



Processo nº 12466.000639/2009-43
Recurso Voluntário
Acórdão nº **3302-011.018 – 3^a Seção de Julgamento / 3^a Câmara / 2^a Turma Ordinária**
Sessão de 27 de maio de 2021
Recorrente RANUR AGENCIAMENTO DE CARGAS E TRANSPORTES LTDA.
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 11/09/2008

PRELIMINAR. ILEGITIMIDADE PASSIVA. INOCORRÊNCIA.

O agente de carga, por ser o representante do transportador estrangeiro no País, é responsável solidário com o transportador no tocante à exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira, por expressa determinação legal.

INFRAÇÃO ADUANEIRA. VOLUME DE CARGA NÃO MANIFESTADO. OCORRÊNCIA. MULTA. CABIMENTO.

Aplica-se a multa de cem reais por volume de carga não manifestada pelo transportador, conforme previsto no art. 107, inciso XI, alínea “a” do Decreto-lei nº 37/1966.

INFRAÇÃO ADUANEIRA. AUSÊNCIA DE DANO OU DE VANTAGEM AUFERIDA. IRRELEVÂNCIA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA.

A responsabilidade pela infração aduaneira independe da intenção do agente, bem como da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato, sendo a atividade de lançamento vinculada e obrigatória.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em rejeitar a preliminar arguida. No mérito, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do voto da relatora.

(documento assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenburg Filho - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Larissa Nunes Girard - Relatora

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Vinícius Guimarães, Walker Araujo, Jorge Lima Abud, Jose Renato Pereira de Deus, Larissa Nunes Girard, Raphael Madeira Abad, Denise Madalena Green e Gilson Macedo Rosenburg Filho.

Relatório

Por bem retratar os fatos do processo, transcrevo o relatório do Acórdão recorrido:

Trata o presente processo de auto de infração lavrado para cobrança de multa no valor de R\$ 100,00, por volume de carga não manifestado pelo transportador, prevista pelo artigo 107, XI, “a”, do Decreto-lei n.º 37/66, com a redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833/2003, perfazendo o montante do crédito tributário exigido R\$ 28.900,00.

Em procedimento de conferência aduaneira, apurou-se divergência quanto à quantidade de volumes manifestados no conhecimento de carga B/L n.º SZNBOVIT080701, objeto do Conhecimento Eletrônico (CE-Mercante) HBL 120.805.172.190.205, relativo ao MBL 120.805.171.327.304. Enquanto o B/L assinalava 289 caixas de papelão, foram encontradas na desova do contêiner 578 caixas.

Considerando que o agente de carga tem o dever de prestar as informações sobre as operações que execute e respectivas cargas, nos termos do § 1º do art. 37 do Decreto-lei n.º 37/66, a fiscalização procedeu ao lançamento em face da autuada, haja vista ter sido ela a responsável pela desconsolidação da carga, em que se apurou que 289 caixas não foram manifestadas.

Cientificada do auto de infração em 12/03/2009 (fl. 02), a interessada apresentou impugnação, em 13/04/2009, juntada às fls. 29 e seguintes, alegando em síntese que:

- a) a falta não se origina por culpa sua, posto que em nenhum momento o Emissor do HBL ou o agente de carga representante no Brasil teve contato com a carga propriamente dita. No caso específico, o Exportador ovou o contêiner, lacrou e o entregou no terminal para embarque. Foi ele quem forneceu as informações sobre a carga para que o NVOCC emitisse o HBL. Logo, não incumbia ao NVOCC ou seu agente no Brasil, precisar a quantidade de caixas existentes no interior da unidade de carga, cabendo à parte impugnada apenas o registro desses dados no Siscomex;
- b) esclarece que nem ela nem o emissor do HBL auferem qualquer vantagem ao manifestar quantidade de carga diversa da constante na unidade de carga. A única parte que poderia ter alguma vantagem no caso de carga não manifestada seria o importador;
- c) cita doutrina e os artigos 743 e 745 do Código Civil, no sentido de ser cabível indenização ao transportador pelos prejuízos provenientes de informação falsa ou inexata prestada pelo embarcador;
- d) entende estar sendo penalizada indevidamente, sendo que qualquer pena, no presente caso, deve ser dirigida diretamente à transportadora emissora do MBL;
- e) requer seja decidido pela inexigibilidade do crédito, arquivando-se o processo.

No julgamento de primeira instância, decidiu-se pela manutenção do lançamento em sua integralidade, tendo em vista que a falta apurada é incontrovertida, a legitimidade passiva do agente de carga e o caráter objetivo da infração aduaneira.

O Acórdão n.º 16-79.118 foi assim ementado:

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Data do fato gerador: 11/09/2008

AGENTE DE CARGA. REPRESENTANTE DE TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. LEGITIMIDADE PASSIVA. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA.

O agente de carga, por ser o representante do transportador estrangeiro no país, é responsável solidário com este, no tocante à exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira, em razão de expressa determinação legal.

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 11/09/2008

VOLUME DE CARGA NÃO MANIFESTADO. MULTA. APLICAÇÃO.

Aplica-se a multa prevista pelo artigo 107, XI, “a”, do Decreto-lei nº 37/66, com a redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833/2003, por volume de carga não manifestada pelo transportador.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido

O interessado tomou ciência do resultado do julgamento em 17.08.2017, conforme Aviso de Recebimento à fl. 69, e protocolizou o Recurso Voluntário em 29.08.2017, conforme Termo de Solicitação de Juntada à fl. 70.

No Recurso Voluntário a recorrente repisou os argumentos anteriores, aos quais acrescentou uma preliminar de ilegitimidade passiva.

É o relatório.

Voto

Conselheira Larissa Nunes Girard, Relatora.

O Recurso Voluntário atende aos requisitos de admissibilidade, inclusive tempestividade, razão pela qual dele tomo conhecimento.

Da ilegitimidade passiva

Tendo a DRJ abordado a legitimidade passiva do agente de carga, trouxe a recorrente um capítulo específico sobre a matéria nesta fase. Na Impugnação não havia contestado, em tese, a possibilidade de se exigir a multa do agente de carga, mas apenas ressaltado que, no caso concreto, o exportador teria dado causa ao erro.

Desta vez traz argumentação no sentido da impossibilidade de se responsabilizar o agente de carga, qualquer que seja a situação, pelas razões que se seguem: a responsabilidade pelo registro das informações no sistema é da empresa transportadora, descabendo imputar a qualquer representante a penalidade pelo descumprimento da obrigação; a responsabilização solidária deve decorrer de expressa previsão legal; a recorrente não é transportador internacional ou agente de carga, mas desconsolidador nacional, comparável a um agente de navegação e, dessa forma, não contido na alínea “e” do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei nº 37/1966; o desconsolidador é apenas mandatário do transportador, recaindo a responsabilidade sobre o mandante, como definido na Súmula TRF nº 192; como consta do HBL e das telas do Siscomex Carga anexos ao lançamento, a recorrente é mero agente de carga.

De pronto, destaca-se que a recorrente simplesmente copiou uma preliminar que normalmente utiliza nas autuações relativas à perda de prazo para efetuar desconsolidação, sem fazer um único ajuste para a situação fática do presente processo, que não guarda nenhuma relação com prazo para prestar informação em sistema, mas com a emissão do conhecimento de carga original, pelo consolidador estrangeiro, com erro na quantidade de volumes, erro esse que se refletiu nos dados lançados no sistema. Então, tanto no documento base como no sistema foi informado que se transportava 289 caixas, mas na verificação física efetuada pela fiscalização aduaneira encontrou-se 578 caixas.

Pela cópia do conhecimento juntada aos autos, vê-se que a empresa Ranur Logistic Services/Korea foi a responsável pela emissão do HBL que ampara o transporte da

carga, do porto de Ningbo/China até o porto de Vitória/ES, bem como se vê que ele tem como representante no Brasil a recorrente, Ranur Agenciamento de Cargas e Transportes Ltda.

COMBINED TRANSPORT RANUR LOGISTIC SERVICES BILL OF LADING 016121		ORIGINAL	
SHIPPER/EXPORTER DOM TRACK (CHINA) CO LTD. SUITE 706, NR.3 GATE JIEZUO GARDEN BUJI, LONG GANG DISTRICT SHEN ZHEN GUANG DONG, CHINA 518112 TEL: 86 755 8427 9234 FAX: 86 755 8470 1230	BILL OF LADING NO. SZNBOVIT080701	NUMERO SÉRIE 	
	EXPORT REFERENCES 		
CONSIGNEE WAV COMERCIO EXTERIOR S/A CNPJ: 05059898/0001-97 RUA SANTA HELENA, S/N CASARAO SALA 201, VILA SETHMANIA, VIANA-ES CEP: 29135-983	FORWARDING AGENT REFERENCES RANUR LOGISTICS SERVICES KOREA 139-6, GONJIAM-RI, SHILCHON-MYON, KWANGJU-KUN, KYUNGKI-DO, KOREA		
	POINT AND COUNTRY OF ORIGIN 		
NOTIFY PARTY WAV COMERCIO EXTERIOR S/A CNPJ: 05059898/0001-97 RUA SANTA HELENA, S/N CASARAO SALA 201, VILA SETHMANIA, VIANA-ES CEP: 29135-983	DOMESTIC ROUTING/EXPORT INSTRUCTIONS RANUR AG. DE CARGAS E TRANSP. LTDA MARECHAL EIRICO GASPAR DUTRA 1955 PARADA INGLESA - SAO PAULO - BRASIL CEP: 02239010 55 11 6980 5200		
	FINAL DESTINATION (FOR THE MERCHANT'S REFERENCE ONLY) 		
CARRIAGE BY OCEAN VESSEL VOYAGE V831R	PLACE OF RECEIPT NINGBO, CHINA		
PORT OF DISCHARGE VITORIA, BRAZIL	PLACE OF DELIVERY VITORIA BRAZIL		

Temos como premissa básica da defesa que a responsabilidade pela prestação de informações é do transportador, a quem deve ser imputada a penalidade.

A obrigação, expressa em lei, para que o representante do transportador preste informações sobre a carga, consta da legislação aduaneira há muito tempo, a exemplo do que consta no Regulamento Aduaneiro de 1985, o Decreto nº 91.030, que prevê que “os agentes autorizados de embarcações procedentes do exterior” são obrigados a prestar informação sobre o veículo e sobre a carga.

O que não existia nessa época era a atribuição de responsabilidade ao transportador em relação ao tributo, nem a definição do representante como responsável solidário com o transportador pelo tributo devido, o que se resolveu com a publicação do Decreto-Lei nº 2.472/1988, que alterou o art. 32 do Decreto-Lei nº 37/1966 da seguinte forma:

Art . 32. É responsável pelo imposto:

I - o **transportador**, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno;

II - o **depositário**, assim considerada qualquer pessoa incumbida da custódia de mercadoria sob controle aduaneiro.

Parágrafo único. É responsável solidário:

a) o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto;

b) o **representante, no País, do transportador estrangeiro**. (grifado)

Assim, a partir de 1988 o representante no País passou a responder solidariamente com o transportador em relação a eventual exigência de tributos e penalidades pecuniárias decorrentes de infração à legislação aduaneira, razão pela qual tornou-se inaplicável a Súmula TRF nº 192 invocada pela recorrente, que fixava que o agente marítimo não era responsável tributário nem se equiparava ao transportador.

Ocorre que este processo não trata de tributo, mas de infração relacionada à prestação de informação pelo transportador. Devemos, portanto, buscar os dispositivos legais que regulam os deveres instrumentais aos quais está sujeito o transportador e o seu representante.

Nesse caminho, vemos que aquela obrigação para que o representante do transportador prestasse informações, constante do Regulamento Aduaneiro/1985, foi também aperfeiçoada, por meio de alteração do art. 37 do Decreto-Lei n.º 37/1966, que passou a ter a seguinte redação a partir de 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**. [...] (grifado)

Portanto, por interpretação conjunta dos arts. 32 e 37 do Decreto-Lei n.º 37/1966, o transportador e o agente de carga estão obrigados a prestar as informações requeridas pela Receita Federal sobre a carga. Em determinadas situações o erro pode ter sido cometido pelo transportador estrangeiro, como na emissão de documento original com erro, mas, em outras, pode ter origem exclusivamente em ato do agente de carga, quando este perde um prazo ou insere informação no sistema em desacordo com a documentação original.

De toda sorte, qualquer que seja a situação, é o representante que vai responder perante a Administração Aduaneira, o que não poderia ser diferente, tendo em vista que a jurisdição da Receita Federal não alcança os intervenientes estrangeiros, sendo necessário que constituam representantes nacionais, aptos a realizarem os procedimentos e a atuarem perante o órgão, de modo a tornar viável o exercício do controle aduaneiro.

Logo, uma vez incontrovertido que a recorrente é a representante no País do emissor do conhecimento de transporte, eventual penalidade decorrente de infração à legislação aduaneira será a ela imputada.

Por fim, registro que é pacífico no CARF o entendimento de que tanto o agente de carga como a agência marítima, representantes nacionais de transportadores estrangeiros, são parte legítima para responder por esse tipo de penalidade aduaneira, a exemplo dos Acórdãos n.º 3002-000.647, 3401-007.847, 3302-008.355 e 9303-007.908, entre diversos outros no mesmo sentido.

Pelo exposto, rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva pela absoluta improcedência.

Mérito

Quanto ao mérito, a recorrente continua na linha de tentar imputar a outros a responsabilidade pela infração. Alega que a culpa é do exportador, que entregou os contêineres lacrados e informou erroneamente a quantidade de volumes, descabendo responsabilizar o NVOCC Ranur Korea ou a recorrente; que nem o emissor do HBL nem a recorrente auferiram qualquer vantagem; que o Código Civil estabelece em seus arts. 743 a 745 que, no caso de o remetente da mercadoria prestar informação inexata, o transportador pode ser indenizado por eventuais prejuízos; e, por fim, que a pena deve ser aplicada contra o emissor do MBL ou contra o importador.

A razão de decidir a se aplicar neste tópico é exatamente a mesma do tópico precedente: é obrigação do transportador e do agente de carga prestar informações sobre as operações que executem e suas respectivas cargas, na forma definida pela Receita Federal, conforme determinação expressa do art. 37 do Decreto-Lei nº 37/1966.

Por evidente, em um conhecimento de carga deve ser informado o que está sendo realmente transportado, tendo em vista as inúmeras funções que desempenha. Apenas para citar algumas, o conhecimento é prova do recebimento das mercadorias nele relacionadas assim como da obrigação de entrega-las em determinado destino, é título de crédito, negociável por endosso, e é prova de propriedade dos bens, necessária e suficiente para que, por exemplo, mediante a sua apresentação o recinto alfandegado tenha de entregar as mercadorias desembaraçadas.

Tendo em vista a importância das informações contidas no conhecimento para fins de controle aduaneiro e as obrigações definidas em lei para o transportador, não fazem efeito alegações de desconhecimento do conteúdo transportado. Se o emissor do HBL resolveu aceitar a carga lacrada, apesar de saber de seus deveres perante a Aduana, o fez por sua conta e risco. Lembremos que o CTN dispõe em seu art. 123 que as convenções particulares não podem ser opostas à Fazenda Pública para modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias.

Quanto à tentativa de imputação da responsabilidade ao transportador de fato, que emitiu o MBL e foi representado pela MSC Mediterranean Shipping do Brasil Ltda., não foi ele quem emitiu o HBL com erro, mas apenas reproduziu a informação ali constante. Pelo mesmo motivo não pode ser responsabilizado o importador, pois não foi ele que emitiu o documento. Se a recorrente entende que o importador o induziu a erro e que o Código Civil lhe dá o direito de ser resarcido, que busque o seu direito em uma ação de regresso. Contudo, do ponto de vista tributário, é a recorrente quem responde perante a Receita Federal.

Também não socorre a recorrente a alegação de que não auferiu vantagem com o erro, tendo já a primeira instância explicado sobre o princípio da responsabilidade objetiva, cuja matriz legal encontra-se no art. 94 do Decreto-Lei nº 37/1966:

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.

§ 1º O regulamento e demais atos administrativos não poderão estabelecer ou disciplinar obrigação, nem definir infração ou cominar penalidade que estejam autorizadas ou previstas em lei.

§ 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. (grifado)

Por todo o exposto, entendo por correta a conclusão alcançada pela fiscalização de imputar ao agente de carga a responsabilidade pela infração decorrente da existência de volumes de carga não manifestados no conhecimento, infração essa punível com a multa de 100 reais por volume, prevista no inciso XI do art. 107 do Decreto-Lei nº 37/1966, *in verbis*:

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

.....
XI - de R\$ 100,00 (cem reais):
.....

a) por volume de carga não manifestada pelo transportador, sem prejuízo da aplicação da pena prevista no inciso IV do art. 105; e

Destaco que, se foi possível o desembaraço da mercadoria, provavelmente se deve ao fato de que estava acobertada pela fatura, pois, se não houvesse nenhum documento para justificar a presença desta carga extra, não manifestada, o procedimento teria sido o perdimento da mercadoria. É a esse procedimento que se refere o final da alínea “a” logo acima, ao mencionar a pena prevista no art. 105: aplica-se a pena de perda da mercadoria existente a bordo do veículo sem registro em manifesto ou em documento de efeito equivalente.

Dessa forma, rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva e, no mérito, nego provimento ao Recurso Voluntário.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Larissa Nunes Girard