



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.732626/2013-91
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3401-007.865 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 29 de julho de 2020
Recorrente GAC LOGISTICA DO BRASIL LTDA.
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 17/12/2008

NVOCC. AGENTE DESCONSOLIDADOR DE CARGA. NATUREZA JURÍDICA. SUJEIÇÃO ÀS REGRAS DA IN RFB N. 800/2007.

O NVOCC (Operador de Transporte Não Armador) é empresa que opera no transporte de carga internacional por meio de navio de terceiro, sendo espécie de transportador/armador sem navio que compra espaços em navios de armadores tradicionais. Para tanto, este precisará consolidar e desconsolidar cargas, devendo emitir conhecimento de carga específico, chamado de “house”, o qual resta regulamentado no art. 2º da IN RFB n. 800/2007, sendo o motivo pelo qual o mesmo é equiparado ao transportador/armador.

DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA. PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO INTEMPESTIVA.

Até a entrada em vigor dos prazos estabelecidos no art. 22 da Instrução Normativa RFB nº 800/2007, as informações exigidas pela Aduana referentes ao transporte internacional de mercadorias, inclusive as de responsabilidade do agente de carga, deveriam ser prestadas antes da atracação ou desatracação da embarcação em porto no País, nos termos do parágrafo único do art. 50 da mesma norma.

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.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso voluntário. Declarou-se impedido de participar do julgamento o conselheiro Oswaldo Gonçalves de Castro Neto, substituído pela conselheira Sabrina Coutinho Barbosa (suplente convocada para eventuais participações). Este julgamento seguiu a sistemática dos recursos repetitivos, sendo-lhe aplicado o decidido no Acórdão nº 3401-007.847, de 29 de

julho de 2020, prolatado no julgamento do processo 11128.005949/2010-66, paradigma ao qual o presente processo foi vinculado.

(assinado digitalmente)

Mara Cristina Sifuentes – Presidente Redatora

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros: Lazaro Antônio Souza Soares, Carlos Henrique de Seixas Pantarolli, Fernanda Vieira Kotzias, Marcos Roberto da Silva (suplente convocado), Sabrina Coutinho Barbosa (suplente convocada), Joao Paulo Mendes Neto, Leonardo Ogassawara de Araujo Branco (Vice-Presidente) e Mara Cristina Sifuentes (Presidente Substituta). Ausente o conselheiro Tom Pierre Fernandes da Silva, substituído pelo conselheiro Marcos Roberto da Silva.

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 excertos do relatado no acórdão paradigma.

Trata-se de Recurso Voluntário interposto em face de acórdão de primeira instância, que, apreciando a Impugnação do sujeito passivo, julgou procedente o lançamento relativo aplicação de multa por descumprimento de obrigação acessória, em face de o interessado ter deixado de prestar, no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, informação sobre veículo ou carga transportada.

As circunstâncias da autuação e os argumentos de Impugnação estão resumidos no relatório do acórdão recorrido. Na sua ementa, abaixo transcrita, estão sumariados os fundamentos da decisão constantes do voto: .

DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA. PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO INTEMPESTIVA.

Até a entrada em vigor dos prazos estabelecidos no art. 22 da Instrução Normativa RFB nº 800/2007, as informações exigidas pela Aduana referentes ao transporte internacional de mercadorias, inclusive as de responsabilidade do agente de carga, deveriam ser prestadas antes da atracação ou desatracação da embarcação em porto no País.

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

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

Impugnação Improcedente - Crédito Tributário Mantido

Irresignada, a empresa apresentou recurso voluntário repisando os argumentos da impugnação fiscal, enfatizando: (i) ter ocorrido prescrição intercorrente; (ii) a impossibilidade de imposição de penalidade por atraso na entrega das informações diante do prazo previsto na IN n. 800/07 estar suspenso à época dos fatos; (iii) ter ocorrido denúncia espontânea nos termos do art. 102, §2º do Decreto-Lei n. 37/66, uma vez que as informações foram prestadas mais de um ano antes do lançamento; (iv) existir ação coletiva em curso, com tutela antecipada vigente, que obsta a autoridade aduaneira de aplicar penalidades pelo atraso na prestação de informação de agentes de carga associados; e (iv) requerendo, alternativamente, em caso de não provimento do recurso pelas razões citadas, que a multa aplicada seja reduzida para o valor de R\$200,00 (duzentos reais) nos termos do art. 729, II do Decreto n. 6.759/2009.

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 é tempestivo e preenche todos os requisitos de admissibilidade, razão pela qual merece ser conhecido.

1) Da Prescrição Intercorrente

Antes de adentrar na discussão de mérito, a recorrente alega ter ocorrido prescrição intercorrente diante do longo tempo decorrido entre a apresentação da impugnação fiscal e a publicação/intimação da decisão da DRJ.

Deve-se reconhecer, de fato, que a demora de quase três anos para julgamento de uma manifestação de inconformidade é censurável por afrontar os pilares do próprio processo administrativo fiscal, em especial, o da duração razoável do processo, da razoabilidade e da segurança jurídica.

Não obstante, deve-se ressaltar que os julgadores do CARF estão vinculados às súmulas emanadas por este Conselho, dentre elas a Súmula n. 11, que afasta a possibilidade de aplicação de prescrição intercorrente, senão vejamos:

Súmula CARF n.º 11

Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal.

(Vinculante, conforme Portaria MF nº 277, de 07/06/2018, DOU de 08/06/2018).

Nestes termos, a preliminar trazida pela parte deve ser rejeitada.

2) Do Mérito

Conforme destacado no relatório, versa o presente sobre aplicação de multa por descumprimento de obrigação acessória, no valor de R\$ 5.000,00, em face da recorrente ter deixado de prestar, no prazo estabelecido pela RFB, informação sobre veículo ou carga transportada, tendo como fundamento o art. 107, IV, alínea “e” do Decreto-Lei n. 37/66 e os arts. 22 e 50 da IN RFB n. 800/2007, abaixo transcritos:

Decreto-Lei n. 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; e

IN RFB n. 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

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

[...]

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

[...]

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

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

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

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

Em sua defesa, a recorrente alega que: (i) não é armador e, portanto, não poderia ser alvo da IN RFB N. 800/2007 por mera equiparação, já que atua apenas como representante de empresa estrangeira e que não possui responsabilidade em razão do mandato; (ii) que a figura do NVOCC sequer é citado na Lei n. 10.833/2003 que alterou a redação do Decreto-Lei n. 37/66, o que reforça a impossibilidade de equiparação e extensão da penalidade à sua figura; (iii) que, ainda que a IN RFB N. 800/2007 pudesse ser aplicável, os prazos do art. 22 estavam suspensos nos termos do caput do art. 50 da mesma norma, de forma que a recorrente teria prazo de 30 dias contados a partir da atracação para prestar às informações; (iv) que, ainda que a penalidade fosse passível de aplicação, deveria ser afastada diante da ocorrência de denúncia espontânea por parte da recorrente, que prestou as informações devidas mais de um ano antes da lavratura do AI; (v) que a autoridade aduaneira estaria proibida de aplicar penalidades por descumprimento de prazo de prestação de informações por agentes de carga associados em razão de tutela antecipada concedida nos autos de ação coletiva em curso perante a 14ª Vara Cível Federal de São Paulo (Processo nº 0005238-86.2015.403.6100); (vi) que a situação dos fatos não trouxe nenhum prejuízo ao erário; e, por fim, (v) defende que, em caso de não provimento do recurso pelas razões citadas, faz jus à redução da multa aplicável para o valor de R\$200,00 (duzentos reais) nos termos do art. 729, II do Decreto n. 6.759/2009.

Por sua vez, a decisão de piso, emanada pela DRJ/RJO, entendeu pela procedência da multa, defendendo a conformidade do lançamento com o disposto no art. 50 da IN RFB n. 800/2007. Ademais, reiterou que, por força do art. 136 do CTN, a aplicação de penalidade por descumprimento de obrigação acessória não exige, para sua conformação, que o agente tenha agido com intenção ou que qualquer resultado danoso seja alcançado, sendo o dano potencial ao controle aduaneiro suficiente para o preenchimento da hipótese normativa.

Diante do exposto, passa-se a análise individualizada dos argumentos trazidos no recurso voluntário.

1) Da natureza jurídica do NVOCC e sua responsabilidade

Antes de adentrar o mérito da discussão, faz-se necessário tecer alguns esclarecimentos sobre a natureza jurídica do NVOCC e do agente de cargas associado, bem como, das normas a que estão obrigados.

Por NVOCC entende-se o Operador de Transporte Não Armador (*Non vessel operating common carrier*), que nada mais é do que a empresa que opera no transporte de carga internacional por meio de navio de terceiro. Ou seja, o NVOCC é uma espécie de transportador/armador sem navio, que opera por meio da compra de espaços em navios de outros armadores

propriamente ditos. Sua atividade é eminentemente focada em pequenos e médios clientes, que não possuem volume para ocupar containers inteiros e se utilizam do NVOCC para consolidar cargas de diferentes donos nos espaços que subloca e levá-las até seu destino.

A figura do NVOCC sugiu como um nicho de atuação que favorece os armadores tradicionais, visto que para estes é mais cômodo e ágil trabalhar com carga já containerizada. Assim, enquanto o armador tradicional foca sua atividade em clientes maiores e que possuem volume para *containers* inteiros, o NVOCC preenche a demanda dos pequenos e médios importadores, emitindo, para tanto, conhecimento de embarque e consolidando/desconsolidando a carga.

Neste sistema, as cargas transportadas por meio de NVOCC contarão com dois conhecimentos de carga: um classificado como master (“BL/AWB Master”) e, o outro, como house ou filhote (“BL/AWB House”).

O transportador efetivo, residente ou domiciliado no exterior, emitirá o conhecimento de carga genérico ou master, no qual constam como embarcador, o NVOCC (consolidador no país de origem), e como consignatário, o agente de cargas, residente ou domiciliado no Brasil. Após a chegada da carga no porto de destino, o agente de cargas, residente ou domiciliado no Brasil, procederá à desconsolidação a fim de tornar disponível o conhecimento de carga específico “house” e nele constam como transportador o agente desconsolidador, como embarcador o exportador da mercadoria, residente ou domiciliado no exterior, e como consignatário o importador.

Para facilitar a visualização, basta analisar os conhecimentos master e house trazidos nos autos às fls. 27 e 29, respectivamente:

Master (MHL):

Número do BL: 50948000320	Tipo de Conhecimento: MHL(COLOA)	Categoria da Carga: IMPORTADA	BL de Serviço: Não
Transportador ou representante: 51750214000116 LESCHACO AGENTE DE TRANSPORTES E COMERCIO INTERN LTDA		Embarcador: Estrangeiro CONTRANS LOGISTIK GMBH	
Consignatário: 07.925.554/0001-49 GAC LOGISTICA DO BRASIL LTDA.		Parte a Notificar: 07.925.554/0001-49 GAC LOGISTICA DO BRASIL LTDA.	

House (HBL):

Número do BL: S0228192C00	Tipo de Conhecimento: HBL	Categoria da Carga: IMPORTADA	BL de Serviço: Não
Transportador ou representante: 07925554000149 GAC LOGISTICA DO BRASIL LTDA.		Embarcador: Estrangeiro GLAMA MASCHINENBAU GMBH	
Consignatário: 42.566.752/0004-07 VILLARES METALS SA		Parte a Notificar: 42.566.752/0004-07 VILLARES METALS SA	

Todos estes conceitos restam disciplinados no art. 2º da IN RFB n. 800/2007, senão vejamos:

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

I - unitização de carga, o acondicionamento de diversos volumes em uma única unidade de carga;

II - consolidação de carga, o acobertamento de um ou mais conhecimentos de carga para transporte sob um único conhecimento genérico, envolvendo ou não a unitização da carga;

III - navegação de longo curso, aquela realizada entre portos brasileiros e portos marítimos, fluviais ou lacustres estrangeiros;

IV - armador, a pessoa física ou jurídica que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, presta a embarcação para sua utilização no serviço de transporte;

V - transportador, a pessoa jurídica que presta serviços de transporte e emite conhecimento de carga

[...]

§ 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;**

V - o conhecimento de carga classifica-se, conforme o emissor e o consignatário, em:

- a) *único, se emitido por empresa de navegação, quando o consignatário não for um desconsolidador;*
- b) **genérico ou master**, *quando o consignatário for um desconsolidador; ou*
- c) **agregado, house ou filhote**, *quando for emitido por um consolidador e o consignatário não for um desconsolidador.*

Conforme se verifica pelo art. 2º da IN RFB n. 800/2007 acima transcrito, a recorrente, por ser agente de carga desconsolidador nacional, é responsável pela emissão de conhecimento house e é considerada como sendo transportador para fins normativos.

Diferentemente do que é alegado no recurso voluntário, não se trata de uma equiparação forçada entre o agente de cargas e o transportador/armador, uma vez que, para os importadores que recorrem aos agentes consolidadores/desconsolidadores de carga – como é a recorrente – estes atuam como um “armador virtual”, sendo esta expressão bastante comum na doutrina para descrever as atividades do NVOCC e suas responsabilidades.

Ademais, deve-se reconhecer que, no Direito Aduaneiro, é comum e necessário que as obrigações principais e acessórias sejam imputadas sobre sujeitos passivos que estejam dentro da jurisdição da autoridade, sob pena de tornar inócua sua atuação e impedir que o controle aduaneiro seja realizado de forma efetiva e eficiente.

Por tal motivo, não faz sentido algum imputar ao armador estrangeiro ou ao consolidador da carga localizado no exterior a obrigação de informar o conteúdo das cargas desconsolidadas após a chegada do navio no Brasil. Sendo a recorrente a representante do NVOCC estrangeiro e, como tal, a responsável pela desconsolidação da carga e realização dos procedimentos documentais e logísticos de entrega da mesma aos importadores, não seria razoável ou lógico transferir a responsabilidade sobre a prestação de informação ao controle aduaneiro a pessoa jurídica diversa.

Assim, entendo que os argumentos da recorrente quanto à natureza jurídica do NVOCC/agente desconsolidador de carga, bem como suas responsabilidades perante as normas aduaneiras não merecem prosperar.

2) Do prazo para prestação de informações

Uma vez reconhecida a responsabilidade da recorrente em prestar as informações sobre a carga desconsolidada em sua chegada ao território nacional, cabe analisar a discussão sobre o prazo desta atividade.

A recorrente defende que, diante da suspensão do prazo de 48 horas antes da chegada da embarcação ao porto de destino, previsto no inciso III do art. 22 da IN RFB n. 800/2007, pelo caput do art. 50 da mesma norma, o prazo aplicável aos fatos seria de 30 dias a contar da atracação, ainda que não mencione a base legal do prazo pleiteado.

Por sua vez, a DRJ/RJO destaca em seu acórdão que a suspensão dos prazos do art. 22 não significa que os responsáveis por prestarem as informações exigidas pelo referido ato normativo ficaram sem nenhum limite temporal para cumprimento dessa obrigação, frisando que o parágrafo único do art. 50 deixa claro que, nesse ínterim, os dados exigidos deveriam ser fornecidos nos prazos ali fixados, conforme se demonstra:

Art. 50. Os prazos de antecedência previstos no art. 22 desta Instrução Normativa somente serão obrigatórios a partir de 1º de abril 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, concluiu a DRJ/RJO que a recorrente cometeu infração por ter prestado as informações dias após a atracação da embarcação, nos seguintes termos:

“8. Vê-se que a IN RFB n.º 800/2007 fixou um período para que as empresas por ela alcançadas se adaptassem às regras nela estabelecidas. Todavia, não eliminou a exigência de prazo para a prestação das informações sobre veículos e cargas transportadas nesse período. Apenas admitiu que, durante essa fase, os dados exigidos fossem fornecidos com menor antecedência, antes da atracação da embarcação, conforme visto anteriormente.

9. Neste contexto, o tipo infracional em que se enquadra a conduta da atuada dispõe expressamente que ele se aplica ao agente de carga, como se pode constatar da leitura do art. 107, IV, “e”, do Decreto-Lei n.º 37/1966, com redação dada pela Lei n.º 10.833/2003, a seguir reproduzido: [...]

10. A atuada era responsável pela desconsolidação da carga, conforme informou a fiscalização, aspecto que não foi contestado pela impugnante. Dessa forma, cabia a ela emitir os conhecimentos eletrônicos agregados (Bill of Lading House – HBL) referentes às cargas cujos conhecimentos genéricos (Bill of Lading Master – MBL) a indicavam como consignatária. E é justamente por ter sido a atuada quem emitiu o CE que deu ensejo ao lançamento que ela consta no campo “Transportador ou representante”, conforme comprova a documentação acostada aos autos.” (fl.73)

Em sua defesa, a recorrente alega ainda que não se trataria de caso de prestação de informação a destempo, uma vez que as informações sobre a carga teriam sido prestadas antes da chegada da embarcação por meio do master (MHBL) e que as informações prestadas após a chegada seriam meras retificações, realizadas por meio do house (HBL):

“Prestar informação consiste em indicar: número de conhecimento, data de emissão, porto de origem, porto de destino, peso bruto em quilos da carga, cubagem da carga, descrição do embarcador, descrição da mercadoria etc., em consonância aos Anexos III e IV da IN 800/07; para tanto a lei prevê o prazo de 48 horas antes da chegada do navio no porto de destino (art. 22, II, “d”, e III da IN 800/2007).

Nisso, tem-se que o prazo legal foi cumprido à risca, uma vez que as informações sobre a carga foram incluídas em 03/09/2008, quando as informações do MHBL CE 150805167326589 foram prestadas, sendo a mesma carga descrita no HBL. Deste modo, como pode a Alfândega alegar que foi impedida de ter conhecimento prévio das informações relativas às cargas a bordo da embarcação, uma vez que todas essas informações já estavam contidas no mesmo manifesto? Como pode ser verificado no extrato abaixo às fls. 27 [...]

Assim, as informações prestadas a destempo caracterizam mera retificação de informações já apresentadas e, menos que isso, apenas preenchem o campo destinado ao CEs house no sistema da Receita, não configurando prestação de informações sobre a carga, nem tampouco dano ao erário, uma vez que as mesmas já constavam no sistema.

Retificar informação significa alterar ou desvincular manifestos; alterar, excluir ou desdobrar CE, nos termos do art. 23 da IN 800/2007. A recorrente retificou os CE's, a pedido do importador relativo às cargas procedentes do exterior, após o registro de atracação da embarcação.” (fls. 89 a 90)

Ora, entendo que não assiste razão à recorrente. Isto porque, a recorrente centraliza sua argumentação no caput do art. 50 da IN RFB n. 800/2007, ignorando que a suspensão do prazo de prestação de informação em até 48 horas antes da atracação não exime o transportador (seja ele armador ou NVOCC/agente desconsolidador) de prestar tais informações antes da chegada da embarcação, nos termos do parágrafo único do mesmo art. 50.

Assim, sendo fato incontroverso nos autos que as informações foram prestadas dias após a chegada da embarcação, entendo que a decisão de piso é correta e a infração à IN RFB n. 800/2007, nos termos do art. 50, parágrafo único, resta comprovada.

Não obstante, a argumentação de que o HBL seria mera retificação das informações prestadas no MHBL também não pode prosperar. A retificação é atividade que somente pode ser realizada pelo responsável pela prestação da informação original, nos prazos e situações permitidas por lei e pela autoridade. Assim, sendo o MHBL documento emitido pelo

armador, dentro das regras e contexto de sua atividade, impossível que o mesmo seja retificado por outra pessoa jurídica de natureza distinta.

Ainda que o conteúdo de ambos os documentos deva ser idêntico, uma vez que descrevem a mercadoria transportada e, eventuais diferenças podem implicar na necessidade de apuração de fatos e potenciais infrações, tratam-se de documentos distintos e que amparam situações distintas – motivo pelo qual os sujeitos envolvidos são regulamentados por normas específicas, com prazos e condições diferenciadas.

a. Da denúncia espontânea

Na possibilidade de seus argumentos não serem acolhidos, a recorrente defende a não aplicação da multa pela ocorrência da denúncia espontânea, nos termos do art. 102, §2º do Decreto-Lei n. 37/66:

Art.102 - A denúncia espontânea da infração, acompanhada, se for o caso, do pagamento do imposto e dos acréscimos, excluirá a imposição da correspondente penalidade.

[...]

§ 2º A denúncia espontânea exclui a aplicação de penalidades de natureza tributária ou administrativa, com exceção das penalidades aplicáveis na hipótese de mercadoria sujeita a pena de perdimento.

Entendo que a alegação de denúncia espontânea não pode prosperar, tendo em vista que a Súmula CARF n. 49 dispõe que tal instituto “*não alcança a penalidade decorrente do atraso na entrega de declaração*”.

Este igualmente é o entendimento pacificado pelo STJ:

TRIBUTÁRIO. MULTA MORATÓRIA. ART. 138 DO CTN. ATRASO NA ENTREGA DA DECLARAÇÃO DE RENDIMENTOS.

1. O STJ possui entendimento de que a denúncia espontânea não tem o condão de afastar a multa decorrente do atraso na entrega da declaração de rendimentos, pois os efeitos do art. 138 do CTN não se estendem às obrigações acessórias autônomas.

2. Agravo Regimental não provido.

(STJ. AgRg nos EDcl no AREsp 209663/BA. Rel. Min. Herman Benjamin. 2ª Turma. Dj 04/04/2013)

E, conseqüentemente, este é o entendimento da 3ª Turma da CSRF:

PENALIDADE ADMINISTRATIVA. MULTA POR ATRASO NA ENTREGA DE DECLARAÇÃO OU PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. INAPLICABILIDADE. A modificação introduzida pela Lei 12.350, de 2010, no § 2º do artigo 102 do Decreto-lei37/66, que estendeu às penalidades de natureza administrativa o excludente de responsabilidade da denúncia espontânea, não se aplica nos casos de penalidade decorrente do

*descumprimento dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira.
(CSRF. Acórdão n. no Processo n.)*

Argumenta ainda a recorrente sobre a ação coletiva em curso que tramita perante a 14ª Vara Cível Federal de São Paulo (Processo nº 0005238-86.2015.403.6100), movida pela Associação Nacional das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais (ACTC) em nome de suas associadas. Segundo ela, o referido processo judicial possui tutela antecipada “[...] *determinando que a União Federal se abstenha de aplicar as penalidades de multa, advertência, suspensão e cancelamento de habilitação para operar no comércio exterior em face das associadas da parte autora (ACTC), independentemente de depósito judicial – notadamente nos casos em que a prestação ou retificação de informações, quando intempestivas, decorrer de seu legítimo direito de denúncia espontânea*”, deve-se esclarecer que o conteúdo da decisão judicial é para que a União se abstenha de “**exigir**” as penalidades:

*“[...] O perigo da demora se mostra evidente, tendo em vista que as associadas da Autora podem ser compelidas a recolher multas indevidas, tendo que se socorrer posteriormente de pedido de restituição de indébito.
Ante o exposto, defiro parcialmente a antecipação da tutela para determinar que a Ré **se abstenha de exigir** das associadas da Autora as penalidades em discussão nestes autos, independentemente do depósito judicial, sempre que as empresas tenham prestado ou retificado as informações no exercício de seu legítimo direito de denúncia espontânea, nos termos do artigo 102 do Decreto-lei 37/66 (...)”.* (grifo nosso)

Assim, verifica-se que a decisão judicial não proibiu a União de aplicar as penalidades em questão, mas tão somente de exigí-las. O termo utilizado implica em diferença significa ao que é requerido pela recorrente, vez que permite a realização do lançamento, ainda que possa restringir/postergar, após o fim do processo administrativo, eventual cobrança da multa.

Cabe destacar que, por se tratar de ação coletiva, esta turma entende que não é caso de concomitância. Isto porque a ação coletiva não resulta em renúncia ao direito individual do contribuinte, já que não é ação por ele proposta, mas por associação da qual é filiado, na condição de “substituto processual”, e não de “representante processual”. Com efeito, não se aplica o parágrafo único do art. 38 da Lei n. 6.830/80, que dispõe o seguinte:

Art. 38 - A discussão judicial da Dívida Ativa da Fazenda Pública só é admissível em execução, na forma desta Lei, salvo as hipóteses de mandado de segurança, ação de repetição do indébito ou ação anulatória do ato declarativo da dívida, esta precedida do depósito preparatório do valor do débito,

monetariamente corrigido e acrescido dos juros e multa de mora e demais encargos.

Parágrafo Único - **A propositura, pelo contribuinte, da ação prevista neste artigo importa em renúncia ao poder de recorrer na esfera administrativa e desistência do recurso acaso interposto.**

Pelo mesmo motivo, não cabe a aplicação da Súmula CARF n. 1:

Importa renúncia às instâncias administrativas **a propositura pelo sujeito passivo de ação judicial** por qualquer modalidade processual, antes ou depois do lançamento de ofício, **com o mesmo objeto do processo administrativo**, sendo cabível apenas a apreciação, pelo órgão de julgamento administrativo, de matéria distinta da constante do processo judicial.

Por fim, cabe destacar que existe discussão pendente nos autos do Processo nº 0005238-86.2015.403.6100 sobre quais associadas da ACTC poderiam se beneficiar da decisão, tendo em vista o momento de filiação à associação e da localização da empresa em razão da competência do JFSP. Assim, diante da não definição das associadas beneficiadas e inexistindo comprovação sobre a associação da recorrente à ACTC e o momento que isso ocorreu, entendo que o argumento não pode ser acatado.

3) Da impossibilidade de redução da multa

A recorrente defende, ao final, que a multa aplicada seja reduzida de R\$5.000,00 (cinco mil reais) para R\$200,00 (duzentos reais), por ser infratora “primária”, com base no art. 729, II do Decreto n. 6.759/2009 - Regulamento Aduaneiro vigente à época dos fatos.

Entendo que isso não seria possível. Isso porque, conforme se verifica no texto do dispositivo em comento, não se trata de valor alternativo a ser aplicado em razão de recorrência ou intenção:

*Art. 729. Aplica-se à **empresa de transporte internacional que opere em linha regular**, por via aérea ou marítima, a multa de (Lei nº 10.637, de 2002, art. 28, caput e parágrafo único):*

I - R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por veículo cujas informações sobre tripulantes e passageiros não sejam prestadas na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil; ou

*II - R\$ 200,00 (duzentos reais) **por informação omitida**, limitada ao valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por veículo.*

Ademais, entendo que o referido sequer seja destinado ao tipo de infração ora debatida. Conforme se verifica no caput e no inciso I, o foco

do dispositivo está em empresa de transporte internacional que opere em linha regular - e não agente de cargas/NVOCC – e em informações relativos a tripulantes e passageiros, não a mercadorias transportadas.

Por outro lado, a penalidade prevista no art. 107, IV, alínea “e” do Decreto-Lei n. 37/66 é taxativa e aborda tanto a situação fática dos autos, quanto a figura do agente de carga, o que reforça a sua aplicação ao caso em tela:

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

Assim, resta demonstrado que a decisão de piso foi correta ao caso vertente, motivo pelo qual entendo que a mesma deve ser mantida.

Nestes termos, voto por conhecer o recurso voluntário e, no mérito, negar-lhe provimento.

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.

(documento assinado digitalmente)

Mara Cristina Sifuentes - Presidente Redatora