



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11968.720420/2013-27
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3402-010.086 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 19 de dezembro de 2022
Recorrente BERGESEN DO BRASIL PARTICIPAÇÕES LTDA -ME
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Ano-calendário: 2010, 2011, 2012

ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE DE CARGA. IMPOSSIBILIDADE EM RELAÇÃO AO ARMADOR. AÇÕES DE COMPETÊNCIA PRÓPRIA DO AGENTE

Não cabe a alegação de ilegitimidade passiva do agente marítimo em relação a penalidades relativas à manutenção da informação de escalas de navios, em relação aos quais atua nesta condição, atualizada.

TIPIFICAÇÃO DE MULTA POR ATO ADMINISTRATIVO. INOCORRÊNCIA

O Ato Declaratório Executivo COREP nº 3/2008, não cria nova tipificação para a multa prevista no art. 37, do Decreto-Lei nº 37/1966, apenas atende à competência de definir a forma e os prazos em que as informações serão prestadas pelos agentes de comércio exterior, nos termos do caput deste mesmo artigo.

PRÁTICA REITERADA DA ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA. ATOS DE COMPETÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO. INCAPACIDADE DOS ATOS DO SUJEITO PASSIVO IMPOREM NORMA COMPLEMENTAR DO DIREITO TRIBUTÁRIO.

As práticas reiteradamente observadas pela Autoridade Administrativa, citadas no artigo 100, do Código Tributário Nacional, não podem se confundir com a prática reiterada de infrações pelo contribuinte, em razão do tempo que a Autoridade Administrativa leva para delas tomar conhecimento.

CONFISCO. DESPROPORCIONALIDADE. MULTA POR ATRASO NA INFORMAÇÃO DE ESCALAS DE NAVIOS NA IMPORTAÇÃO.

A multa de prevista no artigo 37, inciso VII, alínea e, do Decreto-Lei nº 37/1966, não pode ser considerada desproporcional, ou de ter efeito de confisco, diante dos valores das cargas a bordo de um navio mercante, ou do risco à fiscalização aduaneira e ao controle do comércio exterior pela informação imprecisa entregue por agente marítimo.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Pedro Souza Bispo - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Jorge Luís Cabral - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Lázaro Antonio Souza Soares, Alexandre Freitas Costa, Jorge Luís Cabral, Anna Dolores Barros de Oliveira Sá Malta (suplente convocado(a)), Carlos Frederico Schwochow de Miranda, Matheus Schwertner Ziccarelli Rodrigues (suplente convocado(a)), Cynthia Elena de Campos e Pedro Sousa Bispo (Presidente). Ausente(s) o conselheiro(a) Renata da Silveira Bilhim, substituído(a) pelo(a) conselheiro(a) Matheus Schwertner Ziccarelli Rodrigues.

Relatório

Trata-se de Recurso Voluntário interposto contra o Acórdão n.º 16-93.689, proferido pela 17ª Turma de Julgamento da Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento de São Paulo/SP, que por unanimidade deixou de acolher a Impugnação do Auto de Infração e considerou devida a exação.

A Alfândega do Porto de Suape/PE lavrou auto de infração contra a Recorrente, em razão de atraso de inclusão de informação de carga no SISCARGA, decorrente de operação de alterações não informadas na previsão de chegada de navios, para os quais a Recorrente figurava como Agente Marítimo, nos termos da alínea e, do inciso IV, do artigo 107, do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, conforme a descrição dos fatos presentes no auto de infração transcrita abaixo:

“A agência de navegação, representante legal do transportador marítimo internacional, em descumprimento ao que determina a legislação, deixou de atualizar a previsão de atracação de embarcação na condição, forma e prazos estabelecidos em texto legal.

Neste Auto de Infração demonstraremos que várias embarcações atracaram no porto de Suape, em Pernambuco, com a sua previsão de atracação não atualizada, dificultando o trabalho da Receita Federal do Brasil e dos demais intervenientes em comércio exterior (agente de carga, importador e outros), que dependem da precisão dessas informações para pautar as suas ações.

Ao longo desta peça ficará demonstrada também a responsabilidade da agência de navegação, BERGESEN DO BRASIL PARTICIPAÇÕES LTDA (DOO 01), em relação à infração prevista no artigo 107, Inciso IV, alínea 'e', do Decreto-Lei n.º 37/66.

(...)

*Como prova da não atualização da atracação da embarcação na escala, apresentamos a **TABELA I** ao final deste relatório, que vem a ser uma tabela demonstrando as informações contidas no sistema (SISCOMEX CARGA), com os horários de previsão e de efetiva atracação da embarcação. No **ANEXO I** temos cópia da tela dos "Detalhes da Escala", obtida do sistema Siscomex Carga, de onde foram extraídos os dados contidos na **TABELA I**.*

*A coluna 'F' da **TABELA I**, pelo intervalo de tempo transcorrido entre a previsão e efetiva atracação, demonstra inequivocamente, que não houve nenhuma preocupação em manter a previsão atualizada da escala como determina a legislação.”*

Nas folhas 19 e 20, a Autoridade Aduaneira apresenta uma tabela com 23 ocorrências de discrepâncias entre a previsão de chegada e a efetiva atracação, com diferenças

que variam de 11 horas a 244 horas de diferença entre elas, no período de julho de 2010 a novembro de 2012.

Nas folhas de 24 a 46, a Autoridade Aduaneira apresenta diversos registros do SISCOMEX CARGA, com informações de escala de navios nos quais, em todos os casos, a Recorrente figura como Agência de Navegação.

Inconformada com a autuação, a Recorrente apresentou Impugnação ao Auto de Infração, onde alega ilegitimidade passiva, em razão da Recorrente não se considerar enquadrada em nenhuma das três qualificações da alínea e, do inciso IV, do artigo 107, do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, quais sejam: empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga.

Alega que na condição de agência marítima age apenas como mandatária da empresa de transporte, não sendo portanto possível atribuir-lhe responsabilidade própria ao mandante (armador).

Cita jurisprudência administrativa e judicial.

Alega haver ausência de tipicidade em razão de considerar que a falta de atualização de informações não pode equivaler a ausência ou atraso na apresentação de informações, conforme tipificado na alínea e, do inciso IV, do artigo 107, do Decreto-Lei n.º 37/1966, além de arguir nulidade da autuação.

Argumenta que o determinado no Ato Declaratório Executivo COREP n.º 03/2008, onde se exige, no seu artigo 8º, que as informações sobre a escala sejam mantidas atualizadas, é ato infralegal e que este não se reveste da atribuição legal de impor um comportamento à Recorrente.

Alega infração aos princípios da capacidade contributiva, da vedação ao confisco, da proporcionalidade e da razoabilidade.

Argui denúncia espontânea e ausência de prejuízo ao fisco. Também argumenta que o fato da Autoridade Aduaneira ter aceito 67 operações semelhantes constitui prática reiterada da administração pública nos termos do artigo 100, inciso III, parágrafo único da Lei n.º 5.172, de 25 de outubro de 1966.

A Autoridade Julgadora de Primeira Instância julgou improcedente a impugnação, nos seguintes termos:

“ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Ano-calendário: 2010, 2011, 2012

OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. NÃO PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO DE CARGA. MULTA.

É cabível a multa 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.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido”

A Recorrente tomou ciência da decisão de Primeira Instância no dia 1º de fevereiro de 2021, e apresentou Recurso Voluntário no dia 25 de fevereiro de 2021.

Repete a alegação de ilegitimidade passiva nos mesmos termos da impugnação, alega que a DRJ não abordou todas as suas alegações.

Alega que não caberia a aplicação da referida penalidade já que houve o registro das informações, e que não se deve confundir com a sua atualização, e que a autuação foi baseada numa tentativa de atribuição de multa administrativa por ato administrativo (ADE COREP n.º 3/2008).

Alega afronta aos princípios da capacidade contributiva, da vedação ao confisco da proporcionalidade e da razoabilidade.

Apresenta a arguição de que o fato da Recorrente ter realizado todas estas operações sem ação da Autoridade Aduaneira, tornou o ato pratica reiterada da administração pública prevista no artigo 100, do CTN, que prevê as fontes do Direito Tributário.

Argui que o total do auto de infração equivale a quatro vezes o seu capital social, e que isto se classificaria como confisco, ainda alega também que não há gradação das penalidades havendo multas menores imputadas a infrações que a Recorrente considera mais ofensivas, e por fim que mesmo que houvesse ocorrido a infração a Recorrente entende que seria o caso de aplicação do artigo 735, do Decreto n.º 6.759, de 5 de fevereiro de 2009 (Regulamento Aduaneiro), que trata das sanções administrativas aos intervenientes de comércio exterior.

Apresenta o seguinte pedido:

“V – OS PEDIDOS:

80 – Diante de tudo que foi largamente comprovado e demonstrado, requer-se seja o presente Recurso Voluntário totalmente provido para que o Auto de Infração seja julgado nulo, em razão da preliminar levantada acima, ou improcedente pelas razões de mérito, por ser medida de incontestável justiça.”

Este é o Relatório.

Voto

Conselheiro Jorge Luís Cabral, Relator.

O recurso voluntário é tempestivo e preenche os demais requisitos de admissibilidade, de modo que dele tomo conhecimento.

Da preliminar de nulidade

As hipóteses de nulidade do ato administrativo, no Processo Administrativo Fiscal, estão claramente definidas no artigo 59, do Decreto n.º 70.235, de 6 de março de 1972:

“Art. 59. São nulos:

I - os atos e termos lavrados por pessoa incompetente;

II - os despachos e decisões proferidos por autoridade incompetente ou com preterição do direito de defesa.

§ 1º A nulidade de qualquer ato só prejudica os posteriores que dele diretamente dependam ou sejam conseqüência.

§ 2º Na declaração de nulidade, a autoridade dirá os atos alcançados, e determinará as providências necessárias ao prosseguimento ou solução do processo.

§ 3º Quando puder decidir do mérito a favor do sujeito passivo a quem aproveitaria a declaração de nulidade, a autoridade julgadora não a pronunciará nem mandará repetir o ato ou suprir-lhe a falta.”

No caso concreto, a autoridade que lavrou o auto de infração, e a que proferiu a decisão de Primeira Instância, são reconhecidamente competentes para praticar os atos referidos, e quanto a preterição do direito de defesa, a Recorrente conseguiu entender adequadamente a imputação que lhe foi feita e apresentou fartos argumentos contra a autuação.

Desta forma, por não encontrar nos autos elementos que justifiquem a caracterização de nulidade, afasto a preliminar.

Da Ilegitimidade Passiva

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

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

A IN RFB n.º 800/2007 é bem clara em seu artigo 2º, ao definir e caracterizar cada agente de forma diferenciada, cada qual com sua especialidade e conteúdo das informações de interesse do controle aduaneiro, não podendo se confundir de forma alguma a empresa que opera o navio, sua navegação e movimentação das unidades de carga, e o trabalho de operadores de desconsolidação de natureza completamente diversa, ainda que relacionada.

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

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

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

(...)

IV - o transportador classifica-se em:

a) empresa de navegação operadora, quando se tratar do armador da embarcação;

b) empresa de navegação parceira, quando o transportador não for o operador da embarcação;

c) consolidador, tratando-se de transportador não enquadrado nas alíneas “a” e “b”, responsável pela consolidação da carga na origem; (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB n.º 1473, de 02 de junho de 2014)

d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas “a” e “b”, responsável pela desconsolidação da carga no destino; e (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB n.º 1473, de 02 de junho de 2014)

e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional;

(...)

Seção

Da Representação do Transportador

Art. 3º O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de carga.

Parágrafo único. O consolidador estrangeiro é também chamado de Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).

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

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

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

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

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

II

A Resolução Normativa n.º 18, de 21 de dezembro de 2017, da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), assim define na alínea c, inciso II, do artigo 2º o Agente Marítimo:

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

(...)

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

(...)”

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

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

“Súmula CARF n.º 185

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

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

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

Sem razão à Recorrente.

Da Tipificação da Multa e sua Imposição por Ato Administrativo

O Artigo 37 do Decreto-Lei n.º 37/1966 estabelece a competência da Receita Federal do Brasil para definir a forma como o transportador informará as cargas transportadas e a chegada de veículo procedente do exterior.

“Art. 37. O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.

§ 1º O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas.

§ 2º Não poderá ser efetuada qualquer operação de carga ou descarga, em embarcações, enquanto não forem prestadas as informações referidas neste artigo.

§ 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

§ 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.”

O Ato Declaratório Executivo COREP n.º 3, de 28 de março de 2008, publicado em 1º de abril de 2008, está dentro das competências delegadas pelo diploma legal à Receita Federal do Brasil para determinar a forma e o prazo estabelecido para a prestação de informações

de escala pelo transportador, nos termos de seu artigo 8º, que a Recorrente demonstrou ser de seu pleno conhecimento.

“Art. 8º O transportador que informou a escala deverá manter atualizada a data e a hora de previsão de atracação, auxiliando os demais intervenientes no cumprimento dos prazos determinados na Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007, para prestação de informações.”

Assim, a aplicação da multa prevista na alínea e, do inciso IV, do artigo 107, do Decreto-Lei nº 37/1966, está corretamente tipificada em relação ao caso concreto, em face de que não se trata apenas da omissão em prestar as informações, mas do fato de que estas informações devem ser prestadas **“na forma e no prazo”** estabelecidos pela Receita Federal do Brasil, sendo a tempestividade governada pelos artigos 22 e 50 da Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007, e a forma pelos artigos 6º ao 9º, desta mesma IN RFB, e pelo ADE COREP nº 3/2008.

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

(...)

IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais):

(...)

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; e
(...)”

Sem razão à Recorrente.

Da pratica reiterada de infrações

O artigo 100, do CTN, está assim redigido:

“Art. 100. São normas complementares das leis, dos tratados e das convenções internacionais e dos decretos:

I - os atos normativos expedidos pelas autoridades administrativas;

II - as decisões dos órgãos singulares ou coletivos de jurisdição administrativa, a que a lei atribua eficácia normativa;

III - as práticas reiteradamente observadas pelas autoridades administrativas;

IV - os convênios que entre si celebrem a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

Parágrafo único. A observância das normas referidas neste artigo exclui a imposição de penalidades, a cobrança de juros de mora e a atualização do valor monetário da base de cálculo do tributo.”

Este artigo está no Livro Segundo do Código Tributário Nacional, na Seção que trata das Normas Complementares da Legislação Tributária. O que está previsto nos incisos atende melhor ao que defende Sacha Calmon Navarro Coelho, em seu Curso de Direito Tributário Brasileiro, na página 404, a respeito *“da proteção da confiança dos atos administrativos em matéria fiscal”*.

“Para proteger os contribuintes da inconstância das orientações baixadas pela Administração fiscal, mediante os variados instrumentos de que dispõe, foi redigido, com grande sabedoria, o art. 100 do CTN e seu importantíssimo parágrafo único, de incomensurável serventia na clínica fiscal.

(...)

A observância das normas referidas neste artigo exclui a imposição de penalidades, a cobrança de juros de mora e a atualização do valor monetário da base de cálculo do tributo.” Noutras palavras, se o contribuinte age de conformidade com a orientação do Fisco, acatando os atos administrativos normativos mencionados no art. 100, pouco importando a nomenclatura oficial,

fica totalmente livre de multas, juros e correção monetária. Pagará unicamente, se for o caso, o tributo que deixou de recolher por força da orientação equivocada que a Administração lhe passou através das pré-faladas normas complementares.”

Também podemos incluir neste sentido práticas burocráticas e administrativas, com relação à operacionalização dos atos de conferência física de mercadorias e de atendimento de procedimentos internos nas unidades da Receita Federal do Brasil, que num ambiente em que quase todas as interações do contribuinte com a Autoridade Tributária são realizados de forma automatizada, por sistemas informatizados e pela internet, fica difícil eleger exemplos que esclareçam o alcance deste dispositivo.

Mas se por exemplo, digamos que numa repartição de cidade de fronteira, se aceite reiteradamente a apresentação de documentos em cópias simples para determinado procedimento, que não possua uma determinação normativa sobre as formalidades necessárias ao aceite daquele documento como prova, ou demonstração de algum ato demandado ao contribuinte - não se poderia impor penalidades por perda de prazo, no caso do contribuinte apresentar-se na repartição com uma cópia simples de um documento, no último minuto de expediente, no último dia do prazo, com cartórios já fechados, e ser surpreendido com uma exigência de cópia autenticada com firma reconhecida.

Arguir que a prática reiterada de infrações torna a infração em norma complementar, por omissão da autoridade responsável, seria o mesmo que um infrator de trânsito contumaz, por excesso de velocidade, com inúmeras multas aplicadas *a posteriore*, alegasse em sua defesa que o fato em si afasta a infração de trânsito, tornando a Lei letra morta, como se a omissão ou erro autoridade administrativa, ou mesmo o decurso de prazo entre o cometimento da infração e a autuação, tivesse o poder de revogação tácita de Lei de competência do Poder Legislativo.

Sem razão à Recorrente.

Da Alegação de Confisco, Desproporcionalidade e Razoabilidade

A vedação da Constituição Federal, contida no seu Artigo 150, inciso IV, da União utilizar tributo com efeito de confisco, refere-se à instituição de obrigação de pagar que prive o contribuinte da totalidade ou de parcela significativa de seus bens. Tributos que incidam sobre a propriedade de bens móveis, cuja a alíquota seja tão elevada que para pagar o tributo seria necessário se desfazer do próprio bem, ou de entregá-lo à União, estaria nesta categoria.

A exigência de uma multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por uma infração de falta de informação da chegada de um navio, com o potencial prejuízo ao controle aduaneiro sobre a totalidade da carga de elevadíssimo valor por ele transportada, não pode ser considerada com efeito confiscatório, nem tão pouco o Capital Social, que registra o aporte inicial dos sócios, pode representar a capacidade contributiva de uma empresa, melhor expressada por seu Patrimônio Líquido, Fluxo de Caixa, Saldo em contas do Ativo, etc.

Ocorre que o valor elevado da autuação decorreu do cometimento de inúmeras infrações por ação da própria Recorrente, e não por ato confiscatório, desproporcional ou carente de razoabilidade do Poder Público.

Com relação à aplicação do artigo 735, do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, o Regulamento Aduaneiro, este artigo trata de sanções administrativas a intervenientes do comércio exterior, e apresenta uma relação de sanções progressivas a respeito da manutenção de

registro, licença, autorização, credenciamento ou habilitação que confirmam ao interessado a capacidade de atuar como interveniente de comércio exterior, não tendo qualquer relação com as penalidades instituídas pelo descumprimento de mecanismos de controle aduaneiro, mesmo que a infração implique na aplicação tanto do artigo 107, do Decreto-Lei n.º 37/1966, como das referidas sanções administrativas.

Sem razão à Recorrente.

Voto por negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Jorge Luís Cabral