



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.733235/2013-94
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3301-013.043 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 27 de julho de 2023
Recorrente BLUCARGO TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Ano-calendário: 2008

CONTROLE ADUANEIRO DAS IMPORTAÇÕES. INFRAÇÃO. MULTA DE NATUREZA ADMINISTRATIVO-TRIBUTÁRIA.

A multa estabelecida no art. 107, IV, “e” do Decreto-Lei nº 37/66, é aplicável para cada informação não prestada ou prestada em desacordo com a forma ou prazo estabelecidos na Instrução Normativa RFB nº 800/07.

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

AGENTE DE CARGA. PRESTAÇÃO INTEMPESTIVA DE INFORMAÇÃO. LEGITIMIDADE PASSIVA. SÚMULA CARF Nº 185.

O agente de carga responde por irregularidade na prestação de informações que estava legalmente obrigado a fornecer à Aduana nacional, sendo cabível aplicação de multa.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso voluntário. Este julgamento seguiu a sistemática dos recursos repetitivos, sendo-lhe aplicado o decidido no Acórdão nº 3301-013.039, de 27 de julho de 2023, prolatado no julgamento do processo 11128.729459/2013-00, paradigma ao qual o presente processo foi vinculado.

(documento assinado digitalmente)

Rodrigo Lorenzon Yunan Gassibe – Presidente Redator

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros: Ari Vendramini, Laercio Cruz Uliana Junior, Jose Adao Vitorino de Moraes, Jucileia de Souza Lima, Sabrina Coutinho Barbosa, Rodrigo Lorenzon Yunan Gassibe (Presidente).

Relatório

O presente julgamento submete-se à sistemática dos recursos repetitivos prevista no art. 47, §§ 1º, 2º e 3º, Anexo II, do Regimento Interno do CARF (RICARF), aprovado pela

Portaria MF nº 343, de 9 de junho de 2015. Dessa forma, adota-se neste relatório substancialmente o relatado no acórdão paradigma.

Por bem descrever os fatos, adota-se o relatório do Acórdão recorrido:

Trata o presente processo de Auto de Infração com exigência de multa regulamentar pela não prestação de informação sobre veículo ou carga transportada.

Nos termos das normas de procedimentos em vigor, a empresa supra foi considerada responsável para efeitos legais e fiscais pela apresentação dos dados e informações eletrônicas fora do prazo estabelecido pela Receita Federal do Brasil - RFB.

(...)

Cientificada do Auto de Infração, a interessada apresentou impugnação e aditamentos posteriores alegando em síntese:

- O presente lançamento não atendeu os pressupostos legais sendo, portanto, nulo;
- A multa deve ser aplicada ao transportador e não ao desconsolidador de carga;
- A multa deve ser cobrada por veículo;
- Os prazos previstos na IN RFB nº 800/2007 estavam suspensos até abril de 2009;
- A infração deve ser limitada ao Conhecimento Máster;
- A retificação de informações não é o mesmo que não prestação de informações, portanto, não punível da forma como foi efetuada no presente Auto de Infração;
- O ADE Corep nº 03/2008 é ilegal;
- Está acobertada pelos benefícios da denúncia espontânea;
- A multa fere princípios constitucionais pela sua magnitude;
- Há de se relevar a presente pena, conforme previsto no Regulamento Aduaneiro.

Em decisão unânime, a 17ª Turma da Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento em São Paulo julgou improcedente a impugnação, mantendo-se a integridade do crédito tributário constituído, em acórdão assim ementado:

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Ano-calendário: 2008

OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. NÃO PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO DE CARGA. MULTA.

É cabível a multa 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.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido

Cientificada, a recorrente, em sede de recurso voluntário, requer que se reforme da decisão da Delegacia de Julgamento, no sentido de cancelar integralmente a autuação, em documento recursal com a presente estrutura, em síntese:

Da tempestividade;

Da autuação administrativa e do acórdão recorrido;

Das razões para a reforma de acórdão ora recorrido;

Da nulidade do auto de infração – vedação da aplicação de múltiplas penalidade ao mesmo fato;

Da aplicação subsidiária da pena de multa;

Do pedido.

Por fim, pede o que se segue:

“Diante do exposto, a Recorrente requer seja admitido e provido o presente Recurso Voluntário para que, reformando-se o Acórdão nº 16-93.714, proferido pela 17ª Turma da Delegacia Regional de Julgamento ("DRJ/SPO"), seja integralmente cancelado o Auto de Infração ora recorrido e, consequentemente, extinta a obrigação, ou, subsidiariamente, que seja aplicada apenas uma pena de multa à Recorrente por conduta referente a cada veículo”.

É o relatório.

Voto

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

O recurso voluntário é tempestivo e atende aos requisitos de admissibilidade, pelo que dele tomo conhecimento.

Legislação

A fiscalização imputou à recorrente a multa prevista no art. 107, IV, alínea “e”, do Decreto-lei nº 37/66:

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

(...)

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

(...)

e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga;

A regulamentação prevista na alínea “e” retro impõe-se no art. 22 da IN RFB nº 800/07:

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.

E, nos termos do art. 50 da referida norma, os prazos acima definidos estavam suspensos, entretanto, o interessado esteve obrigado a informar as cargas transportadas em momento anterior à atracação da embarcação em porto no país, o que se faz com o registro dos conhecimentos eletrônicos:

Art. 50. Os prazos de antecedência previstos no art. 22 desta Instrução Normativa somente serão obrigatórios a partir de 1º de abril de 2009.(Redação dada pela IN RFB nº 899, de 29 de dezembro de 2008)

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.** (destaquei)

Depreende-se, portanto, que o prazo permitido para o período se encerra no momento da atracação em porto no Brasil.

Quanto à legitimidade para figurar no polo passivo da obrigação tributária, a recorrente, na qualidade de agente de carga da empresa transportadora, é responsável pela prestação das informações do art. 107, IV, alínea “e”, do Decreto-lei nº 37/66, como ratificado pela IN RFB nº 800/07:

Das Definições e Classificações

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:

(...)

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

(...)

Da Representação do Transportador

Art. 3º O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de carga.

Parágrafo único. O consolidador estrangeiro é também chamado de Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).

Art. 4º A empresa de navegação é representada no País por agência de navegação, também denominada agência marítima.

§ 1º Entende-se por agência de navegação a pessoa jurídica nacional que represente a empresa de navegação em um ou mais portos no País.

§ 2º A representação é obrigatória para o transportador estrangeiro.

§ 3º Um transportador poderá ser representado por mais de uma agência de navegação, a qual poderá representar mais de um transportador.

Art. 5º As referências nesta Instrução Normativa a transportador abrangem a sua representação por agência de navegação ou por agente de carga.

(...)

Art. 18. A desconsolidação será informada pelo agente de carga que constar como consignatário do CE genérico ou por seu representante.

(...)

Art. 45. O transportador, o depositário e o operador portuário estão sujeitos à penalidade prevista nas alíneas "e" ou "f" do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, e quando for o caso, a prevista no art. 76 da Lei nº 10.833, de 2003, pela não prestação das informações na forma, prazo e condições estabelecidos nesta Instrução Normativa.

§ 1º Configura-se também prestação de informação fora do prazo a alteração efetuada pelo transportador na informação dos manifestos e CE entre o prazo mínimo estabelecido nesta Instrução Normativa, observadas as rotas e prazos de exceção, e a atracação da embarcação.

Por fim, nos termos do art. 136 do Código Tributário Nacional, a responsabilidade pelo cometimento de infrações à legislação tributária independe da intenção do agente ou responsável e da efetividade e extensão dos efeitos da infração, em outras palavras, apartado está o vínculo intelectual do sujeito que pratica infração à legislação tributária, para efeito de responsabilização.

Art. 136. Salvo disposição de lei em contrário, a responsabilidade por infrações da legislação tributária independe da intenção do agente ou do responsável e da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato.

De forma específica, a tutela do bem jurídico em exame, que é o controle aduaneiro, encontra-se preconizado no §2º, do art. 94, Decreto-lei nº 37/66, quanto à responsabilidade por infração:

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.

(...)

§ 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.

E a motivação da obrigação acessória imposta à defesa do bem jurídico encontra amparo no art. 113, § 2º, do CTN:

Art. 113. A obrigação tributária é principal ou acessória.

§ 1º A obrigação principal surge com a ocorrência do fato gerador, tem por objeto o pagamento de tributo ou penalidade pecuniária e extingue-se juntamente com o crédito dela decorrente.

§ 2º A obrigação acessória decorre da legislação tributária e tem por objeto as prestações, positivas ou negativas, nela previstas no interesse da arrecadação ou da fiscalização dos tributos.

§ 3º A obrigação acessória, pelo simples fato da sua inobservância, converte-se em obrigação principal relativamente à penalidade pecuniária.

Feitas as introduções e não havendo alegações preliminares de nulidade, passa-se à análise de mérito.

Mérito

Conforme descrição dos fatos no auto de infração:

“O agente de carga, classificado pela norma RFB em exame como transportador, está obrigado a prestar informação sobre as cargas, informação esta lançada nos documentos eletrônicos gerados a partir da desconsolidação do conhecimento eletrônico master (sub-master), o que as faz pela inclusão dos conhecimentos eletrônicos house no sistema de controle.

A realização da desconsolidação deve ser feita, para o ano base 2008, até o limite da atracação no porto de destino, pois é o porto de referência para o tipo de operação em estudo. Este é o limite temporal imposto e vigente para a data do fato gerador em exame, observada à exceção de quando o CE genérico (MBL ou MHL) tiver sido incluído a menos de duas horas de antecedência da atracação no porto de destino e desde que a desconsolidação seja concluída até duas horas após a inclusão do respectivo CE genérico, conforme preceitua a alínea "b", §3º, art. 64 do Ato Declaratório Executivo Corep nº 03, de 28 de março de 2008.

Art. 64. Quanto às penalidades de que trata o art. 45, observado o art. 48, ambos da Instrução Normativa RFB no 800, de 2007:

(...)

§ 3º Nos CE ou item:

I - A penalidade não se aplica:

(...)

b) aos CE agregados quando o CE genérico tiver sido incluído a menos de duas horas de antecedência da atracação no porto de destino e desde que a desconsolidação seja concluída até duas horas após a inclusão do respectivo CE genérico.

Com efeito, o Conhecimento Eletrônico Sub-master 150805190639199 foi incluído às 13:51:58 h de 09/10/2008, a atracação ocorreu em 11/10/2008, às 03:09:00 h, e a desconsolidação foi concluída a destempo às 18:06:08 do dia 15/10/2008.(data/hora da inclusão do conhecimento eletrônico agregado HBL 150805194747140).

Para o caso concreto em análise a perda de prazo se deu pela inclusão do conhecimento eletrônico agregado em referência em tempo posterior ou igual ao registro da atracação no porto de destino do conhecimento genérico.”

Deste modo, tem-se caracterizada a conduta prevista no art. 107, IV, “e”, do DL nº 37/66.

Para rebater os elementos e argumentos trazidos pela fiscalização, a recorrente sustenta que houve violação ao princípio da proporcionalidade, em razão de punições continuadas aplicadas ante a mesma conduta, em desobediência ao princípio do *non bis in idem* e ao art. 2º da Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

(...)

IV - atuação segundo padrões éticos de probidade, decoro e boa-fé;

Continua a recorrente argumentando que “*que não se justifica, sob o ponto de vista lógico, a manutenção da autuação. tendo em vista que não se verificou qualquer prejuízo ao Fisco, à sociedade, ou a qualquer outro interesse que se pudesse imaginar em tutelar*” e que “*não há proporção entre o fato ocorrido e a penalidades impostas*”.

Nesse sentido, o auto de infração é irrefutável em relação ao bem jurídico tutelado:

“No caso das obrigações desenhadas no Siscomex Carga, esses deveres não têm um fim em si mesmos, mas se prestam a assegurar o adequado controle sobre os operadores que atuam direta ou indiretamente no comércio exterior.

De fato, compete à administração aduaneira, no âmbito de suas atribuições, estabelecer medidas necessárias ao controle do fluxo de comércio exterior fixando as normas de forma clara, de modo a permitir que seus destinatários possam prever e avaliar as consequências jurídicas de seus atos ou omissões.

Na verdade, as imposições dessas obrigações exigidas aos operadores aduaneiros são necessárias, sobretudo, para possibilitar o acompanhamento da fiscalização no contexto preventivo, de modo a inibir qualquer tentativa de movimentação de carga à margem do controle, bem como para imprimir maior agilidade ao despacho aduaneiro de importação e de exportação. Em outras palavras, a motivação da obrigação acessória imposta visa à proteção do bem jurídico tutelado pelo Estado Brasileiro, o controle aduaneiro de cargas.

O confronto de informações constantes da escala, do manifesto, do conhecimento eletrônico e de outras informações, e a adoção de providência adequada, pela Alfândega, no caso de constatação de divergência ou de falta de declaração quanto à carga, é imprescindível para controlar a ocorrência dos fatos submetidos à tributação ou, eventualmente, daquela sujeita à pena máxima (perda do bem).

O controle dessas atividades é importante até mesmo para contribuir na criação de ambiente de competição justa aos intervenientes que atuam nas atividades correlatas ao comércio exterior, cujos benefícios não podem ser esquecidos pela sociedade e pela própria administração aduaneira.

Aquilar a proporcionalidade, a razoabilidade da aplicação da penalidade imposta, conforme as balizas constitucionais existentes, passa necessariamente pela compreensão do valor que a norma está a proteger. O que se cuida, o que se ultima, ao obrigar o transportador a inserir suas informações no Sistema Carga, no prazo mínimo previamente estabelecido, é garantir o efetivo exercício do controle aduaneiro sobre cargas oriundas ou destinadas ao exterior. Dentro desta premissa, avaliar a proporção de valores transacionados para o pagamento do frete ou das mercadorias com a multa de R\$ 5.000,00 revela o divórcio do intérprete para com a finalidade desta punição administrativa de caráter pecuniário, pois o objetivo do poder estatal é onerar o interveniente que prejudica o controle aduaneiro com a sua omissão, ao não inserir seus dados no prazo mínimo exigido. **Portanto, a razoabilidade e a proporcionalidade da aplicação da penalidade imposta é dirigida ao controle aduaneiro, que se prejudica pela omissão do interveniente ao não cumprir sua obrigação, perante o poder público, no prazo mínimo exigido.** Eis aí o motivo de se fixar em Lei uma pecúnia fixa, não atrelada a um percentual do valor da mercadoria ou do frete, por exemplo.” (destaquei)

Por fim, defende a recorrente que caso se entenda pela aplicação da multa, deve ser aplicada apenas uma penalização por conduta referente ao veículo e não a cada carga.

Cabe, nesta seara, reproduzir a conclusão do acórdão recorrido quanto ao tema:

“A falta da prestação de informação ou sua ocorrência fora dos prazos estabelecidos inviabiliza a análise e o planejamento prévio, causando sério entrave ao exercício do Controle Aduaneiro, facilitando a ocorrência de contrabando e descaminho, tráfico de drogas e armas, além de prejudicar o combate à pirataria.

No presente caso, não há que se falar em infrações continuadas, pois a imputação da penalidade levou em consideração cada informação prestada de forma intempestiva, portanto, configurando-se descumprimento de obrigações distintas por conhecimento de embarque. Dessa forma, a multa não é aplicada por veículo.”

Não merece prosperar a alegação da recorrente, porque, nos termos do art. 99 do DL nº 37/66, é correta a cumulação de multas pela conduta identificada:

Art. 99 - Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa natural ou jurídica, aplicam-se cumulativamente, no grau correspondente, quando for o caso, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º - Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º - Não se considera infração continuada a repetição de falta já arrolada em processo fiscal de cuja instauração o infrator tenha sido intimado.

Por fim, o tema é sumulado no âmbito deste Colegiado, através da Súmula CARF nº 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.” (Vinculante, conforme Portaria ME nº 12.975, de 10/11/2021, DOU de 11/11/2021).

Como se concluiu da análise da legislação aplicável ao caso, o prazo mínimo permitido para o período se encerra no momento da atracação em porto no Brasil. E, pelos documentos constantes dos autos, verifica-se que a perda de prazo se deu pela inclusão/retificação do conhecimento eletrônico agregado em tempo posterior ou igual ao registro da atracação no porto de destino do conhecimento genérico.

É clara, portanto, a conduta da recorrente que, ao não prestar informações no prazo constante da norma de regência, prejudicou o controle aduaneiro.

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, não obstante os dados específicos do processo paradigma eventualmente citados neste voto.

Dessa forma, em razão da sistemática prevista nos §§ 1º, 2º e 3º 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)

Rodrigo Lorenzon Yunan Gassibe – Presidente Redator