



INFORMATIVO ADUANEIRO



www.hll.com.br



www.sdamg.com

EDITORIAL

Temos recebido, constantemente, cumprimentos pela criação e divulgação deste Informativo. Resta-nos agradecermos por tais manifestações que sempre nos incentivam nos trabalhos desta publicação. Recentemente, no dia 28 de janeiro pretérito, o Brasil comemorou 206 (duzentos e seis) anos da abertura dos portos brasileiros às demais nações. E aqui merece lembrarmos e dar os parabéns aos laboriosos operadores de comércio exterior, reconhecidos como primeiras atividades nacionais de prestação de serviços, relacionada com as operações de importação e exportação. Por falar em portos, acabamos de ter notícias da inauguração, em Cuba, do Porto de Mariel. O custo da obra foi de US\$ 957 milhões, o Brasil participou com US\$ 682 milhões para a realização daquele empreendimento. Segundo a Presidenta Dilma, que esteve presente na inauguração daquele porto, são “grandes as possibilidades de desenvolvimento industrial conjunto entre os dois países.” Não obstante as críticas que possam ser feitas ao investimento realizado pelo Governo, por se tratar de um novo empreendimento de vulto, poderão haver muitas oportunidades para empresas brasileiras industriais, mercantis e de prestação de serviços, notadamente na chamada Zona Especial do Porto de Mariel. Esperamos que gostem da leitura e enviem-nos seus comentários e dúvidas, de forma a melhorarmos cada vez mais essa publicação, tornando-a atrativa e informativa àqueles que militam nessa apaixonante área que é o Comércio Exterior.

Dr. HOMERO LEONARDO LOPES

Ex-Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil
Sócio-fundador da HLL Advogados Associados

FIQUE ATENTO!

Helena Athanase Panteliades
Ex - AFRFB

Entendendo melhor os dados da Declaração de Importação. Dados da adição - Ficha Valor Aduaneiro

O valor aduaneiro, base de cálculo do Imposto de Importação, é o valor da mercadoria importada, conforme definido no Acordo sobre a Implementação do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio – GATT 1994 (Acordo de Valoração Aduaneira), promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994.

Conforme dispõe o art. 77 do Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009, integram o valor aduaneiro, independentemente do método de valoração utilizado (Acordo de Valoração Aduaneira, Artigo 8, parágrafos 1 e 2, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 1994, e promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 1994; e Norma de Aplicação sobre a Valoração Aduaneira de Mercadorias, Artigo 7º, aprovado pela Decisão CMC nº 13, de 2007, internalizada pelo Decreto nº 6.870, de 4 de junho de 2009 ([Redação dada pelo Decreto nº 7.213, de 15 de junho de 2010](#)):

I - o custo de transporte da mercadoria importada até o porto ou o aeroporto alfandegado de descarga ou o ponto de fronteira alfandegado onde devam ser cumpridas as formalidades de entrada no território aduaneiro;

II - os gastos relativos à carga, à descarga e ao manuseio, associados ao transporte da mercadoria importada, até a chegada aos locais referidos no inciso I; e

III - o custo do seguro da mercadoria durante as operações referidas nos incisos I e II.

Caso seja utilizado o método do valor de transação (1º método), além dos custos acima, o parágrafo 1 do Artigo 8 do Acordo de Valoração Aduaneira relaciona outros que obrigatoriamente deverão ser acrescentados ao preço efetivamente pago ou a pagar pelas mercadorias importadas na determinação do valor aduaneiro quando nele já não estiverem incluídos, são os citados “ajustes”.

Assim sendo deverão ser acrescentados ao preço efetivamente pago ou a pagar:

I - Os seguintes elementos, na medida em que sejam suportados pelo comprador mas não estejam incluídos no preço efetivamente pago ou a pagar:

a - comissões e corretagens, excetuadas as comissões de compra;

b - custo de embalagens e recipientes considerados, para fins aduaneiros, como formando um todo com as mercadorias importadas;

c - custo de embalar, compreendendo os gastos com mão-de-obra e com materiais.

II - O valor dos seguintes bens e serviços, desde que fornecidos direta ou indiretamente pelo comprador, gratuitamente ou a preços reduzidos, e na medida em que tal valor não tiver sido incluído no preço efetivamente pago ou a pagar:

a - materiais, componentes, partes e elementos semelhantes, incorporados às mercadorias importadas;

b - ferramentas, matrizes, moldes e

elementos semelhantes, empregados na produção das mercadorias importadas;

c - materiais consumidos na produção das mercadorias importadas;

d - projetos de engenharia, pesquisa e desenvolvimento, trabalhos de arte e de “design”, e planos e esboços, necessários à produção das mercadorias importadas e realizados fora do país de importação.

III - *Royalties* e direitos de licença relacionados com as mercadorias objeto de valoração, que o comprador deva pagar, direta ou indiretamente, como condição de venda dessas mercadorias, na medida em que não estejam incluídos no preço efetivamente pago ou a pagar;

IV - O valor de qualquer parcela do resultado da revenda, cessão ou utilização subsequente das mercadorias importadas, que reverta direta ou indiretamente ao vendedor..

DUMPING E OUTRAS PRÁTICAS DESLEAIS

O *dumping*, segundo informações históricas, surgiu no fim do século XIX. Em 1904, o Canadá, observando que as atividades de comércio exterior de grandes empresas se demonstravam prejudiciais à sua indústria doméstica, foi o primeiro país a publicar uma Lei abordando tal prática desleal.

Ocorre o *dumping* quando um exportador introduz, em outro país importador, um produto a preço menor do que aquele que ele pratica, no seu mercado interno ou doméstico. Outra forma de *dumping* é introdução no país importador de uma grande quantidade de produtos, podendo ser ao mesmo preço, praticado pelo país importador na venda interna de produto similar ou a preço menor do que aquele. Nesses casos a indústria que se julgar prejudicada com tais concorrências, principalmente porque não terá capacidade de produzir e colocar a venda, o mesmo volume de produtos, nas mesmas ocasiões ou por outras razões, deverá encaminhar uma petição

ao DECOM, Departamento de defesa comercial do MDIC, denunciando o fato e pedindo providências daquele órgão. Para tanto o interessado deverá preencher um formulário indicado por aquela repartição.

Nos dois casos de *dumping*, ou em outros, haverá, por parte dos órgãos governamentais, uma análise dos casos denunciados ou reclamados. O DECOM examinará se, efetivamente, está presente o dano ou ameaça à indústria doméstica de uma lesão grave e se realmente há um nexo causal entre o *dumping* e o dano à indústria nacional. Se for concluído que realmente há um *dumping*, aquele órgão abrirá um processo de investigação sobre o caso. Durante o processo investigatório serão solicitadas à empresa denunciante ou reclamante várias informações, como: o volume de suas vendas; estoques; exportações; preços de venda, custos, capacidade de produção; nível de emprego e outros. Isso no sentido de se examinar se realmente houve dano com

o dumping e se está presente um nexo causal, entre o mencionado dumping e a lesão grave. Será verificado, também, se tal prática desleal se trata de um dumping persistente, quando a empresa, sendo monopolista, verifica que entre os mercados, doméstico e estrangeiro, há um desencontro em relação aos custos de transporte, barreiras etc. Aí então o monopolista exagera na elevação dos preços. Dumping esporádico, quando o exportador se encontra com excesso de produtos, em estoque, e nesse caso reduz o preço para aliviar seu estoque; dumping predador, trata-se de uma venda a preços baixos, ou propositadamente, com prejuízo, para mais tarde, dominando o mercado, elevar o preço.

Se ficar evidenciado que o dumping trouxe dano ou ameaça à indústria doméstica, a SECEX, Secretaria de Comércio Exterior permitirá a abertura de uma investigação para aplicação de medidas corretivas. Os direitos antidumping; compensatórios e medidas de salvaguarda, serão aplicados pela CAMEX, câmara de comércio exterior. Entretanto, antes de quaisquer medidas, será dada oportunidade para a

manifestação daqueles interessados no caso: países, empresas, exportadores e importadores. Haverá, também, uma comunicação ao Comitê de Salvaguardas da OMC, organização mundial de comércio.

Ocorrerá a aplicação de direitos antidumping, através de sobretaxas, com a utilização de alíquotas ad valorem, específicas, fixas ou variáveis. As elevações de alíquotas devem ser, no máximo, até cobrirem a diferença de valor, entre o produto nacional e o importado. Tais medidas podem ser aplicadas durante, normalmente, até 5 (cinco)anos, podendo se estenderem por mais tempo.. No caso de grandes volumes de ingresso de produtos importados, prejudicando à produção similar nacional, em termos de volume absoluto ou em relação à produção nacional, poderão ser estabelecidas medidas de salvaguardas, restrições como cotas quantitativas de ingresso daquele produto e, ainda, se houver diferença de preços, as aplicações de elevação de alíquotas ad valorem ou específicas do imposto, fixas ou variáveis.

Há também a prática

desleal de concessões de subsídios, denominada *dumping* oficial, através de incentivos financeiros, tarifários ou fiscais, que possibilitam ao exportador oferecer melhores condições de preço, nas negociações internacionais, estabelecendo-se, assim, uma concorrência desleal. *Dumping* de frete, através de tributos ou taxas especiais para o transporte de produtos destinados à exportação. *Dumping* exchange, quando ocorre depreciação da moeda nacional, em relação às outras, favorecendo às exportações do país. *Dumping* escondido, os preços dos

mercados doméstico e estrangeiro são iguais. Porém estão ocultos os seguintes procedimentos: a) maior prazo de créditos aos estrangeiros; b) não se cobra a embalagem ou o transporte; c) igual em preço, mas diferente em qualidade, etc. E aqui haverá também a aplicação de direitos compensatórios, através de medidas, como as já citadas. Quando se trata de subsídios, quase sempre o assunto é levado à OMC. Esperamos, de forma sumária, termos recordado o que sejam tais práticas desleais e as medidas que podem ser aplicadas contra elas.

COMENTÁRIO TÉCNICO

Dra. Daniela Lacerda Chaves¹

O INSTITUTO DA DENÚNCIA ESPONTÂNEA E SUA APLICAÇÃO AOS REGISTROS LANÇADOS PELOS AGENTES DE CARGA NO SISCARGA

1 - INTRODUÇÃO

A entrada em vigor da Instrução Normativa RFB 800/2007 obrigou os transportadores - neste conceito incluídas as empresas de navegação, consolidadores, desconsolidadores e agentes de carga - a se adequarem à nova sistemática de prestar informações sobre os veículos e as cargas que chegam ao país, via sistema web, com maior agilidade e segurança, abandonando as velhas práticas que envolviam mais burocracia, papelada e morosidade.

Junto com os benefícios trazidos com a implantação do SISCOMEX CARGA vieram algumas dificuldades enfrentadas pelos responsáveis pela alimentação do sistema. Isso porque o agente de carga, por exemplo, depende de informações prestadas por terceiros, e eventual demora no envio da documentação pode atrasar ou prejudicar o fornecimento

tempestivo da informação no sistema, já que toda a prestação de serviço nesta área do comércio exterior desenvolve-se em cadeia, por meio de uma seqüência de atos, onde vários são os envolvidos.

Desprezando essas circunstâncias, e, mais gravosamente, passando por cima de conceitos e institutos jurídicos de extrema relevância, a Fiscalização Aduaneira passou a aplicar multas sucessivas e de altíssimo valor aos agentes de carga que supostamente descumprem os prazos estabelecidos na IN RFB nº 800/2007.

As multas em valores excessivos, R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por conhecimento eletrônico em que se verificasse a irregularidade no lançamento das informações, vêm gerando penalização desproporcional e injusta, e passaram a ser aplicadas

¹ Advogada da área Aduaneira do escritório HLL Advogados. Graduada em Direito pela PUC Minas. Graduada em Ciências Contábeis pela PUC Minas. Membro da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/MG

indiscriminadamente, traduzindo-se em verdadeira afronta aos postulados do ordenamento jurídico pátrio.

Recentemente, porém, o próprio CARF – Conselho Administrativo de Recursos Fiscais passou a reconhecer abusividade de tais cobranças.

O presente artigo trata do tema, com breve análise dos principais dispositivos da Instrução Normativa RFB 800/2007, sua interpretação de acordo com o ordenamento jurídico em relação às multas por atraso no lançamento das informações, trazendo ainda o posicionamento atual do órgão julgador administrativo de segunda instância.

2- O SISCARGA

Em nosso sistema jurídico, a Constituição Federal² estabeleceu que o controle e a fiscalização do comércio exterior, em nosso país, seriam exercidos pelo Ministério da Fazenda.

Para efetivação deste controle, nos termos do que já previu o Decreto-Lei nº 37/66³, o Regulamento Aduaneiro⁴ consignou que o transportador deveria prestar à Receita Federal informações sobre as cargas transportadas e que o agente de carga e

o operador portuário também deveriam prestar informações sobre as operações que executem e as respectivas cargas.

A implantação de um sistema para controle e gerenciamento destas informações, era uma necessidade, a fim de conferir maior agilidade às operações de fiscalização. Nestes termos, a Instrução Normativa RFB nº 800/2007 estabeleceu disposições sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados, instituindo a obrigatoriedade das informações serem prestadas através de um sistema web, o SISCOEX CARGA. Além da agilidade mencionada, a implantação do

² Constituição Federal/88:

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

³ Decreto-Lei 37/66:

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).

⁴ Art. 31. O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal do Brasil, 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 (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 37, caput, com a redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, art. 77).

SISCARGA, como é popularmente conhecido, trouxe à fiscalização maior segurança, haja vista que o acesso ao sistema se dá, obrigatoriamente, por meio de certificação digital.

O referido controle aduaneiro informatizado, que registra a movimentação de embarcações, cargas e contêineres vazios transportados na via aquaviária em portos brasileiros, possibilitou a substituição da antiga sistemática de procedimentos que consistia na apresentação de documentos impressos, pela apresentação de documentos eletrônicos, possibilitando uma atuação mais segura da fiscalização e trazendo maior agilidade ao controle e verificação de cumprimento das obrigações previstas na legislação aduaneira para os transportadores, agentes de carga e operadores portuários.

Assim, para atingir os seus objetivos de facilitar a prestação de informações pelos transportadores, agentes de carga e operadores portuários, e para possibilitar uma maior integração das informações disponíveis para a fiscalização realizada pela Receita Federal, o sistema foi implantando e foi exigida a adequação de todos os

intervenientes à nova metodologia de prestação de informações, que anteriormente se dava por meio físico, em procedimento mais burocrático e moroso.

3 - INFORMAÇÕES A SEREM PRESTADAS NO SISTEMA

A Instrução Normativa RFB 800/2007 estabelece quais informações devem ser lançadas no sistema, a forma como essas informações devem ser prestadas, quando, e por quem. O art. 6º da IN supramencionada estabelece que “O transportador deverá prestar à RFB informações sobre o veículo e as cargas nacional, estrangeira e de passagem nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado.”

A norma segue definindo que a informação sobre o veículo transportador corresponde à informação de suas escalas⁵ e que as informações sobre as cargas transportadas compreendem a informação do manifesto eletrônico, a vinculação do manifesto eletrônico a escala, a informação dos

⁵ Art. 7º A informação sobre o veículo transportador corresponde à informação de suas escalas.

conhecimentos eletrônicos, a informação da desconsolidação; e a associação do CE a novo manifesto, no caso de transbordo ou baldeação da carga⁶.

O que a referida norma pretendeu é que o sistema fosse alimentado com informações que auxiliassem a Fiscalização na realização do seu trabalho de prevenção às fraudes e ilícitos, agilizando-o e simplificando os procedimentos aduaneiros.

3.1 - RESPONSABILIDADE PELO LANÇAMENTO DAS INFORMAÇÕES

A Instrução Normativa que estabeleceu a obrigatoriedade de o transportador prestar informações à RFB, definiu como transportador, a pessoa jurídica que presta serviços de transporte e emite conhecimento de carga.

Classificam-se como transportador, para os fins da IN RFB 800/2007⁷:

- 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;

O intuito do SISCOMEX-CARGA é o de controle de embarcações e suas cargas na entrada e saída dos portos alfandegados. Para isso, a Instrução Normativa que estabeleceu suas bases tomou o cuidado de se certificar de que todos os envolvidos na operação, cada qual na forma de sua participação, fossem responsáveis pelo lançamento das informações no sistema.

3.2 – PRAZOS

⁶ Art. 10. A informação da carga transportada no veículo compreende:

- I - a informação do manifesto eletrônico;
- II - a vinculação do manifesto eletrônico a escala;
- III - a informação dos conhecimentos eletrônicos;
- IV - a informação da desconsolidação; e
- V - a associação do CE a novo manifesto, no caso de transbordo ou baldeação da carga.

⁷ Art. 2º, § 1º, inciso IV da IN 800/2007.

O art. 22 da IN RFB nº 800/2007 estabelece os prazos⁸ para registro das informações no sistema. Tal artigo, porém, deve ser lido e interpretado em conjunto com o art. 50, que estabeleceu a partir de quando os prazos do artigo 22 passariam a ser obrigatórios⁹.

4 - PENALIDADE POR NÃO PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES NOS PRAZOS ESTABELECIDOS

O controle aduaneiro exercido pelo SISCOMEX-CARGA é administrativo. A informação prestada no sistema é meramente informativa, e não fiscal, ou seja, não tem implicações financeiras diretas, em termos de recolhimento de tributos.

Isso porque a finalidade do sistema não é arrecadatória, a natureza das informações nele prestadas é administrativa, apenas para possibilitar o acompanhamento da fiscalização no contexto preventivo, agilizando e melhorando o controle aduaneiro, múnus da Receita Federal do Brasil

Ainda assim, a Fiscalização Aduaneira passou a multar, indiscriminadamente, os usuários do sistema por descumprimento dos prazos estabelecidos na Instrução Normativa RFB 800/2007. A aplicação de multas

sem critério, originou situações absurdas, tais como a de penalização do transportador que, mesmo tendo lançado as informações no prazo, efetuasse qualquer retificação posterior no sistema. Ou ainda, a penalização de transportadores, com pesadas multas de

⁸ Art. 22. São os seguintes os prazos mínimos para a prestação das informações à RFB:

I - as relativas ao veículo e suas escalas, cinco dias antes da chegada da embarcação no porto; e
II - as correspondentes ao manifesto e seus CE, bem como para toda associação de CE a manifesto e de manifesto a escala:

a) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, quando o item de carga for granel;

b) dezoito horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, para os demais itens de carga;

c) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos CAB, BCN e ITR e respectivos CE;

d) quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a descarregar em porto nacional, ou que permaneçam a bordo; e

III - as relativas à conclusão da desconsolidação, quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação no porto de destino do conhecimento genérico.

⁹ Art. 50. Os prazos de antecedência previstos no art. 22 desta Instrução Normativa somente serão obrigatórios a partir de 1º de abril de 2009. (Redação dada pela IN RFB nº 899, de 29 de dezembro de 2008)

Parágrafo único. O disposto no caput não exige o transportador da obrigação de prestar informações sobre:

I - a escala, com antecedência mínima de cinco horas, ressalvados prazos menores estabelecidos em rotas de exceção; e

II - as cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País.

R\$ 5.000,00 por Conhecimento Eletrônico, caso lançassem informações no sistema com alguns minutos ou até segundos de atraso.

Não tem sido raros os casos de agentes de carga penalizados com autos de infração que ultrapassam os cinquenta, setenta mil reais, em decorrência de atraso no lançamento das informações no SISCARGA.

Os Fiscais tomam por base para aplicação das penalidades, as disposições estabelecidas no art.107, inciso IV, letra “e” do DL 37/66, nos seguintes termos:

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;

No contexto, porém, a

penalidade administrativa mencionada se tornou absurdamente desproporcional à suposta infração cometida pelos transportadores que perdiam o prazo para lançamento das informações no sistema. Isso porque, em certos casos, a penalidade aplicada correspondia a 50 vezes o valor que o agente de carga recebia pela sua prestação de serviço, por conhecimento eletrônico. O risco do negócio, assim, passou a ser absurdo, inviável.

Em casos como este, as multas passam a ter um caráter confiscatório. A desproporção entre o desrespeito à norma tributária e sua consequência jurídica, a multa, evidencia o caráter confiscatório desta. Multas desse porte atentam contra o patrimônio do contribuinte configurando verdadeiro confisco, e são, portanto, contrárias ao ordenamento jurídico vigente.

A Constituição Federal consagrou o princípio do não-confisco no art. 150, inciso IV:

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

IV - utilizar tributo com efeito de confisco;

Esse princípio se aplica também às multas, sendo vedado estabelecê-las e aplicá-las de modo a onerar excessivamente o contribuinte, atingindo seu patrimônio de maneira excessiva, abusiva e desproporcional à infração cometida.

Assim, não se pretende dizer que o lançamento de informações no sistema deveria acontecer livremente, quando o transportador bem entender. Ao contrário, o estabelecimento de prazos é importante para que o controle e acompanhamento funcione corretamente.

Não se pode esquecer, porém, que o contribuinte, ao prestar as informações no sistema está colaborando com a fiscalização, que é a quem compete efetivamente efetuar a verificação e acompanhamento da chegada dos navios e cargas no território aduaneiro.

Ainda que se pretendesse penalizar, de forma a corrigir o transportador que deixasse de informar ou informasse incorretamente sobre as cargas ou veículos sob sua responsabilidade, estas penalidades

deveriam ser educativas e jamais com o flagrante intuito arrecadatário que se tem verificado. Deveriam qualquer alguma proporcionalidade com o valor dos serviços prestados, respeitando o princípio constitucional da razoabilidade, de observância obrigatória em nosso ordenamento jurídico.

5 - O INSTITUTO DA DENÚNCIA ESPONTÂNEA

Há ainda um instituto muito importante que tem sido desprezado pela fiscalização, na cobrança das multas aplicadas por atraso no lançamento ou retificação das informações no sistema.

As informações lançadas no sistema pelo contribuinte, espontaneamente, ainda que fora do prazo, desde que antes do início de qualquer ação fiscal, constituem VERDADEIRA DENÚNCIA ESPONTÂNEA, que isenta o transportador de qualquer penalização.

O lançamento espontâneo das informações no SISCOMEX CARGA, revela boa-fé do agente e não prejudica o controle aduaneiro, ensejando o afastamento da aplicação da penalidade. Veja a este respeito o art. 138 do CTN:

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

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

Quando a situação configura uma denúncia espontânea, o legislador complementar do Código Tributário Nacional, determina que seja afastada a aplicação de penalidade. Nem se diga que o dispositivo acima mencionado não se aplica ao caso das multas do SISCARGA por não se tratar de infração de natureza tributária, mas sim administrativa. Neste aspecto, o § 2º do art. 102 do Decreto-Lei nº 37/66, em sua atual redação, é claro ao dizer que a denúncia espontânea se aplica também à penalidades de natureza administrativa:

Art.102 - A denúncia espontânea da infração, acompanhada, se for o caso,

do pagamento do imposto e dos acréscimos, excluirá a imposição da correspondente penalidade. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988)

(...)

§ 2o A denúncia espontânea exclui a aplicação de penalidades de natureza tributária ou administrativa, com exceção das penalidades aplicáveis na hipótese de mercadoria sujeita a pena de perdimento. (Redação dada pela Lei nº 12.350, de 2010)

Assim, neste caso, o transportador pode se beneficiar do instituto da denúncia espontânea, a fim de não se submeter ao pagamento de multas, já que a Lei lhe deu essa prerrogativa de exclusão da responsabilidade.

Isso, claro, quando o registro da informação e sua retificação tiverem ocorrido antes do início da ação fiscal que culminou na lavratura do auto de infração e, conseqüentemente, no contencioso administrativo.

6 - POSICIONAMENTO DO CARF - RECENTES DECISÕES SOBRE O TEMA

Não restam dúvidas, que no caso da retificação a denúncia espontânea deve excluir a aplicação das penalidades.

Tanto é assim que o próprio Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF, segunda instância de julgamento administrativo, tem se manifestado em decisões irretocáveis, excluindo as penalidades nestes casos, com os seguintes fundamentos:

MULTA ADMINISTRATIVA. ATRASO NA ENTREGA DA DECLARAÇÃO RELATIVA A VEÍCULO OU CARGA NELE TRANSPORTADA. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. POSSIBILIDADE. ART. 102, § 2º, DO DECRETO-LEI Nº 37/66, COM REDAÇÃO DADA PELA LEI Nº 13.350/2010.

*Uma vez satisfeitos os requisitos ensejadores da denúncia espontânea **deve a penalidade ser excluída**, considerando que a natureza da penalidade é administrativa, aplicada no exercício do poder de polícia no âmbito aduaneiro, em face da incidência do art. 102, § 2º, do Decreto- Lei nº 37/66, cuja alteração trazida pela Lei nº 12.350/2010, passou a contemplar o instituto da denúncia espontânea para as obrigações*

administrativas.

(Acórdão nº 3201-001.222, Rel. Cons. Designado Daniel Mariz Gudiño, Sessão de 23/02/2013)

.....
*DENÚNCIA ESPONTÂNEA. MULTA ADMINISTRATIVA ADUANEIRA ISOLADA. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. Por força do dispositivo legal, **a denúncia espontânea passou a beneficiar a multa administrativa aduaneira aplicada isoladamente por descumprimento de obrigação acessória denunciada antes de quaisquer procedimento de fiscalização.***

(Acórdão nº 3301-001.691, Rel. Cons. José Adão Vitorino de Moraes, Sessão de 30/01/2013)

.....
*MULTA ADMINISTRATIVA ADUANEIRA – DENÚNCIA ESPONTÂNEA – APLICAÇÃO – ART. 102, § 2º DO DECRETO-LEI Nº 37/66, COM REDAÇÃO DADA PELA LEI Nº 13.350, DE 20/12/2010. O instituto da denúncia espontânea também é aplicável às multas administrativas aduaneiras por força de disposição legal. Neste sentido, **preenchidos os requisitos necessários à denúncia espontânea,***

consubstanciados na denúncia da conduta delitiva antes de qualquer procedimento de fiscalização, deve a penalidade ser excluída, nos termos do art. 102, § 2º do Decreto-Lei nº 37/66, alterada pela Lei nº 13.350/2010.

(Acórdão nº 3302-001.879, Rel. Cons. Fabiola Cassiano Keramidas, Sessão de 27/11/2012)

.....
MULTA ISOLADA. TRANSPORTADOR. INFORMAÇÕES RELATIVAS À ATRACAÇÃO DA EMBARCAÇÃO – DENÚNCIA ESPONTÂNEA. Com a nova redação do art. 102, § 2º do Decreto-Lei nº 37/66, é aplicável o instituto da denúncia espontânea também aos casos de multa de natureza administrativa aduaneira. **Realizado o registro de informações no SISCOMEX após o prazo legal (atracação da embarcação), mas antes do início de qualquer procedimento fiscalizatório, configura-se a denúncia espontânea.**

(Acórdão nº 3101-001.193, Rel. Cons. Luiz Roberto Domingo, Sessão de 18/07/2012)

(Destacamos)

Nem se diga ainda que o dispositivo mencionado não se aplica aos fatos geradores que ocorreram em datas

anteriores à alteração trazida pela Lei nº 12.350/2010. Neste caso, aplica-se o princípio da retroatividade benigna, nos termos da decisão abaixo, também proferida pelo CARF:

MULTA ADMINISTRATIVA. ATRASO NA ENTREGA DA DECLARAÇÃO RELATIVA A VEÍCULO OU CARGA NELE TRANSPORTADA. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. POSSIBILIDADE. ART. 102, § 2º DO DECRETO-LEI Nº 37/66, COM REDAÇÃO DADA PELA LEI Nº 12.350/2010. Uma vez satisfeitos os requisitos ensejadores da denúncia espontânea deve a possibilidade ser excluída, considerando que a natureza da penalidade é administrativa, aplicada no exercício do poder de polícia no âmbito aduaneiro, em face da incidência do art. 102, § 2º do Decreto-Lei nº 37/66, cuja alteração trazida pela Lei nº 13.350/2010 passou a contemplar o instituto da denúncia espontânea para as obrigações administrativas. RETROATIVIDADE BENIGNA. Considerando que o dispositivo que autoriza a exclusão de multa administrativa em razão de denúncia espontânea entrou em vigor antes do julgamento da peça recursal, faz-se necessário observar o art. 106, II, “a”, do

Código Tributário Nacional e afastar a multa prevista no art. 107, IV, “e”, do Decreto-Lei nº 37/66.

(Acordão nº 3201-001.084, Rel. Cons. Daniel Mariz Gudiño, Sessão de 24/09/2012)

Os mecanismos infra legais (como o Siscomex Carga-IN/RFB 800/2007), foram criados para efeitos de otimização do controle aduaneiro por parte da RFB, e possibilitam o recebimento das informações, em especial das importações, de forma antecipada, possibilitando uma “análise/gerenciamento de riscos” prévios ao despacho/desembaraço das mercadorias.

Este controle prévio é o principal objeto da referida norma, que, como destacamos, não tem a finalidade arrecadatória. Ora, quando o tipo de informação lançada no SISCARGA “fora do prazo”, não implica em qualquer prejuízo neste gerenciamento de risco e/ou ao controle prévio, não justifica penalizar o transportador, em especial o agente de carga, do modo como vem acontecendo.

7 - CONCLUSÃO

A atuação da fiscalização,

por desconsiderar institutos jurídicos de suma relevância, penalizando indiscriminadamente os transportadores, em especial os agentes de carga, acabou sendo revista pelo próprio órgão administrativo de segunda instância, o CARF, que, observando as normas vigentes, considerou que a prestação de informação fora do prazo, desde que espontânea, antes do início de qualquer ação fiscal, excluiriam a aplicação de penalidades, por se constituir em verdadeira denúncia espontânea.

O transportador, porém, tem que enfrentar um longo julgamento nos órgãos administrativos até que seu crédito seja definitivamente excluído em face de decisão do Conselho de Administrativo de Recursos Fiscais.

Ainda que assim não entendesse o CARF, a discussão a respeito das penalidades aplicadas aos transportadores poderia ser levada ao judiciário, onde diante das evidências acima, o contribuinte poderia obter decisões diferentes, baseadas no já mencionado instituto da denúncia espontânea, bem como nos princípios da legalidade, da razoabilidade e da proporcionalidade, completamente

desprezados pela Administração Pública com as autuações realizadas aos transportadores por descumprimento do prazo estabelecido na IN RFB nº 800/2007.

O que é preciso ter em conta é que o SISCARGA trouxe grande avanço para a fiscalização, isso em hipótese alguma pode ser desconsiderado. Cabe porém, à Administração Pública atuar dentro dos

limites da razoabilidade, observando o ordenamento jurídico vigente, para buscar punir os verdadeiros fraudadores ou praticantes de ilícito, e não os transportadores que, alimentando o sistema de forma útil à própria Receita Federal do Brasil, se equivocam quanto ao prazo para prestação das informações.

JURISPRUDÊNCIA ADUANEIRA

Dra. Daniela Lacerda Chaves

**ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS DATA DO FATO GERADOR:
25/11/2009**

MULTA. INTEMPESTIVIDADE NO CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. REGISTRO DO EMBARQUE. DENÚNCIA

ESPONTÂNEA. Aplica-se o instituto da denúncia espontânea às obrigações acessórias de caráter administrativo cumpridas intempestivamente, após o desembaraço da mercadoria, mas, antes do início de qualquer atividade fiscalizatória, relativamente ao dever de informar, no Siscomex, os dados referentes ao embarque.

(CARF, Recurso Voluntario, nº do processo 10715.008377/2009-51, Relator Joao Alfredo Eduão Ferreira, nº do acórdão 3803-004.322, 3ª Turma Especial, data de publicação 10/10/2013)

No caso em julgamento, o auto se referia a infração prevista no art. 107, IV alínea “e”, do Decreto-Lei nº 37, de 1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.83303 “por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada” referentes a transportes internacionais realizados em outubro de

2005, no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro.

Foram apuradas oito infrações, com multa prevista no valor original de R\$ 5.000,00 cada, totalizando R\$ 40.000,00.

A impugnação do contribuinte ao auto de infração foi julgada improcedente pela DRJ em Florianópolis. Inconformado, o contribuinte apresentou Recurso Voluntário ao Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, em Brasília.

No julgamento do caso, por maioria de votos, foi dado provimento ao recurso para cancelar as multas aplicadas. O Acórdão consignou que tendo a empresa prestado todas as informações, no sistema, antes do início de qualquer medida de fiscalização denunciadora da infração, não haveria que se falar em aplicação da multa, uma vez que a conduta preencheu todos os requisitos da denúncia espontânea.

Apesar da súmula nº 49 do CARF que estipula que, “a denúncia

espontânea (art. 138 do Código Tributário Nacional) não alcança a penalidade decorrente do atraso na entrega de declaração”, não se pode desconsiderar, em casos como esse, uma regra expressa específica determinando que a denúncia espontânea abrange as multas administrativas (§ 2º do art. 102 do Decreto-Lei nº 37, de 1966), disposição legal essa válida e vigente a reclamar por sua observância, por parte da Administração Pública.

O relator do Acórdão, conselheiro João Alfredo Eduão Ferreira considerou que a vontade do legislador, nesse caso, ao possibilitar a denúncia espontânea, estimula o cumprimento espontâneo da obrigação acessória por parte do contribuinte ou responsável.

Nesse contexto, deu provimento ao recurso, cancelando as multas aplicadas.

ATUALIZAÇÃO DA LEGISLAÇÃO

Dra. Mariana Claret Rodrigues
Augusto Miranda

Leis e normas aduaneiras mais relevantes publicadas recentemente.

1 - PORTARIA CONJUNTA Nº 1.895, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2013

Aprova a 8ª Edição dos Manuais Informatizados dos Módulos Venda e Aquisição do Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços, Intangíveis e Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio (Siscoserv) e revoga o normativo que menciona.

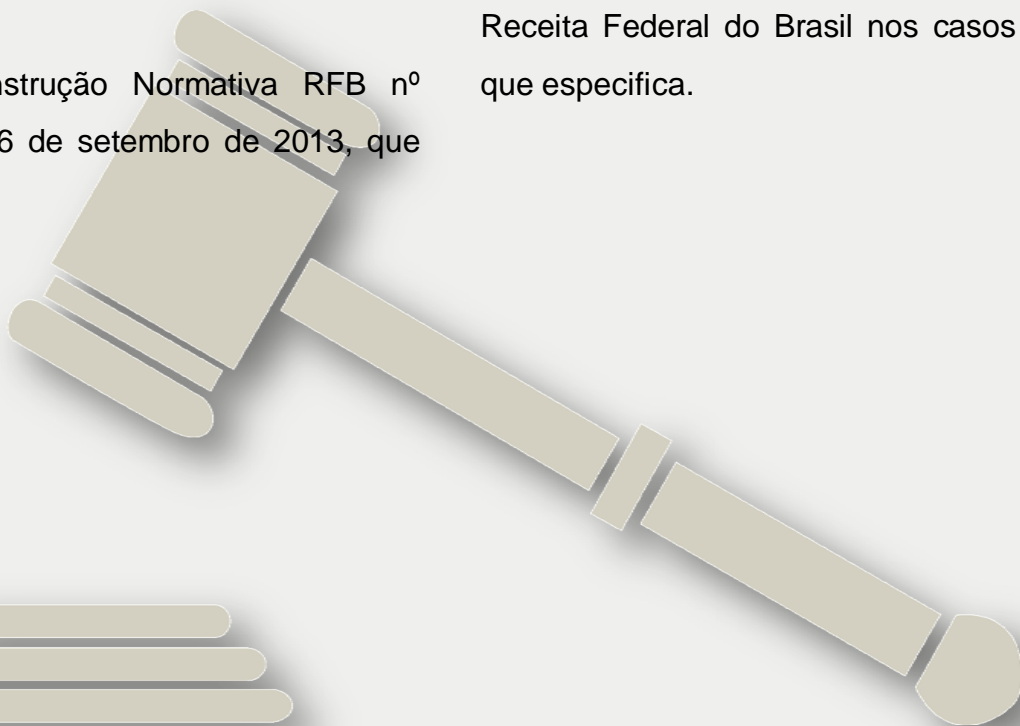
2 - INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1.434, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2013

Altera a Instrução Normativa RFB nº 1.396, de 16 de setembro de 2013, que

dispõe sobre o processo de consulta relativo à interpretação da legislação tributária e aduaneira e à classificação de serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio, no âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

3 - PORTARIA RFB Nº 1.880, DE 24 DE DEZEMBRO DE 2013

Dispõe sobre a dispensa de apresentação de documentos com firma reconhecida no âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil nos casos em que especifica.





www.hll.com.br

Belo Horizonte

Rua Araguari, 1541 | 5º Andar

CEP: 30190-111 | Lourdes

Minas Gerais | Brasil

55 31 3292-6655

adm@hll.com.br

São Paulo

Avenida Brigadeiro Faria Lima, 3729

5º Andar

CEP: 04538-905 | Itaim

São Paulo | Brasil

55 31 3443-6433

adm@hll.com.br