



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11131.000835/2009-37
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3401-011.556 – 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: 2008

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.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao Recurso Voluntário. Este julgamento seguiu a sistemática dos recursos repetitivos, sendo-lhe aplicado o decidido no Acórdão nº 3401-011.553, de 22 de março de 2023, prolatado no julgamento do processo 10280.723098/2011-92, paradigma ao qual o presente processo foi vinculado.

(documento assinado digitalmente)

Arnaldo Diefenthaler Dornelles – Presidente Redator

Participaram da sessão de 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).

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.

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 nº 37/1966, com a redação dada pela Lei nº 10.833/2003, pela falta de prestação de informações sobre operações dentro do prazo estabelecido na legislação pertinente.

Devidamente cientificada, a interessada alegou em sua impugnação:

- i) aplicação da penalidade punível com multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), para cada Manifesto e não por veículo, em desobediência ao disposto na alínea "e", do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei nº 37/66, com a redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833/03, torna nula a peça fiscal;
- ii) quanto a figurar como transportador responsável no Siscomex Carga, esta qualificação deve-se a uma imposição do sistema, já que não há no próprio sistema forma da Impugnante figurar como agente de navegação que é a sua natureza;
- iii) a Impugnante não se encontra arrolada como interveniente, dentre as pessoas citadas pelo art. 76, §2º, da Lei 10.833/03, e, nem tampouco, pode ser arrolada como interveniente na condição de qualquer outra pessoa que tenha relação, direta ou indireta, com a operação de comércio exterior, já que para fins de aplicação da legislação tributária a Impugnante deveria ser citada expressamente como interveniente;
- iv) a ocorrência de denúncia espontânea;
- v) à Impugnante também não pode ser cominada a penalidade, pois, como agente de navegação, não reveste a condição de empresa de transporte internacional e nem é prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta ou agente de carga;
- vi) não procede o ato administrativo do lançamento que imputa sujeição passiva sem carrear aos autos prova dessa condição.

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:

De outra feita, qualquer alegação acerca de ausência de tipicidade e motivação também devem cair por terra, ou mesmo sobre ilegitimidade passiva ou mesmo de requerimento de relevação de penalidade, pois em nenhum dos casos há coaduação com o que se verifica dos autos, eis que o controle das importações deve ser feito pela autoridade aduaneira e seus prazos precisam ser cumpridos, até porque **as multas nesses casos são aplicadas exatamente pelo fato de não possuir condições de realizar o efetivo controle se os prazos deixarem de ser cumpridos, no que toca, em especial, aos lançamentos extemporâneos dos conhecimentos eletrônicos, seja house, seja mercante ou do próprio manifesto em si.** Senão vejamos.

...

Corroborando esse entendimento, o tipo infracional em que se enquadra a conduta da autuada dispõe expressamente que ele se aplica ao agente de carga, como se pode constatar da leitura do art. 107, IV, “e”, 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)

[...]

*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 (Destques não constam no original.)*

A autuada 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 referentes às cargas.

O caso ora apreciado diz respeito à importação de cargas consolidadas, as quais são acobertadas por documentação própria, cujos dados devem ser informados de forma individualizada para a geração dos respectivos conhecimentos eletrônicos (CEs). Esses registros devem representar fielmente as correspondentes mercadorias, a fim de possibilitar à Aduana definir previamente o tratamento a ser adotado a cada caso, de forma a racionalizar procedimentos e agilizar o despacho aduaneiro. Nesses casos, não é viável estender a conclusão trazida na citada SCI, conforme se passa a demonstrar.

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 correta 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.

Irresignada, a empresa apresentou recurso voluntário, alegando: i) preliminarmente, a confusão no acórdão recorrido, entre as pessoas da agência marítima e do agente de carga e no mérito, 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

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 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 manifestos na mesma data de atracação da embarcação; em desatendimento ao prazo mínimo para a prestação de informação, que é no mínimo de 48 horas anteriores à chegada da embarcação no porto de destino.

Havendo preliminar, passo à análise.

Preliminar – alegação de inaplicabilidade da multa

Segundo o Recorrente, da leitura do acórdão recorrido seria possível observar a indevida equiparação entre pessoas de agência marítima, que é o caso do Recorrente, ao agente de carga, pessoas jurídicas completamente distintas com natureza e atividade próprias. Confira-se um pouco mais da linha de defesa adotada:

6. Ora, como é sabido, consolidação e desconsolidação de carga é atividade exclusiva do agente de carga e não da agência marítima, a teor do § 10 do artigo 37 do Decreto-Lei nº 37/66. Consequentemente, impor penalidade à uma agência marítima pela prática de atividade exclusiva, não dela, mas do agente de carga, causa insegurança jurídica que leva a desconstituição do lançamento e a reforma do acórdão ora vergastado.

7. Por outro lado, o art. 37 do Decreto-Lei nº 37/66 impõe ao transportador e, no parágrafo 1º, ao agente de carga e ao operador portuário o dever de prestar à RFB as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas transportadas.

8. Com efeito, não pode a fiscalização, por falta de amparo legal, impor à agência marítima, como é o caso da Recorrente, o dever do transportador, do agente de carga ou do operador portuário de prestar à RFB as informações sobre as operações inerentes às cargas transportadas e, nem tampouco, a penalidade prevista no Art. 107, inc. IV, alínea "e", do Decreto Lei nº 37/66, com a redação dada pelo Art. 77 da Lei nº 10.833/2003, sob pena de estar extrapolando a sua autoridade regulamentar.

Primeiramente, conforme muito bem destacado pela colega Conselheira Fernanda Kotzias, quando da relatoria do Processo nº 10209.720044/2011-38 (Acórdão nº 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. 11 dos presentes autos:

Ministério da Fazenda

Destaque do Governo



Detalhes do Manifesto

BLOQUEADO

Número do Manifesto : 0211502556402

Tipo de Manifesto :
LONGO CURSO IMPORTACAO
Data de Emissão :
18/11/2011
Data de Operação :
20/11/2011
Empresa de Navegação :
FR000024 - MARFRET
Agência de Navegação :
00.423.733/0004-81 - WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA
Embarcação :
9362437 - CMA CGM PLATON
Porto de Carregamento :
FRLH - LE HAVRE
Porto de Descarregamento :
BRBEL - BELEM - 0217600
Lista de Terminais Portuários de Descarregamento:
Código Nome
BRBEL001 PORTO FLUVIAL ORGANIZADO DE BELEM - BELEM - PA



Receita Federal

EXTRATO DO MANIFESTO



Emissor: 06454895220 - PAULO TANCREDI BARROS

Emissão: 01/12/2011 16:37

Número: 0211502556402

Tipo: LONGO CURSO

Dados de inclusão

18/11/2011 21:15:32

CPF/Nome responsável pela inclusão:

083.830.547-42 ALINE MONTEIRO SETANI

Transportador

Agência de Navegação: 00.423.733/0004-81 WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA

Empresa de Navegação: FR000024 MARFRET

Quantidade de CEs: 1

Portos de carregamento e descarregamento

Embarcação: 9362437 - CMA CGM PLATON

Data de encerramento: 18/11/2011

Porto de carregamento: FRLH-LE HAVRE -

Porto de descarregamento: BRBEL-BELEM - 0217600

Data de operação: 20/11/2011

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. 54).

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 transcreve o referido dispositivo, 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.

Nesse sentido cita-se 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.

Mérito – 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

aduanейras, 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 nº 2.472/1988 deu nova redação ao citado art. 32 do Decreto-Lei nº 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 nº 37/1966, estabelecida pela 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.

§ 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 37/1966 e na IN RFB nº 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 consome a infração, causando dano irreversível, razão pela qual não se aplica ao caso a denúncia espontânea. (Acórdão nº 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 nº 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 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.

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

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)

Arnaldo Diefenthaler Dornelles – Presidente Redator