



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



PROCESSO	11050.002020/2009-92
ACÓRDÃO	3002-004.401 – 3ª SEÇÃO/2ª TURMA EXTRAORDINÁRIA
SESSÃO DE	25 de junho de 2026
RECURSO	VOLUNTÁRIO
RECORRENTE	ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.
INTERESSADO	FAZENDA NACIONAL

Assunto: Normas de Administração Tributária

Data do fato gerador: 03/07/2008

MULTA ADUANEIRA. ART. 107, IV, "e", DO DECRETO-LEI N.º 37/1966. NATUREZA JURÍDICA ADMINISTRATIVA (NÃO TRIBUTÁRIA). PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. ART. 1.º, § 1.º, DA LEI N.º 9.873/1999. TEMA 1293 DO STJ. PARALISIA DO PROCESSO POR MAIS DE TRÊS ANOS EM AMBAS AS INSTÂNCIAS ADMINISTRATIVAS. RECONHECIMENTO. EXTINÇÃO DO CRÉDITO.

A multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea "e", do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, sanção pelo descumprimento do dever de prestar informações sobre veículo ou carga transportada na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, ostenta natureza jurídica administrativa e não tributária, porquanto a norma infringida visa primordialmente ao controle do trânsito internacional de mercadorias e à regularidade do serviço aduaneiro, sem destinação direta e imediata à arrecadação ou à fiscalização de tributos incidentes sobre determinado negócio jurídico. Nos termos das teses jurídicas fixadas com eficácia vinculante pelo Superior Tribunal de Justiça no julgamento do Recurso Especial n.º 2.147.578/SP, submetido à sistemática dos recursos repetitivos (Tema 1293), incide sobre o processo administrativo de apuração de infrações aduaneiras de natureza não tributária a prescrição intercorrente prevista no art. 1.º, § 1.º, da Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999, extinguindo-se o crédito correspondente à sanção quando verificada paralisação do feito por período superior a três anos. Constatada, no caso concreto, a paralisação do processo por lapso temporal manifesta e largamente superior ao triênio legal, tanto na fase de julgamento da impugnação perante a Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil em São Paulo quanto na fase recursal perante este Conselho, impõe-

se o reconhecimento da prescrição intercorrente e, por conseguinte, a extinção do crédito controvertido.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em reconhecer a prescrição intercorrente, com fundamento no art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/1999, aplicável por força da tese vinculante do Tema Repetitivo nº 1293 do Superior Tribunal de Justiça, para declarar extinto o crédito tributário e cancelar integralmente o lançamento fiscal.

Assinado Digitalmente

ADRIANO MONTE PESSOA – Relator

Assinado Digitalmente

Luiz Felipe de Rezende Martins Sardinha – Presidente

Participaram da reunião assíncrona os conselheiros Adriano Monte Pessoa, Gisela Pimenta Gadelha, Neiva Aparecida Baylon, Ramon Silva Cunha (substituto integral), Renata Casorla Mascarenas, Luiz Felipe de Rezende Martins Sardinha (Presidente)

RELATÓRIO

Trata-se de recurso voluntário interposto por ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA. (CNPJ 02.427.026/0001-46) em face do Acórdão n.º 16-073.258, proferido pela 23.ª Turma da Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil em São Paulo (DRJ/SPO), em sessão de 30 de maio de 2016, que julgou improcedente a impugnação apresentada pela recorrente e manteve o crédito tributário exigido, correspondente a auto de infração lavrado em 09 de novembro de 2009.

O auto de infração formalizou a exigência de multa regulamentar no valor de R\$ 505.000,00 (quinhentos e cinco mil reais), calculada à razão de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por manifesto de carga, em razão de a recorrente, empresa de transporte internacional, ter prestado informações sobre carga transportada em forma inadequada para 101 (cento e um) manifestos de carga, no período compreendido entre 3 de julho de 2008 e 26 de outubro de 2009, em desacordo

com o disposto no art. 107, inciso IV, alínea "e", do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, c/c a Instrução Normativa RFB n.º 800, de 27 de dezembro de 2007.

Segundo a fiscalização, a autuada informou no Siscomex Carga que se tratava de operações de navegação de cabotagem, transporte aquaviário entre portos nacionais, declarando os contêineres como vazios, quando, em verdade, as embarcações saíram do território nacional e fizeram escala nos portos de Buenos Aires (Argentina) e Montevideu (Uruguai), antes de atingirem o porto de Rio Grande/RS, destino final declarado.

Entendeu a autoridade fiscal que a operação, por cruzar fronteiras nacionais, configurava navegação de longo curso, de modo que a informação deveria ter sido prestada em manifesto eletrônico de longo curso importação, e não em manifesto de cabotagem, configurando-se, assim, a infração omissiva prevista no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966.

Cientificada do auto de infração em 16 de novembro de 2009, a recorrente protocolizou impugnação tempestivamente em 16 de dezembro de 2009, aduzindo, em síntese: inexistência de fato gerador de imposto, porquanto apenas contêineres vazios foram transportados, sem que tenha havido exportação ou importação de mercadorias; regularidade da escala em porto estrangeiro, haja vista que a rota fora previamente informada à Receita Federal do Brasil por meio do Siscomex; ausência de dolo necessário ao enquadramento no art. 334, § 1.º, alínea "a", do Código Penal; e aplicação indevida da multa por ausência de embarço à fiscalização aduaneira.

A 23.ª Turma da DRJ/SPO, por voto de qualidade, julgou improcedente a impugnação, em acórdão proferido em 30 de maio de 2016, sob os seguintes fundamentos: a exigência em discussão não tem natureza tributária, mas de sanção administrativa oriunda do exercício do poder de polícia aduaneiro; a multa prevista no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966 decorre de ato ilícito e, portanto, não se cogita de fato gerador; a recorrente não prestou as informações na forma devida, porquanto informou manifesto de cabotagem para operação que configurava navegação de longo curso; e a responsabilidade por infrações aduaneiras é objetiva, sendo irrelevante a boa-fé do infrator.

Regularmente cientificada do acórdão da DRJ em 18 de julho de 2016, a recorrente interpôs recurso voluntário em 16 de agosto de 2016, reiterando, em essência, os argumentos da impugnação e acrescentando que não é a rota do navio que define o modal de transporte, mas sim a origem do embarcador e da carga e o local onde aguarda o consignatário; que não houve fato gerador de imposto de importação ou de exportação; que a escala em porto estrangeiro foi regular; que inexistente dolo para fins de enquadramento penal; e que a multa foi aplicada indevidamente por falta de embarço à fiscalização. Postulou o cancelamento definitivo da multa aplicada.

Na sessão de 25 de setembro de 2025, esta Turma, por unanimidade, determinou o sobrestamento do julgamento do recurso voluntário até o trânsito em julgado dos Recursos

Especiais n.ºs 2.147.578/SP e 2.147.583/SP, afetos ao Tema Repetitivo n.º 1293 do Superior Tribunal de Justiça, nos termos do art. 100 do RICARF/2023. Certificado o trânsito em julgado do paradigma, os autos retornaram ao Conselheiro-Relator para prosseguimento, conforme Despacho de Encaminhamento de 9 de março de 2026.

É o relatório.

VOTO

Conselheiro **ADRIANO MONTE PESSOA**, Relator

I. DA PRELIMINAR – PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE (TEMA 1293 DO STJ)

Antes de adentrar o mérito das razões recursais, impõe-se o exame da preliminar de prescrição intercorrente, cuja apreciação se impõe em razão do trânsito em julgado do acórdão proferido pelo Superior Tribunal de Justiça no Recurso Especial n.º 2.147.578/SP, representativo de controvérsia repetitiva submetida ao Tema n.º 1293, que fixou teses jurídicas vinculantes sobre a matéria.

O ponto de partida da análise é a correta identificação da natureza jurídica da sanção exigida neste processo. A multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea "e", do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação conferida pela Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, sanciona a empresa de transporte internacional que deixa 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 do Brasil.

O bem jurídico tutelado por essa norma de conduta é o regular funcionamento do controle aduaneiro, o denominado gerenciamento de risco, instrumento pelo qual a administração aduaneira, a partir das informações prestadas eletronicamente pelos intervenientes no comércio exterior, planeja e direciona a ação fiscal de modo a prevenir ilícitos como o contrabando, o descaminho e o tráfico de substâncias e armas proibidas. Não há, na norma infringida, nenhuma destinação direta e imediata à arrecadação de tributos ou à fiscalização do recolhimento de quaisquer tributos incidentes sobre determinado negócio jurídico.

Essa qualificação da multa como sanção de natureza administrativa, e não tributária, é precisamente a tese central fixada pelo Superior Tribunal de Justiça no Tema 1293. Ao julgar o Recurso Especial n.º 2.147.578/SP, o Egrégio Superior Tribunal de Justiça firmou que a natureza jurídica do crédito correspondente à sanção por infração à legislação aduaneira há de ser aferida a partir do exame da finalidade precípua da norma de conduta infringida, sendo irrelevante o procedimento administrativo escolhido pelo legislador para promover a apuração e a constituição definitiva desse crédito.

Conforme a tese vinculante, a sanção será de direito administrativo se a norma infringida visa primordialmente ao controle do trânsito internacional de mercadorias ou à regularidade do serviço aduaneiro, ainda que, reflexamente, possa colaborar para a fiscalização do recolhimento de tributos. Restou igualmente assentado que a sanção somente ostentará natureza tributária, escapando, portanto, do âmbito de incidência do art. 1.º, § 1.º, da Lei n.º 9.873/1999, se a obrigação descumprida, conquanto inserida em ambiente aduaneiro, destinava-se direta e imediatamente à arrecadação ou à fiscalização dos tributos incidentes sobre o negócio jurídico realizado.

A aplicação dessas balizas ao caso sub judice não deixa margem a dúvidas. A obrigação de prestar informações sobre veículo e carga na forma estabelecida pela Receita Federal do Brasil, prevista no art. 37, caput, do Decreto-Lei n.º 37/1966 e detalhada na Instrução Normativa RFB n.º 800/2007, tem como finalidade precípua viabilizar o gerenciamento de risco aduaneiro, permitindo que as autoridades aduaneiras disponham, com antecedência mínima fixada em norma, dos dados necessários à triagem das cargas e veículos sujeitos a controle.

Trata-se, portanto, de norma cujo objeto imediato é a regularidade do serviço aduaneiro, e não a arrecadação de tributo sobre determinado negócio jurídico. A multa do art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966, portanto, é de natureza administrativa não tributária, e ao respectivo processo administrativo de apuração aplica-se integralmente o regime prescricional estabelecido pelo art. 1.º, § 1.º, da Lei n.º 9.873/1999.

Nos termos do art. 1.º, § 1.º, da Lei n.º 9.873/1999, incorre em prescrição intercorrente a pretensão punitiva da Administração Pública Federal quando o processo administrativo instaurado para a apuração da infração ficar paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho. O Superior Tribunal de Justiça, ao fixar a primeira tese do Tema 1293, confirmou expressamente que esse prazo incide sobre os processos administrativos de apuração de infrações aduaneiras de natureza não tributária.

A cronologia processual revela, de forma inequívoca, que o prazo triênio foi amplamente ultrapassado neste feito. A impugnação ao auto de infração foi protocolada em 16 de dezembro de 2009. A 23.ª Turma da DRJ/SPO somente proferiu julgamento em 30 de maio de 2016, vale dizer, mais de seis anos após a instauração da fase litigiosa, período durante o qual o processo permaneceu paralisado sem qualquer impulso processual apto a interromper ou suspender a fluência do prazo prescricional.

Já na instância recursal, o recurso voluntário foi interposto em 16 de agosto de 2016 e somente foi encaminhado para sorteio de relator no âmbito deste Conselho em 9 de janeiro de 2025, correspondendo a uma paralisia superior a oito anos. Em ambas as instâncias, individualmente consideradas, o lapso temporal de inércia excede, em larga margem, o limite máximo de três anos estabelecido pelo art. 1.º, § 1.º, da Lei n.º 9.873/1999.

Não se desconhece que o sobrestamento deliberado determinado por esta Turma na sessão de 25 de setembro de 2025, com fundamento no art. 100 do RICARF/2023, teve por

objeto aguardar o trânsito em julgado do acórdão paradigmático do Tema 1293. Entretanto, esse sobrestamento foi determinado em momento em que a prescrição intercorrente já havia se consumado irremediavelmente, tanto na primeira quanto na segunda instância administrativa. O sobrestamento processual não tem o condão retroativo de sanar a inércia preexistente da administração julgadora, que permitiu que o feito permanecesse anos a fio sem julgamento ou despacho. A consequência jurídica dessa omissão é, nos termos da lei e da tese vinculante firmada pelo Superior Tribunal de Justiça, a extinção do crédito por prescrição intercorrente.

Assim sendo, reconheço a prescrição intercorrente e voto pelo cancelamento do crédito exigido, declarada a extinção da punibilidade pelo decurso do prazo previsto no art. 1.º, § 1.º, da Lei n.º 9.873/1999, ficando prejudicado, em razão disso, o exame do mérito do recurso voluntário.

II. DO MÉRITO

Sem embargo do reconhecimento da prescrição intercorrente, e na eventualidade de que o entendimento do Colegiado divirja da posição ora sustentada em preliminar, passo a analisar, em caráter subsidiário, cada uma das razões de mérito do recurso voluntário, manifestando o voto pelo qual o recurso seria desprovido.

II.1. Da natureza jurídica da exigência e da suposta inexistência de fato gerador de imposto

A recorrente insiste em que não teria ocorrido fato gerador de imposto de importação ou de exportação, porquanto apenas contêineres vazios foram transportados, sem que houvesse alienação de mercadorias a destinatário estrangeiro nem ingresso de produtos de origem estrangeira no território nacional. O argumento, embora tecnicamente articulado, parte de uma equivocada compreensão do objeto da autuação.

Com efeito, a exigência formalizada no presente auto de infração não diz respeito a tributo algum. Não se cobram aqui imposto de importação, imposto de exportação, nem qualquer outra exação de natureza fiscal incidente sobre operação de comércio exterior.

O que se exige é a multa regulamentar prevista no art. 107, inciso IV, alínea "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966 — sanção de natureza administrativa oriunda do exercício do poder de polícia aduaneiro, cuja gênese é um ato ilícito do sujeito autuado e não um fato gerador tributário.

A própria instância de primeiro grau sublinhou essa distinção com precisão: tributo, na dicção do art. 3.º do Código Tributário Nacional, é toda prestação pecuniária compulsória que não constitua sanção de ato ilícito; a multa regulamentar, ao contrário, tem sua gênese precisamente em um ato ilícito — o descumprimento do dever legal de informar. Daí ser juridicamente impossível cogitar de fato gerador no contexto de uma exigência que não é tributo.

A questão acerca da existência ou não de fato gerador de imposto de importação ou de exportação, portanto, é inteiramente inócua para o deslinde do presente processo. A discussão sobre se os contêineres eram ou não "mercadoria" na acepção técnica do direito

tributário, sobre se houve ou não alienação para consignatário estrangeiro, ou sobre se os pressupostos do imposto de exportação estavam ou não presentes, não guarda nenhuma relação de pertinência com a infração tipificada no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966, que se consuma exclusivamente pela omissão ou pela incorreção na forma de prestação das informações exigidas pelo controle aduaneiro. A tese recursal, nesse ponto, deve ser rejeitada.

II.2. Da classificação da operação como cabotagem ou navegação de longo curso

O núcleo argumentativo da recorrente no recurso voluntário reside na afirmação de que não seria a rota percorrida pelo navio a definir o modal de transporte, mas sim a origem do embarcador e da carga e o lugar onde o consignatário aguarda a entrega.

Com base nessa premissa, sustenta que o transporte dos contêineres vazios deveria ser classificado como cabotagem, uma vez que tanto a origem quanto o destino final eram portos brasileiros, não obstante a escala intermediária nos portos de Buenos Aires e Montevideú. O argumento não encontra amparo no direito positivo brasileiro.

O ordenamento jurídico nacional define as modalidades de navegação de forma clara e objetiva. O art. 62 do Decreto-Lei n.º 37/1966 remete ao regulamento a disciplina das cautelas fiscais aplicáveis ao transporte por cabotagem, assim entendido o transporte efetuado entre portos e aeroportos nacionais.

O Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n.º 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, reproduz e confirma essa definição em seu art. 669, ao dispor que, para os efeitos daquele decreto, cabotagem é o transporte efetuado entre portos e aeroportos nacionais. A lei não define cabotagem pela origem e pelo destino final da carga nem pelo critério da intenção do embarcador: define-a pelo percurso efetivamente realizado pela embarcação entre portos nacionais, sem saída do território nacional.

É também relevante notar que o antigo conceito de "grande cabotagem", que alcançava os portos da costa atlântica da América do Sul, estava previsto no Decreto n.º 87.648, de 2 de setembro de 1982, cujo art. 18 distinguia entre longo curso, grande cabotagem e pequena cabotagem.

Esse decreto foi expressamente revogado pelo Decreto n.º 2.596, de 18 de maio de 1998, que regulamentou a Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997. A partir de então, subsiste no ordenamento apenas a cabotagem como transporte estritamente doméstico, realizado entre portos e aeroportos nacionais. A figura da grande cabotagem simplesmente não existe mais no direito brasileiro, não podendo ser invocada como fundamento para legitimar operações que cruzam as fronteiras nacionais.

Assim, ao conduzir as embarcações de portos brasileiros para os portos de Buenos Aires e Montevideú, ainda que com destino final declarado a Rio Grande/RS, a recorrente realizou, de forma incontestável, navegação de longo curso, modalidade definida como o transporte efetuado entre portos brasileiros e portos estrangeiros.

Essa qualificação decorre da simples constatação do percurso efetivo da embarcação e independe de qualquer indagação sobre a nacionalidade da carga, sobre a intenção do embarcador ou sobre o destino final declarado das unidades de carga. É a rota percorrida pelo veículo que define o modal, e não a eventual intenção das partes de que a mercadoria retornasse ao Brasil. O próprio sistema Siscomex Carga, que integra o arcabouço normativo de controle aduaneiro, não admite o lançamento de manifesto de cabotagem para carga a bordo de embarcação proveniente de porto estrangeiro, confirmando que a legislação não comporta a interpretação propugnada pela recorrente.

A recorrente busca amparo no fato de que os Conhecimentos de Embarque e os Manifestos de Carga indicariam porto de origem e porto de destino nacionais, e de que os contêineres haviam sido originalmente embarcados em território brasileiro e ali permaneceriam após a operação. Esse argumento, todavia, não afasta a infração.

A infração prevista no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966 consiste em prestar as informações em forma diversa da estabelecida pela Receita Federal do Brasil. A forma estabelecida impõe que, nas escalas em porto estrangeiro, configuradoras de navegação de longo curso, as informações sejam prestadas em manifesto de longo curso importação, e não em manifesto de cabotagem. Ao optar por este último, a autuada prestou a informação em forma indevida, consumando a infração independentemente de qualquer resultado prático ou de qualquer dano efetivo ao erário.

II.3. Da alegada regularidade da escala em porto estrangeiro e do suposto conhecimento prévio da Receita Federal

A recorrente alega que toda a rota de transporte foi previamente informada às autoridades fiscais por meio do Siscomex, com indicação dos portos de escala, inclusive os estrangeiros, e que a Receita Federal do Brasil tinha pleno conhecimento do itinerário das embarcações antes de cada saída de porto nacional.

Daí conclui que as autoridades fiscais deveriam ter exigido a retificação dos manifestos antes da saída dos navios, caso entendessem que as informações estavam incorretas, e que a sua inércia configuraria concordância implícita com a forma de prestação das informações adotada pela autuada.

O argumento não prospera por diversas razões.

O dever de prestar as informações na forma correta é exclusivo do transportador, consoante dispõem o art. 37 do Decreto-Lei n.º 37/1966 e o art. 6.º da Instrução Normativa RFB n.º 800/2007. Não existe, no ordenamento aduaneiro, norma que atribua à administração aduaneira o dever de corrigir, de ofício, as informações incorretamente prestadas pelos intervenientes, nem que estabeleça que a eventual inércia dos fiscais aduaneiros diante de informações equivocadas importa renúncia ao direito de sancionar a infração.

A obrigação de prestar a informação na forma devida é do transportador; o poder de polícia aduaneiro é exercido em momento subsequente, com base naquelas informações. A lógica do controle aduaneiro é precisamente inversa àquela proposta pela recorrente: as autoridades fiscais utilizam as informações prestadas eletronicamente para programar a ação de fiscalização, e não para corrigir eventuais incorreções antes da saída das embarcações.

Por outro lado, reconhecer que a inércia da fiscalização diante de informações incorretas afasta a responsabilidade do transportador equivaleria a subverter a lógica do controle aduaneiro informatizado, tornando o gerenciamento de risco refém de uma tutela prévia das informações prestadas pelos próprios operadores.

O sistema Siscomex Carga foi concebido exatamente para que as informações sejam colhidas de forma antecipada e que a análise de risco se processe de forma automatizada, sem depender de intervenção individual de agentes fiscais para cada operação. A efetividade desse sistema pressupõe que os informantes cumpram rigorosamente a obrigação de prestar os dados na forma correta. Qualquer entendimento em contrário esvaziaria o propósito normativo do art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966.

Ademais, o fato de a recorrente haver informado as escalas estrangeiras em algum campo do sistema Siscomex não supre o descumprimento da obrigação de prestar as informações de carga em manifesto eletrônico de longo curso importação, que é a forma legalmente exigida para a espécie.

A correta prestação da informação sobre a escala do veículo e a correta classificação da carga no manifesto eletrônico são obrigações distintas, e o cumprimento parcial de uma não afasta a infração consumada pela outra. A infração está em ter classificado a operação como cabotagem no manifesto eletrônico de carga, quando a operação era de navegação de longo curso, e essa incorreção formal subsiste independentemente de quaisquer informações que tenham sido prestadas em outros módulos ou campos do sistema.

II.4. Da inaplicabilidade da denúncia espontânea e da impossibilidade de equiparação a retificação

Embora não articulado de forma expressa no recurso voluntário, o argumento subjacente à alegação de que a recorrente prestou as informações antes de qualquer ato da fiscalização guarda afinidade com o instituto da denúncia espontânea. Cabe, por isso, apreciá-lo.

A infração tipificada no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966 é de caráter omissivo e consuma-se no momento em que o transportador deixa de prestar a informação na forma devida, ou a presta em forma diversa da estabelecida pela norma. Não se trata de infração que admita denúncia espontânea da maneira compreendida no art. 138 do Código Tributário Nacional, porquanto esta última pressupõe que o contribuinte, antes de qualquer procedimento administrativo ou medida de fiscalização, confesse a infração e sane o dano.

No caso das infrações aduaneiras de prestação de informação, a constatação da irregularidade opera-se pelo próprio sistema Siscomex Carga, no momento em que a embarcação chega ao porto nacional de destino e se verifica que o manifesto apresentado era de cabotagem quando a rota efetivamente percorrida era de longo curso. O alerta gerado pelo sistema informatizado de controle aduaneiro equivale, para todos os fins jurídicos, a um ato da fiscalização, dado que o sistema constitui instrumento de exercício do poder de polícia aduaneiro, sendo alimentado e gerenciado pela própria administração fiscal. Assim, qualquer prestação de informação posterior à constatação pelo sistema da divergência entre o manifesto e a operação realizada não pode ser considerada espontânea.

Da mesma forma, a prestação extemporânea de informação ou sua eventual correção após a identificação da irregularidade não pode ser equiparada a mera retificação, que pressuporia a existência de informação anteriormente correta em sua substância e incorreta apenas em algum elemento secundário.

Na hipótese dos autos, a divergência entre o manifesto informado e a operação efetivamente realizada era estrutural, pois a modalidade de navegação declarada era incompatível com o percurso real das embarcações. A tentativa de correção posterior não retroage para afastar a infração já consumada.

II.5. Do descabimento da arguição relativa ao art. 334, § 1.º, do Código Penal

A recorrente sustenta que a sua conduta não se subsume ao tipo do art. 334, § 1.º, alínea "a", do Código Penal, que sanciona quem pratica navegação de cabotagem fora dos casos permitidos em lei.

Aduz, em síntese, que não houve dolo, que os documentos comerciais eram regulares, que a fiscalização nunca apontou irregularidade documental e que o próprio Auto de Infração admite que uma mesma embarcação pode realizar operações concomitantes de cabotagem e de longo curso.

A arguição é de todo irrelevante para o deslinde do presente processo administrativo fiscal. O auto de infração objeto deste feito não imputa à recorrente o cometimento de crime de contrabando ou descaminho, nem qualquer outro ilícito penal. A menção ao art. 334 do Código Penal pelo julgador de piso, lida no contexto do acórdão recorrido, foi feita em caráter incidental e ilustrativo, sem constituir fundamento autônomo da exigência.

A sanção aqui discutida é exclusivamente a multa regulamentar prevista no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966, exigível por força da responsabilidade objetiva consagrada no art. 94 do mesmo diploma legal. O processo administrativo fiscal e o processo penal são instâncias independentes; a eventual inexistência de dolo para fins penais é absolutamente indiferente à configuração da infração administrativa, que independe de elemento subjetivo.

II.6. Da responsabilidade objetiva e da alegada ausência de embaraço à fiscalização

A recorrente argumenta que a multa foi aplicada indevidamente porque não teria havido embaraço à ação fiscalizatória, porquanto todas as informações necessárias teriam sido prestadas de forma regular. Nesse ponto, há uma confusão entre o tipo infracional que autoriza a aplicação da multa e as circunstâncias concretas da conduta da autuada.

A multa prevista no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei n.º 37/1966 não tem como pressuposto típico o embaraço à fiscalização. Seu pressuposto é, exclusivamente, o fato de o transportador deixar de prestar informação sobre veículo ou carga na forma e no prazo estabelecidos pela Receita Federal do Brasil.

A questão de se a fiscalização foi ou não embaraçada, se houve ou não boa-fé, se os documentos eram ou não regulares, são circunstâncias irrelevantes para a configuração da infração, por força da responsabilidade objetiva consagrada no art. 94, § 2.º, do Decreto-Lei n.º 37/1966, que estabelece expressamente que a responsabilidade por infração aduaneira independe da intenção do agente ou do responsável e da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato.

Para que a sanção seja legitimamente aplicada, basta a certificação do fato infracional, que no caso dos autos é incontroverso: os manifestos de carga foram informados como cabotagem quando a operação efetivamente realizada era de navegação de longo curso.

Quanto ao valor da multa — R\$ 5.000,00 por manifesto, totalizando R\$ 505.000,00 —, trata-se de sanção fixada diretamente pelo legislador no art. 107, IV, do Decreto-Lei n.º 37/1966, na redação conferida pela Lei n.º 10.833/2003.

A proporcionalidade entre o fato infracional e a multa é questão cujo exame extrapola a competência desta instância administrativa, que está vinculada ao quantum fixado pelo legislador e não detém legitimidade para, a pretexto de controle de proporcionalidade, alterar o valor legal da sanção.

A este respeito, o julgador de piso foi preciso ao observar que a autoridade administrativa não pode usurpar a competência do legislador para reduzir o valor da multa definido em lei. Eventual arguição de inconstitucionalidade ou desproporcionalidade da sanção é matéria que deve ser submetida ao Poder Judiciário, foro competente para o controle de constitucionalidade das normas.

III. CONCLUSÃO

Diante do exposto, voto por acolher a preliminar de prescrição intercorrente, com fundamento no art. 1.º, § 1.º, da Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999, à luz das teses vinculantes fixadas pelo Superior Tribunal de Justiça no Tema Repetitivo n.º 1293, declarando extinto, por prescrição intercorrente, o crédito correspondente à multa aduaneira exigida no presente processo, no valor de R\$ 505.000,00 (quinhentos e cinco mil reais), e cancelando o Auto de Infração. Rejeito as demais alegações do recurso pelos fundamentos acima já delineados.

ACÓRDÃO 3002-004.401 – 3ª SEÇÃO/2ª TURMA EXTRAORDINÁRIA

PROCESSO 11050.002020/2009-92

Assinado Digitalmente

ADRIANO MONTE PESSOA

DOCUMENTO VALIDADO