Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais

ACÓRDÃO GERADO NO PGD-CARF PROCESSO 11131.720471/2011-20

Processo nº	11131.720471/2011-20
Recurso	Voluntário
Acórdão nº	**3401-010.302 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária**
Sessão de	25 de novembro de 2021
Recorrente	WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA
Interessado	FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2006

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 consuma a infração, causando dano irreversível, razão pela qual não se aplica ao caso a denúncia espontânea.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso. Este julgamento seguiu a sistemática dos recursos repetitivos, sendo-lhes aplicado o decidido no Acórdão nº **3401-010.301**, de **25 de novembro de 2021**, prolatado no julgamento do processo **11131.720469/2011-51**, paradigma ao qual o presente processo foi vinculado.

(documento assinado digitalmente)

Ronaldo Souza Dias – Presidente Redator

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros: Luís Felipe de Barros Reche, Oswaldo Goncalves de Castro Neto, Gustavo Garcia Dias dos Santos, Fernanda Vieira

Kotzias, Mauricio Pompeo da Silva, Carolina Machado Freire Martins, Leonardo Ogassawara de Araújo Branco, Ronaldo Souza Dias (Presidente).

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 substancialmente o relatado no acórdão paradigma.

Por bem descrever os fatos adoto o relatório do órgão julgador de piso:

> Trata o presente processo de auto de infração lavrado para exigência de multa no valor de R$ 5.000,00 (cinco mil reais) referente à multa aplicada pela falta da prestação de informações sobre operações executadas, no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.
>
> De acordo com a descrição dos fatos do Auto de Infração, a transportadora informou os dados de embarque no Siscomex, após o prazo de 7 dias.
>
> O artigo 107 do Decreto-Lei nº 37/1966 traz em seu bojo que deixar de prestar informação sobre veículo ou carga ne transportados, ou sobre operações que a executa, na forma e no prazo estabelecidos pela Receita Federal do Brasil.. Nesse caso, a própria IN SRF nº 28/2004, expressamente no artigo 37, com redação dada pela Instrução Normativa IN RFB nº 1096/2010, enquadra esse descumprimento do prazo na informação dos dados de embarque como embaraço, cabendo, portanto, a multa prevista no Regulamento Aduaneiro.
>
> Devidamente cientificada, a interessada apresentou impugnação, alegando, em apertada síntese, que:
>
> a) A autuação é inepta, pois não compreende os requisitos do artigo 9º do Decreto nº 70.235/1972, havendo infringência ao devido processo legal, pois apenas foram juntadas planilhas sem comprovação documental pelo fisco;
>
> b) Ausência de tipicidade;
>
> c) Ilegitimidade passiva da parte, pois não se encontra investida na figura de transportador internacional, mas sim de agência de navegação marítima da empresa transportadora;
>
> d) Ocorreu a denúncia espontânea e por isso afastaria a aplicação da penalidade administrativa ou mesmo tributária;
>
> e) Requer ainda seja declarada a nulidade do auto ou a sua improcedência.

Original

A DRJ Rio de Janeiro manteve a autuação o que levou a **Recorrente** a esta Casa, em peça que reitera o descrito em Impugnação.

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 indicado no relatório, trata-se de autuação com lançamento de multas com base no art. 107, IV, alínea "e" do Decreto- Lei 37/66, em razão de que a embarcação navio Warmia foi detectada operando no pier 103 do Porto do Itaqui sem que qualquer Manifesto de Carga (B/L) estivesse vinculado à escala n° 12000273442 e, portanto, sem prestação de informação na forma e prazos estabelecidos pela legislação.
>
> Em seu recurso, a recorrente alega: (i) ilegitimidade passiva, na medida que é agente de navegação e mera representante do transportador, não sendo responsável pelas informações em questão; (ii) que a pena deve ser afastada em razão de denúncia espontânea. Assim, passa-se a análise destes tópicos; e (iii) caso a infração seja mantida, a multa deveria ser calculada sobre veículo ou carga nele transportada ou sobre as operações que execute.
>
> **1) <u>Da nulidade por ilegitimidade passiva</u>**
>
> Preliminarmente, alega a recorrente a nulidade do lançamento por não ser o agente passivo da penalidade aplicada, de forma a não haver amparo legal para o lançamento ora combatido. A este respeito isso, discorre sobre sua condição de agente de navegação e não de transportador, que seria pessoa jurídica distinta.
>
> Argumenta que, conforme disposto no art. 2º, V da IN SRF n. 800/2007, "*transportador é aquele que presta serviços de transporte e que emite o conhecimento de embarque*", sendo este o sujeito passivo das imposições ora analisadas. Por outro lado, se define como "*mero mandatário do transportador marítimo*", de forma que seus atos são praticados em nome do mandante e não em nome próprio, o que afastaria sua sujeição passiva. Por fim, argumenta inexiste previsão legal de aplicação de

Original

qualquer pena em face do agente, requerendo a reforma da decisão de piso.

Não obstante, os extratos dos dados do embarque trazidos aos autos apontam a recorrente como emitente dos conhecimentos de transporte e, consequentemente, transportadora das mercadorias exportadas.

Como se observa, na figura de representante do transportador, a própria recorrente vinculou o seu CNPJ ao embarque marítimo quando registra nos sistemas da RFB como transportador, demonstrando não estar atuando, tão somente, como agente marítimo. Até porque além de executar os serviços de agenciamento, a recorrente também atua na qualidade de NVOCC, consolidador e desconsolidador de carga, conforme se verifica pelo objeto de seu contrato social.

Não obstante, a legislação vigente responsabiliza solidariamente a agência marítima nas obrigações tributárias e aduaneiras, principais e acessórias, frente à sua representação do transportador, conforme se verificar pelo art. 32 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.***

Cabe enfatizar que este entendimento já está há muito pacificado na jurisprudência neste Conselho. A respeito, cito precedente da Câmara Superior de Recursos Fiscais (CSRF) neste sentido:

> ***AGENTE MARÍTIMO. LEGITIMIDADE PASSIVA.***
> *Por expressa determinação legal, o agente marítimo, representante do transportador estrangeiro no País, é responsável solidário com este em relação à exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação tributária. O agente marítimo é, portanto, parte legítima para figurar no polo passivo do auto de infração. Recurso especial do Contribuinte negado.*
> *(CARF. Acórdão n. 9303-007.649 no Processo n. 11128.006874/2009-05. Rel. Cons. Jorge Freire Dj 21/11/2018)*

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 após a chegada do navio no Brasil. Sendo a recorrente a representante do armador estrangeiro e, como tal, a responsável pela da carga e realização dos procedimentos documentais e logísticos de entrega da mesma aos importadores, não seria razoável ou

Original

lógico transferir a responsabilidade sobre a prestação de informação ao controle aduaneiro a pessoa jurídica diversa.

Não obstante, cabe ainda ressaltar que este entendimento foi recente sumulado pelo CARF, conforme se verifica pelo teor da Súmula n. 185, abaixo transcrita:

> ***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.*

Diante disso, entendo que a preliminar de nulidade não merece prosperar.

2) Do mérito

No que tange ao mérito, o recurso voluntário aborda dois pontos: a suposta ausência de caracterização da infração imposta e a ocorrência de denúncia espontânea. Assim, passa-se a análise individualizada dessas questões.

2.1 Caracterização da infração imposta

Quanto a conduta infracional, a recorrente alega que seus atos não caracterizam o tipo legal sob o qual se justifica a imposição de multa, visto que o art. 107, IV, alínea "e" do Decreto- Lei 37/66 seria direcionado a casos de não prestação de informação e não ao caso em tela, cuja informação foi prestada, mas com atraso:

> *"Obviamente não está a recorrente tentando eximir-se ou esquivar-se do fato de que a informação foi prestada na data informada pela autoridade, o que foi por ela sanado espontaneamente. Ocorre que, ainda que ,tal informação não tenha sido prestada dentro do prazo previsto, não poderia a autoridade aduaneira impor-lhe a aplicação de uma multa com base em um fundamento legal que, a despeito da indicação de forma e prazo, caracteriza como tipo a ausência de informação". (fl.119)*

Ora, entendo que não assiste razão à recorrente. Isto porque o art. 107, IV, alínea "e" do Decreto- Lei 37/66, abrange tanto os tipos infracionais da falta de prestação de informação quanto da prestação da informação fora do prazo, conforme se verifica pela leitura de seu dispositivo:

> *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***

Original

> ***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*

Em adição, a descrição da conduta punível constante no AI é clara no sentido de que o prazo disposto pela RFB para a retificação das informações declaradas no CE Mercante seria de 7 dias após o embarque, nos termos do art. 45 da IN RFB n. 800/2007:

> ***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.*
> ***§ 2º Não configuram prestação de informação fora do prazo as solicitações de retificação registradas no sistema até sete dias após o embarque, no caso dos manifestos e CE relativos a cargas destinadas a exportação****, associados ou vinculados a LCE ou BCE.*

Portanto, ao informar a fiscalização sobre erro na declaração junto ao CE Mercante após quase três meses do embarque, a recorrente ocorreu em infração punível com a multa ora discutida. Desta feita, entendo que o lançamento é adequado e não merece ser revisto.

2.2 Denúncia espontânea

Alega ainda a recorrente que, caso os argumentos anteriores não sejam acolhidos, merece ter a multa afastada em razão de denúncia espontânea, nos termos do art. 136 do CTN e do art. 102, §2º do Decreto-Lei n. 37/66.

Tal qual os itens anteriores, entendo que a alegação de denúncia espontânea também 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)*

Original

E, consequentemente, 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.*

2.3 Redução da multa imposta

Por fim, alega a recorrente que "verifica-se que a mesma penalidade foi imputada diversas vezes para a mesma embarcação em uma mesma viagem, o que se afigura ilegal e em desconformidade com a orientação dada pela própria RFB na Solução de Consulta Interna COSIT nº 08/200", requerendo que a penalidade lançada pela Fiscalização, no valor de R$ 5.000,00, deveria ter sido aplicada uma única vez, por veículo transportador, pela omissão das informações exigidas na forma e no prazo estipulados pela IN SRF nº 28/94.

No que se refere a este ponto, deve-se destacar, primeiramente, que o entendimento acima indicado não é aquele vigente, seja na RFB, seja no CARF. Isto porque, a inteligência do art. 107, inciso IV, alínea "e" do Decreto-Lei nº 37/66 dispõe sobre mais de uma hipótese de infração, a qual ensejará penalidade compatível, o que depende de análise do caso concreto. Vejamos:

> *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*

Da redação legal acima, resta claro que a multa incidirá a cada infração cometida. Ou seja, caso a falta de prestação de informação ou prestação de informação intempestiva se der sobre o veículo, resta claro que a penalidade será aplicada uma única vez por navio. Por outro lado, caso a infração se der sobre a carga, a penalidade se dará sobre cada manifesto. Tal lógica, claramente imposta pelo legislador visa, justamente, preservar a razoabilidade e a aplicação de multa sobre a situação concreta e não potencial.

Isto porque, caso a multa pudesse ser aplicada por navio, ainda que seu valor pudesse, no caso concreto ser inferior ao devido do que se fosse calculado sobre os manifestos de carga, fato é que a penalidade seria

Original

aplicada de forma generalizada tanto sobre cargas informadas tempestivamente, quanto intempestivamente ou não informadas, o que implicaria em vício de tipicidade e também na imposição de pena sobre terceiro não envolvido na prática da infração, o que é constitucionalmente vedado.

Diante disso, entendo que o lançamento se deu de forma correta e em acordo com a legislação vigente, motivo pelo qual deve ser mantido.

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

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.

(documento assinado digitalmente)

Ronaldo Souza Dias – Presidente Redator

Original