



MINISTÉRIO DA FAZENDA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS
TERCEIRA SEÇÃO DE JULGAMENTO

Processo nº 12266.720916/2014-51
Recurso nº Voluntário
Acórdão nº 3302-005.550 – 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 19 de junho de 2018
Matéria Multa aduaneira
Recorrente SUPORTE ARMAZENAGEM, VENDAS E LOGISTICA INTEGRADA LTDA
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 29/01/2014

Ementa:

RESPONSABILIDADE. OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

DANO AO ERÁRIO. PERDIMENTO. DISPOSIÇÃO LEGAL.

Nos arts. 23 e 24 do Decreto-Lei no 1.455/1976 enumeram-se as infrações que, por constituírem dano ao Erário, são punidas com a pena de perdimento das mercadorias. É inócua, assim, a discussão sobre a existência de dano ao Erário nos dispositivos citados, visto que o dano ao Erário decorre do texto da própria lei.

SAÍDA DE MERCADORIA DA ZFM. IN SRF Nº 242/2002. OPERAÇÃO DE CARGA SEM AUTORIZAÇÃO DA AUTORIDADE ADUANEIRA. DANO AO ERÁRIO. PENA DE PERDIMENTO.

A saída da ZFM de mercadoria em operação de carga, não autorizada pela fiscalização aduaneira, será considerada dano ao erário, conforme previsto no art. 105 do Decreto-lei nº 37/1966, punido com a aplicação da pena de perdimento.

SAÍDA DE MERCADORIA DA ZFM. IN SRF Nº 242/2002. CONTRABANDO. PENA DE PERDIMENTO.

A saída da ZFM de mercadoria não autorizada pela fiscalização aduaneira, nos termos da Instrução Normativa nº 242/2002, será considerada

contrabando, conforme previsto no art. 39 do Decreto-lei nº 288/1967, punido com a aplicação da pena de perdimento

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do Colegiado, por unanimidade de votos, em rejeitar as preliminares e, no mérito, negar provimento ao recurso voluntário.

(assinado digitalmente)

Paulo Guilherme Déroulède - Presidente e Relator

Participaram do presente julgamento os conselheiros: Paulo Guilherme Déroulède (Presidente), Fenelon Moscoso de Almeida, Walker Araujo, Vinicius Guimaraes, Jose Renato Pereira de Deus, Jorge Lima Abud, Diego Weis Junior, Raphael Madeira Abad.

Relatório

Trata o presente de multa equivalente ao valor de bens sujeitos à pena de perdimento, aplicada sobre o Operador de Transporte Multimodal, por operação de carga, sem ordem, despacho ou licença, por escrito da autoridade aduaneira, nos termos do artigo 105, I do Decreto-lei nº 37/1966.

Por bem retratar a realidade dos fatos, transcreve-se o relatório da decisão recorrida:

"Trata o presente processo de auto de infração, no valor total de R\$ 438.378,96, lavrado para constituição de crédito tributário referentes a conversão da pena de perdimento, por dano ao Erário, em multa de valor equivalente ao bem em razão de responsabilidade atribuída ao operador de transporte multimodal.

Relata a autoridade fiscal (fls. 08 a 14) que em operação de fiscalização no Porto Trairi (Manaus - Amazonas), foi abordada uma embarcação (tipo balsa), onde foi constatada a operação de carga da carreta, semi reboque baú, marca Guerra, placas OAH-9558, de propriedade da Empresa SCR TRANSPORTADORA, ARMAZENAGEM E LOGISTICA LTDA. - EPP (CNPJ 01.382.692/0001-42), que continha mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus com insumos estrangeiros (importados com suspensão dos tributos devidos) pertencentes à Empresa TESA BRASIL LTDA. (CNPJ 04.480.645/0002-00).

Segundo o Termo de Constatação Fiscal NUREP/ALF/MNS nº 03/2014 (fl. 24), a abordagem foi realizada quando o semi reboque baú já estava na embarcação (balsa) que faria o transporte aquaviário (fluvial) com destino à cidade de Belém - Pará.

Os documentos apresentados por ocasião da abordagem (Manifesto de Carga, Capa de Lote da SEFAZ AM, Documento Auxiliar de Conhecimento de Transporte Eletrônico - DACTE - modal rodoviário e, nota fiscal eletrônica) indicam como responsável pelo transporte a Empresa SUPPORTE ARMAZENAGEM, VENDAS E LOGÍSTICA INTEGRADA LTDA. e, o destino final das mercadorias a cidade de Uberlândia - Minas Gerais.

Ressalta a fiscalização que a Empresa SUPPORTE ARMAZENAGEM, VENDAS E LOGÍSTICA INTEGRADA LTDA. está cadastrada como Operador de Transporte Multimodal junto à Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e que no caso concreto a empresa atuou como operador multimodal, ainda que tenha contratado terceiros.

Segundo a fiscalização, as mercadorias não estavam amparadas por declaração de controle de internação (DCI). Nem na modalidade mensal - DCI - mensal (que prevê a dispensa de presença de carga), nem na modalidade individual. O que significa que as mercadorias iriam ser transportadas sem o devido recolhimento de tributos.

Considerando o disposto no inciso I, do artigo 105, do Decreto-Lei nº 37/66 (regulamentado no artigo 689, inciso I, do Decreto nº 6.759/09), a fiscalização concluiu ser aplicável a pena de perdimento às mercadorias, todavia, em razão do disposto no artigo 699 do Decreto nº 6.759/09 referida pena de perdimento foi convertida em multa, no mesmo valor das mercadorias. "

Além da acusação prevista no artigo 105, I do DL nº 37/1966, a fiscalização enquadrou a operação como crime de contrabando, de acordo com os artigos 334 do Código Penal, artigo 39 do DL nº 37/1966, o que fundamentou, também, a aplicação da pena de perdimento, nos termos do artigo 696 do Decreto nº 6.759/2009.

Em impugnação, a recorrente aduziu:

1. A nulidade do Auto de Infração por falta de capitulação legal, pois não identificaram os tributos que supostamente deixaram de ser recolhidos;
2. A ilegitimidade passiva da recorrente, em razão de que a responsabilidade pela gestão e execução dos serviços de frete da operação passou a ser exclusiva de sua subcontratada, a empresa SCR TRANSPORTADORA, ARMAZENAGEM E LOGÍSTICA INTEGRADA - EPP, bem como pelo fato de que não houve transporte multimodal, mas apenas o modal rodoviário e que, portanto, as disposições relativas à Lei nº 9.611/1998 e todo dispositivo do RA/2009 a ela relacionado não seriam aplicáveis à recorrente;
3. Que não houve qualquer irregularidade praticada pela recorrente, pois os tributos foram devidamente recolhidos, conforme Documento Auxiliar de Conhecimento de Transporte Eletrônico- DACTE nº 2317, não havendo dano ao erário e tendo o lançamento se restringido à cobrança da multa acessória;
4. Que, em virtude do princípio da reserva legal, o Auto de Infração deve ser cancelado, pois restou demonstrada a inexistência de infração;

5. Que, havendo dúvida quanto à caracterização da infração, necessária a aplicação do artigo 112 do CTN;

6. O caráter confiscatório da multa aplicada.

Ao final pede pela posterior juntada de provas, que as intimações sejam feitas em nome exclusivo do procurador nomeado e o cancelamento da autuação

A Primeira Turma da DRJ em Florianópolis proferiu o Acórdão nº 07-36.890, nos termos da ementa que abaixo transcreve-se:

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 29/01/2014

*DANO AO ERÁRIO. PENA DE PERDIMENTO. CONVERSÃO.
MULTA EQUIVALENTE AO VALOR DO BEM.*

Nos casos de dano ao Erário, provada a responsabilidade do operador de transporte multimodal, a pena de perdimento decorrente do carregamento de mercadoria em veículo sem o cumprimento de formalização essencial estabelecida em texto normativo (Declaração para Controle de Internação), é convertida em multa, aplicável ao operador de transporte multimodal, de valor equivalente ao do bem passível de aplicação da pena de perdimento.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido

Inconformada, a recorrente interpôs recurso voluntário (e-fls. 238 e ss), reprisando as alegações deduzidas em impugnação, exceto quanto à juntada posterior de provas.

Na forma regimental, o processo foi distribuído a este relator.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Paulo Guilherme Déroulède, Relator.

O recurso voluntário atende aos pressupostos de admissibilidade e dele tomo conhecimento.

A recorrente alega duas preliminares de nulidade: a falta de capitulação legal e a ilegitimidade passiva.

Quanto à primeira, o Auto de Infração expôs o enquadramento legal à e-fl. 6 e ao longo de todo o relatório fiscal foram identificados os fundamentos legais infringidos, especialmente nas e-fls. 12 a 15. Assim, a pena de perdimento foi aplicada em razão do disposto nos artigos 105, I do DL nº 37/1996 e 696 do RA/2009 (de matriz legal, o artigo 39 do

DL nº 288/1967) combinado com as exigências do controle de internação previsto nas IN SRF 242/2002 e 261/2002, a caracterização e responsabilização do Operador de Transporte Modal nos artigos 5º, 12, 13, 28 (mencionado no artigo 106 do RA/2009) e 29¹ da Lei nº 9.611/1998 e, ainda, subsidiariamente, os artigos 673 e 674 que tratam da responsabilidade por infrações.

Constata-se, ao contrário, que a recorrente teve plena consciência das condutas a ela imputadas, não restando caracterizado óbice quanto ao entendimento da autuação que impedisse o exercício do direito de defesa, o que depreende-se diante dos argumentos apresentados na impugnação e recurso voluntário.

No que tange à não quantificação dos tributos, esclareça-se que a autuação em multa equivalente à pena de perdimento ocorreu em razão do descumprimento das normas que regem o controle de internação de mercadorias, especialmente as normas contidas nas IN SRF 242/2002 e 261/2002, infringindo os artigos 105, I do DL nº 37/66 e artigo 39 do DL nº 288/67. É de se destacar que o dano ao erário não diz respeito apenas à proteção da arrecadação de tributos, mas ao próprio controle aduaneiro, que foi infringido, em razão da constatação de descumprimento das normas de internação de mercadorias produzidas na ZFM e destinadas para fora da ZFM.

A conduta, em si, é considerada dano ao erário, conforme disposto no artigo 23 do Decreto-lei nº 1.455/1976:

Art 23. Consideram-se dano ao Erário as infrações relativas às mercadorias:

[...]

IV - enquadradas nas hipóteses previstas nas alíneas "a" e "b" do parágrafo único do artigo 104 e nos incisos I a XIX do artigo 105, do Decreto-lei número 37, de 18 de novembro de 1966

Art.105 - Aplica-se a pena de perda da mercadoria:

I - em operação de carga ou já carregada, em qualquer veículo ou dele descarregada ou em descarga, sem ordem, despacho ou licença, por escrito da autoridade aduaneira ou não cumprimento de outra formalidade especial estabelecida em texto normativo;

Neste diapasão, cita-se o Acórdão nº 3403-003.188, proferido em 20/08/2014:

DANO AO ERÁRIO. PERDIMENTO. DISPOSIÇÃO LEGAL.

Nos arts. 23 e 24 do Decreto-Lei no 1.455/1976 enumeram-se as infrações que, por constituírem dano ao Erário, são punidas com a pena de perdimento das mercadorias. É inócua, assim, a discussão sobre a existência de dano ao Erário nos dispositivos

¹ Art. 29. Nos casos de dano ao erário, se ficar provada a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo da responsabilidade que possa ser imputável ao transportador, as penas de perdimento, previstas no Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, e no Decreto-lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, serão convertidas em multas, aplicáveis ao Operador de Transporte Multimodal, de valor equivalente ao do bem passível de aplicação da pena de perdimento.

citados, visto que o dano ao Erário decorre do texto da própria lei.

Concernente à ilegitimidade passiva, a recorrente abordou dois aspectos. O primeiro disse respeito ao fato de que a subcontratação da empresa SCR TRANSPORTADORA, ARMAZENAGEM E LOGÍSTICA INTEGRADA - EPP tornou-a responsável exclusiva pela gestão e execução dos serviços de frete da operação.

Sem razão, a recorrente. Os artigos 11, 12, 13, 15, 20 e 30 da Lei nº 9.611/1998 estabelecem a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal nos seguintes termos:

Art. 11. Com a emissão do Conhecimento, o Operador de Transporte Multimodal assume perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será lavrado o "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Art. 12. O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

Art. 13. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o instante do recebimento da carga e a ocasião da sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

[...]

Art. 15. O Operador de Transporte Multimodal informará ao expedidor, quando solicitado, o prazo previsto para a entrega da mercadoria ao destinatário e comunicará, em tempo hábil, sua chegada ao destino.

[...]

§ 4º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, aplicam-se os procedimentos previstos na legislação específica.

[...]

Art. 20. O Operador de Transporte Multimodal não poderá valer-se de qualquer limitação de responsabilidade se for provado que a perda, dano ou atraso na entrega decorreram de ação ou omissão dolosa ou culposa a ele imputável.

[..]

Art. 30. Para efeitos fiscais, no contrato de transporte multimodal, é nula a inclusão de cláusula excedente ou restritiva de responsabilidade tributária.

O artigo 12 da referida lei é expresse ao atribuir a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal pelas ações ou omissões dos subcontratados para execução dos serviços, como se fossem ações ou omissões próprias. Assim, o argumento não procede.

O segundo aspecto tratou da alegada inexistência de multimodalidade de transporte, tendo a recorrente alegado que o único modal contratado fora o rodoviário, não sendo possível a aplicação da Lei nº 9.611/1998. Nesta matéria, reproduzo os fundamentos da decisão recorrida, os quais adoto como razão de decidir, por aplicação do artigo 50, §1º² da Lei nº 9.784/1999, bem como o §3º³ do artigo 57 do Anexo II do RICARF:

"A impugnante alega não ter atuado como transportadora multimodal em razão dos documentos que emitiu indicando expressamente apenas o modal rodoviário.

De fato, o documento de folhas 30 ("Capa de Lote Eletrônica") e o documento de folhas 32 ("Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico") indicam apenas a utilização do modal rodoviário, com origem em Manaus - AM e destino final em Uberlândia - MG.

Contudo, embora tenha sido formalizado o transporte exclusivo sob a modalidade terrestre, é fato incontroverso nos autos que as mercadorias foram encontradas embarcadas numa balsa que faria o transporte fluvial entre as cidades de Manaus - Amazonas e Belém - Pará. A distância entre tais cidades (via fluvial) é de

² § 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

³ § 3º A exigência do § 1º pode ser atendida com a transcrição da decisão de primeira instância, se o relator registrar que as partes não apresentaram novas razões de defesa perante a segunda instância e propuser a confirmação e adoção da decisão recorrida. (Redação dada pela Portaria MF nº 329, de 2017)

cerca de 1.600 km, portanto, no plano concreto resta evidente que o transporte das mercadorias seria feito por meio de duas modalidades: aquaviário e terrestre.

O uso do meio aquaviário já estava anteriormente previsto, como relato do Sr. MARCEL UENDEL CABRAL PENA (Empresa SCR TRANSPORTADORA, ARMAZENAGEM E LOGISTICA LTDA. - EPP), que assim esclareceu (fls. 24):

...

QUE espontaneamente apresenta uma PROPOSTA COMERCIAL do Porto de Trairi Comércio de Derivados de Petróleo LTDA., datada de 23 de setembro de 2013, **para prestação de serviço de transporte aquaviário no trecho Manaus- Belém**, no valor [...]

...(Grifos acrescidos)

Também o contrato da impugnante com a empresa terceirizada prevê a utilização do meio aquaviário como parte integrante da viagem e serviço (fl. 105):

o. Contratar e arcar financeiramente com SEGURO FLUVIAL para os **translados de balça de Manaus a Belém, parte integrante da viagem e serviço a ser prestado**, garantindo averbações que se fizerem necessárias e o ressarcimento em casos de sinistros. Em contra partida fará jus ao recebimento de Ad Valorem fluvial conforme constante no citado ANEXO 1

O Aditivo ao contrato, folhas 115, alínea "I" ratifica a prática do transporte fluvial como parte integrante do serviço.

A abordagem realizada pela autoridade fiscal se deu em um porto (fluvial), onde estava atracada a balsa que iria fazer o transporte da mercadoria. A abordagem não se deu quando do transporte rodoviário, mas sim nos preparativos para o transporte fluvial, portanto o entendimento deste Relator é que a omissão, no documento de transporte, quanto à parte do percurso fluvial, não tem o poder de afastar a responsabilidade da impugnante, que no caso concreto atuou efetivamente como Operador de Transporte Multimodal, delegando a terceiros contratados a execução do serviço de transporte. "

Portanto, afasto a alegação de ilegitimidade passiva da recorrente.

No mérito, a recorrente repisa os argumentos utilizados em preliminares, quais sejam, a inexistência de transporte multimodal e a responsabilidade da subcontrada, já abordados e acrescenta que todos os tributos federais foram recolhidos, uma vez que o Auto de Infração restringiu-se à cobrança do acessório, no caso, a multa equivalente ao bem da mercadoria.

Ressalta-se que a multa lançada não é acessório dos tributos devidos, mas penalidade aplicada por infringência ao controle aduaneiro e não, propriamente, como proteção à arrecadação de tributos. Assim, não há prova de que os tributos devidos na importação de

insumos com suspensão tenham sido recolhidos e o fato de ter sido aplicada a multa equivalente ao bem passível de perdimento não implica a conclusão de que os tributos suspensos na importação, tenham sido recolhidos.

Prosseguindo em sua defesa, a recorrente reprisa a ausência de tipicidade da autuação em virtude da já não caracterização de sua responsabilidade e da inexistência de dano ao erário, o que já foi abordado anteriormente. Também não é caso de aplicação do artigo 112 do CTN, pois restou caracterizado o dano ao erário por descumprimento das normas de controle de internação de mercadorias produzidas na ZFM e destinadas para fora da ZFM.

O fato apontado pela fiscalização foi a realização de operação de carga de mercadorias industrializadas na ZFM, sem Declaração de Controle de Internação mensal por procedimento simplificado ou Declaração de Controle de Internação Individual registrada, nos termos da IN SRF nº 242/2002, caracterizando, inclusive contrabando, conforme o artigo 39 do DL nº 288/1967.

O DANFE de e-fls. 27 a 29 especificava que se tratava de remessa para depósito fechado de mercadorias industrializadas a ZFM, ao amparo de suspensão para o ICMS nos termos do Protocolo ICMS nº 85/2008, firmado entre as SEFAZ/AM e SEFAZ/MG e de isenção de IPI, conforme artigo 9º⁴ do Decreto-lei nº 288/1967.

Neste aspecto, a IN SRF nº 242/2002 dispõe sobre o procedimento de controle de internação de mercadorias da ZFM para o restante do território nacional, nas situações elencadas no artigo 1º, a saber:

Art. 1º A internação de mercadorias da Zona Franca de Manaus (ZFM) para o restante do território nacional deverá ser realizada mediante procedimento ordinário ou simplificado, conforme estabelecido nesta Instrução Normativa.

§ 1º O disposto no caput aplica-se às internações promovidas por empresas comerciais e industriais sediadas na ZFM, nas seguintes modalidades:

I - produtos estrangeiros importados com ou sem a utilização dos benefícios fiscais previstos no Decreto-lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967;

II - produtos industrializados na ZFM com insumos estrangeiros, importados com suspensão dos impostos incidentes, por empresa que tenha projeto aprovado pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) e cumpra o Processo Produtivo Básico (PPB) para ele definido;

III - produtos industrializados com insumos estrangeiros, importados com suspensão dos impostos incidentes, por empresa

⁴ Art. 9º Estão isentas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) todas as mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus, quer se destinem ao seu consumo interno, quer à comercialização em qualquer ponto do Território Nacional. (Redação dada pela Lei nº 8.387, de 30.12.91)

§ 1º A isenção de que trata este artigo, no que respeita aos produtos industrializados na Zona Franca de Manaus que devam ser internados em outras regiões do País, ficará condicionada à observância dos requisitos estabelecidos no art. 7º deste decreto-lei. (Incluído pela Lei nº 8.387, de 30.12.91)

§ 2º A isenção de que trata este artigo não se aplica às mercadorias referidas no § 1º do art. 3º deste decreto-lei.

que não possua projeto industrial aprovado pela Suframa, ou que não cumpra, no todo ou em parte, o PPB para ele definido; e

IV - produtos industrializados na ZFM, com insumos integralmente nacionais ou nacionalizados.

§ 2º A aplicação do procedimento simplificado de internação, referido no caput, condiciona-se à habilitação prévia da empresa interessada e observância das condições específicas estabelecidas nesta Instrução Normativa.

Já o artigo 2º prevê que a internação somente poderá ser realizada, mediante autorização prévia da RFB, em procedimento ordinário (com registro de DCI para cada operação e apresentação em recintos alfandegados ou locais previamente autorizados pela Alfândega do Porto de Manaus) ou simplificado (condicionada à habilitação prévia do estabelecimento interessado, com dispensa de passagem por recinto alfandegado e com validade mensal mediante apresentação de DCI mensal com registro no SISCOMEX (artigo 5º da instrução normativa). O artigo 25 da referida instrução reproduz a redação do artigo 39 do DL nº 288/67, estipulando que *a saída da ZFM de mercadoria não autorizada pela fiscalização aduaneira, nos termos desta Instrução Normativa, será considerada contrabando, conforme previsto no art. 39 do Decreto-lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, punido com a aplicação da pena de perdimento.*

A fiscalização constatou que a empresa remetente TESA não era habilitada para proceder à DCI mensal (procedimento simplificado), nem registrou DCI individual para cada operação de saída e que o Porto de Trairi não era alfandegado nem possuía autorização para procedimento de internação, conforme previsto na IN SRF nº 261/2002. Referida instrução dispõe sobre a habilitação de empresas transportadoras para manter recintos alfandegados, destinados ao controle aduaneiro de mercadorias submentidas a despacho de internação, conforme seus artigos 1º e 3º:

Art. 1º A habilitação de empresa transportadora para manter recinto não alfandegado, na cidade de Manaus, com a finalidade de receber mercadorias de origem estrangeira ou produzidas na Zona Franca de Manaus (ZFM) destinadas à internação para o restante do território nacional, referida no inciso I do §1º do art. 2º da Instrução Normativa SRF nº 242, de 6 de novembro de 2002, obedecerá o disposto nesta norma.

[...]

Art. 3º A empresa transportadora interessada em operar com mercadorias a serem internadas da ZFM para outras partes do território nacional deverá requerer a pertinente habilitação ao Inspetor da Alfândega do Porto de Manaus por meio do formulário constante do Anexo II, acompanhado dos seguintes documentos e informações:

I - documentação que comprove o atendimento dos requisitos referidos no inciso III do art. 2º, relativamente a cada recinto a ser incluído na habilitação;

II - comprovação de domínio útil do recinto a ser habilitado ou contrato de concessão publicado no Diário Oficial da União;

III - no caso de empresa transportadora fluvial ou rodofluvial:

a) extrato de contrato de adesão junto ao órgão competente do Ministério dos Transportes; e

b) Título de Inscrição ou Provisão de Registro das embarcações pertencentes à empresa, junto à Capitania dos Portos.

IV - documentação técnica relativa ao sistema informatizado referido no inciso IV do art. 2º ;

V - comprovação de que o signatário do requerimento tem capacidade ou poderes para fazê-lo, por meio de procuração ou dos atos constitutivos da empresa.

Destarte, o Porto de Trairi não estava apto a receber os procedimentos de internação.

Nos Termos de Constatação lavrados (e-fls. 20 a 25), restou configurado que o contrato entre a TESA e a SUPPORTE estabelecia que a esta cabia "*decidir o melhor porto para transporte de acordo com sua logística*". Por sua vez, o representante da SUPPORTE afirmou que "*a escolha do porto a embarcar a carga é de responsabilidade exclusiva da empresa de transporte subcontratada*", o que foi confirmado pelo representante da subcontratada SCR TRANSPORTADORA, ARMAZENAGEM E LOGÍSTICA INTEGRADA - EPP, que afirmou "*que a SCR possui autonomia para escolher o porto da forma que melhor lhe convier; QUE o Porto Trairi foi escolhido por ser o de menor custo, embora tenha consciência de que os trâmites são mais demorados em relação a outros portos; QUE chegou a comunicar a seus superiores sobre o incômodo da demora, principalmente com relação à presença de carga; QUE tem conhecimento de que quem fechou o contrato com o porto foi um dos proprietários da SCR*".

Constata-se, assim, que a empresa transportadora subcontratada decidiu pela escolha do porto em razão de menor custo, embora tinha consciência da necessidade do procedimento de internação. A ação tomada pela subcontratada infringiu as normas relativas ao procedimento de internação, restando, assim, configurada sua responsabilidade, bem como a da recorrente, que decorre expressamente do artigo 12 da Lei nº 9.611/1998.

No que tange ao caráter confiscatório da multa aplicada, esclareça-se que a arguição de inconstitucionalidade de atos normativos deve ser formulada perante o Poder Judiciário, em vista da competência constitucional prevista nos artigos 97 e 102 da Carta Magna, sendo vedado a este conselho conhecer desta alegação, conforme artigo 59 do Decreto nº 7.574/2011, exceto nas hipóteses previstas no artigo 62⁵ d Anexo II do Regimento Interno, aprovado pela Portaria MF nº 343/2015. Neste sentido, foi publicada a Súmula CARF nº 2:

⁵ Art. 62. Fica vedado aos membros das turmas de julgamento do CARF afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade.

§ 1º O disposto no caput não se aplica aos casos de tratado, acordo internacional, lei ou ato normativo:

I - que já tenha sido declarado inconstitucional por decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal;

II - que fundamente crédito tributário objeto de:

a) Súmula Vinculante do Supremo Tribunal Federal, nos termos do art. 103-A da Constituição Federal;

b) Decisão do Supremo Tribunal Federal ou do Superior Tribunal de Justiça, em sede de julgamento realizado nos termos do art. 543-B ou 543-C da Lei nº 5.869, de 1973 - Código de Processo Civil (CPC), na forma disciplinada pela Administração Tributária;

c) Dispensa legal de constituição ou Ato Declaratório da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) aprovado pelo Ministro de Estado da Fazenda, nos termos dos arts. 18 e 19 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002;

d) Parecer do Advogado-Geral da União aprovado pelo Presidente da República, nos termos dos arts. 40 e 41 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993; e

e) Súmula da Advocacia-Geral da União, nos termos do art. 43 da Lei Complementar nº 73, de 1973.

O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

Por fim, concernente ao pedido de intimação na pessoa do procurador da recorrente, esclareça-se que as intimações no processo administrativo fiscal de exigência de crédito tributário são regidas pelo artigo 23 do Decreto nº 70.235/72, consolidado no artigo 10 do Decreto nº 7.574/2011, o qual prevê as formas pessoal, por via postal, telegráfica ou qualquer outro meio com prova de recebimento no domicílio tributário, ou por meio eletrônico, não sujeitos a ordem de preferência, e, ainda, por edital, caso os meios anteriores sejam improfícuos, nos termos abaixo transcritos:

Art. 23. Far-se-á a intimação:

I - pessoal, pelo autor do procedimento ou por agente do órgão preparador, na repartição ou fora dela, provada com a assinatura do sujeito passivo, seu mandatário ou preposto, ou, no caso de recusa, com declaração escrita de quem o intimar; (Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997) (Produção de efeito)

II - por via postal, telegráfica ou por qualquer outro meio ou via, com prova de recebimento no domicílio tributário eleito pelo sujeito passivo; (Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997) (Produção de efeito)

III - por meio eletrônico, com prova de recebimento, mediante: (Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005)

a) envio ao domicílio tributário do sujeito passivo; ou (Incluída pela Lei nº 11.196, de 2005)

b) registro em meio magnético ou equivalente utilizado pelo sujeito passivo. (Incluída pela Lei nº 11.196, de 2005)

§ 1º Quando resultar improfícuo um dos meios previstos no caput deste artigo ou quando o sujeito passivo tiver sua inscrição declarada inapta perante o cadastro fiscal, a intimação poderá ser feita por edital publicado: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I - no endereço da administração tributária na internet; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

II - em dependência, franqueada ao público, do órgão encarregado da intimação; ou (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

III - uma única vez, em órgão da imprensa oficial local. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

[...]

§ 3º Os meios de intimação previstos nos incisos do caput deste artigo não estão sujeitos a ordem de preferência. (Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005)

§ 4º Para fins de intimação, considera-se domicílio tributário do sujeito passivo: (Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005)

I - o endereço postal por ele fornecido, para fins cadastrais, à administração tributária; e (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

II - o endereço eletrônico a ele atribuído pela administração tributária, desde que autorizado pelo sujeito passivo. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

§ 5º O endereço eletrônico de que trata este artigo somente será implementado com expresse consentimento do sujeito passivo, e a administração tributária informar-lhe-á as normas e condições de sua utilização e manutenção. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

§ 6º As alterações efetuadas por este artigo serão disciplinadas em ato da administração tributária. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

Portanto, o pedido efetuado carece de previsão legal.

Diante de todo o exposto, voto para negar provimento ao recurso voluntário.

(assinado digitalmente)

Paulo Guilherme Déroulède