



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

Processo n° 10907.001740/2010-93
Recurso n° Voluntário
Acórdão n° 3302-006.347 – 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 11 de dezembro de 2018
Matéria PRESTAÇÃO EXTEMPORÂNEA DOS DADOS DE EMBARQUE
Recorrente COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Período de apuração: 10/12/2005 a 23/04/2009

AGENTE MARÍTIMO. REPRESENTANTE DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. RESPONSABILIDADE POR INFRAÇÕES. LEGITIMIDADE PASSIVA.

Respondem pela infração à legislação aduaneira, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para a sua prática.

MULTA POR DESCUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. REGISTRO NO SISCOMEX DOS DADOS DE EMBARQUE. PRAZO.

O registro dos dados de embarque no Siscomex em prazo superior a 7 dias, contados da data do efetivo embarque, para a via de transporte marítima, caracteriza a infração contida na alínea “e”, inciso IV, do artigo 107 do decreto-lei n° 37/66.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em rejeitar as preliminares e, no mérito, em negar provimento ao recurso voluntário. O Conselheiro Walker Araújo votou pelas conclusões entendendo não aplicável a retroatividade benigna da IN RFB 1.096/2010.

(assinado digitalmente)

Paulo Guilherme Déroulède - Presidente

(assinado digitalmente)

Jorge Lima Abud - Relator

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Gilson Macedo Rosenberg Filho, Walker Araújo, Corintha Oliveira Machado, José Renato Pereira de Deus, Jorge Lima Abud, Rodolfo Tsuboi (Suplente convocado), Raphael Madeira Abad e Paulo Guilherme Deroulede (Presidente).

Relatório

Aproveita-se o Relatório do Acórdão de Impugnação:

Trata o presente processo de auto de infração lavrado para constituição de crédito tributário no valor de R\$ 665.000,00, referentes à multa regulamentar por não prestação de informação sobre veículo ou carga transportada, ou sobre operações que executar, na forma e no prazo estabelecidos pela Receita.

Segundo a descrição dos fatos, tendo em vista apuração especial, a qual constatou-se quantidade elevada de DDE com informação dos dados de embarque no Siscomex fora do prazo legal, foi realizado levantamento no Setor de Exportação da Receita Federal do Brasil na Alfândega do Porto de Paranaguá, que constatou informação fora do prazo por parte da transportadora COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO. (CNPJ: 42.581.413/0019-86) de 133 embarques realizados por navios por ela representados nos meses de janeiro de 2006 até agosto de 2009. Foram considerados apenas os embarques de despachos normais, tendo sido excluídos os dados de embarque informados fora do prazo nos casos de despacho a posteriori. A interessada deixou de registrar os dados de embarque no Siscomex de mercadorias despachadas através das Declarações de Despacho de Exportação (DDE) relacionadas às fls. 53 a 79, na forma e prazo estabelecidos, conforme o disposto no art. 37 da IN SRF nº 28/94 com redação dada pela IN SRF nº 510/2005.

Conforme demonstrado nos documentos juntados aos autos, incluídas telas de consulta do Siscomex, as mercadorias foram embarcadas, mas os “dados de embarque” no Siscomex foram registrados após o prazo legal de 7 (sete) dias para tal registro, implicando a infração citada na alínea “e”, inciso IV, do artigo 107 do Decreto-Lei nº 37/66, com redação dada pelo artigo 77 da Lei nº 10.833/03.

Entendendo estar caracterizada a prestação de informação fora do prazo estabelecido pela Receita Federal, a autoridade fiscal aplicou a multa de R\$ 5.000,00 por atracação, pelo descumprimento do prazo na informação dos dados de embarque no Siscomex.

Regularmente cientificada, a interessada apresentou impugnação que, em síntese, apresenta os seguintes argumentos:

- Não é parte legítima para figurar no pólo passivo da autuação, tendo em vista que é mera agência de navegação marítima da empresa transportadora, não sendo responsável tributária nem se equiparando a transportadora.

- Alega ainda que a qualificação do autuado, a indicação do enquadramento legal atribuído à infração bem como a descrição dos fatos foi realizada de forma incompleta e incorreta, padecendo de vício formal.

- Os dados de embarque informados fora do prazo por DDE, a data de embarque de cada DDE, a data de informação no SISCOMEX dos respectivos dados de embarque e a quantidade de dias informados fora do prazo por navio são informações que deveriam constar do próprio auto de infração. Contudo, tais informações constam apenas de uma "planilha", anexa ao auto de infração.

- Pode se tratar de simples distração, mas o fato é que, deixando de constar os fatos que ensejaram a aplicação da multa, o autuado tem o exercício de seu direito ao contraditório e à ampla defesa dificultado, a vez que não sabe ao certo em que se fundamentou a autuação.

- Defende que não houve o descumprimento da determinação legal, a conduta da requerente não caracteriza o tipo legal. O registro houve, mesmo que a destempo.

- Protesta pela aplicação, em seu favor, do instituto da denúncia espontânea, previsto na forma do art. 138 do CTN e 612 do regulamento Aduaneiro, já que, muito embora tenha cumprido a obrigação intempestivamente, informou os dados de embarque no sistema antes da lavratura do Auto de Infração.

Requer que a presente infração seja anulada pelas 'preliminares aventadas, ou seja julgada insubsistente em face dos flagrantes argumentos que desconstituem o crédito apontado; cancelando-se a multa exigida e, determinando-se o arquivamento deste processo, por ser medida de Direito e de Justiça.

Em 16 de janeiro de 2013, através do Acórdão de Impugnação nº 07-30.396, a 1ª Turma da Delegacia Regional de Julgamento de Florianópolis/SC, julgou improcedente a impugnação, mantendo o crédito tributário exigido.

Entendeu a Turma que:

- ✓ Assim, como se percebe, não procede a alegação de que haveria erro na sujeição passiva da autuação. Os documentos acostados aos autos claramente indicam que a interessada atuava como representante do transportador estrangeiro, executando diretamente a tarefa de apor no sistema Siscomex os “dados de embarque”;
- ✓ Assim, o responsável no País do transportador estrangeiro, como é o caso da impugnante, é inclusive expressamente designado responsável

solidário pelo pagamento do imposto de importação nos casos em que se opera a transferência de responsabilidade pelo pagamento desse imposto, nos termos do inciso II do parágrafo único do art. 32 do Decreto-Lei n.º 37, de 1966, com redação dada pelo Decreto-Lei n-2.472, de 1988. Da mesma forma, a responsabilidade de quem representa o transportador, desincumbindo-se do cumprimento das obrigações acessórias que lhe são próprias, é expressa nos termos do inciso I do art. 95 do mesmo diploma legal, já que respondem pela infração, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para a sua prática;

- ✓ Ainda em sede de preliminar, cumpre afastar a alegação de que houve cerceamento do direito à defesa e ao contraditório;
- ✓ O autos de infração constantes o processo não apresentam nenhum defeito formal que decreta sua nulidade. Apresenta o correto enquadramento legal da infração e das exigências nele apostas. A própria impugnação apresentada revela que a interessada teve pleno conhecimento dos motivos pelos quais o lançamento foi realizado, pois a defesa é robusta e trata de todas irregularidades a ela atribuídas. Descabe, portanto, a alegação suscitada no que diz respeito ao cerceamento do direito à defesa e ao contraditório;
- ✓ A infração cometida pelo impugnante amolda-se perfeitamente na tipificação descrita no auto de infração - alínea “e” do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei n° 37, de 1966, com a redação dada pela Lei n° 10.833, de 2003. Como visto, esse dispositivo legal determina que é a Secretaria da Receita Federal que deve estabelecer a forma e o prazo para o cumprimento da obrigação acessória nele descrita, o que foi feito por meio da Instrução Normativa SRF n° 28, de 1994, a qual, na redação da Instrução Normativa SRF n° 510, de 2005, determinou o prazo de sete dias para o registro dos dados de embarque;
- ✓ Quanto à alegativa da defesa que se encontra fulcrada no art. 138 da Lei n.º 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional - CTN), esta não merece prosperar. É que o instituto da denúncia espontânea abrigado no art. 138 do Código Tributário Nacional não alcança as penalidades aplicadas em razão do cumprimento intempestivo de obrigações acessórias autônomas;
- ✓ Não se trata de impor ao precitado dispositivo distinções ou limites que o legislador não previu, mas de aplicá-lo corretamente, observando o seu alcance sem reduzir à inutilidade outra norma legal também inserida, legitimamente, no ordenamento jurídico.

A COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO teve ciência do Acórdão de Impugnação, via Aviso de Recebimento, em 18/02/2013 (folhas 599).

A COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO ingressou com Recurso Voluntário em 18/03/2013, às folhas 600.

Foi alegado, em resumo:

- ✓ Ilegitimidade passiva;
- ✓ Vício formal no Auto de Infração – Nulidade;
- ✓ Da não caracterização da infração imposta;
- ✓ Denúncia Espontânea.

Requerimento Final

Diante do exposto, espera a Recorrente que seja o presente recurso recebido para fins de que lhe seja dado provimento para que a infração discutida seja anulada ou seja julgada insubsistente em razão dos ' argumentos acima esboçados, cancelando-se a penalidade imposta, determinando-se o arquivamento deste processo, por ser medida de Direito e de Justiça.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Jorge Lima Abud – Relator.

Da admissibilidade.

Por conter matéria desta E. Turma da 3ª Seção do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais e presentes os requisitos de admissibilidade, conheço do Recurso Voluntário tempestivamente interposto pelo contribuinte, considerando que a recorrente teve ciência da decisão de primeira instância, via Aviso de Recebimento, em 18/02/2013 (folhas 599).

A COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO ingressou com Recurso Voluntário em 18/03/213, às folhas 600.

O Recurso é tempestivo.

Da controvérsia.

No Recurso Voluntário foram alegados os seguintes pontos:

- ✓ Ilegitimidade passiva;
- ✓ Vício formal no Auto de Infração – Nulidade;
- ✓ Da não caracterização da infração imposta;
- ✓ Denúncia Espontânea.

Passa-se à análise.

- ILEGITIMIDADE PASSIVA

Preliminarmente, alega a impugnante ser parte ilegítima, uma vez que, na qualidade de agente de navegação, na condição, pois, de mera mandatária do transportador marítimo, não deve ser responsabilizada pelos atos praticados pelo transportador. Todavia, dispositivos normativos a respeito encontram-se prescritos no artigo 2º da IN RFB nº 800/2007, dessa forma:

◇ IN RFB nº 800/2007

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

(...)

§ 1º Para os fins de que trata esta Instrução Normativa:

(...)

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;
- d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas "a" e "b", responsável pela desconsolidação da carga no destino; e
- e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional; (grifamos)

Dessa forma, ao contrário do entendimento esposado pela Impugnante, o agente marítimo, além de ser o representante do transportador estrangeiro no País, encontra-se classificado, também, nos termos do art. 2º, § 1º, inciso IV, da IN RFB nº 800/2007, como uma *espécie* do *gênero* transportador, sendo, pois, responsável com este em eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.

No âmbito das infrações aduaneiras, observa-se que a responsabilidade está expressamente prevista o art. 95 do Decreto-lei nº 37/1966:

Art. 95 - Respondem pela infração:

I - conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para sua prática, ou dela se beneficie;

II - conjunta ou isoladamente, o proprietário e o consignatário do veículo, quanto à que decorrer do exercício de atividade própria do veículo, ou de ação ou omissão de seus tripulantes;

Assim, por expressa disposição legal, quaisquer pessoas, físicas ou jurídicas, que, de qualquer forma, contribuam para a prática do ilícito devem responder solidariamente.

Atente-se ainda para inciso II do art. 95 do Decreto-lei nº 37/1966 (acima transcrito) c/c artigo 32, inciso I, parágrafo único, alínea "b" do mesmo diploma legal, com

redação dada pelo Decreto-lei nº 2.472/1988, que tratam expressamente da responsabilidade do transportador e, sendo este estrangeiro, prevêem a responsabilidade solidária de seu representante no País:

Art. 32 – É responsável pelo imposto:

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

II – (...)

Parágrafo único – É responsável solidário:

a) (...);

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

(Grifo e negrito nossos)

Infere-se, portanto, que a lei designou como responsável solidário o representante no País do transportador estrangeiro. Estabelecidos os pressupostos legais quanto ao instituto da responsabilidade solidária, cabe, a seguir, a análise quanto à responsabilidade do agente marítimo.

Observa-se que, ao aludir à figura do “representante”, a lei não restringe seu conteúdo ao contrato de representação comercial *stricto sensu*, tal como previsto na comercial, mas denota a pessoa que atua por ordem e no interesse do transportador perante as autoridades aduaneiras, praticando atos que, dentre outras finalidades, têm estrita relação com controle aduaneiro do veículo e da carga. Assim, incabível restringir a interpretação da lei tributária, sob a ótica dos institutos de direito privado, relativos a contrato de agenciamento e de representação, na pretensão de definir os efeitos tributários, devendo-se atentar para o aspecto teleológico da norma.

A responsabilidade tributária é disciplinada por diploma legal específico, sendo descabido aplicar legislação de direito privado quando existem leis específicas que regem a matéria, pois, é preceito de hermenêutica que a norma especial prevalece sobre a norma geral.

Nesse sentido, cabe destacar os ensinamentos doutrinários de Samir Keedi sobre agência marítima:

É a empresa que representa o armador em determinado país, estado, cidade ou porto, fazendo a ligação entre este e o usuário do navio. Não é comum o contato do usuário com o armador, diretamente, sendo esta função exercida pelo Agente Marítimo. Entre as importantes atividades de uma Agência Marítima está o angariamento de carga para o espaço do navio e o controle das operações de carga e descarga. O contrato de prestação de serviços costuma incluir a administração do navio, recebimento e remessa do valor do frete ao armador, representação do navio e do armador junto às autoridades portuárias e governamentais, etc., e o atendimento aos clientes. (Keedi, Samir. Transportes e seguros no Comércio Exterior, 2ª ed., São Paulo: Aduaneiras, 2003) (destaquei)

Diante de abalizada doutrina, pode-se constatar que o comércio marítimo impõe a necessidade de os armadores possuírem em cada porto um representante, com conhecimento em diversas áreas comerciais e jurídicas, para atuar na prática de determinados atos de interesse daqueles, agindo, portanto, como representante do armador. Assim, o Agente Marítimo é o elo na cadeia de comunicação entre o Armador e as demais pessoas que interagem com o navio quando este chega a um Porto Nacional.

Com efeito, sabe-se que o agente marítimo atua efetivamente como representante do transportador em determinado porto, perante as autoridades governamentais e portuárias. Sua missão é assumir o gerenciamento e essa administração envolve múltiplas ações e serviços, incluindo documentação da embarcação e da carga, controles de origem fiscal, recolhimento de tributos, contato com as autoridades, contratação de serviços, tais como, praticagem, rebocadores e lanchas, providências para agendamento da inspeção do navio pelos órgãos competentes (Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal), além de comunicação constante com o operador portuário (responsável pela carga/descarga), entre outros.

Considerando-se assim as funções exercidas pelo Agente Marítimo, esclareça-se ainda que a expressão “*representante, no País, do transportador estrangeiro*” não tem o significado de representante em todo o território nacional, mas sim de representante no Brasil, podendo este ser nacional ou local. Conclui-se, portanto, que o transportador estrangeiro de grande porte pode ter um representante em âmbito nacional, sendo usual é que tenha “representantes” locais em cada porto, que são os Agentes Marítimos.

No entanto, em quaisquer das duas hipóteses acima se tem a responsabilidade solidária, conforme dispôs o art. 32 do Decreto-Lei nº 37/66, com redação dada pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.472/88. O agente marítimo, por atuar como representante do transportador no País, é responsável solidário com este, com relação à eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.

Ademais, o representante do transportador estrangeiro firma um Termo de Responsabilidade perante a Aduana, em que declara essa sua condição, evidenciando assim sua responsabilidade solidária pelo pagamento dos tributos, multas e outras obrigações em que incorrer o transportador. Neste ponto, ressalte-se que o Termo de Responsabilidade tem amparo legal, estando expressamente previsto no art. 39, §§ 2º e 3º, do Decreto-lei nº 37/1966, com redação dada pelo Decreto nº 2.472/1988:

Art. 39 – (...)

(...)

§ 2º - O veículo responde pelos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas aplicadas aos transportadores da carga ou a seus condutores.

§ 3º - O veículo poderá ser liberado, antes da conferência final do manifesto, mediante **termo de responsabilidade firmado pelo representante do transportador**, no País, quanto aos tributos, multas e demais obrigações que venham a ser apuradas.

(Grifo e negrito nossos)

Portanto, conforme disposição legal acima, quando o agente marítimo assina o termo de responsabilidade perante Alfândega, o faz na qualidade de representante do

transportador. Amparado no citado termo, a empresa atua efetivamente em nome transportador, praticando atos durante o despacho.

A jurisprudência tem reconhecido a responsabilidade do agente marítimo, firmando o entendimento de que a Súmula nº 192 do extinto Tribunal Federal de Recursos, publicada em 1985, foi superada com o advento do Decreto-lei nº 2.472, de 1988. O Egrégio Conselho de Contribuintes corrobora com o entendimento acima esposado, havendo, ainda, decisões judiciais neste sentido, conforme evidenciam as ementas a seguir transcritas:

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. AGENTE MARÍTIMO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA - Inaplicável, na espécie sob julgamento, a Súmula n. 192 do TFR, esta superada pela edição do Decreto-Lei n. 2.472/88. (Acórdão nº 303-28571, Terceira Câmara, Recurso nº: 118229, Data da Sessão: 25/02/1997)

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. VISTORIA ADUANEIRA. RESPONSABILIDADE DO AGENTE MARÍTIMO COMO REPRESENTANTE DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO - Apurada avaria e falta de mercadoria é responsável pelo tributo e multas o representante do transportador estrangeiro. Inaplicabilidade, no caso, das cláusulas STC (Said to Contain). (Acórdão nº 301-28239, Primeira Câmara, Recurso nº: 118200 - Data da Sessão: 13/11/1996)

PROCESSUAL E TRIBUTÁRIO. APELAÇÃO CONHECIDA. DEPOSITO. CORREÇÃO MONETÁRIA. IMPORTAÇÃO. EXTRAVIO. RESPONSABILIDADE FISCAL DO AGENTE MARÍTIMO. SUMULA 192 DO EX-TFR. INAPLICABILIDADE. FATO GERADOR.

- O AGENTE MARÍTIMO, QUANDO NO EXERCÍCIO EXCLUSIVO DAS ATRIBUIÇÕES PRÓPRIAS, NÃO É CONSIDERÁVEL TRIBUTÁRIO, NEM SE EQUIPARA AO TRANSPORTADOR PARA EFEITOS DO DECRETO-LEI 37, DE 1966.' (SUMULA 192/ TFR).

- NÃO SE APLICA O ENTENDIMENTO SUMULADO QUANDO O AGENTE MARÍTIMO ASSINA TERMO DE RESPONSABILIDADE EQUIPARANDO-SE AO TRANSPORTADOR MARÍTIMO.

(...)- APELAÇÕES E REMESSA IMPROVIDAS. (negritei).

(ACÓRDÃO AC 9618/PE, Tribunal Regional Federal da 5ª Região, Processo nº 91.05.03435-3, Órgão Julgador: Primeira Turma, Relator: Desembargador Federal CASTRO MEIRA, Data Julgamento: 05/09/1991)

Não prospera a tese de que a autuação ofende o artigo 5º, inciso XLV, da Constituição Federal (“nenhuma pena passará da pessoa do condenado”), empregado, por analogia, à penalidade administrativa, pois, diante da legislação de regência, conclui-se que a multa está sendo aplicada à pessoa designada em lei para responder pela infração, não cabendo falar em cominação de pena transpassando a pessoa responsável.

Por fim, o §1º do artigo 37 do Decreto-Lei nº 37/66 põe uma pá de cal na testilha:

§ 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. [\(Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

- VÍCIO FORMAL NO AUTO DE INFRAÇÃO – NULIDADE

A questão primaz que deve ser enfrentada em todo o auto de infração relacionado à exigência fiscal é saber quais os motivos invocados pela fiscalização.

A impugnação é calcada na alegação de que em momento algum a fiscalização na confecção do auto de infração destacou-se quais os motivos que ensejaram a autuação empreendida pela fiscalização. Mais especificamente: Que fatos motivaram a ação fiscal.

O artigo 50 da Lei 9784/99 assim dispõe:

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

...

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

Uma decisão judicial sem fundamentação é nula.

Pelo princípio da fundamentação, o juiz é obrigado a basear a sua sentença, dizendo quais as razões que levaram-no a decidir daquela maneira. Ele precisa expor a base legal, dizer quais as provas consideradas e porque, ou se for o caso, que analogia ou que costume considerou. A motivação visa balizar a imparcialidade do juiz, para que ele não tome decisões com o simples fim de favorecer uma das partes, e é importantíssima para o Estado de Direito

Outra não é a sorte de uma decisão administrativa. O juiz e o julgador devem demonstrar as ilações de que se valeram para atingir a sua decisão.

Tal qual o juiz, o julgador, aquele que é competente para analisar a legalidade da ação fiscal, deve demonstrar os pressupostos fáticos que autorizaram que a fiscalização procedesse com o lançamento tributário.

Se o direito é uno, todos aqueles que se valem do direito para impingir obrigações ao particular pautadas em Lei, devem demonstrar, através da motivação, porque a Lei se aplicou ao caso concreto.

A respeito da obrigação ao princípio da motivação por parte do administrador, ensina o Prof. Celso Antônio Bandeira de Mello:

Dito princípio implica para a Administração o dever de justificar seus atos, apontando-lhes os fundamentos de direito e de fato, assim como a correlação lógica entre os eventos e situações que

deu por existentes e a providência tomada, nos casos em que este último esclarecimento seja necessário para aferir-se a consonância da conduta administrativa com a lei que lhe serviu de arrimo.

A motivação há de ser prévia ou contemporânea à expedição do ato. Em algumas hipóteses de atos vinculados, isto é, naqueles em que há aplicação quase automática da lei, por não existir campo para interferência de juízos subjetivos do administrador, a simples menção do fato e da regra de Direito aplicada pode ser suficiente, por estar implícita a motivação. Naquele outros, todavia, em que existe discricionariedade administrativa ou em que a prática do ato vinculado depende de acurada apreciação e sopesamento dos fatos e das regras jurídicas em causa, é imprescindível motivação detalhada.

(MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Discricionariedade e controle jurisdicional. 2ª ed., SP, Malheiros, 2006 pg. 380.)

O motivo, como esclarece DIOGENES GASPARINI, "é a circunstância de fato ou de direito que autoriza ou impõe ao agente público a prática do ato administrativo". A motivação pode ou não estar na lei, mas sempre deve ser evidenciada no ato administrativo, também sob pena de nulidade.

*(GASPARINI, Diógenes. **Direito Administrativo**. 13ª ed. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 61)*

A motivação da decisão denegatória permite ao particular, não apenas avaliar se houve erro por parte do servidor, se o próprio particular não cumpriu determinado requisito, mas sobretudo saber sobre qual ponto irá recorrer administrativamente, ou mesmo sobre o quê irá propor ação judicial.

Oportuna são as palavras do Prof. Antônio Carlos de Araújo Cintra, quanto à exigibilidade da motivação para os atos administrativos:

A explicitação da motivação do ato administrativo é exigência que vem se firmando progressivamente, tendo-se em conta o exercício do controle aplicável à atividade da Administração Pública, não apenas na intimidade da sua própria organização e por sua própria iniciativa (autocontrole), mas também através da atividade jurisdicional, que lhe é externa e superior.

A explicitação dos motivos do ato administrativo permite controlar o subjetivismo do agente e também atende à exigência da demonstração de boa-fé que deve presidir as relações da Administração Pública com os administrados.

Além disto, a fundamentação explícita do ato serve ainda de justificação de sua iniciativa, máxime quanto aos atos que veiculam restrição de direitos, os quais devem sempre trazer adequados e completos fundamentos, como leciona

*(CINTRA, Antônio Carlos de Araújo. **Motivo e motivação do Ato Administrativo**. RT, São Paulo, 1979, p. 110)*

Hugo de Brito Machado assim explicita o papel da fundamentação na decisão administrativa e sua importância para o particular na persecução do seu direito:

Também em se tratando de decisão administrativa, é inegável que a fundamentação está diretamente relacionada com o direito do interessado de influir na formação do convencimento, seja da autoridade administrativa superior, competente para apreciar o recurso cabível no caso, seja do Juiz, ao qual for submetida a pretensão de controle de validade daquela decisão administrativa.

(MACHADO, Hugo de Brito, Motivação dos atos administrativos e o interesse Público. Revista AJUFE. Estudos em Homenagem a Jesus Costa Lima e Hugo de Brito Machado. Fortaleza. Ceará, 1999, p.212)

A motivação serve não apenas como prestação de contas da administração frente ao particular, mas sobretudo para que todos os cidadãos saibam que tal decisão não foi oriunda de ato arbitrário, mas sim derivado e embasado na lei.

Claras são as palavras do Mestre em Direito Administrativo Prof. Hely Lopes Meirelles ao discorrer sobre a obrigatoriedade de embasamento legal na fundamentação das decisões administrativas:

No Direito Público, o que há de menos relevante é a vontade do administrador. Seus desejos, suas ambições, seus programas, seus atos não têm eficácia administrativa, nem validade jurídica, se não estiverem alicerçados no Direito e na Lei. Não é a chancela da autoridade que valida o ato e o torna respeitável e obrigatório. É a legalidade a pedra de toque de todo ato administrativo.

Ora, se ninguém é obrigado a fazer ou a deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei, claro está que todo ato do Poder Público deve trazer consigo a demonstração de sua base legal. Assim como todo cidadão, para ser acolhido na sociedade, há de provar sua identidade, o ato administrativo, para ser bem recebido pelos cidadãos, deve patentear sua legalidade, vale dizer, sua identidade com a lei.

*(MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 98)*

A atuação empreendida pela ação fiscal, ato de incoação do processo, é de suma importância para a atuação jurisdicional, pois com ela tanto se fixa a relação entre as partes como delimita a atividade do julgador.

A impugnação, instituto que remonta ao direito natural, implica a oposição à demanda, mediante apresentação de argumentos fáticos e jurídicos, processuais e de mérito, visando obstar a ação fiscal.

Princípios constitucionais basilares que devem permear a impugnação são o contraditório e a ampla defesa.

O contraditório é o exercício da dialética processual, plasmada a partir da pretensão deduzida no Auto de Infração, peça inaugural do Processo Administrativo Fiscal. Trata-se de princípio constitucional do processo, cujo escopo é oportunizar direito à parte

demandada de ser informada a respeito do que está sendo alegado pelo demandante, a fim de que possa produzir defesa de qualidade e indicar prova necessária, lícita e suficiente para alicerçar sua peça contestatória. A impugnação da pretensão varia, em sua forma bilateral, de acordo com o interesse ou direito que se pretende resguardar ou obter.

O contraditório implica no direito que tem as partes de serem ouvidas nos autos. O processo é marcado pela bilateralidade da manifestação dos litigantes. Essa regra de equilíbrio decorre do denominado princípio da igualdade das partes, tão importante para o embate processual quanto qualquer um dos demais princípios orientadores do processo.

A ampla defesa representa garantia constitucional prevista no art. 5.º, inciso LV, da Constituição Federal. Sua concepção possui fundamento legal no direito ao contraditório, segundo o qual ninguém pode ser condenado sem ser ouvido.

Por força do que foi enunciado, não seria demasiado dizer que a ampla defesa também está intimamente ligada a outro princípio constitucional mais abrangente, qual seja o devido processo legal, seu epifenômeno, pois é inegável que o direito a defender-se amplamente implica consequentemente na observância de providência que assegure legalmente essa garantia.

Vislumbro que os três princípios constitucionais aqui citados foram respeitados.

Explico:

O fato que ensejou a lavratura do Auto de Infração é certo e definido no seu corpo, às folhas 16 do processo digital:

Tendo em vista Apuração Especial, a qual constatou-se quantidade elevada de DDEs com informação dos dados de embarque no Siscomex fora do prazo legal, foi realizado levantamento no Setor de Exportação da Receita Federal do Brasil na Alfândega do Porto de Paranaguá, que constatou informação fora do prazo por parte da transportadora COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO. (CNPJ: 42.501.413/0019-86) de 133 embarques realizados por navios por ela representados nos meses de janeiro de 2006 até agosto de 2009. Foram considerados apenas os embarques de despachos normais,- tendo sido excluídos os dados de embarque informados fora do prazo nos casos de despacho a posteriori.

A IN SRF nº 28/1994, em seu art. 37 nos traz que:

"Art. 37. O transportador deverá registrar, no Siscomex, os dados pertinentes ao embarque da mercadoria, com base nos documentos por ele emitidos, no prazo de dois dias, contado da data da realização do embarque. (Redação dada pela IN 510, de 2005)

I - (...)

§ 2º Na hipótese de embarque marítimo, o transportador terá o prazo de sete dias para o registro no sistema dos dados mencionados no caput deste artigo."

Em anexo temos a relação de dados de embarque informados fora do prazo por DDE (folha). Nessa tabela se encontra informada a data de embarque para cada DDE, e a data de informação no Siscomex dos respectivos dados de embarque. Na folha temos a relação de dados de embarque informados fora do prazo por navio, que consolida os efetivos embarques (133 navios) em que houve atraso na informação dos dados de embarque, com a data de cada infração (considerada 8 dias após o efetivo embarque).

O Decreto-Lei 37/1966, art. 107, IV nos traz em sua alínea e) que deixar de prestar informação nos prazos estabelecidos pela RFB sobre veículo transportador ou carga nele transportada ou suas operações enseja multa de R\$ 5.000,00.

Abaixo reproduzimos estes dispositivos legais:

"Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas: (Decreto-Lei 741996 com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais): (Decreto-lei 37/1996 com 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; Descabe, na aplicação do Direito Tributário Brasileiro, perquirir qual foi ou teria sido a intenção do agente da infração fiscal ou aduaneira, pois conforme se depreende da análise do artigo 136 da Lei nº 5.172, de 05 de outubro de 1966, o Código Tributário Nacional, abaixo transcrito, a responsabilidade por infrações à legislação tributária é objetiva, isto é, independe de dolo do agente ou responsável.

Art. 136. Salvo disposição de lei em contrário,; a responsabilidade por infrações da legislação tributária independe da intenção do agente ou responsável e da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato.

Assim, a não ser que a lei disponha em contrário, a responsabilidade por infrações à legislação tributária, a teor do que prescreve o CTN, é objetiva. No caso, a lei não dispôs de modo contrário. Na esteira do CTN, o Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, em seu artigo 94 e parágrafos, regulamentados pelo artigo 673 do Regulamento Aduaneiro, Decreto nº 6.759/2009, torna a estabelecer que a responsabilidade por infração da legislação aduaneira é objetiva, ou seja, independe da intenção do agente: Art. 673. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe inobservância, por parte de pessoa física ou jurídica, de norma estabelecida ou disciplinada neste Decreto ou em ato administrativo de caráter normativo destinado a completá-lo (Decreto-Lei no 37, de 1966, art. 94, caput).

Parágrafo único. Salvo disposição expressa em contrário, a responsabilidade por infração independe da intenção do agente

ou do responsável e da efetividade, da natureza e da extensão dos efeitos do ato (Decreto-Lei no 37, de 1966, art. 94, § 2o). Diante dos fatos expostos, fica clara a infração cometida pela COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO., por descumprimento do prazo na informação dos dados de embarque no Siscomex em 133 embarques de navio, ensejando a multa de R\$ 5.000,00 por embarque, sendo um total de R\$ 665.000,00.

A Recorrente teve clara ciência do teor da ação fiscal e dos atos normativos invocados no corpo do Auto de Infração que apontam para a prática de irregularidades nas operações de comércio exterior.

- DISPOSITIVO LEGAL. TIPICIDADE.

A Constituição Federal, em seu art. 237, estabelece:

Art. 237. A fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda.

O caput do art. 33 do Decreto-Lei nº 37/66 dita que a jurisdição dos serviços aduaneiros se estende por todo o território aduaneiro.

O art. 2º do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 6.759/2009 dispõe que o território aduaneiro compreende todo o território nacional.

O art. 17 do mesmo Regulamento dispõe:

Art. 17. Nas áreas de portos, aeroportos, pontos de fronteira e recintos alfandegados, bem como em outras áreas nas quais se autorize carga e descarga de mercadorias, ou embarque e desembarque de viajante, procedentes do exterior ou a ele destinados, a administração aduaneira tem precedência sobre os demais órgãos que ali exerçam suas atribuições (Decreto-Lei no 37, de 1966, art. 35).

§ 1º A precedência de que trata o caput implica:

(...)

II - a competência da administração aduaneira, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos, para disciplinar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias nos locais referidos no caput, no que interessar à Fazenda Nacional.

Sendo assim, incumbe ao Ministério da Fazenda, por meio da Secretaria da Receita Federal do Brasil, a fiscalização e o controle da entrada e saída de mercadorias, cargas, unidades de cargas No território aduaneiro.

O Decreto-Lei nº 37/66 estabelece que o controle de veículos, mercadorias, animais e pessoas, na zona primária, será disciplinada em Regulamento (art. 34, inciso III), bem como estabelecerá as normas de disciplina aduaneira a que ficam obrigados os veículos, seus tripulantes e passageiros na zona primária, ou quando sujeitos à fiscalização (art. 38).

Determina, ainda, que 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 (art. 37, caput, com a redação da Lei nº 10.833/03).

Por sua vez, o Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 6.759/09, prevê que o controle aduaneiro do veículo será exercido desde o seu ingresso no território aduaneiro até a sua efetiva saída, e será estendido a mercadorias e a outros bens existentes a bordo, inclusive a bagagens de viajantes (art. 26, § 1º).

Em seu art. 39, caput, encontra-se a determinação de que é livre, no País, a entrada e a saída de unidades de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico (conforme previsão da Lei nº 9.611/98, art. 26).

Entretanto, o § 2º do mesmo artigo obsete que poderá ser exigida a prestação de informações para fins de controle aduaneiro sobre os bens referidos no caput, nos termos estabelecidos em ato normativo da Secretaria da Receita Federal do Brasil. Ocorre que, embora seja livre a entrada e saída de unidades de carga, o mesmo não acontece com o seu conteúdo. Ademais, os contêineres são destinados especificamente para acondicionar mercadorias e podem se prestar a sua ocultação, pois são, em sua maioria, totalmente fechados impedindo a visão de seu interior.

Por tal motivo, o Regulamento prevê no caput do art. 42 que o responsável pelo veículo apresentará à autoridade aduaneira, na forma e no momento estabelecidos em ato normativo da Secretaria da Receita Federal do Brasil, o manifesto de carga, com cópia dos conhecimentos correspondentes, e a lista de sobressalentes e provisões de bordo, bem como, nos termos do § 1º do mesmo artigo, a relação das unidades de carga vazias existentes a bordo.

A Secretaria da Receita Federal do Brasil, por sua vez, editou a Instrução Normativa RFB nº 800, de 27/12/2007, a qual dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados, a qual estabelece em seu art. 1º:

Art. 1º O controle de entrada e saída de embarcações e de movimentação de cargas e unidades de carga em portos alfandegados obedecerá ao disposto nesta Instrução Normativa e será processado mediante o módulo de controle de carga aquaviária do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.

Nos termos do art. 2º, inciso XII, manifesto eletrônico é definido como o manifesto de carga informado à autoridade aduaneira em forma eletrônica, mediante certificação digital do emitente, contendo inclusive os contêineres vazios.

O art. 11 prevê que a informação do manifesto eletrônico compreende a prestação dos dados exigidos pela norma e relações de contêineres vazios transportados pela embarcação durante sua viagem pelo território nacional.

Nos termos da Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007, desde 31 de março de 2008, a forma estabelecida pela Receita Federal do Brasil para apresentação de documentos e prestação de informações se dá por meio de transmissão e recepção eletrônicas, autenticadas por via de certificação digital.

As informações relativas às operações executadas pelos Transportadores ou Agentes de Carga, submetidas ao controle aduaneiro, tais como as relativas às Escalas, aos dados constantes nos Manifestos Marítimos e nos Conhecimentos de Carga, devem ser prestadas no Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Mercante), sendo gerenciadas pela Receita Federal através do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.

Mais especificamente, a prestação das informações referentes à carga dar-se-á pela elaboração no Sistema Mercante do Conhecimento Eletrônico (C.E.-Mercante) que, por sua vez, tem como base os dados constantes no B/L.

❖ Da Equiparação a Transportador

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

[http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0\(Redação dada pelo\(a\) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014\)](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0(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;

❖ Do Controle Aduaneiro

O artigo 1º da Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007, assim estabelece:

Art. 1º O controle aduaneiro de entrada e saída de embarcações e de movimentação de cargas e unidades de carga nos portos, bem como de entrega de carga pelo depositário, serão efetuados conforme o disposto nesta Instrução Normativa e serão processados mediante o módulo de controle de carga aquaviária do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.

[http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0\(Redação dada pelo\(a\) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014\)](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014))

Parágrafo único. As informações necessárias aos controles referidos no caput serão prestadas à Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) pelos intervenientes na forma e prazos estabelecidos nesta Instrução Normativa, mediante o uso de certificação digital:

[http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0\(Redação dada pelo\(a\) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014\)](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014))
<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0>

I - no Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Sistema Mercante); e

[http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0\(Redação dada pelo\(a\) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014\)](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014))

II - no Siscomex Carga.

[http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0\(Redação dada pelo\(a\) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014\)](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014))

Demonstra-se assim que toda a saída ou entrada de mercadorias no território aduaneiro, bem como de unidades de carga presumivelmente vazias, sujeita-se, necessariamente AO CONTROLE ADUANEIRO, salvo expressa determinação legal em contrário.

O controle aduaneiro tem por escopo justamente CONTROLAR O FLUXO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS através das fronteiras, portos e aeroportos. Se determinada mercadoria é ou não sujeita à tributação na saída ou na entrada é algo irrelevante, pois o CONTROLE ADUANEIRO não se limita a questões de tributação, abarcando também outras áreas imprescindíveis ao interesse da sociedade e a própria segurança nacional.

Nesse sentido, o controle aduaneiro exercido pelo Estado, por meio de seus agentes, não é faculdade, nem daquele, nem destes, mas poder-dever.

O gerenciamento de risco constitui a ferramenta que tem permitido a transformação das administrações aduaneiras, possibilitando conjugar, por um lado, maior celeridade no processo de despacho de mercadorias e conseqüentemente redução dos custos incidentes sobre o comércio internacional acarretando maior competitividade dos produtos fabricados no País, no exterior, e por outro lado, mais rigor no controle da aplicação da legislação pertinente.

Esta análise deve ocorrer previamente às operações de comércio exterior, com o conhecimento dos dados informados nos sistemas Mercante e Siscomex Carga que nortearão os atos da Receita Federal do Brasil, providenciando os devidos controles fiscais ou administrativos e prevenindo a ocorrência de possíveis ilícitos aduaneiros.

Conseqüentemente, a falta da prestação de informação ou sua ocorrência fora dos prazos estabelecidos inviabiliza a análise e o planejamento prévio, causando sério entrave ao exercício do Controle Aduaneiro, facilitando a ocorrência de contrabando e descaminho, tráfico de drogas e armas, além de prejudicar o combate à pirataria.

■ DAS INFORMAÇÕES A SEREM PRESTADAS

O artigo 37 do Decreto-Lei nº 37/66 estipula que:

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](#))

§ 3º A Secretaria da Receita Federal fica dispensada de participar da visita a embarcações prevista no [art. 32 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966](#). ([Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003](#))

§ 4º A autoridade aduaneira poderá proceder às buscas em veículos necessárias para prevenir e reprimir a ocorrência de infração à legislação, inclusive em momento anterior à prestação das informações referidas no **caput**. ([Renumerado do Parágrafo único com nova pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003](#))

O transportador deverá prestar informações à Receita Federal do Brasil sobre o veículo e as cargas nacional, estrangeira e de passagem nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado.

Essa obrigação consiste em fornecer registros eletrônicos obrigatórios aos sistemas de controle aduaneiro.

A Instrução Normativa SRF nº 28, de 27 de abril de 1994 regulamenta o assunto referente a:

- ✓ embarque da mercadoria (Art. 37)

A Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007 regulamenta o assunto referente a:

- ✓ o veículo transportador e suas escalas em território nacional (Artigos 7º a 9º);
- ✓ a carga transportada (Art. 10 a 21).

A informação da carga transportada no veículo, por sua vez, compreende:

- ✓ a informação do manifesto eletrônico (Art. 11);
- ✓ a vinculação do manifesto eletrônico a escala (Art. 12);
- ✓ a informação dos conhecimentos eletrônicos (Art. 13 a 16);
- ✓ a informação da desconsolidação da carga (Art. 17 a 19); e

- ✓ a associação do CE a novo manifesto, no caso de transbordo ou baldeação carga (Art 20 a 21).

■ OS PRAZOS PARA PRESTAÇÃO DAS INFORMAÇÕES

Embarque da mercadoria

Coube à Instrução Normativa SRF nº 28, de 27 de abril de 1994 regulamentar o assunto referente a partida de veículo ao exterior (embarque), em seu artigo 37, que possuía a seguinte redação original:

Art. 37. Imediatamente após realizado o embarque da mercadoria, o transportador registrará os dados pertinentes, no SISCOMEX, com base nos documentos por ele emitidos.

<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0>

Ocorre que esse procedimento carece de qualquer base normativa.

Posteriormente, a Instrução Normativa SRF nº 510, de 14 de fevereiro de 2005, alterou o artigo 37 da Instrução Normativa SRF nº 28/1994, estabelecendo o prazo de 02(dois) dias para prestação de informações contados da data da realização do embarque.

Art. 37. O transportador deverá registrar, no Siscomex, os dados pertinentes ao embarque da mercadoria, com base nos documentos por ele emitidos, no prazo de dois dias, contado da data da realização do embarque.

<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0> (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa SRF nº 510, de 14 de fevereiro de 2005)

Uma nova alteração no artigo, agora dada pela Instrução Normativa RFB nº 1.096, de 13 de dezembro de 2010, alterou o prazo para 07 (sete) dias para prestação de informações contados da data da realização do embarque.

Art. 37. O transportador deverá registrar, no Siscomex, os dados pertinentes ao embarque da mercadoria, com base nos documentos por ele emitidos, no prazo de 7 (sete) dias, contados da data da realização do embarque.

<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0>(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1096, de 13 de dezembro de 2010)

Essa determinação, incorporada na legislação hoje vigente, possui efeito retroativo dado seu caráter mais benéfico.

Art. 39. Entende-se por data de embarque da mercadoria:

I - nas exportações por via marítima, a data da cláusula "shipped on board" ou equivalente, constante do Conhecimento de Carga;

II - nas exportações por via aérea, a data do voo;

III - nas exportações por via terrestre, fluvial ou lacustre, a data da transposição de fronteira da mercadoria, que coincide com a data de seu desembarço ou da conclusão do trânsito registrada no Sistema pela fiscalização aduaneira;

IV - nas exportações pelas demais vias de transporte, nas destinadas a uso e consumo de bordo e nas transportadas em

mãos ou por meios próprios, a data da averbação automática do embarque, pelo Sistema, que coincide com a data do desembaraço aduaneiro; e

V - nas exportações sob o regime DAC, a data da averbação automática, pelo Sistema, que coincide com a data do desembaraço aduaneiro para o regime.

■ OS FATOS QUE EMBASAM A PRESENTE AÇÃO FISCAL

Analisando as tabelas colacionadas no Auto de Infração, de folhas 53 à 79 do processo digital, com data de embarque posterior à 14 de fevereiro de 2005 e com mais de 7 (sete) dias de atraso na prestações de informações do embarque.

■ DA SANÇÃO

O artigo 107 , inciso IV, alínea “e” do Decreto-Lei no 37/66, estipula a respectiva sanção:

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;

A argumentação trazida pelo Recorrente não procede, na medida em que a obrigação de prestação de informações deve ser conjugada com os prazos para sua prestação, sob o risco de tornar ineficaz toda a sistemática operacional colocada à disposição dos órgãos responsáveis pelos controles aduaneiros.

- Da denúncia espontânea

A Súmula CARF nº 49 já pacificou o assunto:

Súmula CARF nº 49: A denúncia espontânea (art. 138 do Código Tributário Nacional) não alcança a penalidade decorrente do atraso na entrega de declaração.

Diante de tudo que foi exposto, conheço do RECURSO VOLUNTÁRIO e voto no sentido negar provimento ao Recurso do Contribuinte.

É como voto.

Jorge Lima Abud - Relator.

