



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.722461/2011-88
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3401-011.573 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 22 de março de 2023
Recorrente WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2011

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

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

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

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

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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

(documento assinado digitalmente)

Arnaldo Diefenthaler Dornelles - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Carolina Machado Freire Martins - Relatora

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

Fl. 2 do Acórdão n.º 3401-011.573 - 3ª Seju/4ª Câmara/1ª Turma Ordinária
Processo n.º 11128.722461/2011-88

Relatório

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

Mais especificamente, a multa foi lançada em virtude da informação sobre a escala ter sido realizado após o prazo determinado, o que ocasionou o bloqueio.

Devidamente cientificada, a interessada alegou em sua impugnação:

- i) é do transportador a responsabilidade de registrar no SISCOMEX CARGA as informações sobre cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado, portanto, não sendo responsabilidade da Impugnante, agência marítima, tal responsabilidade;
- ii) enquadramento incorreto da Impugnante pelo agente fiscal como sendo "operador portuário", o que contraria o art. 142 do CTN que determina que o auto de infração deve estar corretamente lavrado, contendo dentre outras informações, a pessoa do sujeito passivo da obrigação tributária;
- iii) a Impugnante, agência marítima, não reveste a condição de operador portuário, empresa de transporte internacional, prestadora de serviço de transporte internacional expresso porta-a-porta e nem tampouco possui a natureza de agente de carga ou de armazém geral ou alfandegado, como determinado pelo dispositivo legal utilizado pela fiscalização para a aplicação da penalidade;
- iv) a ocorrência de denúncia espontânea;
- v) as ações de fiscalização devem estar devidamente consubstanciadas na legislação de regência e por provas que sustentem o fato acusado, o que no caso do presente auto de infração.

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

Assim dispõe o artigo 22 da IN SRF nº 800/2007:

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

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

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

[...]

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

[...]

f) por deixar de prestar informação sobre carga armazenada, ou sob sua responsabilidade, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada ao depositário ou ao operador portuário. (Destaque não constam no original.)

O caso ora apreciado diz respeito à informação da escala a qual deveria constar do Sistema Siscomex Carga, consoante o inciso "I", do art. 22, da IN SRF nº 800/2007, 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.

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

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

Vale dizer, ainda, que o Decreto-Lei nº 37/1966, que possui força de lei e alterações posteriores sustentam as penalidades as quais são explicadas e definidas pelas Instruções Normativas expedidas pela RFB, e que tanto a fiscalização quanto o julgador administrativo de primeira instância adstritos.

Nesse sentido, o lançamento extemporâneo do conhecimento eletrônico, fora do prazo estabelecido na IN SRF nº 800/2007, por causar transtornos ao controle aduaneiro, deve ser mantido na presente autuação, inobstante de constar do sistema o CE máster, pois o controle da importação deve ser realizado por inteiro e se há falta de uma parte da carga que fora desconsolidada após a atracação, interfere diretamente no controle aduaneiro.

No que tange à argumentação da interessada acerca da responsabilidade objetiva do agente de carga, ressalta-se não ter fundamento a não aplicação da penalidade estampada no auto de infração estabelecida IN RFB nº 800/2007. Essa norma é clara ao definir o alcance do termo transportador nela utilizado, consoante demonstram os dispositivos a seguir reproduzidos:

...

Portanto, quando a IN RFB nº 800/2007 utiliza o termo transportador se refere a todos os intervenientes nela especificados como tal. Caso não fosse esse o entendimento, essa norma se tornaria incoerente e perderia sua eficácia, pois agentes que devem prestar informações similares ficariam em situações bastante diferentes, já que uns estariam obrigados ao cumprimento de prazos e outros não.

Ressalta-se que a definição do significado de qualquer palavra não deve ser realizada sem considerar o contexto em que ela está sendo empregada. O transporte internacional de cargas é atividade complexa, que não se restringe ao mero deslocamento físico da mercadoria de um local para outro. Abrange várias etapas, dentre elas a **consolidação** e a **desconsolidação** de cargas, as quais envolvem a participação de diferentes intervenientes, cada um deles respondendo pelas operações e informações correspondentes a suas fases de atuação.

Irresignada, a empresa apresentou recurso voluntário, alegando: i) do erro na definição do sujeito passivo ii) da ilegitimidade passiva, uma vez que a responsabilidade quanto ao dever de prestar as informações à RFB seria, por lei, do transportador, do agente de carga ou do operador portuário, mas em nenhuma hipótese da agência marítima, já que representação não se confunde com responsabilidade.

É o relatório.

Voto

Conselheira Carolina Machado Freire Martins, Relatora.

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

Conforme relatado, a agência de navegação, ora Recorrente, representando a empresa operadora de embarcação em viagem internacional, solicitou, a destempo, a inclusão de informação sobre a escala.

Não havendo preliminares, passo à análise do mérito.

Do alegado erro na identificação do sujeito passivo

Segundo o Recorrente, a *“agência de navegação, também denominada agência marítima, como é o caso da Recorrente, é uma empresa, como veremos mais adiante, que se destina a atender apenas as necessidades do navio que se encontra atracado em porto brasileiro e não se confunde com o operador portuário, como entende o e. relator do acórdão recorrido”*. Confira-se um pouco mais da linha de defesa adotada:

9. Cabe esclarecer que, o agente marítimo é aquele que desempenha sua função com enfoque exclusivo no modal marítimo, não sendo utilizada essa profissão em outros modais. Já o agente de cargas abrange todos os meios de transporte de carga internacional.

10. Ainda, vale deixar claro, para que não paire dúvidas, que o agente marítimo é o representante do armador (dono do navio) nos portos, e do navio, perante as autoridades portuárias. Sua participação na cadeia logística se dá a cada escala do navio em um porto, onde sua missão é assumir seu gerenciamento, **entendido o navio como empresa autônoma**, a ser administrada com competência. Ele lida com as empresas de transporte e armazenagem, despachantes aduaneiros, terminais de

contêineres e operadores portuários.

11.No que tange ao Operador Portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área de um porto organizado.

12.Conseqüentemente, é absurda a imposição da multa pretendida pela fiscalização sob o pressuposto de descumprimento do prazo ou forma estabelecidos pela RFB para o fornecimento de informações obrigatórias, ausência de ilegitimidade passiva, com base no Art. 107, inc. IV, alínea `f; da-Decreto bei d--37166, com a redação dada pelo **Art. 7-7-da-Lei-nº** 10.833/2003, que dispõe, *in verbis*:

Primeiramente, conforme muito bem destacado pela colega Conselheira Fernanda Kotzias, quando da relatoria do Processo n.º 10209.720044/2011-38 (Acórdão n.º 3401-009.914), de mesmo contribuinte, julgado na sessão de 27 de outubro de 2021, os extratos dos dados do embarque trazidos aos autos apontam que o próprio recorrente vinculou o seu CNPJ nos sistemas da RFB como transportador, demonstrando não estar atuando, tão somente, como agente marítimo, como se verifica pelo exemplo extraído da fl. 05 dos presentes autos:

RECEITAS ALF		Receita Federal		EXTRATO DA ESCALA	
Emissor: 02450060871 - FERNANDO PENTEADO KUHLMANN			Emissão: 27/10/2011 15:33		
Escala: 11000167288		Embarcação: 9519092 - SINCERITY ACE			
Porto: BRSSZ - SANTOS		Previsão de Atracação: 14/05/2011			
Número da Viagem: 0016A		Situação Atual: ENCERRADA			
Dados de Inclusão					
Data/Hora da Inclusão:		11/05/2011 11:42:35			
CPF/Nome responsável pela Inclusão:		605.422.687-87 CASSIO PEREIRA DUARTE			
Dados do Transportador					
Agência de Navegação:		00.423.733/0016-15 - WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA			
Empresa de Navegação:		JP001023 - MITSUI OSK LINES LTD			
Nacionalidade do Transportador		JAPAO			

E além de executar os serviços de agenciamento, o Recorrente também atua na qualidade de NVOCC, agente de carga, consolidador e desconsolidador de carga, conforme se verifica pelo objeto de seu contrato social (fl. 37).

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

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

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

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

(...).

e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita

Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta a porta, ou ao agente de carga.

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

A decisão recorrida refere-se aos intervenientes no contexto do transporte nacional, tendo em vista que além da empresa de transporte internacional, também o agente de cargas, pode ser penalizado caso deixe de prestar informações relativas aos dados de embarque, na forma e prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal:

Portanto, **quando a IN RFB nº 800/2007 utiliza o termo transportador se refere a todos os intervenientes nela especificados como tal.** Caso não fosse esse o entendimento, essa norma se tornaria incoerente e perderia sua eficácia, pois agentes que devem prestar informações similares ficariam em situações bastante diferentes, já que uns estariam obrigados ao cumprimento de prazos e outros não.

Ressalta-se que a definição do significado de qualquer palavra não deve ser realizada sem considerar o contexto em que ela está sendo empregada. O transporte internacional de cargas é atividade complexa, que não se restringe ao mero deslocamento físico da mercadoria de um local para outro. Abrange várias etapas, dentre elas a **consolidação** e a **desconsolidação** de cargas, as quais envolvem a participação de diferentes intervenientes, cada um deles respondendo pelas operações e informações correspondentes a suas fases de atuação.

Nesse sentido, cita-se ainda o Acórdão nº 3401-009.123, julgado por unanimidade por esta Turma, na sessão de 21/09/2021:

ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA

Ano-calendário: 2008 MULTA ADUANEIRA POR ATRASO EM PRESTAR INFORMAÇÕES. ALEGAÇÃO DE ILEGITIMIDADE PASSIVA. O agente de carga ou agente de navegação (agência marítima), bem como qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas, para efeitos de responsabilidade pela multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea “e” do Decreto-lei nº 37/66. Nos termos do art. 95 do mesmo diploma legal, respondem pela infração, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para sua prática, ou dela se beneficie.

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

Nesses termos, entendo que a preliminar não merece prosperar.

Da legitimidade passiva

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

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

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

Art . 32. É responsável pelo imposto:

I - o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno;

[...]

Parágrafo único. É responsável solidário:

[...]

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

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

Art. 37. O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

§ 1º O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

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

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

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

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

Outrossim, o enunciado prescinde de compatibilidade também em relação ao teor do § 1º do art. 37 do Decreto-Lei n.º 37/1966, estabelecida pela Lei n.º 10.833/2003:

Art. 37. O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.

§ 1º O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas.

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

PROCESSO CIVIL. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ARTIGO 543C, DO CPC. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA. AGENTE MARÍTIMO. ARTIGO 32, DO DECRETO-LEI 37/66. FATO GERADOR ANTERIOR AO DECRETO-LEI 2.472/88. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA.

1. O agente marítimo, no exercício exclusivo de atribuições próprias, no período anterior à vigência do Decreto-Lei 2.472/88 (que alterou o artigo 32, do Decreto-Lei 37/66), não ostentava a condição de responsável tributário, nem se equiparava ao transportador, para fins de recolhimento do imposto sobre importação, porquanto inexistente previsão legal para tanto.

2. O sujeito passivo da obrigação tributária, que compõe o critério pessoal inserto no consequente da regra matriz de incidência tributária, é a pessoa que juridicamente deve pagar a dívida tributária, seja sua ou de terceiro(s).

3. O artigo 121 do Codex Tributário, elenca o contribuinte e o responsável como sujeitos passivos da obrigação tributária principal, assentando a doutrina que: "Qualquer pessoa colocada por lei na qualidade de devedora da prestação tributária, será sujeito passivo, pouco importando o nome que lhe seja atribuído ou a sua situação de contribuinte ou responsável" (Bernardo Ribeiro de Moraes, in "Compêndio de Direito Tributário", 2º Volume, 3ª ed., Ed. Forense, Rio de Janeiro, 2002, pág. 279)

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

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

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

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

Recurso Voluntário Provido.

Acerca da decisão, é necessário esclarecer que nada obstante ter prevalecido tal entendimento na 1ª Câmara/2ª Turma Ordinária, em 2010 (Acórdão n.º 3102.00.79), ao contrário do que tenta fazer crer o recurso, a questão não chegou a ser analisada pela 3ª Turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais - CSRF quando da apreciação do Recurso Especial fazendário, em sessão de 14/03/2018, conforme expressamente ressaltado pelo relator Conselheiro Charles Mayer de Castro Souza em seu voto:

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

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

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2010

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

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

DENÚNCIA ESPONTÂNEA. AUSÊNCIA DOS PRESSUPOSTOS DE ADMISSIBILIDADE. DESCABIMENTO. A prestação de informação sobre veículo, operação ou carga é obrigação acessória autônoma de natureza formal vinculada a prazo certo, cujo atraso já consuma a infração, causando dano irreversível, razão pela qual não se aplica ao caso a denúncia espontânea. (Acórdão n.º 3401-009.914 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária, Sessão de 27/10/2021)

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

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

ILEGITIMIDADE PASSIVA. AGENTE MARÍTIMO. INOCORRÊNCIA. O agente marítimo que, na condição de representante do transportador estrangeiro, em caso de infração cometida responderá pela multa sancionadora da referida infração. (Acórdão n.º 9303-010.292 – CSRF / 3ª Turma, Sessão de 16/06/2020)

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

Súmula CARF n.º 185

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

Sendo assim, inclusive como mero representante do transportador estrangeiro, no país, o Recorrente poderia ser responsabilizado, de modo que, comprovada a representação, não há que se falar em ilegitimidade passiva.

Conclusão

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

(documento assinado digitalmente)

Carolina Machado Freire Martins