

SISTEMAS DE COMÉRCIO EXTERIOR (SISCARGA): POSSIBILIDADES E LIMITES DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE NAS MULTAS ADUANEIRAS DO SISCARGA

FOREIGN TRADE SYSTEMS (SISCARGA): POSSIBILITIES AND LIMITS OF REASONABILITY AND PROPORTIONALITY IN SISCARGA CUSTOMS FINES

Artur Saviano Neto¹

Loren Tazioli Engelbrecht Zantut²

Resumo

O presente trabalho pesquisa com tema possibilidades e limites de aplicação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade no sistema de controle aduaneiro de carga aquaviária – Siscomex carga (Siscarga). A pesquisa tem como objetivo geral contribuir para o aumento da segurança jurídica e da redução dos custos na logística de importação, e se justifica pela ineficácia dos princípios da razoabilidade e de proporcionalidade nas multas aplicadas pela Secretária da Receita Federal pelos problemas relacionados às informações prestadas pelo transportador no Siscarga. Tais multas aumentam os custos e a imprevisibilidade das despesas no trâmite aduaneiro, tendo em vista o valor de multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) imposta pela Aduana ao transportador. Dessa forma, a hipótese da pesquisa é que o estudo das possibilidades e limites dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade aplicadas à citada multa contribui para aumentar a segurança jurídica e a eficiência na logística na importação.

Palavras-chave: Direito Aduaneiro. Siscarga. Razoabilidade. Proporcionalidade.

Abstract

This research investigates the possibilities and limits of application of the principles of reasonableness and proportionality of the system of customs control of waterway

¹ Graduado em Direito (2017) pela Universidade do Vale do Itajaí – Univali/SC, Operador de Comércio Exterior. Tem experiência de dezesseis anos na área Aduaneira, especialmente Desembaraço Aduaneiro e Logística.

² Mestranda Bolsista Prosup-Capes no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciências Jurídicas da Universidade do Vale do Itajaí – Univali/SC, Graduada em Direito e Administração pela mesma instituição. Atua na área de Direito Aduaneiro e Tributário.

cargo - Siscomex cargo (Siscarga). The general objective of the research is to contribute to increasing legal certainty and reducing costs in import logistics, and is justified by the inefficiency of the principles of reasonableness and proportionality in the fines imposed by the Federal Revenue Secretariat for the problems related to the information provided by the Conveyor (loading agent) in the Siscarga. Such fines increase the costs and unpredictability of customs clearance expenses, in view of the fine imposed by Customs on the carrier (freight agent) of R \$ 5,000.00 (five thousand reais). Thus, the research hypothesis is that the study of the possibilities and limits of the principles of reasonableness and proportionality applied to the aforementioned fine contributes to increase legal security and efficiency in import logistics.

Keywords: Customs Law. Siscarga. Reasonability. Proportionality.

INTRODUÇÃO

O comércio exterior³ foi tímido ao longo de milênios pelos métodos de negociação e transportes rudimentares de meados do século XV até metade do século XVIII (aproximadamente entre os anos 1500 e 1750).⁴

Nesse cenário, isoladamente as nações dificilmente conseguem atingir os mesmo níveis globais de eficiência e crescimento aos quais têm acesso através de sua co-participação⁵ nos fluxos internacionais de trocas. Aliás, muitas nações nem mesmo conseguiriam sobreviver se dependessem exclusivamente da sua própria capacidade de produção.⁶

O objetivo desta pesquisa é contribuir para o aumento da segurança jurídica e a redução dos custos na logística de importação, em face dos problemas relacionados às informações prestadas pelos transportadores no Siscarga.

A escolha do tema surgiu diante do impacto causado nos custos logísticos da importação, devido aos autos de infração que aplicam multas (sanções

³ Pode-se entender que é uma das atividades mais antigas do homem, atividade que consiste na compra e venda ou troca de bens, serviços ou valores, que conforme ensina Paulo Werneck (2010, p. 20), a Grécia foi berço da Filosofia e da cultura ocidentais. Nela viveram dois filósofos: Platão, em Atenas e Aristóteles, em Estagira, na Macedônia. Platão com a expressão *ton anthropou pragmata*, que significa “esfera dos negócios humanos”, assim como a expressão aristotélica *zoon politikon*, traduzível como “o homem é um ser por natureza político, isto é, social”, ambas as expressões revelam a valorização das relações de cooperação entre os homens, que permitiram a edificações de cidades, o desenvolvimento do comércio e até mesmo a eclosão de guerras.

⁴ TEBCHIRANI, Flávio Ribas. **Princípios de Economia micro e marco**. Curitiba: Ibplex, 2008, p.17.

⁵ Nesse caso, Paulo Werneck (2010, pg. 20), Platão, em sua obra *A República*, para o funcionamento de uma cidade, observa-se a quase impossibilidade de ela ser auto-suficiente, vai existir a necessidade de adquirir bens de outras regiões, porém, ainda existem comunidades solitárias e auto-suficientes, como algumas tribos indígenas brasileiras, mas na grande maioria, a sociedade atual é dependente uma das outras, fruto da desigual distribuição dos recursos naturais e da especialização dos homens, que no dia-a-dia cada um de nós produz algo específico e compra o que necessita com o fruto desse trabalho.

⁶ ROSSETI, José Pascoal. **Introdução à Economia**. p. 694.

pecuniárias), de forma irrazoável e desproporcional, contra os transportadores com relação ao sistema informatizado Siscarga.

1 TEORIA GERAL DO SISCOMEX CARGA NO BRASIL

O Sistema Integrado de Comércio Exterior⁷ – Siscomex – representa, de fato, a primeira iniciativa no Brasil de ferramenta de tecnologia da informação voltada para o controle do comércio exterior⁸ brasileiro. Na década de 1990, a criação do Siscomex fez com que o Brasil estivesse na vanguarda mundial em desenvolvimento de sistemas de comércio exterior.⁹

Assim, após ser instituído em 1992, passou a operar em 1993 na exportação, possibilitando o controle e processamento administrativo das informações. Em 1997, ampliado ao módulo para operações de importação, “[...] inicialmente prevista para iniciar em 04/01/1993, sendo efetivamente implantada em 01/01/1997”.¹⁰

Nesse contexto, foi implementado integralmente em 01 de janeiro de 1997, e possibilitou um salto qualitativo na direção da informatização de todos os procedimentos aduaneiros de exportação e importação de comércio exterior brasileiro, que passaram a ser realizados através do Siscomex, “[...] as operações passaram a ser registradas via sistema e analisadas *on line*.”¹¹

⁷ Para Clodoaldo Hugueney que é Embaixador do Brasil, “O comércio exterior brasileiro não tem apresentado uma evolução positiva. O diagnóstico é bem conhecido: participação do Brasil no comércio mundial de pequena monta; perda de competitividade do setor industrial; redução da contribuição das exportações de manufaturas no total das exportações brasileiras; crescente déficit no comércio de manufaturados; grau elevado de fechamento da economia, com a contribuição do comércio exterior para o PIB mantida em valores pouco significativos; redução da importância do comércio regional; incapacidade do Mercosul equacionar seus problemas e consolidar-se como um esquema de integração econômico-comercial; diplomacia comercial sem iniciativas na área de negociação de acordos de livre comércio. A lista é longa, mas poderia ser ainda acrescida. (...) “Frequentemente, é repetida a fórmula de que a baixa competitividade da economia brasileira se deve ao custo Brasil.” (HUGUENEY, Clodoaldo. Revista Brasileira de Comércio Exterior. **A política comercial brasileira: velhos problemas, novos tempos**. Edição 119, abril/junho de 2014, p.4-5.). Conforme Lytha Spíndola, a excessiva burocracia tributária e aduaneira é, reconhecidamente, um fator de agravamento da baixa competitividade da indústria brasileira. (SPINDOLA, Lytha. Revista Brasileira de Comércio Exterior. **Burocracia, custos tributários e competitividade**. Edição 120, julho/setembro de 2014. p. 50.). No Brasil, o excesso de burocracia combinado com um sistema tributário complexo, de baixa racionalidade, impõe custos adicionais a toda a sociedade, já sobrecarregada pelos inúmeros e elevados tributos, alguns dos quais com incidência cumulativa sobre os demais. (SPINDOLA, Lytha. Revista Brasileira de Comércio Exterior. **Burocracia, custos tributários e competitividade**. Edição 120, Julho/setembro de 2014. p. 52.).

⁸ Pode se compreender que existem três espécies de comércio, sendo eles o nacional; que é a soma das atividades de compra e venda de mercadorias e prestação de serviços onde vendedor e comprador estão localizados no mesmo país, por outro lado o comércio internacional; tem se pelas atividades entre as nações, isso é, vendedor e comprador estão situados em países distintos, e por fim o comércio exterior; que é o conjunto das atividades entre um país e as demais nações. (WERNECK. 2011. Pag. 22).

⁹ BRASIL. **Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992**. Institui o Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX.

¹⁰ VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. p. 142.

¹¹ JESUS, Avelino de Jesus. **Despacho Aduaneiro de importação**. São Paulo: Aduaneiras, 2013, p. 17. “Percebe-se, à primeira vista, que se trata de sistema informatizado mediante o qual o interessado cumpre esta formalidade de transmitir, para a Administração Aduaneira, as informações necessárias à determinação da

No entanto, diante da realidade tão distinta a época da sua criação, mesmo com constantes atualizações e modernizações feitas em anos recentes, buscando manter eficiência com relação ao Siscomex. Assim, novas necessidades foram surgindo, dando início à criação de novos módulos, tal como o Siscomex Carga - Siscarga, destinado ao controle aduaneiro na movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados no Brasil, com entrada pela via marítima.

1.1 A INTEGRAÇÃO DO SISTEMA

Com crescimento do comércio exterior brasileiro¹², a administração aduaneira precisou aperfeiçoar sua sistemática de atuação para assegurar o nível de segurança e celeridade necessário ao fluxo das operações de importação, exportação e transporte aquaviário.

Nesse sentido, cabe recordar a recomendação de uma Janela Única no intercâmbio de informações entre a sociedade e o governo. Recomendação de nº 33, de 2005, da Organização Mundial de Aduanas (OMA), a seguir transcrita:

Em sua recomendação nº 33, o Centro das Nações Unidas para a Facilitação do Comércio e Negócios Eletrônicos (UN/Cefact), sendo consciente de que o estabelecimento de janelas únicas pode contribuir a harmonização e simplificação de trocas de informações entre distintos atores do comércio e o governo [...] recomenda que os governos e aqueles agentes envolvidos no comércio internacional e com o movimento de mercadorias, considerem a possibilidade e, em caso de sucesso, implementam soluções de Janela Única em seus países, mediante a colaboração e o esforço conjunto de todas as autoridades governamentais envolvidas assim como da parte privada [...] Uma Janela Única se define como sendo uma ferramenta que permite as partes envolvidas no comércio e transporte, apresentar informações e documentos padrões através de um único ponto de entrada como o objetivo de cumprir todos os trâmites relacionados com operações de exportação, importação e trânsito e, no qual, a

incidência tributária e à cobrança dos direitos inerentes à defesa comercial, quando esses são aplicáveis, bem assim ao correspondente controle aduaneiro". (PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no comércio exterior brasileiro**. p. 108.)

¹² André Alvim de Paula Rizzo, que é Secretário Executivo da Camex e afirma que: "Ante um cenário tão desafiador o Brasil necessita, doravante, eleger concretamente o comércio exterior como um prioridade para o país, debater uma diretriz clara e seguir um plano de trabalho bem definido para se reposicionar adequadamente no tabuleiro do comércio. (PAULA RIZZO, André Alvim de. Revista Brasileira de Comércio Exterior. **Comércio exterior – quatro temas para debate**. Ano XXVIII, Ed. 120, julho/setembro de 2014, p.22.)

informação deveria ser apresentada uma única vez (preferencialmente em formato eletrônico).¹³

Assim, o Portal Único do Comércio Exterior¹⁴ fundamenta-se no que internacionalmente tem sido denominado de “Filosofia de Janela Única”¹⁵.

Nesse quadro, constata-se o desenvolvimento do Sistema, foram harmonizados conceitos e códigos, que permitem a eliminação de diversos documentos utilizados no processamento das operações.¹⁶

Observa-se que o portal único do comércio exterior vem ao encontro da necessidade de harmonizar entendimentos para delimitar o âmbito de cada sistema, tratando aqueles voltados para a gestão portuária no contexto das interligações entre os diversos atores envolvidos nas operações de embarcações e cargas, tais como, operadores portuários, agências de navegação, operadores de transporte, aduanas, depositários.¹⁷

A integração começa com publicação da Instrução Normativa Conjunta RFB/MT nº 797, de 20 de dezembro de 2007, que dispõe sobre a prestação de informações necessárias ao controle aduaneiro de embarcações, cargas e unidades de carga e à arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, com efeitos a partir de 31 de março de 2008.¹⁸

Nesse sentido, através da integração de sistemas é possível receber informações das embarcações e das Cargas em um único sistema, possibilitando à RFB e ao DEFMM preceder de forma informatizada aos controles de sua competência, bem como harmonizar a fiscalização quando os controles forem complementares.

¹³ PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no comércio exterior brasileiro**. p. 108.

¹⁴ Programa Portal Único do Comércio Exterior, foi lançado em abril de 2014, para reformulação dos processos de importação, exportação e trânsito aduaneiro. Com essa reformulação, busca-se estabelecer processos mais eficientes, harmonizados e integrados entre todos os intervenientes públicos e privados no comércio exterior. (BRASIL, **Revista Fato Gerador**, nº 11. **Resultados do 1º semestre de 2016**. Publicação da Assessoria de Comunicação Social da Secretaria Receita Federal do Brasil. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/publicacoes/revista-fato-gerador/revista-fato-gerador-11edicao.pdf>>. Acesso em: 27 jan. 2017.)

¹⁵ Deve-se mencionar que o objetivo de uma ferramenta de janela única (Portal Siscomex) é simplificar os fluxos de informação e deve ser possível utilizá-la, independentemente do modal de transporte. É uma iniciativa de reformulação dos processos de importação, exportação e trânsito aduaneiro. Com essa reformulação, busca-se estabelecer processos mais eficientes, harmonizados e integrados entre todos os intervenientes públicos e privados no comércio exterior. BRASIL. **Portal Siscomex**. Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/conheca-o-portal/programa-portal-unico-de-comercio-exterior>>. Acesso em: 23 de out de 2016.

¹⁶ JESUS, Avelino de. **Despacho Aduaneiro De Importação**. São Paulo. Aduaneiras, 2013, p. 17.

¹⁷ PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no comércio exterior brasileiro**. p. 110.

¹⁸ BRASIL. Receita Federal. **Instrução Normativa Conjunta RFB/MT nº 797, de 20 de dezembro de 2007**. Disponível em: <www.receita.fazenda.gov.br>. Acesso em: 15 set. 2015.

Diante de tal cenário, o Sicam é o sistema Integrado de controle aduaneiro de carga aquaviária e da arrecadação do AFRMM, e portal único de acesso aos Sistemas Siscarga e Mercante, “[...] sendo aplicável em todos os locais onde se processam operações de importação ou de exportação, tais como portos, terminais portuários aeroportos ou pontos de fronteira terrestres alfandegados”.¹⁹

Além disso, permite à RFB atuar previamente na fiscalização das cargas via análise, com inteligência artificial, das situações de risco, facilita o fluxo das cargas regulares, sejam de importação ou exportação, automatiza e simplifica o controle das cargas, desde a sua manifestação antecipada pelo transportador, até a sua entrega ao importador na exportação, controlando o embarque de cargas destinadas ao exterior.

Por fim, em 31 de março de 2008, começa a implantação da integração do Sistema Mercante com o módulo de controle de carga aquaviário do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex módulo importação), denominado Siscarga.

1.2 SISCOMEX CARGA – SISCARGA

Siscarga é o sistema da RFB para controle aduaneiro de movimentação de embarcações, cargas e contêiner vazios transportados na via aquaviária, em portos brasileiros. Entrou em vigor no dia 31 de março de 2008 a Instrução Normativa nº 800, de 27 de dezembro de 2007, posteriormente alterada pela Instrução Normativa nº 1.473, de 02 de junho de 2014, que trouxe muitas mudanças a todas as empresas que atuam no setor de transporte aquaviário de longo curso na importação e exportação.

O Siscarga foi desenvolvido com base na filosofia de integração dos sistemas informatizados existentes e adotou como porta de entrada de dados o Sistema Mercante, cujo acesso não demanda nenhuma instalação de *software* específico, pois o acesso é através da *internet*.

Sobre o tema, Avelino de Jesus leciona:

[...] sistema viabilizará a substituição de documentos impressos por documentos eletrônicos para fins de cumprimento de

¹⁹ PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no comércio exterior brasileiro**. p. 109.

obrigações previstas na legislação aduaneira. O novo sistema possibilitará a seus principais intervenientes (Armadores, NVOCCs e agentes de carga) o controle da entrada ou da saída de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados. O controle aduaneiro do veículo será exercido desde o seu ingresso no território aduaneiro até a sua efetiva saída, e será estendido a mercadorias e a outros bens existentes a bordo, inclusive a bagagens de viajantes.²⁰

Mencione-se que RFB, por meio da Instrução Normativa nº 800, de 27 de dezembro de 2007, com nova redação por meio da Instrução Normativa nº 1.473, de 02 de junho de 2014, conceitua o Siscarga da seguinte forma:

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

Parágrafo único. As informações necessárias aos controles referidos no caput serão prestadas à Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) pelos intervenientes na forma e prazos estabelecidos nesta Instrução Normativa, mediante o uso de certificação digital - no Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (Sistema Mercante);

Nesse passo, em 2008 foi implementado o Siscarga, que foi concebido com o objetivo de agilizar as autorizações relacionadas com o termo de entrada e saída de embarcações; simplificar a autorização de transbordo ou de baldeação internacional; controlar eletronicamente o endosso do conhecimento de carga; controlar a carga aquaviária, além de possibilitar a análise prévia da carga, permitindo a interrupção do fluxo do processo, caso se fizesse necessário.²¹

Por sua vez, diante da melhoria na captação de dados de cargas, de modo antecipado, as técnicas de gestão de risco aduaneiro foram aprimoradas mediante a utilização de rotinas integradas capazes de gerar relatórios eletrônicos utilizados na identificação de operações de baixo risco aduaneiro e que devem ser tratadas em momento posterior à liberação dos bens pela Aduana.²²

Para Avelino de Jesus, são usuários do Siscarga: servidores da Receita Federal do Brasil (RFB); servidores do Departamento do Fundo da Marinha

²⁰ JESUS, Avelino de Jesus. **Despacho Aduaneiro de importação**, p. 19.

²¹ PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no comércio exterior brasileiro**. p, 103.

²² PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no comércio exterior brasileiro**. p, 104.

Mercante (DEFMM); o consignatário ou exportadores nacionais e seus responsáveis ou representantes legais; dirigentes e prepostos das empresas de navegação nacional; dirigentes e prepostos de agências de carga consolidadoras ou desconsolidadoras e agências de navegação que as representem.²³

Por fim, as informações serão prestadas diretamente no sistema²⁴, refletem aquelas constantes dos documentos de emissão obrigatória do transportador, somadas a outras de interesse da fiscalização aduaneira para fins de controle de embarcações, e suas cargas.

1.3 INFRAÇÕES E PENALIDADES

A Instrução Normativa nº 800, de 27 de dezembro de 2007, com nova redação por meio da Instrução Normativa nº 1.473, de 02 de junho de 2014, no texto do art. 1º, parágrafo único, vincula a obrigação de atender os prazos no lançamento das informações no Siscomex-Carga “[...] na forma e prazos estabelecidos nesta Instrução Normativa, mediante o uso de certificação digital”.

Destaca-se, que a citada Instrução Normativa classificou o transportador, da seguinte forma:

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

[...]

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

[...]

IV - o transportador classifica-se em:

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

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

c) consolidador, tratando-se de transportador não enquadrado nas alíneas “a” e “b”, responsável pela consolidação da carga na origem; (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

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

²³ JESUS, Avelino de Jesus. **Despacho Aduaneiro de importação**. p. 24.

²⁴ Trata-se da possibilidade do transportador prestar as informações diretamente no sistema ou via EDI (*Eletronic Data Interchange*), conforme estrutura de dados constantes na aba “download” no Sistema Mercante.

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

Deste modo, a legislação determina que o transportador deva prestar no sistema Siscarga, informações relativas aos conhecimentos eletrônicos – CE. Mencione-se, que o art. 22 dispõe sobre os prazos de antecedência exigidos para a prestação das informações:

a) dezoito horas antes da saída da embarcação, para os manifestos de cargas estrangeiras com carregamento em porto nacional, exceto quando se tratar de granel;

b) cinco horas antes da saída da embarcação, para manifestos de cargas estrangeiras com carregamento em porto nacional, quando toda a carga for granel;

c) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos de cargas nacionais;

d) quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação, para os manifestos de cargas estrangeiras com descarregamento em porto nacional, ou que permaneçam a bordo;” (NR)

Portanto, a não prestação das informações²⁵ na forma, prazo e condições estabelecidas, vai ocasionar bloqueio do CE no sistema Siscarga, informando a condição intempestiva da prestação da informação, sujeita o transportador, o depositário e o operador portuário às penalidades.

Nesse sentido, as penalidades relacionadas na Instrução Normativa nº 800, de 2007, não prejudicam a exigência dos tributos incidentes, a imposição de outras penalidades prevista na legislação e a representação fiscal para fins penais.²⁶

No que tange às penalidades, existem: advertência, suspensão e cassação, previstas no art. 76, da Lei n. 10.833, de 29 de dezembro de 2003, da seguinte forma:

Art. 76. Os intervenientes nas operações de comércio exterior ficam sujeitos às seguintes sanções:

I - advertência, na hipótese de:

[...]

II - suspensão, pelo prazo de até 12 (doze) meses, do registro, licença, autorização, credenciamento ou habilitação para utilização de regime aduaneiro ou de procedimento simplificado,

²⁵ Entende-se por informações toda inclusão, alteração, exclusão, vinculação, associação ou desassociação e retificação registradas.

²⁶ BRASIL. ESAF – Escola de Administração Fazendária. Manual dos Transportadores Agências Marítimas Empresas de Navegação Agentes de Cargas (Desconsolidadores). p. 51.

exercício de atividades relacionadas com o despacho aduaneiro, ou com a movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, e serviços conexos, na hipótese de:

[...]

III - cancelamento ou cassação do registro, licença, autorização, credenciamento ou habilitação para utilização de regime aduaneiro ou de procedimento simplificado, exercício de atividades relacionadas com o despacho aduaneiro, ou com a movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, e serviços conexos, na hipótese de:

[...].

Por sua vez, aquele que deixar de prestar as informações está sujeito à aplicação da multa prevista no inciso IV, do art. 107, do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, regulamentado pelo Decreto n. 6.759, de 5 fevereiro de 2009, art. 728, inciso IV, alínea “e”, da seguinte forma:

Art. 728. Aplicam-se ainda as seguintes multas (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 107, incisos I a IV, VII, alínea “a” e “c” a “g”, VIII, IX, X, alíneas “a” e “b”, e XI, com a redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, art. 77):

[...]

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

f) por deixar de prestar informação sobre carga armazenada, ou sob sua responsabilidade, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada ao depositário ou ao operador portuário;

Sobre a citada questão, as regras que vinculam a aplicação de penalidades por informação fora do prazo são:

[...] 2.2. aplica-se a:

a) toda inclusão após a atracação, salvo quando previamente autorizada pela unidade da RFB jurisdicionante do porto da escala, a pedido formal do transportador, para substituir manifesto informado dentro do prazo, mas que precisará ser excluído para que se corrija o porto de carregamento ou descarregamento nacionais ou algum campo de alteração não permitida pelo sistema; e

b) toda retificação:

i) em que os portos de carregamento ou descarregamento estrangeiros sejam alterados para porto de outro país;

- ii) que inclua contêiner vazio; ou
 - iii) que exclua contêiner vazio de manifesto com porto de carregamento estrangeiro, após a primeira atracação no País e antes da atracação no porto de descarregamento,
3. Nos CE ou item, a penalidade:
- 3.1 aplica-se às retificações de CE quando não sujeitas a deferimento automático.²⁷

Por fim, o procedimento e apuração das penalidades por informação após o prazo serão apuradas, preferencialmente, 30 (trinta) dias após atracação, aplicadas sobre o transportador que incluiu o manifesto ou o conhecimento eletrônico - CE.

Assim sendo, após esse Capítulo 1, que teve como objeto o comércio exterior brasileiro, no qual se procurou apresentar o grande número de instituições, órgãos intervenientes e sistemas de controle que compõem a estrutura de comércio exterior no país.

Como visto, tais instituições causam insegurança jurídica aos agentes de comércio exterior e operadores logísticos, em face da quantidade de exigências decorrentes das normas emitidas, a cada ano, e transformam o processo de importação, de exportação e de transporte onerosos ao contribuinte.

2. PODER DE POLÍCIA ADUANEIRA E ADMINISTRATIVA NO SISCOMEX CARGA

Tratou-se de analisar o poder de polícia²⁸ e as múltiplas formas com que se manifesta e é exercido pelas autoridades aduaneiras. O Estado é dotado de poderes administrativos, o que permite desempenho da função administrativa, em consonância com as exigências do serviço público e do interesse coletivo.²⁹

Além disso, sob o nome de “poder de polícia” compreende-se a atividade estatal que, “[...] a pretexto de conformar a atividade individual aos limites

²⁷ BRASIL. ESAF – Escola de Administração Fazendária. **Manual dos Transportadores Agências Marítimas Empresas de Navegação Agentes de Cargas (Desconsolidadores)**. p. 52.

²⁸ O vocábulo polícia origina-se do grego *politeia*, sendo utilizado para designar todas as atividades da cidade-estado (polis), sem qualquer relação com o sentido atual da expressão. Na Idade Média, durante o período feudal, o príncipe era detentor de um poder conhecido como *jus polittae* e que designava tudo o que era necessário à boa ordem da sociedade civil sob autoridade do Estado [...] em fins do século o *jus polittae* volta a designar, na Alemanha, toda atividade do Estado, compreendendo poderes amplos de que dispunha o príncipe, de ingerência na vida privada dos cidadãos, incluindo sua vida religiosa e espiritual, sempre sob o pretexto de alcançar a segurança e o bem-estar coletivo. DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 20º ed. São Paulo: Atlas, 2007, p. 102.

²⁹ PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2013, p. 88.

constitucionais e legais, trata de limitá-la ou condicioná-la por meio da atuação administrativa dos diversos órgãos que compõem a estrutura do Estado”.³⁰

Nesse sentido, o poder de polícia, sustenta-se “[...] de um lado, o cidadão quer exercer plenamente os seus direitos; de outro, a Administração tem por incumbência condicionar o exercício daqueles direitos ao bem-estar coletivo, e ela faz usando de seu poder de polícia”.³¹

Desse modo, o Estado intervém na economia, utilizando o seu poder de polícia, sempre com o objetivo de adequar o exercício dos direitos individuais ao bem-estar geral,³² “[...] de forma a permitir o desempenho da função administrativa, em consonância com as exigências do serviço público e do interesse coletivo”.³³

No Brasil, o conceito legal de poder polícia encontra-se no caput art. 78 do CTN, no entanto, o § único do mesmo dispositivo, define o poder de polícia com atividade da administração pública, que considera regular o seu exercício “[...] quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder”.³⁴

Desta forma, estudar-se-á o poder de polícia administrativa, as suas principais características, e a diferença do poder de polícia aduaneira (subitem 2.2.1), e sua principal característica.

O poder de polícia no controle aduaneiro é também exercido por meio da informatização da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados por meio Siscarga.

3. PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E DA PROPORCIONALIDADE

Torna-se necessário sublinhar que o termo princípio é utilizado, indistintamente, em vários campos do saber humano, dentre os quais, Filosofia, Teologia, Sociologia, Política, Física e Direito.³⁵

Humberto Ávila conclui que o conceito de princípios abrange:

³⁰ MOURA, Caio Roberto Souto de. **Poder de polícia aduaneira e os procedimentos especiais de controle aduaneiro**. São Paulo: FISCOsoft, 2012, p. 70.

³¹ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 20º ed. São Paulo: Atlas, 2007, p. 101.

³² DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. p. 103

³³ PIRES, Antonio Cecílio Moreira. **Direito Administrativo**. São Paulo: Atlas, 2010, p. 88

³⁴ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. p. 104.

³⁵ ESPÍNDOLA, Ruy Samuel. **Conceito de princípios constitucionais**. 1º Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999, p. 46.

[...] normas imediatamente finalistas, primariamente prospectivas e com pretensão de complementaridade e de parcialidade, para cuja aplicação se demanda uma avaliação da correlação entre o estado de coisa a ser promovido e os efeitos decorrentes da conduta havida como necessária à sua promoção.³⁶

Para Paulo Bonavides destaca-se a ideia do jurista Luís-Diez Picazo, de que princípio deriva, “[...] da linguagem da geometria, “onde designa as verdades primeiras”. Logo acrescenta o mesmo jurista que exatamente por isso são “princípios”, ou seja, “porque estão ao princípio”, sendo “as premissas de todo um sistema que se desenvolve more geométrico”.³⁷

Além disso, Ruy Samuel Espínola destaca opinião de Cármem Lúcia Antunes Rocha “[...] o princípio é o verbo. No princípio repousa a essência de uma ordem, seus parâmetros fundamentais e direcionadores do sistema normativo”.³⁸

No mesmo sentido, Ruy Samuel Espíndola, demonstra o que evidencia Roque Antonio Carraza:

[...] princípios são encontráveis em todos os escalões da “pirâmide jurídica”. Assim, existem princípios constitucionais, princípios legais e até princípios infralegais, mas de todos, os constitucionais são o mais importantes, pois além de sobrepairar sobre os demais, ainda iluminam a compreensão, interpretação e aplicação até das regras constitucionais.³⁹

Nota-se, que cabe aos princípios difundir clareza sobre o entendimento das questões jurídicas, por mais complicadas que estas sejam no interior de um sistema de normas.⁴⁰

Desta forma, princípios são aquelas normas que estabelecem fundamentos para que determinado mandamento seja encontrado, “[...] princípios como normas de grande relevância para o ordenamento jurídico, na medida em que estabelecem fundamentos normativos para a interpretação e aplicação do direito”.⁴¹

³⁶ ÁVILA, Humberto. **Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos**. p. 102.

³⁷ BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 26º Ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 256.

³⁸ ESPÍNDOLA, Ruy Samuel. **Conceito de princípios constitucionais**. p. 47.

³⁹ ESPÍNDOLA, Ruy Samuel. **Conceito de princípios constitucionais**. p. 169.

⁴⁰ BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. p. 259.

⁴¹ ÁVILA, Humberto. **Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos**. 16º ed. São Paulo: Malheiros, 2015, p. 55

4 POSSIBILIDADE E LIMITES DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE NAS MULTAS ADUANEIRAS DO SISCARGA NA ESFERA ADMINISTRATIVA

Neste item serão analisados dois julgados do Carf, o primeiro que comprova a limitação de aplicação do princípio da razoabilidade em tribunal administrativo e o segundo com visão diversa.

No primeiro caso, verifica-se auto de infração relativo à multa do art. 107, inciso IV, aliena “e”, do Decreto Lei nº 37/66, com a redação dada pela Lei nº 10.833/2003, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), por prestação de informação sobre carga transportada fora do prazo estabelecido pela IN SRF nº 800/2007, com alteração da IN SRF nº 899/2008. A seguir, transcreve-se a ementa do acórdão:

Processo nº 10711.003379/201027.
Recurso Voluntário Acórdão nº 3202001.055 – 2ª Câmara / 2ª Turma Ordinária. Sessão de 29 de janeiro de 2014. Matéria MULTA. DESCONSOLIDAÇÃO DA CARGA. VIGÊNCIA. ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS. Data do fato gerador: 01/07/2008. MULTA. ART. 50 DA IN SRF Nº 800/2007. TRANSPORTE. INTERNACIONAL. INFORMAÇÕES SOBRE A CONCLUSÃO DA DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA. VIGÊNCIA. ALCANCE. **O dever de prestar informações acerca da conclusão da desconsolidação (art. 22, III) não se confunde com o dever de informação acerca das cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País (art. 50, § único, II).** As exceções à regra legal, como é o caso do parágrafo único do art. 50 da IN SRF 800/2007, devem ser interpretadas restritivamente. (negritou-se)⁴²

No mérito, foi dado provimento ao recurso voluntário, porque o dever de prestar informações acerca da conclusão da desconsolidação não se confunde com o dever de informação acerca das cargas transportadas, antes da atracação ou desatracação da embarcação em porto no País, conforme voto do relator, “[...] é certo que as exceções, como é o caso do parágrafo único do art. 50 da IN SRF nº 800/2007, devem ter razoabilidade na interpretação restritiva”.

Visão contrária, em outro julgado, demonstra que a interpretação acerca da razoabilidade, a qual foi diametralmente oposta, conforme as seguintes ementas:

⁴² BRASIL. Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF. Processo 10711.003379/201027. Acórdão nº 3202001.055. Relator: Thiago Moura de Albuquerque Alves. Disponível em: <www.carf.fazenda.gov.br>. Acesso em: 10 jun. 2016.

OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 03/06/2009

OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. INOBSERVÂNCIA AO PRAZO ESTABELECIDO PREVISTO EM NORMA. AUSÊNCIA DE PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO.

É obrigação do contribuinte prestar informações sobre a desconsolidação de carga dentro dos prazos previstos no artigo 22 c/c o artigo 50 da IN SRF nº 800/2007, sob pena de sujeitar-se à aplicação da multa prevista no artigo 107, inciso I, IV, alínea "e", do Decreto Lei nº 37/66. MULTA POR ATRASO NA PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO SOBRE A CARGA. APLICAÇÃO POR MANIFESTO DE CARGA. IMPOSSIBILIDADE. ÔNUS DA PROVA DO CONTRIBUINTE. A multa regulamentar sancionadora da infração por omissão ou atraso na prestação de informação sobre a carga transportada por empresa de transporte internacional de carga deve ser aplicada uma única vez por viagem do veículo transportador e não por cada manifesto de carga da mesma viagem. Contudo, se não estiverem presentes nos autos informações suficientes que comprovem a penalização por cada manifesto de carga, não há como cancelar o lançamento.

Recurso Voluntário Negado⁴³

Processo nº 10711.721493/201202.

Recurso nº Voluntário Acórdão nº 3302003.441 – 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária. Sessão de 29 de setembro de 2016

AUTO DE INFRAÇÃO. OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS. Data do fato gerador: 30/03/2009. OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. INOBSERVÂNCIA AO PRAZO. ESTABELECIDO PREVISTO EM NORMA. AUSÊNCIA DE PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO. É obrigação do contribuinte prestar informações sobre a desconsolidação de carga dentro dos prazos previstos no artigo 22 c/c o artigo 50 da IN SRF nº 800/2007, sob pena de sujeitar-se à aplicação da multa prevista no artigo 107, inciso I, IV, alínea "e", do Decreto Lei nº 37/66. Recurso Voluntário Negado.⁴⁴

As situações acima dispostas são semelhantes, ainda que julgadas em Seções diversas, e tratam-se de processos que versam sobre exigência de multa em razão do descumprimento da obrigação de prestar informação sobre veículo, operação realizada ou carga transportada, conforme estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

⁴³ BRASIL. Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF. Processo 10711.724047/2013-22. Acórdão nº 3201-002.537. Relator: Winderley Moraes Pereira. Data da sessão: 21/02/2017 Disponível em: <www.carf.fazenda.gov.br>. Acesso em: 23 jun 17

⁴⁴ BRASIL. Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF. Processo 10711.721493/201202. Acórdão nº 3302003.441. Relator: Ricardo Paulo Souza. Disponível em: <www.carf.fazenda.gov.br>. Acesso em: 21 out 2016.

Assim, a irregularidade advém da prestação intempestiva de informação referente ao conhecimento eletrônico (CE) ali indicado, acarretando, via de consequência, no bloqueio automático do conhecimento no sistema Carga.

Em suas defesas, os contribuintes trouxeram à tona a aplicação do princípio da razoabilidade. Transcreve-se:

a) Princípio da razoabilidade. O atraso incorrido pela impugnante não causou embaraço ao controle aduaneiro, eis que as informações foram prestadas com suficiente antecedência da chegada do navio ao porto, o que comprova, também, o fato de a autuada não ter agido com intuito de cometer qualquer infração. Dessa forma, **a aplicação de multa no presente caso ofende ao princípio da razoabilidade, que impõe à Administração Pública o dever de agir com bom senso, prudência e moderação, levando em conta a relação de proporcionalidade entre os meios empregados e a finalidade a ser alcançada, bem como as circunstâncias que envolvem a prática do ato**⁴⁵. (negritou-se)

Contudo, foi negado provimento aos recursos voluntários, uma vez que o prazo previsto no artigo 22 da IN SRF nº 800/2007 não se aplica a fatos ocorridos em data anterior a 1º de abril de 2009. Dessa forma, o citado julgado sustenta que recorrente deveria ter observado as demais obrigações previstas no parágrafo único do artigo 50, sob pena de ensejar a aplicação da multa em comento.

Tal interpretação, portanto, é limitadora da aplicação do princípio da razoabilidade na esfera administrativa, no entanto o TRF da 4ª região, expressa que, “[...] o princípio da razoabilidade deve presidir as decisões administrativas.”⁴⁶

Cumprе salientar que, no que pertine ao princípio da proporcionalidade, vem julgando o Supremo Tribunal Federal no seguinte sentido:

O Poder Público, especialmente em sede de tributação, não pode agir imoderadamente, pois a atividade estatal acha-se essencialmente condicionada pelo princípio da razoabilidade, que traduz limitação material à ação normativa do Poder Legislativo. O Estado não pode legislar abusivamente. A atividade legislativa está necessariamente sujeita à rígida observância de diretriz fundamental que, encontrando suporte teórico no princípio da proporcionalidade, veda os excessos normativos e as prescrições irrazoáveis do Poder

⁴⁵ BRASIL. Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF. Processo 10711.724047/2013-22. Acórdão nº 3201-002.537. Relator: Winderley Moraes Pereira. Data da sessão: 21/02/2017 Disponível em: <www.carf.fazenda.gov.br>. Acesso em: 23 jun 17

⁴⁶ BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. Apelação em mandado segurança nº 2003.72.08.003126-9. Des. Rel.: Maria Lúcia Luz Leiria. Disponível em: < www.trf4.jus.br >. Acesso em: 20 out. 2016.

Público. O princípio da proporcionalidade, nesse contexto, acha-se vocacionado a inibir e a neutralizar os abusos do Poder Público no exercício de suas funções, qualificando-se como parâmetro de aferição da própria constitucionalidade material dos atos estatais. A prerrogativa institucional de tributar, que o ordenamento positivo reconhece ao Estado, não lhe outorga o poder de suprimir (ou de inviabilizar) direitos de caráter fundamental constitucionalmente assegurados ao contribuinte. É que este dispõe, nos termos da própria Carta Política, de um sistema de proteção destinado a ampará-lo contra eventuais excessos cometidos pelo poder tributante ou, ainda, contra exigências irrazoáveis veiculadas em diplomas normativos editados pelo Estado.⁴⁷

Desta forma, não obstante haja insegurança jurídica sobre o tema, por existirem decisões em sentidos divergentes, resta demonstrada a necessidade de serem observados os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como mencionado, esta parte da pesquisa pretende, demonstrar o fundamento jurídico usado para litígios, envolvendo a atuação do Fisco Federal, buscando demonstrar as possibilidades e limites de aplicação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade nas multas aduaneiras do Siscomex Carga.

Pode-se, portanto, considerar que o sistema Siscarga é um procedimento de controle previsto na Instrução Normativa nº. 800 de 27 de Dezembro 2007, como integrante do conjunto dos poderes de fiscalização aduaneira.⁴⁸

Por sua vez, a já citada Instrução Normativa, autorizada por lei, estabeleceu a forma e o prazo em que as informações devem ser prestadas pelo transportador. Deste modo, legislação determina que o agente de carga (transportadora) deva prestar, no sistema, informações relativas aos conhecimentos eletrônicos referente à desconsolidação.

Quando esta informação é prestada após o prazo determinado, cada conhecimento recebe um bloqueio no Sistema Siscarga informando a condição intempestiva da prestação da informação.

⁴⁷ BRASIL. **Supremo Tribunal Federal. ADI 2.551-MC-QO.** Rel. Min. Celso de Mello. Disponível em: <www.stf.jus.br>. Acesso em: 21 out. 2016.

⁴⁸ MOURA, Caio Roberto Souto de. **Poder de polícia aduaneira e os procedimentos especiais de controle aduaneiro.** p. 120.

Dessa forma, deixando de prestar informações sob sua responsabilidade, está sujeito à aplicação da multa (R\$ 5.000,00) estabelecida no artigo 102, § 2º do Decreto-Lei 37, de 1966, art. 107, inciso IV, regulamentado pelo Decreto n. 6.759/2009, art. 728, inciso IV, alínea “e”.

Assim sendo, foram analisados alguns processos administrativos, perante ao Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, à luz dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, com o objetivo de certificar a fundamentação jurídica capaz de contribuir para reduzir a insegurança jurídica do comércio exterior brasileiro.

Mencione-se que os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade estão no art. 2º, *caput* da Lei 9.784/1999, que trata do processo administrativo federal. Por sua vez, o sistema Siscomex Carga se dá no âmbito federal.

Nesse caso, o contribuinte está diante de uma atividade fiscalizadora do Poder Executivo Estatal, na qual este prima pelo resguardo de seus interesses, sobretudo, quanto ao aspecto pecuniário. Nesse viés, tende a punir quem destoa do procedimento adequado, do correto, que não age conforme a lei, eis o que tão comumente conhecemos como “poder de polícia”.⁴⁹

Destaca-se, que tal poder não deve ser enxergado em um aspecto ilimitado. Todo e qualquer ação, estatal da administração direta, indireta ou não, que pretenda sobre ela incidir efeitos, deve, imperativamente, estar condizente com os postulados da Carta Maior da Nação, porque a “[...] aplicação ou não de multas administrativas na esfera aduaneira deve estar calcada em critérios razoáveis e proporcionais”.⁵⁰

Portanto, a razoabilidade e proporcionalidade representam, neste contexto, critérios relevantes para a adaptação da esfera aduaneira. Esses institutos estão sendo progressivamente utilizados na doutrina e na jurisprudência pátria.⁵¹

Desta forma, o fato de a multa ser aplicada por agente público não significa que sempre será legítima, ao menos em um aspecto principiológico constitucional. Assim, deve-se ter “[...] em conta, quando da análise da aplicabilidade ou não da

⁴⁹ BAPTISTA, Arthur Rocha; LIMA, Patrícia Soares de. *Inexigibilidade de Multa Administrativa em Procedimentos de Vistoria e Revisão Aduaneira ante a Inexistência de Prejuízo ao Fisco e à Boa-Fé do Sujeito Passivo*. p. 110.

⁵⁰ BAPTISTA, Arthur Rocha, LIMA, Patrícia Soares de. *Inexigibilidade de Multa Administrativa em Procedimentos de Vistoria e Revisão Aduaneira ante a Inexistência de Prejuízo ao Fisco e à Boa-Fé do Sujeito Passivo*. p. 110.

⁵¹ NOHARA, Irene Patrícia. *Limites à razoabilidade nos atos administrativos*. p. 88.

penalidade por infração ao regramento e a existência de prejuízo concreto ao fisco”.⁵²

Embora não haja consenso, as máximas da razoabilidade e proporcionalidade, ambas estão expressa ou implicitamente contidas em nosso ordenamento jurídico-constitucional.⁵³

Neste sentido, extrai-se dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, os princípios que determinam à Administração Pública, no exercício de faculdades, o dever de atuar em plena conformidade com critérios racionais, sensatos e coerentes.

Ademais, a norma tal como está promove a insegurança jurídica e a imprevisibilidade para os intervenientes nas operações de comércio exterior, vez que não permite o planejamento e a previsão orçamentária para os casos de cometimento de erros em suas operações.

Saliente-se que, na maioria das vezes, o valor da multa - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) - é superior ao valor cobrado pelo serviço de frete, o que acaba prejudicando de forma injusta e desproporcional, como é o caso em questão. “[...] retirar do sujeito passivo quantia tão grande que o desestimule a produzir novamente”.⁵⁴

Por fim, entre as diretrizes principiológicas emergidas na Constituição Federal, objeto de inúmeras menções até aqui realizadas, não há dúvida de que se sobrelevam os ditos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.⁵⁵ No Brasil, a doutrina acompanhada pela jurisprudência do STF, tende a reconhecer aplicação da razoabilidade e proporcionalidade.⁵⁶

Por fim, conclui-se que as decisões apresentadas ofendem os princípios da proporcionalidade e razoabilidade, de modo que é relevante a aplicação destes princípios, inclusive para redução do custo Brasil.

⁵² BAPTISTA, Arthur Rocha; LIMA, Patrícia Soares de. **Inexigibilidade de Multa Administrativa em Procedimentos de Vistoria e Revisão Aduaneira ante a Inexistência de Prejuízo ao Fisco e à Boa-Fé do Sujeito Passivo**. p. 111.

⁵³ CRISTÓVAM, José Sérgio da Silva. **Colisões entre princípios constitucionais**. p. 206.

⁵⁴ ZANELATO FILHO, Paulo José. **A (in)constitucionalidade da pena de perdimento aduaneira**, p. 109.

⁵⁵ BAPTISTA, Arthur Rocha; LIMA, Patrícia Soares de. **Inexigibilidade de Multa Administrativa em Procedimentos de Vistoria e Revisão Aduaneira ante a Inexistência de Prejuízo ao Fisco e à Boa-Fé do Sujeito Passivo**. p.112.

⁵⁶ CRISTÓVAM, José Sérgio da Silva. **Colisões entre princípios constitucionais**. p. 206.

REFERÊNCIA DAS FONTES CITADAS

ÁVILA, Humberto. **Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos**. 16º ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

BAPTISTA, Arthur Rocha, LIMA, Patrícia Soares de. **Inexigibilidade de Multa Administrativa em Procedimentos de Vistoria e Revisão Aduaneira ante a Inexistência de Prejuízo ao Fisco e à Boa-Fé do Sujeito Passivo**. p. 110.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 26º Ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

BRASIL, **Revista Fato Gerador, nº 11. Resultados do 1º semestre de 2016**. Publicação da Assessoria de Comunicação Social da Secretaria Receita Federal do Brasil. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/publicacoes/revista-fato-gerador/revista-fato-gerador-11edicao.pdf>>. Acesso em: 27 jan. 2017.)

BRASIL. **Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF. Processo 10711.721493/201202. Acórdão nº 3302003.441**. Relator: Ricardo Paulo Souza. Disponível em:<www.carf.fazenda.gov.br>. Acesso em: 21 out 2016.

BRASIL. **Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF. Processo 10711.724047/2013-22. Acórdão nº 3201-002.537**. Relator: Winderley Moraes Pereira. Data da sessão: 21/02/2017 Disponível em:<www.carf.fazenda.gov.br>. Acesso em: 23 jun 17

BRASIL. **Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF. Processo 10711.003379/201027. Acórdão nº 3202001.055**. Relator: Thiago Moura de Albuquerque Alves. Disponível em:<www.carf.fazenda.gov.br>. Acesso em: 10 jun. 2016.

BRASIL. **Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992**. Institui o Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX.

BRASIL. ESAF – **Escola de Administração Fazendária. Manual dos Transportadores Agências Marítimas Empresas de Navegação Agentes de Cargas (Desconsolidadores)**. p. 51.

BRASIL. ESAF – **Escola de Administração Fazendária. Manual dos Transportadores Agências Marítimas Empresas de Navegação Agentes de Cargas (Desconsolidadores)**. p. 52.

BRASIL. **Lei nº 8.490**, de 19 de novembro de 1992.

BRASIL. **Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços**. Disponível em:<www.mdic.gov.br>. Acesso em: 21 out. 2016.

BRASIL. **Portal Siscomex**. Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/conheca-o-portal/programa-portal-unico-de-comercio-exterior>>. Acesso em: 23 de out de 2016.

BRASIL. Receita Federal. **Instrução Normativa Conjunta RFB/MT nº 797, de 20 de dezembro de 2007**. Disponível em:<www.receita.fazenda.gov.br>. Acesso em: 15 set. 2015.

BRASIL. **Supremo Tribunal Federal. ADI 2.551-MC-QO**. Rel. Min. Celso de Mello. Disponível em: <www.stf.jus.br>. Acesso em: 21 out. 2016.

BRASIL. **Tribunal Regional Federal da 4ª Região. Apelação em mandado segurança nº 2003.72.08.003126-9**. Des. Rel.: Maria Lúcia Luz Leiria. Disponível em: < www.trf4.jus.br >. Acesso em: 20 out. 2016.

BRASIL. **Tribunal Regional Federal da 4ª Região. Apelação em mandado segurança nº 2002.72.06.001948-0**. Relator: Alcidez Vettorazzi. Disponível em: < www.trf2.jus.br >. Acesso em: 20 out. 2016.

CALAES, Alexandre Pinto. Direito do Comércio Internacional: **Limites e possibilidade de aplicação dos princípios da administração pública na execução das medidas de defesa comercial brasileira**. p. 64.

CARLUCI, José Lence. **Uma Introdução ao Direito Aduaneiro**. 1º Ed. São Paulo: Aduaneiras, 1997, p. 29.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Processo administrativo federal – Comentários à Lei nº 9.784, de 29.1999**.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. **Introdução à História do Direito: Estados Unidos x Brasil**. Florianópolis: IBRADD, CESUSC, 2001, p. 31

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de; PINTO CALAES, Alexandre. **Possibilidades e Limites dos Princípios da Razoabilidade e da Proporcionalidade nas Medidas de Defesa Comercial**. In: Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. São Paulo: IOB, 2011, Vol. 3, nº 14 – Bimestral, p. 94.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de; PINTO CALAES, Alexandre. **Possibilidades e Limites dos Princípios da Razoabilidade e da Proporcionalidade nas Medidas de Defesa Comercial**. p. 95.

CRISTÓVAM, José Sérgio da Silva. **Colisões entre princípios constitucionais**. 1º Ed. (2006), 4º reimpressão. Curitiba: Juruá 2011.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 20º ed. São Paulo: Atlas, 2007.

ESPÍNDOLA, Ruy Samuel. **Conceito de princípios constitucionais**. 1º Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

HUGUENEY, Clodoaldo. Revista Brasileira de Comércio Exterior. **A política comercial brasileira: velhos problemas, novos tempos**. Edição 119, abril/junho de 2014, p.4-5.).

JESUS, Avelino de. **Despacho Aduaneiro De Importação**. São Paulo. Aduaneiras, 2013.

KEEDI, Samir. **ABC do Comércio Exterior - Abrindo as Primeiras Páginas**. 3ª. São Paulo: Aduaneiras, 2009.

MATTHES, Rafael Antonietti. **Introdução ao Direito Aduaneiro**. In: **BRITTO, Demes (org). Temas Atuais do Direito Aduaneiro Brasileiro e Notas sobre o Direito Internacional: Teoria e Prática**. São Paulo: IOB, 2012, p. 25.

MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de Direito Constitucional**. 10ª. Ed. Rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2015.

MOURA, Caio Roberto Souto de. **Poder de polícia aduaneira e os procedimentos especiais de controle aduaneiro**. São Paulo: FISCOsoft, 2012.

NOHARA, Irene Patrícia. **Limites à razoabilidade nos atos administrativos**. São Paulo: Atlas, 2006.

PAULA RIZZO, André Alvim de. Revista Brasileira de Comércio Exterior. **Comércio exterior – quatro temas para debate**. Ano XXVIII, Ed. 120, julho/setembro de 2014, p.22.)

PIRES, Antonio Cecilio Moreira. **Direito Administrativo**. São Paulo: Atlas, 2010..

PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

REVISAN, Rosaldo. **Direito Aduaneiro no Brasil: A Hora e a Vez da Internacionalização**. In: **TREVISAN, Rosaldo (org). Temas atuais de Direito Aduaneiro II**. São Paulo: Lex, 2015, p. 12.

ROSSETI, José Pascoal. **Introdução à Economia**. p. 694.

SOSA, Roosevelt Baldomir. **Temas Aduaneiros: estudos sobre problemas aduaneiros contemporâneos**. São Paulo: Atlas, 1999, p. 30

SOUZA, Carlos Affonso Pereira de, SAMAPAI, Patrícia Regina Pinheiro. **O princípio da razoabilidade e o princípio da proporcionalidade: uma abordagem constitucional**. p. 36.

SOUZA, Carlos Affonso Pereira de; SAMAPAI, Patrícia Regina Pinheiro. **O princípio da razoabilidade e o princípio da proporcionalidade: uma abordagem constitucional**. In: Revista Forense. Publicação trimestral. Volume 349 (jan./fev./mar.). Rio de Janeiro. Ano 2000.

SPINDOLA, Lytha. Revista Brasileira de Comércio Exterior. **Burocracia, custos tributários e competitividade**. Edição 120, julho/setembro de 2014. p. 50.).

TEBCHIRANI, Flávio Ribas. **Princípios de Economia micro e marco**. Curitiba: Ibpex, 2008

TREVISAN, Rosaldo. **Direito Aduaneiro no Brasil: A Hora e a Vez da Internacionalização**. In: **TREVISAN, Rosaldo (org). Temas atuais de Direito Aduaneiro II**. p. 41

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo: Atlas, 2009.

ZANELATO FILHO, Paulo José. **A (in)constitucionalidade da pena de perdimento aduaneira**, p. 109.