



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 12466.720016/2016-10
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3402-011.254 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 18 de dezembro de 2023
Recorrente PENNANT-SERVICOS MARITIMOS LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Ano-calendário: 2014

APLICAÇÃO CUMULATIVA DE PENALIDADES. INFORMAÇÃO SOBRE CARGA.

O controle aduaneiro sobre cargas no comércio exterior tem interesse individualizado sobre cada unidade de carga, conhecimento de embarque ou manifesto de carga, em razão da gestão dos altos riscos potenciais de cada carga para a economia, a segurança fitossanitária e segurança pública representado por cada carga, assim reconhecido pelo SCI COSIT/RFB nº 2/2016.

DENÚNCIA ESPONTÂNEA. INAPLICABILIDADE NAS INFRAÇÕES POR PERDA DE PRAZO PARA APRESENTAR INFORMAÇÕES SOBRE CARGA.

As penalidades decorrentes da perda de prazo para apresentar informações sobre carga não podem ser afastadas pela denúncia espontânea pois o próprio decurso do prazo já aperfeiçoa as condições exigidas para a aplicação da penalidade, reforçado pelo fato de que o próprio sistema realiza o bloqueio automaticamente, configurando-se assim ato administrativo da competência da Autoridade Tributária. Súmula CARF nº 126.

ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE MARÍTIMO. IMPOSSIBILIDADE.

Não cabe a alegação de ilegitimidade passiva do agente desconsolidador de carga em relação a penalidades relativas a intempestividade na prestação de informações no SISCARGA de sua responsabilidade. Aplicação da Súmula CARF nº 185.

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 3402-011.253, de 18 de dezembro de 2023, prolatado no julgamento do processo 12466.720718/2015-12, paradigma ao qual o presente processo foi vinculado.

(documento assinado digitalmente)

Pedro Sousa Bispo – Presidente Redator

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros: Jorge Luis Cabral, Marina Righi Rodrigues Lara, Wagner Mota Momesso de Oliveira (suplente convocado), Wilson Antonio de Souza Correa (suplente convocado), Cynthia Elena de Campos, Pedro Sousa Bispo (Presidente). Ausente(s) o conselheiro(a) Renata da Silveira Bilhim, substituído(a) pelo(a) conselheiro(a) Wilson Antonio de Souza Correa, o conselheiro(a) Lazaro Antonio Souza Soares, substituído(a) pelo(a) conselheiro(a) Wagner Mota Momesso de Oliveira.

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.

Trata-se de Recurso Voluntário interposto contra o Acórdão nº 12-110.880, proferido pela 14ª Turma da DRJ/RJO, que julgou improcedente a Impugnação do Auto de Infração e considerou devida a exação.

O lançamento se deu em virtude de procedimento de apuração de infrações em razão do descumprimento de obrigação de prestar informação sobre carga, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.

As circunstâncias da autuação e os argumentos de Impugnação estão resumidos no relatório do acórdão recorrido. Os argumentos não foram acolhidos pela 14ª Turma da DRJ/RJO que manteve o não reconhecimento do crédito, consoante decisão assim ementada:

AGENTE MARÍTIMO. LEGITIMIDADE PASSIVA.

O agente marítimo, por ser o representante do transportador estrangeiro no país, responde solidariamente pelos tributos e pelas penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira, em razão de expressa determinação legal.

MULTA POR PRESTAÇÃO INTEMPESTIVA DE INFORMAÇÃO DE CARGA. APLICABILIDADE.

Aplica-se a multa da alínea “e” do inciso IV do artigo 107 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, ao transportador internacional ou agente de carga por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada na forma e no prazo estabelecidos pela RFB.

DENÚNCIA ESPONTÂNEA. OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. SÚMULA CARF Nº 126. INAPLICABILIDADE.

A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira, mesmo após o advento da nova redação do art. 102 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, dada pelo art. 40 da Lei nº 12.350, de 2010.

Após ciência da Decisão de Primeira Instância, o contribuinte apresentou seu Recurso Voluntário.

Em seu Recurso Voluntário, argumenta, em síntese, que a própria RFB teria revogado a multa para retificação de informações prestadas anteriormente, também argui denúncia espontânea, ilegitimidade passiva por ser um agente marítimo, aplicação cumulativa de multas que deveriam ser aplicadas por navio, inexistência de dano ao erário.

Este é o relatório.

Voto

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

O Recurso Voluntário é tempestivo e reveste-se dos demais requisitos de admissibilidade, de forma que dele tomo conhecimento.

Denúncia Espontânea

A denúncia espontânea é a exclusão da responsabilidade do agente pela comunicação de infração à Autoridade Tributária, antes do início de qualquer procedimento administrativo, acompanhada do pagamento dos tributos devidos e não recolhidos anteriormente e juros de mora, conforme previsto no artigo 138, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (CTN).

“Art. 138. A responsabilidade é excluída pela denúncia espontânea da infração, acompanhada, se for o caso, do pagamento do tributo devido e dos juros de mora, ou do depósito da importância arbitrada pela autoridade administrativa, quando o montante do tributo dependa de apuração.

Parágrafo único. Não se considera espontânea a denúncia apresentada após o início de qualquer procedimento administrativo ou medida de fiscalização, relacionados com a infração.”

Conforme fica claro, no texto transcrito acima, o CTN não exige que para a exclusão da responsabilidade haja o recolhimento de qualquer penalidade, na medida em que seria contraditório excluir a responsabilidade por uma infração e ainda assim proceder a exigência da penalidade cabível.

Já o Decreto-Lei nº 37/1966, no § 2º, do seu artigo 102, é bem claro em afastar a aplicação de qualquer penalidade em relação à denúncia espontânea, exceto no que disser respeito às penas de perdimento.

“Art.102 - A denúncia espontânea da infração, acompanhada, se for o caso, do pagamento do imposto e dos acréscimos, excluirá a imposição da correspondente penalidade.

§ 1º - Não se considera espontânea a denúncia apresentada:

a) no curso do despacho aduaneiro, até o desembaraço da mercadoria;
b) após o início de qualquer outro procedimento fiscal, mediante ato de ofício, escrito, praticado por servidor competente, tendente a apurar a infração.

§ 2º A denúncia espontânea exclui a aplicação de penalidades de natureza tributária ou administrativa, com exceção das penalidades aplicáveis na hipótese de mercadoria sujeita a pena de perdimento.”

No entanto, em ambos os dispositivos legais, há a restrição de que qualquer ato de denúncia espontânea seja praticado após o início de qualquer procedimento fiscal de ofício praticado por servidor competente.

O controle das informações de carga é feito de forma informatizada pelo sistema SISCARGA que, dentro de suas funcionalidades, conta com o controle

dos prazos de chegada e saída de veículos e dos atos demandados pelos diversos agentes envolvidos, bloqueando automaticamente operações que não atendam as determinações legais que sejam detectadas, entre elas a informação intempestiva de carga o que gera o bloqueio automático da operação.

O desbloqueio da operação para prosseguimento da informação é ato de ofício da Autoridade Aduaneira e constitui-se em limite impeditivo da denúncia espontânea. Ademais, as ações dos contribuintes de antecipação dos atos necessários ao lançamento, inclusive o pagamento antecipado do tributo devido, condicionando o direito de lançamento à condição resolutória de posterior homologação, num prazo de até cinco anos, e a possibilidade do contribuinte em corrigir eventuais equívocos cometidos, tanto no lançamento por homologação, como antecipando-se ao despacho aduaneiro, afasta o conhecimento futuro pela Autoridade Tributária de infração relacionada ao pagamento de impostos, em razão desta ter sido diligentemente corrigida pelo próprio contribuinte, antes que a Autoridade aja de ofício.

Entretanto, o próprio transcurso do prazo para prestar informações configura uma infração prevista na legislação e de caráter irreparável, pois a prestação de informações de forma intempestiva não repara o atraso e suas consequências, e ainda é de conhecimento da Autoridade Aduaneira anterior a qualquer ato do contribuinte, sendo conhecida de forma automática pelo próprio sistema SISCARGA.

Não se pode admitir denúncia espontânea em infração relacionada à prestação intempestiva de informações obrigatórias, nem tão pouco que seja isenta da produção de danos à fiscalização.

Assim também está consignado na Súmula CARF nº 126:

“Súmula CARF nº 126

Aprovada pela 3ª Turma da CSRF em 03/09/2018

A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira, mesmo após o advento da nova redação do art. 102 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, dada pelo art. 40 da Lei nº 12.350, de 2010. (Vinculante, conforme Portaria ME nº 129 de 01/04/2019, DOU de 02/04/2019).

Acórdãos Precedentes:

3102-001.988, de 22/08/2013; 3202-000.589, de 27/11/2012; 3402-001.821, de 27/06/2012; 3402-004.149, de 24/05/2017; 3801-004.834, de 27/01/2015; 3802-000.570, de 05/07/2011; 3802-001.488, de 29/11/2012; 3802-001.643, de 28/02/2013; 3802-002.322, de 27/11/2013; 9303-003.551, de 26/04/2016; 9303-004.909, de 23/03/2017.”

Da multiplicidade de multas

O artigo 99, do Decreto-Lei nº 37/1966, determina a aplicação cumulativa de penalidades quando do cometimento pela mesma pessoa de mais de uma infração, desde que estas não sejam idênticas.

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

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

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

O controle de comércio exterior configura-se a primeira linha de preservação dos interesses comerciais, fitossanitários e de segurança da sociedade organizada brasileira no ingresso de produtos e bens do exterior. A falta de manifestação de itens ou bens em unidades de carga é hipótese de perdimento da mercadoria não manifestada, nos termos do inciso IV, do artigo 689, do Decreto nº 6.759/2009.

“Art. 689. Aplica-se a pena de perdimento da mercadoria nas seguintes hipóteses, por configurarem dano ao Erário (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 105; e Decreto-Lei nº 1.455, de 1976, art. 23, caput e § 1º, este com a redação dada pela Lei nº 10.637, de 2002, art. 59):

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 sem o cumprimento de outra formalidade essencial estabelecida em texto normativo;

II - incluída em listas de sobressalentes e de provisões de bordo quando em desacordo, quantitativo ou qualitativo, com as necessidades do serviço, do custeio do veículo e da manutenção de sua tripulação e de seus passageiros;

III - oculta, a bordo do veículo ou na zona primária, qualquer que seja o processo utilizado;

IV - existente a bordo do veículo, sem registro em manifesto, em documento de efeito equivalente ou em outras declarações;

(...)”

O motivo de imposição de penalidade tão draconiana como o perdimento do bem decorre dos enormes prejuízos potenciais, materiais ou subjetivos, que uma mercadoria, bem ou produto podem causar a sociedade brasileira pela concorrência desleal, introdução de doenças e pragas em território nacional, ameaças à segurança pública pelo contrabando de drogas ilícitas e armamento. Esta pena será aplicada a todas as mercadorias que se encontrarem nas circunstâncias descritas no artigo 689, do Regulamento Aduaneiro, de forma cumulativa, mesmo quando decorrente de mesma tipificação legal e pessoa responsável.

Assim também são as penalidades decorrentes do controle prévio destas mesmas cargas, recorrentemente pertencentes a diversos proprietários que as consolidam em unidades de carga, mediante o serviço de agenciadores, que é justamente o caso da Recorrente.

Cada manifesto de carga e seus documentos relacionados como conhecimentos de transporte possuem um interesse objetivo para a Autoridade Tributária no controle da carga marítima por implicarem em itens diferentes, de proprietários diferentes e sujeitos a indicadores de riscos de cometimentos de infrações diversos.

Assim, cada informação de carga refere-se a uma operação individual por conhecimento de embarque ou manifesto, que faz parte da atividade da Recorrente e que possui importância individualizada para a Autoridade Aduaneira na prevenção de ocultação de carga ou de carga não manifestada, que possa ser desviada do controle aduaneiro com os respectivos riscos de gerarem grandes prejuízos à sociedade brasileira.

Desta forma, a Solução de Consulta Interna COSIT/RFB nº 2, de 4 de fevereiro de 2016, determina que a multa deva ser exigida para cada informação que tenha sido prestada fora do prazo ou forma estabelecidos na legislação aplicável:

“6. A leitura do dispositivo legal transcrito no parágrafo anterior não deixa dúvida quanto à conduta formal lesiva ao controle aduaneiro, qual seja, deixar de prestar informação na forma e no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil. Para implementação do artigo em comento foi editada a Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007, alterada pelas Instruções Normativas RFB nº 1.372, de 09 de julho de 2013, e nº 1.473, de 2 de junho de 2014.

7. A IN RFB 800, de 2007, dispõe em seu art. 6º sobre o sistema em que devem ser prestadas as informações, conforme segue:

(...)

8. As informações a serem prestadas sobre o veículo e a carga transportada, bem como sobre a carga armazenada estão estabelecidas nos arts. 7º, 8º, 10º, 32 e 35, do mesmo diploma legal, conforme segue:

(...)

9. Cabe ainda transcrever o art. 22 que dispõe sobre prazos para prestar as informações exigidas pela RFB:

(...)

10. Assim, depreende-se dos dispositivos transcritos que a multa deve ser exigida para cada informação que se tenha deixado de apresentar na forma e no prazo estabelecidos na IN RFB 800, de 2007. Deve-se ponderar que cada informação que se deixa de prestar na forma e no prazo estabelecido torna mais vulnerável o controle aduaneiro.”

Da Ilegitimidade Passiva

O controle de unidades de cargas em operações marítimas internacionais é atividade extremamente complexa, que envolve o controle das próprias unidades pelos seus portos de origem, destino e consignatários, e pelo controle de seus conteúdos, através identificação das diversas cargas unitizadas presentes em seu interior.

Assim, diferentes agentes entregam diferentes informações à Autoridade Aduaneira, conforme o nível de seu envolvimento nas diversas operações relacionadas, ou não existiriam diferentes agentes envolvidos. Enquanto a principal obrigação do armador é pela gestão náutica do navio, rotas, unidades de carga que serão desembarcadas em cada porto, e sua procedência, o conteúdo de cada unidade de carga, individualizado pelos diversos possíveis clientes em cargas unitizadas, cabe aos agentes de desconsolidação de cargas.

A IN RFB nº 800/2007 é bem clara em seu artigo 2º, ao definir e caracterizar cada agente de forma diferenciada, cada qual com sua especialidade e conteúdo das informações de interesse do controle aduaneiro, não podendo se confundir de forma alguma a empresa que opera o navio, sua navegação e movimentação das unidades de carga, e o trabalho de operadores de desconsolidação de natureza completamente diversa, ainda que relacionada.

“Art. 2º Para os efeitos desta Instrução Normativa define-se como:

I - unitização de carga, o acondicionamento de diversos volumes em uma única unidade de carga;

II - consolidação de carga, o acobertamento de um ou mais conhecimentos de carga para transporte sob um único conhecimento genérico, envolvendo ou não a unitização da carga;

(...)

IV - o transportador classifica-se em:

- a) empresa de navegação operadora, quando se tratar do armador da embarcação;
- b) empresa de navegação parceira, quando o transportador não for o operador da embarcação;
- c) consolidador, tratando-se de transportador não enquadrado nas alíneas “a” e “b”, responsável pela consolidação da carga na origem; (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)
- d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas “a” e “b”, responsável pela desconsolidação da carga no destino; e (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)
- e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional;

(...)

Seção

II

Da Representação do Transportador

Art. 3º O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de carga. Parágrafo único. O consolidador estrangeiro é também chamado de Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).

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

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

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

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

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

A Resolução Normativa nº 18, de 21 de dezembro de 2017, da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), assim define na alínea c, inciso II, do artigo 2º o Agente Marítimo:

“Art. 2º Para os efeitos desta Norma são estabelecidas as seguintes definições:

(...)

c) agente marítimo: **todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários;**

(...)”

Não cabe, portanto, a alegação que na condição de mandatária, a agência marítima não possui qualquer responsabilidade em praticar os atos de responsabilidade do armador junto às autoridades públicas, pois é justamente esta a razão de ser deste agente intermediário, e nisto está a motivação de contratação de seus serviços pelos operadores efetivos dos navios, num porto estrangeiro.

De qualquer forma, a Portaria ME nº 12.975, de 10 de novembro de 2021, atribui à Súmula CARF nº 185 efeito vinculante em relação a Administração Tributária, e como podemos constatar abaixo, afasta a ilegitimidade passiva no caso em análise.

“Súmula CARF nº 185

Aprovada pela 3ª Turma da CSRF em sessão de 06/08/2021 – vigência em 16/08/2021

O Agente Marítimo, enquanto representante do transportador estrangeiro no País, é sujeito passivo da multa descrita no artigo 107 inciso IV alínea “e” do Decreto-Lei 37/66. (Vinculante, conforme Portaria ME nº 12.975, de 10/11/2021, DOU de 11/11/2021).

Acórdãos Precedentes 9303-010.295, 3301-005.347, 3402-007.766, 3302-006.101, 3301-009.806, 3401-008.662, 3301-006.047, 3302-006.101, 3402-004.442 e 3401-002.379.”

Sem razão à Recorrente.

Dano ao Erário.

Com relação a esta alegação, cabe a mesma fundamentação sobre o interesse objetivo das informações prestadas sobre veículos e cargas em zonas primárias, exposta no item referente a multiplicidade de multas.

Sem razão à Recorrente.

Retificação de Informações prestadas anteriormente.

O Auto de Infração, em suas folhas 80 a 82, registra 04 (quatro) ocorrências todas vinculadas ao registro inicial das informações sobre cargas intempestivos. A mera alegação pela Recorrente de que se tratam de retificações de registros anteriores, desacompanhadas de provas, não é suficiente para demonstrar a irregularidade da autuação.

Sem razão à Recorrente.

Por tudo o acima exposto, voto por negar provimento ao Recurso Voluntário.

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)

Pedro Sousa Bispo – Presidente Redator