínea “e” do Decreto-lei n.º 37/1966, com a redação dada pela Lei n.º 10.833/2003.

Os fundamentos para esse tipo de autuação nesse conjunto de processos administrativos fiscais são os seguintes:

As empresas responsáveis pela carga lançaram a destempo o conhecimento eletrônico, pois segundo a IN SRF n.º 800/2007 (artigo 22), o prazo mínimo para a prestação de informação acerca da conclusão da desconsolidação é de 48 horas antes da chegada da embarcação no porto de destino.

Caso não se concluindo nesse prazo é aplicável a multa.

Devidamente cientificada, a interessada traz como alegações neste tipo de processo questões preliminares, como ocorrência de denúncia espontânea, ausência de tipicidade, ilegitimidade passiva, ausência de motivação. Também, em outros do mesmo tipo, os quais tenho julgado em bloco, eis que possuem a mesma natureza da penalidade imposta no auto de infração, são levantadas pelos sujeitos passivos questões que destacam infringência a princípios constitucionais e até em alguns casos ocorre a solicitação de relevação da penalidade.

Ou seja, são suscitados questionamentos que tragam ao auto de infração a ineficiência do instrumento de lançamento e a desconstrução **do verdadeiro cerne da autuação** que foi o **descumprimento dos prazos estabelecidos em legislação norteadora acerca do controle das importações.**

, antes mesmo do Registro da DI, a argumentação de que, de fato, as informações constam do sistema, mesmo que inseridas, independente da motivação, após o momento estabelecido no diploma legal pautado pela autoridade aduaneira.

É o relatório.

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

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Ano-calendário: 2008

DISPENSA DE EMENTA

Estão dispensados de ementa os acórdãos resultantes de julgamento de processos fiscais de valor inferior a R\$ 100.000,00 (cem mil reais), na forma da Portaria RFB n.º 2724/2017.

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

- 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 INFRACÃO, 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 tativá.

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.

NO MÉRITO

6. 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.

7. 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.

8. Adoto seus dizeres como razão de decidir :

Conforme, já exposto no item anterior, a responsabilidade pela prestação de informação de desconsolidação 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. I 1).

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, às 17h01, com a inclusão do Conhecimento - CE 150805115283196, cuja informação fora do 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 1a, 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

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. Com fundamento no artigo 37 do Decreto-Lei nº 37/1966, com a redação dada pela Lei nº 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.

16. A Secretaria da Receita Federal, cumprindo a determinação legal, primeiro editou a Instrução Normativa SRF nº 28/1994, que disciplinava o despacho aduaneiro de mercadorias destinadas à exportação, e mais tarde editou a Instrução Normativa RFB nº 800/2007, que disciplinava o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados.

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

18. Á época do fato gerador (**09/06/2008**), vigia o Decreto-Lei nº 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)

19. 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 recepcionadas 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)

20. Portanto, diante da atribuição, de modo expresse, 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 expresse 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.

21. 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)

22. 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.

23. 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.*”.

24. 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.

25. 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.

26. 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.

27. 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 á 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)

28. 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

29. 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

30. 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).

31. 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.

32. 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.

33. 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.

34. 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.

35. 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).

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

O DESRESPEITO AOS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E DA PROPORCIONALIDADE

37. 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.*"

38. 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

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

Conclusão

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

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Ari Vendramini