



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

Processo nº 10909.004117/2010-72
Recurso nº Voluntário
Acórdão nº 3302-006.348 – 3^a Câmara / 2^a Turma Ordinária
Sessão de 11 de dezembro de 2018
Matéria PRESTAÇÃO EXTEMPORÂNEA DOS DADOS DE EMBARQUE
Recorrente MAERSK BRASIL BRASMAR LTDA
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Período de apuração: 06/01/2006 a 23/10/2008

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 nº 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, por maioria de votos, em dar provimento parcial ao recurso voluntário, para exonerar as multas lançadas correspondentes à prestação de informação inferior ao prazo de sete dias, vencido o Conselheiro Walker Araújo que lhe negava provimento.

(assinado digitalmente)

Paulo Guilherme Déroulède - Presidente

(assinado digitalmente)

Jorge Lima Abud - Relator

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Gilson Macedo Rosenburg Filho, Walker Araújo, Corintho 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:

O presente processo trata de auto de infração por descumprimento de obrigação de prestação da informação dos dados de embarque de carga embarcada ao exterior. Valor total da autuação R\$ 1.015.000,00.

Intimada, ingressou a contribuinte com impugnação de folhas 448-469. Seguem argumentos.

- Argüi a ilegitimidade passiva por ser a mesma uma agente de navegação, sendo que o sujeito passivo da infração é o transportador das cargas, não podendo o agente (mandatário) ser penalizado por obrigações imputáveis ao transportador (mandante).

- Alega atipicidade da conduta. Não houve ausência de prestação de informação, que é o tipo infracional objeto da autuação fiscal, e sim informação fora do prazo. Além disso, a suposta conduta atribuída à impugnante não existiu uma que, à época dos fatos geradores vigorava a antiga redação do artigo 37 da Instrução Normativa SRF no 28, de 27 de abril de 1994, a qual estabelecia que o registro dos dados das mercadorias no Siscomex deveria ocorrer imediatamente após o embarque das mercadorias. Não havia definição sobre o alcance

do termo "imediatamente", nem prazo definido para o respectivo registro. Tal situação só foi

regularizada após 15/02/2005, com a publicação no DOU da Instrução Normativa SRF nº 510, de 14 de fevereiro de 2005, que alterou várias disposições da Instrução Normativa no 28/94.

Ainda que, eventual informação tenha sido adicionada posteriormente, configura denúncia espontânea o registro no Siscomex de dados relativos a um transporte marítimo, ainda que fora do prazo desde que anterior à lavratura do auto de infração.

Argumenta a decadência do crédito tributário.

Alega a inexistência de prejuízo ao Erário.

Defende a aplicação do princípio da razoabilidade, e, com base no na SCI Cosit nº 08/2008, afirma que a multa deve ser aplicada somente uma única vez (R\$ 5.000,00) independe da quantidade de navios.

Solicita a improcedência ou a nulidade do auto de infração. Alternativamente requer a redução do valor da multa para R\$ 5.000,00.

Ao final, a unidade de origem encaminhou o processo para julgamento.

Em 24 de agosto de 2012, através do Acórdão de Impugnação nº 07-29.785, a 2a Turma da Delegacia Regional de Julgamento de Florianópolis/SC, julgou improcedente a impugnação, mantendo o crédito tributário exigido.

Entendeu a Turma que:

- ✓ Conforme se observa no texto legal acima, a infração se configura tanto pela não informação como pela informação fora do prazo e da forma estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal. Assim, o fato de a informação haver sido prestada em atraso, em vez de simplesmente não prestada, não afasta a configuração da infração;
- ✓ E, á época do fato gerador da suposta infração (janeiro de 2006 a outubro de 2008), a Receita Federal estabeleceria a forma e o prazo para a prestação das informações dos dados de embarque no artigo 37 da Instrução Normativa (IN) SRF nº 28/1994, com a redação dada pela IN SRF nº 510, de 14 de fevereiro de 2005;
- ✓ Não há ilegitimidade passiva da agência marítima;
- ✓ Em sua impugnação, a empresa autuada utiliza uma argumentação muito comum em processos de vistoria aduaneira: a ilegitimidade passiva do agente marítimo. Todavia, se tal argumentação é indevida em processos de vistoria aduaneira, por maior razão será indevida em processos de registro de dados de embarque;
- ✓ Não há que se falar em nulidade por ausência de descrição do fato pelo fato de os dados relativos à infração estarem organizados e demonstrados em tabela que acompanha a autuação fiscal;
- ✓ A impugnante não cumpre o ônus de demonstrar a irregularidade na intimação fiscal. Ademais, mesmo que fosse correta a alegação da impugnante de que a tabela organizadora não estava presente na intimação fiscal a ela endereçada, poderia a mesma consultar o processo na repartição pública. Ademais, por ser processo digital, tal acesso poderia ser efetuado pela impugnante em seu domicílio ou por seu causídico em seu escritório;
- ✓ Por se tratar de descumprimento de obrigação acessória, a penalidade independe do efetivo prejuízo ao Erário. Além disso, a

responsabilidade aduaneira/tributária independe da intenção do agente e da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato (prejuízo ao Fisco), nos termos do artigo 94, §2º, do Decreto-lei nº 37/66 e 136 do CTN;

- ✓ Engana-se a impugnante na interpretação do texto da SCI Cosit nº 008/2008 haja vista que a mesma determina a aplicação da multa de R\$ 5.000,00 pelo atraso na prestação dos dados de embarque por cada navio transportador, e não uma única vez independente da quantidade de navios. Se prevalecesse a interpretação da impugnante, uma vez que a mesma atrasou a prestação da informação do primeiro navio do presente auto de infração (embarque em janeiro de 2006), a mesma nunca mais se interessaria em prestar as informações dos dados de embarque, sendo que o último navio do presente autuação fiscal é em mais de dois anos posterior (outubro de 2008);
- ✓ A impugnante já foi beneficiada pela edição da SCI Cosit nº 08/2008 haja vista que, se não fosse a mesma, a impugnante teria sido autuada em valor muito maior haja vista que em um mesmo navio são embarcadas mercadorias de centenas de Declarações de importação, o que aumentaria muito o montante da autuação fiscal.

A empresa MAERSK BRASIL BRASMAR LTDA teve ciência do Acórdão de Impugnação, via Aviso de Recebimento, em 03/10/2012 (folhas 509).

A empresa MAERSK BRASIL BRASMAR LTDA ingressou com Recurso Voluntário em 29/10/2012, às folhas 511.

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 em face das preliminares aventadas, ou seja julgada insubstancial em razão dos argumentos acima esboçados, cancelando-se a multa exigida, determinando-se o arquivamento deste processo.

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, pessoalmente, em 03 de outubro de 2011, folhas 509.

A empresa MAERSK BRASIL BRASMAR LTDA ingressou com Recurso Voluntário, em 29 de outubro de 2011, folhas 511.

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*, 2^a 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 aclaramento 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*. 2^a 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*. 13^a 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 autuação 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 demais 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 05 do processo digital:

*Em procedimento de auditoria efetuada no SISCOMEX, relativa aos despachos de exportação registrados durante o ano de 2.006, verificamos que o autuado em epígrafe informou o embarque de mercadorias **fora do prazo** estabelecido pela RFB conforme relação anexa ao presente Auto.*

Deste modo foram retiradas as telas dos despachos que poderiam ensejar a aplicação da multa em comento, referente aos despachos relacionados na planilha, conforme abaixo descrito.

Os dados constantes na planilha provêm do SISCOMEX-Exportação e especial atenção deve ser dispensada ao cotejo entre a data do embarque informada pelo transportador e a data em que as informações relativas ao embarque foram registradas no SISCOMEX. Esta segunda data o sistema armazena automaticamente para controle e pode ser checada na função de consulta ao histórico de registros relativos ao despacho de exportação. As telas impressas do SISCOMEX contendo os dados de embarque das mercadorias (inclusive a data do embarque) e os históricos dos despachos de exportação (onde consta a data em que os dados de embarque foram registrados no sistema) encontram-se igualmente anexadas ao processo. Na planilha contendo o nome da embarcação consta apenas um dos despachos de exportação em que o autuado teria informado os dados de embarque após o prazo, caracterizando a infração.

Por oportuno, ressalte-se, é entendimento desta aduana que a infração deva ser aplicada uma vez por transportador e por veículo, sendo irrelevante o número de despachos de exportação que tiveram seus dados informados após o prazo, nos termos da legislação, em cada embarque.

Basta uma informação fora do prazo para configurar a infração.

No caso em pauta poderia caracterizar-se o embargo à fiscalização aduaneira uma vez que a informação do embarque das mercadorias é essencial para a averbação do respectivo despacho de exportação. Quando informado pelo transportador o embarque tem-se a confirmação de que determinada mercadoria desembaraçada pela SRFB efetivamente foi exportada, em outras palavras, fica confirmada a sua saída física do território nacional. A averbação é o ato final do despacho de exportação.

Outro aspecto que reforça a importância do registro dos dados de embarque para fiscalização aduaneira é que as quantidades exportadas das mercadorias serão definidas, em regra, pelas quantidades que o transportador informou que recebeu a bordo de seu veículo. Desta forma o conhecimento de carga emitido pelo transportador é o principal documento que instrui o despacho de exportação, e a informação dos dados que ele contém, no SISCOMEX, é de fundamental importância para o completo e correto controle da operação de exportação.

Esse é o entendimento disposto nos artigos 46 e 51 da IN SRF N° 28/94:

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 n° 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 n° 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 tratao 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 a 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 n° 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 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 n° 10.833/03).

Por sua vez, o Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n° 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 obsetqe 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 contdineres 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 veiculo 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 aquavidria 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 conteineres vazios.

O art. 11 prevê que a informação do manifesto eletrônico compreende a prestação dos dados exigidos pela norma e relações de conteineres 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 Maritimos 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\)](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0)

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\)](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/anexoOutros.action?idArquivoBinario=0)

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.

[\(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)

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:

[\(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

[\(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)

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 consequentemente 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.

Consequentemente, 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 possuia 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\)](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 2.010, 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\)](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 vôo;

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 desembarço aduaneiro; e

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

■ OS FATOS QUE EMBASAM A PRESENTE AÇÃO FISCAL

Despacho	Data de embarque	Dados de embarque	Dias em atraso	Navio
2051492044/0	24/12/2005	09/01/2006	9	MAERSK NAPLES
2051490922/6	25/12/2005	10/01/2006	9	MSK NEW ORLEANS
2051515280/3	26/12/2005	06/01/2006	4	MAERSK FREEPORT
2051518669/4	27/12/2005	06/01/2006	3	MAERSK ITAJAI
2051521255/5	28/12/2005	06/01/2006	2	MSK NEW ORLEANS
2051516572/7	31/12/2005	13/01/2006	6	MAERSK VIGO
2051545339/0	02/01/2006	10/01/2006	1	MARIE SCHULTE
2051545122/3	04/01/2006	13/01/2006	2	MAERSK FORTALEZA
2051514001/5	05/01/2006	19/01/2006	7	MAERSK VALENCIA
2051521427/2	07/01/2006	19/01/2006	5	MAERSK VERA CRUZ
2051511047/7	08/01/2006	24/01/2006	9	MAERSK VOLOS
2051540247/8	09/01/2006	24/01/2006	8	MAERSK FLORENCE
2060007134/0	11/01/2006	02/02/2006	15	SAFMARINE CUNENE
2060028649/5	12/01/2006	24/01/2006	5	ALIANÇA BRAZIL
2051545981/0	14/01/2006	26/01/2006	5	MAERSK NASHVILLE
2060018522/2	15/01/2006	24/01/2006	2	MAERSK VALLETTA
2060015758/0	17/01/2006	27/01/2006	3	MAERSK NEWARK
2060022396/5	18/01/2006	27/01/2006	2	MAERSK VENICE
2060051366/1	21/01/2006	31/01/2006	3	MAERSK VANCOUVER
2060066011/7	22/01/2006	31/01/2006	2	MAERSK NAPLES
2060058615/4	23/01/2006	01/02/2006	2	MAERSK VIENNA
2060018531/1	24/01/2006	03/02/2006	3	MAERSK NASSAU
2060083389/5	28/01/2006	06/02/2006	2	MAERSK VICTORIA
2060086125/2	29/01/2006	07/02/2006	2	MAERSK NAHA
2060065383/8	01/02/2006	13/02/2006	5	SAFMARINE ZAMBEZI
2060112875/3	03/02/2006	21/03/2006	39	MAERSK FORTALEZA
2060091165/9	04/02/2006	14/02/2006	3	MAERSK VIGO
2060104327/8	05/02/2006	15/02/2006	3	MAERSK NASHVILLE
2060079327/3	06/02/2006	16/02/2006	3	WESTERMUEHKEN
2060071928/6	07/02/2006	03/04/2006	48	MAERSK VALPARAISO
2060105047/9	11/02/2006	22/02/2006	4	MAERSK NARBONNE
2060142491/3	13/02/2006	31/03/2006	39	MARIE SCHULTE
2060125612/3	14/02/2006	23/02/2006	2	ORION
2060119189/7	15/02/2006	14/03/2006	20	MAERSK VALENCIA
2060128836/0	18/02/2006	07/03/2006	10	MAERSK NAPLES
2060166696/8	19/02/2006	07/03/2006	9	MAERSK VOLOS
2060141705/4	20/02/2006	07/03/2006	8	MSK FREEPORT
2060129697/4	21/02/2006	21/03/2006	21	SAFMARINE CUNENE
2060189322/0	23/02/2006	07/03/2006	5	ALIANÇA BRASIL
2060124388/9	25/02/2006	08/03/2006	4	MAERSK NAHA

13 devem ser mantidos.

DESCRÍÇÃO DOS FATOS E ENQUADRAMENTO(S) LEGAL(IS)

2060187736/5	26/02/2006	07/03/2006	2	MAERSK VALLETTA
2060151909/4	27/02/2006	08/03/2006	2	MAERSK VENTSPILS
2060175656/8	28/02/2006	13/03/2006	6	MAERSK NEWARK
2060194015/6	02/03/2006	14/03/2006	5	CAP POLONIO
2060211906/5	04/03/2006	14/03/2006	3	MAERSK NASHVILLE
2060175525/1	05/03/2006	14/03/2006	2	MAERSK VIENNA
2060236880/4	07/03/2006	11/05/2006	58	MAERSK NANHAI
2060241861/5	11/03/2006	21/03/2006	3	MAERSK NARBONNE
2060268727/6	13/03/2006	22/03/2006	2	HELENE RICKMERS
2060246623/7	15/03/2006	07/04/2006	16	SAFMARINE ZAMBEZI
2060294269/1	18/03/2006	27/03/2006	2	MAERSK NAPLES
2060249543/1	19/03/2006	08/09/2006	166	MAERSK FREEPORT
2060296293/5	21/03/2006	05/04/2006	8	MAERSK NEW ORLEANS
2060309062/1	22/03/2006	30/03/2006	1	SAFMARINE MEMLING
2060311941/7	23/03/2006	20/04/2006	21	CAP ROCA
2060299997/9	26/03/2006	05/04/2006	3	MAERSK NAHA
2060292716/1	29/03/2006	11/04/2006	6	MAERSK VALENCIA
2060336434/9	31/03/2006	28/04/2006	21	CAP FINISTERRE
2060329372/7	01/04/2006	11/04/2006	3	MAERSK VALLETTA
2060371056/5	02/04/2006	10/04/2006	1	MAERSK VENTSPILS
2060362226/7	04/04/2006	11/05/2006	30	SAFMARINE CUNENE
2060371640/7	07/04/2006	19/04/2006	5	ALIANÇA BRASIL
2060372740/9	08/04/2006	19/04/2006	4	MAERSK NASHVILLE
2060402252/2	10/04/2006	12/05/2006	25	MAERSK VIENNA
2060409509/0	12/04/2006	24/04/2006	5	MAERSK NEWARK
2060368567/6	13/04/2006	27/04/2006	7	CAP POLONIO
2060396365/0	15/04/2006	24/04/2006	2	MAERSK NARBONNE
2060373476/6	16/04/2006	25/04/2006	2	ORION
2060387392/8	17/04/2006	25/04/2006	1	MAERSK VICTORIA
2060371026/3	18/04/2006	28/04/2006	3	HELENE RICKMERS
2060374546/6	19/04/2006	28/04/2006	2	MAERSK NANHAI
2060437280/9	20/04/2006	28/04/2006	1	ALIANÇA EUROPA
2060397951/3	23/04/2006	04/05/2006	4	MAERSK NAPLES
2060460248/0	25/04/2006	03/05/2006	1	SIRIUS
2060434322/1	26/04/2006	10/05/2006	7	SAFMARINE ZAMBEZI
2060457213/1	27/04/2006	08/05/2006	4	CMA CGM BAHIA
2060371930/9	30/04/2006	10/05/2006	3	MAERSK VOLOS
2060491959/0	03/05/2006	11/05/2006	1	MAERSK NEW ORLEANS
2060478017/6	07/05/2006	18/05/2006	4	MAERSK NARVIK
2060461124/2	10/05/2006	24/05/2006	7	MAERSK VALENCIA
2060459913/7	11/05/2006	22/05/2006	4	MAERSK FREEPORT
2060492323/6	13/05/2006	31/05/2006	11	MAERSK NASHVILLE

9 devem ser mantidos.

DESCRÍÇÃO DOS FATOS E ENQUADRAMENTO(S) LEGAL(IS)

2060508208/1	15/05/2006	19/07/2006	58	MAERSK VANCOUVER
2060541422/0	16/05/2006	24/05/2006	1	MAERSK VIENNA
2060550398/2	17/05/2006	25/05/2006	1	SAFMARINE MEMLING
2060525788/4	18/05/2006	31/05/2006	6	SAFMARINE CUNENE
2060566495/1	20/05/2006	09/07/2006	43	MAERSK NARBONNE
2060528441/5	21/05/2006	30/05/2006	2	MAERSK VICTORIA
2060574630/3	22/05/2006	30/05/2006	1	HELENE RICKMERS
2060558309/9	23/05/2006	03/11/2006	157	MAERSK FLORENCE
2060583154/8	25/05/2006	05/06/2006	4	MAERSK NEWARK
2060567422/1	28/05/2006	07/06/2006	3	MAERSK VIGO
2060579543/6	31/05/2006	14/06/2006	7	MAERSK NANHAI
2060578645/3	01/06/2006	30/06/2006	22	ALIANÇA EUROPA
2060587411/5	03/06/2006	07/07/2006	27	MAERSK NAHA
2060594105/0	07/06/2006	16/06/2006	2	MAERSK VERA CRUZ
2060562466/6	09/06/2006	04/07/2006	18	SAFMARINE ZAMBEZI
2060653362/1	10/06/2006	20/09/2007	460	CMA CGM BAHIA
2060591136/3	11/06/2006	20/06/2006	2	MAERSK NARVIK
2060644173/5	12/06/2006	22/06/2006	3	MAERSK FALMOUTH
2060636509/5	15/06/2006	28/06/2006	6	CAP ROCA
2060666836/5	18/06/2006	28/06/2006	3	MAERSK NASHVILLE
2060701864/0	19/06/2006	30/06/2006	4	MAERSK VANCOUVER
2060659935/5	21/06/2006	09/08/2006	42	MAERSK VALENCIA
20606664902/6	23/06/2006	03/08/2006	34	CAP ARNAUTI
2060707080/3	25/06/2006	03/07/2006	1	MAERSK NARBONNE
2060643962/5	26/06/2006	04/07/2006	1	MAERSK VIENNA
2060729455/8	27/06/2006	11/07/2006	7	MAERSK VICTORIA
2060739895/7	28/06/2006	09/07/2008	735	PEGASUS
2060707371/3	30/06/2006	17/07/2006	10	MAERSK NAPLES
2060502279/8	02/07/2006	03/08/2006	25	MAERSK FORTALEZA
2060643475/5	03/07/2006	08/08/2006	29	HELENE RICKMERS
2060763044/2	05/07/2006	13/07/2006	1	MERCOSUL PESCADA
2060741030/2	06/07/2006	17/08/2006	35	CAP ROJO
2060743878/9	08/07/2006	14/08/2006	30	MAERSK NEWARK
2060730736/6	10/07/2006	19/07/2006	2	MAERSK VERA CRUZ
2060799906/3	11/07/2006	19/07/2006	1	MAERSK FALMOUTH
2060797575/0	12/07/2006	15/08/2006	27	SAFMARINE MEMLING
2060810731/0	15/07/2006	27/07/2006	5	MAERSK NARVIK
2060700996/9	17/07/2006	01/08/2006	8	CMA CGM BAHIA
2060816321/0	18/07/2006	08/08/2006	14	MAERSK VOLOS
2060818163/3	19/07/2006	07/08/2006	12	SAFMARINE ZAMBEZI
2060797694/2	23/07/2006	25/08/2006	26	MAERSK NASHVILLE
2060645552/3	26/07/2006	07/08/2006	5	MAERSK VALPARAISO

19 devem ser mantidos.

2060439655/4	27/07/2006	08/08/2006	5	MSK NEW ORLEANS
2060832148/6	30/07/2006	13/09/2006	38	MAERSK NARBONNE
2060906135/6	02/08/2006	11/08/2006	2	MAERSK VALENCIA
2060908244/2	05/08/2006	05/10/2006	54	MAERSK NAPLES
2060923857/4	06/08/2006	14/08/2006	1	MAERSK VIGO
2060907283/8	07/08/2006	15/08/2006	1	MAERSK FREEPORT
2060917906/3	09/08/2006	14/09/2006	29	SAFMARINE CUNENE
2060950686/2	14/08/2006	21/09/2006	31	MAERSK VERA CRUZ
2060918919/0	18/08/2006	14/09/2006	20	MAERSK NAHA
2060947797/8	19/08/2006	30/08/2006	4	HELENE RICKMERS
2060982660/3	20/08/2006	15/09/2006	19	MAERSK FLORENCE
2060971330/2	22/08/2006	05/09/2006	7	MAERSK NANHAI
2060988244/9	23/08/2006	25/10/2006	56	MAERSK NASHVILLE
2060946615/1	24/08/2006	04/09/2006	4	MARIE SCHULTE
2061008394/5	26/08/2006	25/09/2006	23	MAERSK VANCOUVER
2061004214/9	29/08/2006	11/09/2006	6	MAERSK FORTALEZA
2060947892/3	30/08/2006	13/09/2006	7	MAERSK NAGOYA
2060997453/0	02/09/2006	15/09/2006	6	ITAJAI EXPRESS
2061000687/8	03/09/2006	10/10/2006	30	SAFMARINE ZAMBEZI
2061062647/7	06/09/2006	03/10/2006	20	MAERSK VIGO
2061033239/8	09/09/2006	19/12/2006	94	MAERSK VIGO
2061077915/0	10/09/2006	21/09/2006	4	MAERSK NEW ORLEANS
2061066282/1	12/09/2006	13/10/2006	24	MAERSK NAPLES
2061086103/4	13/09/2006	27/10/2006	37	MAERSK VALENCIA
2061065836/0	17/09/2006	10/10/2006	16	MAERSK VERA CRUZ
2061090013/7	18/09/2006	28/09/2006	3	MAERSK FLORENCE
2061047661/0	19/09/2006	27/09/2006	1	MAERSK VIENNA
2061059520/2	20/09/2006	02/10/2006	5	MAERSK NAHA
2061108711/1	21/09/2006	29/09/2006	1	MAERSK NORWICH
2061099381/0	24/09/2006	02/10/2006	1	MAERSK VALLETTA
20611116148/6	25/09/2006	03/10/2006	1	MAERSK VALPARAISO
20611117586/0	26/09/2006	05/10/2006	2	MAERSK FORTALEZA
2061068386/1	27/09/2006	17/10/2006	13	MAERSK NEWARK
2061080551/7	30/09/2006	31/10/2006	24	MAERSK VANCOUVER
2061174877/0	04/10/2006	20/11/2006	40	MAERSK NANHAI
2061148972/4	05/10/2006	13/10/2006	1	MAERSK ITAJAI
2061126958/9	07/10/2006	18/10/2006	4	MAERSK NARBONNE
2061213208/0	11/10/2006	23/10/2006	5	MAERSK NARVIK
2061163338/8	14/10/2006	15/12/2006	55	CAP ROCA
2061157962/6	15/10/2006	30/11/2006	39	MAERSK VIENNA
2061121333/8	17/10/2006	25/10/2006	1	SAFMARINE ZAMBEZI
2061210546/6	18/10/2006	30/10/2006	5	MAERSK NAHA

19 devem ser mantidos.

DESCRÍÇÃO DOS FATOS E ENQUADRAMENTO(S) LEGAL(IS)

2061232810/4	21/10/2006	29/01/2007	93	MAERSK VERA CRUZ
2061209333/6	23/10/2006	31/10/2006	1	MAERSK VENTSPILS
2061241999/1	25/10/2006	21/11/2006	20	MAERSK VALETTA
2061259084/4	26/10/2006	06/11/2006	4	MAERSK NEW ORLEANS
2061272428/0	29/10/2006	09/11/2006	4	MAERSK JAKARTA
2061251006/9	01/11/2006	13/11/2006	5	SAFMARINE CUNENE
2061154275/7	05/11/2006	14/11/2006	2	HELENE RICKMERS
2061328361/9	06/11/2006	16/11/2006	3	CAP BISTI
2061290234/0	08/11/2006	20/11/2006	5	MAERSK NEWARK
2061339719/3	09/11/2006	09/07/2008	601	MAERSK NARBONNE
2061360108/4	11/11/2006	23/10/2008	705	MAERSK VENICE
2061328055/5	14/11/2006	11/07/2007	232	MAERSK JEDDAH
2061338242/0	15/11/2006	24/11/2006	2	MAERSK VALPARAISO
2061356847/8	19/11/2006	24/01/2007	59	MAERSK VIENNA
2061395996/5	20/11/2006	06/12/2006	9	MAERSK FORTALEZA
2061341654/6	22/11/2006	30/11/2006	1	MAERSK NAHA
2061381913/6	23/11/2006	05/12/2006	5	CAP ROCA
2061417821/5	26/11/2006	07/12/2006	4	MAERSK JENAZ
2061433268/0	29/11/2006	07/12/2006	1	MAERSK NEEDHAM
2061431287/6	30/11/2006	14/12/2006	7	MAERSK ITAJAI
2061173598/9	02/12/2006	11/12/2006	2	MAERSK JAKARTA
2061417897/4	04/12/2006	14/12/2006	3	MAERSK FALMOUTH
2061301300/0	05/12/2006	02/02/2007	52	MAERSK NARA
2061434111/6	06/12/2006	09/07/2008	574	MAERSK NAGOYA
2061419192/0	07/12/2006	18/12/2006	4	MAERSK NOUMEA
2061480112/5	09/12/2006	21/12/2006	5	MAERSK JEDDAH
2061454084/4	11/12/2006	24/01/2007	37	MAERSK FLORENCE
2061398984/8	13/12/2006	05/01/2007	16	MAERSK NAVIA
2061499366/0	14/12/2006	22/12/2006	1	MAERSK NAPLES
2061516024/7	16/12/2006	29/12/2006	6	MAERSK VENICE
2061461827/4	18/12/2006	28/12/2006	3	MAERSK FORTALEZA
2061459213/5	20/12/2006	24/05/2007	148	MAERSK NEWARK
2061532577/7	21/12/2006	04/03/2007	66	NESLLOYD VALENTINA
2061541584/9	24/12/2006	09/01/2007	9	MAERSK JACKSON
2061555591/8	28/12/2006	23/01/2007	19	MAERSK NASHVILLE
2061569081/5	29/12/2006	06/11/2007	305	NESLLOYD JULIANA
2061519430/3	30/12/2006	09/01/2007	3	MAERSK JENAZ

16 devem ser mantidos.

$13 + 9 + 19 + 19 + 16 = 77$ lançamentos devem ser mantidos.

Portanto, devem ser mantidos 77 lançamentos, o que resulta no valor de R\$ 385.0000,00.

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 DAR PROVIMENTO PARCIAL ao Recurso do Contribuinte e exonerar os lançamentos com prazo inferior a sete dias.

É como voto.

Jorge Lima Abud - Relator.