



A pena de perdimento de veículo

Autora: Catarina Volkart Pinto

Juíza Federal Substituta

publicado em 30.04.2015

[✉ \[enviar este artigo\]](#) [🖨 \[imprimir\]](#)

Resumo

A fragilidade das fronteiras brasileiras leva ao ingresso irregular de grande volume de mercadorias e, conseqüentemente, à aplicação da pena de perdimento, tanto para as mercadorias quanto para os veículos transportadores. A pena de perdimento possui natureza jurídica mista (repressivo-compensatória). A pena de perdimento é constitucional e não viola o princípio do devido processo legal nem o direito de propriedade. A pena de perdimento de veículo não necessita observar o princípio da insignificância e deve ser proporcional sob o prisma axiológico, e não meramente matemático. Aplica-se a pena de perdimento ao veículo transportador de mercadoria sujeita a igual sanção, desde que o proprietário tenha ciência do ilícito. A multa do art. 75 da Lei nº 10.833/03 e o RTU – Regime de Tributação Unificado – da Lei nº 11.898/09 representam soluções alternativas para coibir o ingresso irregular de mercadorias no Brasil.

Palavras-chave: Direito aduaneiro. Perdimento de veículos. Constitucionalidade. Hipóteses de aplicação. Multa. Lei do Sacoleiro.

Sumário: Introdução. 1 O ingresso irregular de mercadorias no Brasil. 1.1 Particularidades de Foz do Iguaçu/PR. 2 Penalidades aduaneiras. 2.1 A pena de perdimento e sua natureza jurídica. 3 Constitucionalidade da pena de perdimento. 3.1 A pena de perdimento e o devido processo legal. 3.2 A pena de perdimento e o direito de propriedade. 3.3 A pena de perdimento de veículo e o princípio da proporcionalidade. 3.4 A pena de perdimento e o princípio da insignificância fiscal. 4 Aplicação da pena de perdimento. 4.1 Mercadoria sujeita a pena de perdimento. 4.2 Responsabilidade do proprietário do veículo. 5 Soluções alternativas para coibir o ingresso irregular de mercadorias: o RTU da Lei 11.898/09 e a multa do artigo 75 da Lei nº 10.833/03. 5.1 A multa do artigo 75 da Lei nº 10.833/03. 5.2 O RTU (Regime de Tributação Unificada) da Lei 11.898/09. Conclusão.

Introdução

O intenso e constante ingresso de mercadorias de forma irregular em território nacional leva, após a fiscalização, à aplicação de sanções aduaneiras – não só em relação às mercadorias, mas também em relação ao veículo transportador. Há várias décadas, a pena de perdimento do veículo que transporta mercadoria suscetível a igual sanção vem sendo aplicada e, até os dias de hoje, gera grandes discussões jurisprudenciais.

Pretende este trabalho tecer breves considerações, a partir da análise da situação concreta vivenciada nos territórios fronteiriços, acerca da constitucionalidade da pena de perdimento do veículo transportador de mercadorias irregulares, bem como acerca das hipóteses de sua aplicação.

Por fim, serão analisadas duas outras formas alternativas de controle do ingresso de mercadorias descaminhadas ou contrabandeadas – a multa prevista no artigo 75 da Lei nº 10.833/03, aplicada ao transportador, bem como o Regime de Tributação Unificada para mercadorias provenientes do Paraguai, instituído pela Lei nº 11.898/09.

1 O ingresso irregular de mercadorias no Brasil

A circulação de pessoas e bens, atualmente, se dá de forma muito fácil e rápida. Se, por um lado, isso proporciona muitas vantagens para quem circula ou adquire mercadorias oriundas dos mais variados cantos do mundo, por outro, exige uma atuação cada vez mais especializada e forte das autoridades fiscais. A quase ausência de obstáculos nas fronteiras terrestres e a facilidade de deslocamento também implicam uma maior circulação de produtos. Por isso, mecanismos de controle referentes à entrada de mercadorias estrangeiras são cada vez mais necessários.

Consoante narra **Carluci** (2000, p. 248), “desde os primórdios da introdução da cobrança dos direitos aduaneiros nas economias fiscais no mundo, o contrabando e o descaminho, em suas diversas modalidades de ação, representam uma importante fonte de sonegação e evasão de divisas e de tributos”. Consequentemente, pressupõe-se que, desde aquela época, havia uma preocupação em como fiscalizar e punir as infrações. Daí a importância das sanções às infrações aduaneiras.

E a relevância do combate ao contrabando e ao descaminho é maior ainda se considerarmos que o território brasileiro apresenta várias características que o tornam mais vulnerável ainda.

Carluci (2000, p. 248-250), a partir das conclusões de John F. Due, na obra **Tributação indireta nas economias em desenvolvimento**, elenca vários fatores que propiciam a ocorrência desses ilícitos fiscais e penais. E, como dito, muitos desses fatores amoldam-se perfeitamente à realidade brasileira, tais como:

- **fronteiras extensas ou com áreas urbanas interligando dois países:** o Brasil é um país continental, e suas longínquas fronteiras terrestres e marítimas impedem um patrulhamento efetivo e constante. Ao lado disso, a existência de zonas urbanas que se estendem de um país ao outro, com diversos pontos de entrada, dificulta a fiscalização. Exemplificativamente, em relação a esta última situação, temos as divisas nas cidades gaúchas de Chuí, Jaguarão, Santana do Livramento e Uruguaiana (com o Uruguai ou a Argentina), na paranaense Foz do Iguaçu (fronteira com Ciudad del Este/Paraguai e Puerto Iguazu/Argentina) e nas sul-mato-grossenses Ponta-Porã e Corumbá (fronteiras com o Paraguai e a Bolívia);
- **volume de tráfego fronteiriço:** o grande número de pessoas que circulam entre os países também dificulta o controle aduaneiro individualizado, tal como ocorre na Ponte da Amizade, em Foz do Iguaçu, onde passam milhares de pessoas por dia, tanto a pé quanto em veículos próprios, coletivos ou táxis. O autor ainda elenca as fronteiras de Detroit-Windsor com as Cataratas do Niágara e a de Tijuana, no México;
- **fontes de abastecimento próximas e atrativas:** a oferta de mercadorias em preços mais baixos que os praticados em território nacional em estabelecimentos próximos da fronteira também gera maior contrabando e descaminho. Exemplificativamente, novamente está Foz do Iguaçu, devido à sua proximidade com Ciudad del Este, cidade paraguaia repleta de lojas que vendem produtos provenientes, em especial, da China, por preços extremamente inferiores aos brasileiros. Tal situação também se repete em Hong Kong e nas ilhas da Indonésia, as quais abastecem as Filipinas;
- **comportamento dos governos vizinhos:** um controle aduaneiro eficaz depende da cooperação entre as autoridades públicas dos países envolvidos. O

Brasil possui vários acordos e convênios internacionais para a repressão ao tráfico de entorpecentes e ao contrabando; no entanto, se as autoridades fiscais forem omissas ou coniventes com a saída ou o ingresso irregular de mercadorias e outros produtos, de nada adiantam os tratados assinados. Nesse ponto, novamente, Foz do Iguaçu apresenta-se como exemplo – ainda que as autoridades brasileiras venham aprimorando cada vez mais os mecanismos de controle, as autoridades paraguaias, em muitos casos, se omitem, ou até incentivam o comércio, oferecendo e facilitando a compra por brasileiros, uma vez que a cidade é a responsável pela maior entrada de divisas no país, respondendo por boa parte do PIB nacional;

- **espécie de produto:** produtos pequenos e valiosos são facilmente transportados e ocultados, o que facilita seu ingresso irregular no país; e
- **deficiência dos órgãos de controle aduaneiro:** a precariedade dos recursos humanos é fator de incentivo ao contrabando e ao descaminho.

Várias dessas situações amoldam-se à realidade brasileira e geram a necessidade de fiscalização. E, uma vez realizada tal fiscalização e verificado o ingresso de mercadorias em território nacional em desacordo com a legislação, é comum o enquadramento para aplicação da pena de perdimento desses produtos, bem como do veículo transportador.

Especificamente quanto à atual sistemática de ingresso de mercadorias irregulares no Brasil, cumpre verificar que ela tem se alterado ao passar dos anos, o que pode ser analisado a partir do que ocorre em Foz do Iguaçu, conforme breve retrospecto a seguir traçado.

1.1 Particularidades de Foz do Iguaçu/PR

Foz do Iguaçu, cidade paranaense que possui fronteira com o Paraguai (Ciudad del Este) e com a Argentina (Puerto Iguazu), é um dos principais pontos de ingresso de mercadorias irregulares em nosso país. A grande circulação de pessoas na Ponte da Amizade (ponte que liga Foz do Iguaçu a Ciudad del Este) não é fenômeno recente, mas o modo pelo qual ocorre essa circulação segue em constante alteração, sempre com vistas a burlar a fiscalização, que é cada vez mais intensa e especializada.

A conhecida figura do “sacoleiro” era muito popular na década de 90, quando pessoas, por sua conta e risco, iam ao Paraguai adquirir mercadorias para si mesmas ou para revendê-las a amigos ou conhecidos. Os sacoleiros vinham em excursões, cujos ônibus inclusive cruzavam a fronteira.

Tempos depois, esses “sacoleiros” deixaram de buscar mercadorias para si e passaram a buscá-las para terceiros, em um grande esquema de crime organizado, que não envolvia mais pequenas compras, mas grande volume de produtos de informática, entorpecentes, armas, medicamentos de uso proibido, cigarros, etc., para distribuição em larga escala para todo o país.

O meio de transporte preferencial, nessa época, continuava sendo os ônibus, que chegavam em verdadeiros comboios a Foz do Iguaçu. Dentro desses ônibus, muitos deles com alguns ou nenhum banco, transportavam-se quase que somente mercadorias e pouquíssimos – ou nenhum – passageiros. Não eram mais, portanto, “ônibus de turismo”.

Todavia, após a deflagração da operação Comboio Nacional, que redundou na apreensão de centenas de ônibus em todo o Brasil, começou a ser revista a logística de transporte das mercadorias ilegalmente introduzidas no país.

Passou-se a utilizar veículos de passeio, vans, táxis, automóveis locados, ônibus de linha regular, fragmentando a forma de transporte. Passaram a ser utilizadas vias alternativas, por estradas vicinais e com pontos de partida em cidades vizinhas. A quantidade de mercadoria transportada também diminuiu, a fim de diluir o risco de perda, em caso de eventual apreensão.

A mudança de paradigma quanto à forma de transporte levou à alteração também do local das apreensões, as quais não só ocorriam na rodovia principal (BR 277), mas também em estradas vicinais, uma vez que as mercadorias descaminhadas/contrabandeadas passaram a ingressar pelo Lago de Itaipu ou pelo Rio Paraná – e não mais pela Ponte da Amizade.

Todavia, ainda que a forma e o modo de transporte estejam em constante alteração, continua sendo rotineira a apreensão de veículos utilizados para transporte de produtos descaminhados ou contrabandeados, não só em Foz do Iguaçu, mas em todo o território nacional. Considerando o conjunto de infrações aduaneiras, e não cada uma individualmente, percebe-se que os danos à indústria nacional, à saúde pública, à propriedade intelectual e à própria soberania são imensos. Em igual sentido é a observação de Camila Plentz Konrath (2008, p. 448):

“em verdade, cada conduta aparentemente isolada colabora na formação de conjunto capaz de aniquilar a indústria nacional, sobretudo quando lembramos o fato de Ciudad del Este abastecer praticamente todo o comércio ilegal do país e ser abastecida, basicamente, pela China, com suas mercadorias produzidas a preços baixíssimos e livres de impostos.”

Para se ter uma pequena ideia do que circula em Foz do Iguaçu, conforme dados da Delegacia da Receita Federal, atualmente (outubro de 2014), há 5.150 veículos apreendidos em seu pátio de custódia aguardando destinação; são retidos cerca de dez veículos de passeio por dia e cerca de vinte ônibus mensalmente. O valor de mercadorias retidas/apreendidas está na faixa de US\$ 7.000.000,00 por mês, somente na zona secundária de competência da referida delegacia.

Portanto, é dentro desse contexto de macrocriminalidade que deve ser compreendida a pena de perdimento de bens, em especial a de veículos.

2 Penalidades aduaneiras

O artigo 675 do Decreto nº 6.759/09 (Regulamento Aduaneiro), a partir das sanções estabelecidas legalmente pelo art. 96 do Decreto-Lei nº 37/66, pelo art. 23, § 1º, do Decreto-Lei nº 1.455/76 (com a redação dada pela Lei nº 10.637/02, arts. 59 e 24), pelo art. 65, § 3º, da Lei nº 9.069/95 e pelo art. 76 da Lei nº 10.833/03, regulou a aplicação, separada ou cumulativamente, das seguintes penalidades:

“Art.	675.	(...)
I – perdimento	do	veículo;
II – perdimento	da	mercadoria;
III – perdimento	de	moeda;
IV – multa;		e
V – sanção administrativa.”		

No entanto, a penalidade que mais suscita dúvidas e discussões judiciais é a pena de perdimento de veículo. Ademais, é tema relevante, em especial, para a 4ª Região da Justiça Federal, uma vez que boa parte das infrações relativas ao contrabando e ao descaminho terrestres são oriundos de Ciudad del Este/Paraguai, cidade vizinha a Foz do Iguaçu.

2.1 A pena de perdimento e sua natureza jurídica

As infrações aduaneiras, em muitos casos, não geram perda de arrecadação, mas a sua penalização é necessária para a proteção do comércio e da indústria nacionais, bem como assegura a livre concorrência. Aliás, a função extrafiscal do Direito Aduaneiro é seguidamente ressaltada pelos doutrinadores.

Em virtude do caráter extrafiscal do Direito Aduaneiro e a despeito das significativas mudanças na forma de circulação das mercadorias, a pena de perdimento de bens (de mercadorias e de veículo) é importante sanção para o combate ao transporte de produtos irregularmente adquiridos. Possui uma feição **ressarcitória**, mas principalmente **repressiva**.

A pena de perdimento de bens, portanto, possui **natureza jurídica mista**. Nesse mesmo sentido é o ensinamento de Rony Ferreira (2004, p. 168):

“tendo-se como premissa que a decretação de perdimento de mercadorias e veículos em matéria aduaneira só pode ocorrer em razão de dano ao erário, verifica-se que tal sanção tem natureza jurídica mista. Quer dizer, ao mesmo tempo em que é **sanção** para o autor do ilícito, cumpre também a função de **ressarcir** o Estado pelo dano ao erário oriundo do mesmo ato ilícito. Sua natureza jurídica, portanto, é **repressivo-compensatória**.”

3 Constitucionalidade da pena de perdimento

A Constituição de 1967 e a Emenda Constitucional 1/69 traziam previsão expressa acerca da pena de perdimento de bens por dano ao erário (artigo 150, § 11, e artigo 153, § 11, respectivamente). Tal disposição não foi repetida na Carta de 1988, o que levou inicialmente à indagação sobre sua permanência no ordenamento jurídico.

A atual Constituição Federal fala apenas na perda de bens como sanção penal (artigo 5º, XLV e XLVI, alínea *b*), o que poderia levar a crer que não seria mais possível a sua aplicação pela autoridade administrativa.

Entretanto, ainda em 1989, frente ao novo texto constitucional, a Procuradoria-Geral da República emitiu parecer pela manutenção do perdimento de bens enquanto sanção fiscal, concluindo que (a) a penalidade já fora considerada constitucional sob o regime da Constituição anterior pelo extinto TFR e pelo STF; (b) há presunção de constitucionalidade da legislação anterior em face do novo texto constitucional quando não houver incompatibilidade clara; (c) a inclusão da perda de bens como pena na seara penal não significa a exclusão do perdimento de bens como sanção fiscal; (d) possibilidade de aplicação da pena por autoridade administrativa, depois de assegurado o direito de defesa, em processo administrativo (Carluci, 2001, p. 361-362).

O doutrinador José Lence Carluci (2001, p. 366-368), no entanto, defende o descabimento da pena de perdimento de bens após a promulgação da Constituição de 1988, se não for aplicada por autoridade judicial, após sentença condenatória, dada a ausência de outra previsão constitucional de sua aplicação.

Todavia, a despeito de alguma divergência doutrinária, pacificou-se o entendimento acerca da constitucionalidade da pena de perdimento de bens. Rony Ferreira (2004, p. 173), em um dos poucos trabalhos doutrinários sobre a pena de perdimento de bens, após afirmar a constitucionalidade da sanção, faz a seguinte ponderação:

“a validade do perdimento é a nossa própria tradição histórica de proteção ao erário, consistindo – em uma análise em tese – em mecanismo que obedece ao princípio da razoabilidade. É preciso referir que a ninguém é dado locupletar-se às custas alheias, ou seja, enriquecer ilícitamente. E, tendo em mente que a aplicação do perdimento de bens tem como pressuposto o dano ao erário, sua não aplicação àqueles que causem esse tipo de dano implica permitir-lhes locupletarem-se às custas do tesouro público, o que, além de contrariar o princípio antes mencionado, viria em evidente prejuízo à sociedade como um todo.”

Portanto, a ausência de previsão expressa da pena de perdimento de bens como

sanção aduaneira na Constituição Federal não a torna inconstitucional. Passar-se-á agora a analisar eventual inconstitucionalidade de sua aplicação frente a alguns princípios constitucionais.

3.1 A pena de perdimento e o devido processo legal

A pena de perdimento, administrativamente, é aplicada após regular processo administrativo. Portanto, em tese, não há violação ao devido processo legal, garantia assegurada na Constituição Federal e de observância também no âmbito administrativo.

Inicialmente, há apenas uma retenção, para análise e conferência dos bens envolvidos. Enquanto medida cautelar, a retenção pode ser feita pela autoridade fiscal.

Em seguida, verificada a hipótese de aplicação da pena de perdimento, a autoridade intima o proprietário para defesa e, somente após a análise desta, aplica ou não a referida sanção.

Portanto, não há violação ao contraditório e à ampla defesa, corolários do princípio do devido processo legal.

3.2 A pena de perdimento e o direito de propriedade

A aplicação da pena de perdimento também não viola o direito de propriedade, previsto constitucionalmente dentre os direitos e as garantias individuais, porquanto inexistem direitos absolutos.

Especificamente quanto ao perdimento de veículos, pontua-se que a propriedade deve cumprir uma função social, e não servir para locupletamento em face do erário. O abuso do direito de propriedade, portanto, não pode ser tolerado, uma vez que, ao lado do direito de propriedade, há também o direito fundamental à sua função social. Assim, como bem ponderou Rony Ferreira (2004, p. 75), "salta aos olhos que a propriedade obtida por meios ilícitos, ou em desrespeito às leis que dispõem sobre a sua aquisição, não atende à sua função social".

Acerca da tensão que possa haver entre princípios constitucionais, bem salienta Daniel Sarmento (2003, p. 97):

"(...) o pluralismo de ideias na sociedade projeta-se na Constituição, que acolhe, por meio dos seus princípios, valores e interesses dos mais diversos matizes. Tais princípios, como temos visto no decorrer deste estudo, entram às vezes em tensão na solução de casos concretos. Como observou Karl Engisch, a contradição principiológica é um fenômeno inevitável, na medida em que constitui reflexo natural das 'desarmonias que surgem em uma ordem jurídica pelo facto de, na constituição desta, tomarem parte diferentes ideias fundamentais entre as quais se pode estabelecer conflito'. Assim, a ponderação de interesses consiste justamente no método utilizado para a resolução desses conflitos constitucionais."

De um lado, temos o direito fundamental do administrado à propriedade; de outro, temos o interesse público, consubstanciado no dever de a Administração Pública combater a criminalidade, proteger o mercado interno, a livre concorrência, bem como o próprio consumidor e o uso adequado da propriedade.

A priori, não há como estabelecer qual princípio prevalecerá sobre o outro. Isso porque, ao contrário das regras, eles não se excluem, mas se harmonizam, dando concretude à unidade da Constituição, uma vez que inexistem hierarquia entre as normas constitucionais. A propósito desse princípio vetor de hermenêutica constitucional, transcreve-se lição de Luís Roberto Barroso (2003,

p. 196-200):

“A ideia de unidade da ordem jurídica se irradia a partir da Constituição e sobre ela também se projeta. Aliás, o princípio da unidade da Constituição assume magnitude precisamente pelas dificuldades geradas pela peculiaríssima natureza do documento inaugural e instituidor da ordem jurídica. É que a Carta fundamental do Estado, sobretudo quando promulgada em via democrática, é o produto dialético do confronto de crenças, interesses e aspirações distintos, quando não colidentes. Embora expresse um consenso fundamental quanto a determinados princípios e normas, o fato é que isso não apaga o pluralismo e antagonismo de ideias subjacentes ao pacto fundador’ (...). **O princípio da unidade é uma especificação da interpretação sistemática e impõe ao intérprete o dever de harmonizar as tensões e contradições entre normas.** Deverá fazê-lo guiado pela grande bússola da interpretação constitucional: os princípios fundamentais, gerais e setoriais inscritos ou decorrentes da Lei Maior (...). O papel do princípio da unidade é o de reconhecer as contradições e tensões – reais ou imaginárias – que existam entre normas constitucionais e delimitar a força vinculante e o alcance de cada uma delas. Cabe-lhe, portanto, o papel de harmonização ou ‘otimização’ das normas, na medida em que se tem de produzir um equilíbrio, sem jamais negar por completo a eficácia de qualquer delas.” (sem destaque no original)

Assim, somente na análise do caso concreto será possível verificar a prevalência de determinado direito, o que deverá ser feito por meio da denominada ponderação de interesses.

Na situação ora em confronto, resta claro que o direito de propriedade somente pode ser exercido nos limites de sua função social e em atenção aos direitos do consumidor, sem afrontar a soberania nacional. Nessa senda, o interesse do Estado em proteger o mercado nacional, não só evitando a sonegação de tributos, mas também a entrada em circulação de produtos de comercialização proibida (como, por exemplo, mercadorias falsificadas) ou contrários à segurança e à saúde pública (como, por exemplo, cigarros brasileiros destinados à exportação, armas e munições de uso proibido ou restrito ou medicamentos sem autorização da Anvisa), deve prevalecer sobre o individualista direito à propriedade. Dentre os tantos aspectos em jogo, o interesse público em coibir o ingresso de mercadorias em desacordo com a legislação deve se sobrepor. Assim como outras sanções administrativas, a pena de perdimento, embora tenha como alvo imediato o proprietário do bem, busca também desarticular o desenvolvimento de outras atividades criminosas que ocorrem como pano de fundo dessa grande movimentação de bens, tais como o tráfico de entorpecentes, o tráfico de armas e a corrupção.

O combate ao contrabando e ao descaminho necessita de instrumentos de combate eficientes, pois, via de regra, esses crimes vêm acompanhados de muitos outros. O volume de mercadorias apreendidas pela Receita Federal, nos últimos anos, é assustador, atingindo milhões de dólares, o que, além de indicar a alta sonegação de tributos, também indica o quanto tais práticas colaboram com o aumento dos níveis de desemprego e da concorrência desleal, pois, a baixo custo, são introduzidos produtos livres de tributos e fabricados no exterior. Por fim, a introdução desses itens acaba, inclusive, por lesar o próprio consumidor, pois são introduzidos no mercado artigos falsificados ou em desacordo com normas brasileiras.

3.3 A pena de perdimento de veículo e o princípio da proporcionalidade

A pena de perdimento também deve ser proporcional. Mas o que concretamente significa observar a proporcionalidade na aplicação da pena de perdimento de veículos ainda é questão que suscita dúvidas.

A simples verificação matemática entre o valor do veículo e as mercadorias que ensejaram a aplicação da pena de perdimento pode levar a absurdos, pois

bastaria utilizar um veículo de alto valor para poder fazer compras em valores elevados. O proprietário de um veículo de R\$ 100.000,00, por exemplo, poderia transportar mais mercadorias do que o proprietário de um veículo de R\$ 10.000,00. Tal interpretação, no mínimo, redundaria em tratamento anti-isonômico entre dos contribuintes.

Acerca da simples comparação entre o valor do veículo e o valor das mercadorias transportadas, assevera Rony Ferreira (2004, p. 193):

“(...) a vinculação do valor das mercadorias ao valor do veículo que as transporta não parece acertada, pois despreza os valores encerrados nas normas repressivas de ilícitos fiscais. Tal interpretação acaba por ignorar, no âmbito da responsabilidade civil, o fim maior das normas de repressão das condutas ilícitas, que, em última análise, tutelam os valores da sociedade encerrados nos interesses fazendários. Na medida em que prestigia a preservação tão somente do valor da propriedade do infrator, com o temor de se praticar suposto confisco, prejudica-se a proteção do interesse público.”

Portanto, constatada a insuficiência do critério exclusivamente matemático a fim de se verificar a proporcionalidade da sanção, devem ser buscados outros critérios de análise.

Humberto Ávila (2004, p. 113-114) realizou excelente estudo sobre os princípios jurídicos, classificando a proporcionalidade como um postulado normativo. Acerca de sua aplicabilidade, esclarece ser necessária a análise de uma relação entre meio e fim, *in verbis*:

“O exame de proporcionalidade aplica-se sempre que houver uma medida concreta destinada a realizar uma finalidade. Nesse caso devem ser analisadas as possibilidades de a medida levar à realização da finalidade (exame da adequação), de a medida ser a menos restritiva aos direitos envolvidos dentre aquelas que poderiam ter sido utilizadas para atingir a finalidade (exame da necessidade) e de a finalidade pública ser tão valorosa que justifique tamanha restrição (exame da proporcionalidade em sentido estrito).”

Portanto, a partir da delimitação proposta por Humberto Ávila, o exame da proporcionalidade deve atentar para a faceta da adequação (a pena de perdimento do veículo é adequada quando objetiva impor responsabilidade também àqueles que, por se disporem a transportar mercadorias em desacordo com a legislação, diretamente estão contribuindo com o avanço dos crimes de contrabando e descaminho), da necessidade (a pena de perdimento, dentre tantas outras sanções administrativas, atinge a finalidade de inibir o ingresso de mercadorias irregulares) e da proporcionalidade *stricto sensu* (a restrição decorrente da pena de perdimento está embasada em uma finalidade pública, qual seja, o urgente combate ao contrabando, ao descaminho e aos demais crimes correlatos, cuja incidência tem crescido sobremaneira, principalmente nas zonas fronteiriças).

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região, bem como o Superior Tribunal de Justiça, tem buscado uma aplicação axiológica, e não meramente matemática, do princípio da proporcionalidade. A respeito do tema, precisas são as palavras do Desembargador Federal Joel Ilan Paciornik:

“(...) 1. A proporcionalidade no contexto da norma vertente deve ser avaliada não apenas sob o prisma matemático, mas, sobretudo, sob o axiológico, uma vez que a perda do bem não visa somente ao ressarcimento ao Erário, mas, também e precipuamente, a impedir a habitualidade do contrabando e do descaminho. Esse critério dita que sanção tão gravosa como é o perdimento, que importa em verdadeira constrição à liberdade e à propriedade, somente deve ter lugar quando se está diante de situação em que o veículo não cumpre sua função social, vale dizer, é utilizado de forma contrária aos interesses públicos. 2. Para tanto, **a conduta deve revelar-se ofensiva não apenas aos interesses do**

Erário, já reparado com a perda dos produtos, mas também a valores juridicamente identificados com a coletividade, tais quais a balança comercial, a concorrência leal, a saúde pública e os direitos do consumidor. 3. Enfim, há de ser feito o juízo de adequação axiológica e finalística entre o ilícito cometido e a sua consequência jurídica, enfocando-se o problema pelo critério da conduta, de modo a sacrificar o mínimo possível de direitos. 4. Existindo nos autos provas ou circunstâncias que indiquem a reiteração da conduta ilícita pelo proprietário do veículo apreendido e a decorrente diminuição entre os valores envolvidos por força da frequência, descabe invocar o princípio da proporcionalidade. 5. Se as provas constantes nos autos demonstram que se trata de proprietário com potencialidade de incorrer novamente no delito, fica justificada a aplicação da pena de perdimento. Explica-se: **uma vez que o objetivo da medida é retirar do proprietário o instrumento do delito, evitando que ele reincida na infração, constatado que o proprietário do automóvel é reincidente ou apresenta potencialidade de incorrer novamente no delito, fica justificada a aplicação da pena de perdimento.**" (TRF4, AC 5004503-87.2011.404.7002, Primeira Turma, Relator p/ Acórdão Joel Ilan Paciornik, juntado aos autos em 05.09.2013) (Sem destaque no original)

No mesmo sentido, colaciono os seguintes precedentes:

"TRIBUTÁRIO. PENA DE PERDIMENTO. VEÍCULO TRANSPORTADOR. REQUISITOS. ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA. DESPROPORÇÃO. O fato de pender sobre o bem um contrato de arrendamento mercantil/alienação fiduciária não tem o condão de afastar a aplicação da legislação aduaneira atinente à matéria, pois o interesse público que presencia à hipótese sobreleva-se ao interesse das partes. A apreensão se faz em função da sua posse direta. O contrato de arrendamento deve ser resolvido entre as partes, no foro competente. Quanto ao princípio da proporcionalidade, a orientação firmada neste Tribunal é no sentido de que sua aferição não se restringe ao critério matemático, **sob pena de se beneficiarem proprietários de veículos de maior valor, quando esse não é o objetivo da lei.** Devem ser conjugados dois critérios: os valores dos bens não devem possuir uma grande diferença e devem ser examinadas as **circunstâncias que indiquem a habitualidade do cometimento de infrações.** No caso, em atenção às circunstâncias descritas no auto de infração, inclusive a reiteração da conduta lesiva por parte do condutor, é de ser afastada a aplicação do princípio da proporcionalidade." (TRF4, AC 5007365-79.2012.404.7104, Primeira Turma, Relator p/ Acórdão Jorge Antonio Maurique, juntado aos autos em 26.09.2013) (Sem destaque no original)

"TRIBUTÁRIO. PENA DE PERDIMENTO. VEÍCULO TRANSPORTADOR. REQUISITOS. 1. Esta Corte entende que a pena de perdimento só deve ser aplicada ao veículo transportador quando concomitantemente houver: a) prova de que o proprietário do veículo apreendido concorreu de alguma forma para o ilícito fiscal (Inteligência da Súmula nº 138 do TFR); b) relação de proporcionalidade entre o valor do veículo e o das mercadorias apreendidas. 2. Para objetivar-se a relação de proporcionalidade entre o valor do veículo e o das mercadorias apreendidas, devem ser utilizados dois critérios. **O primeiro diz respeito aos valores absolutos dos bens, que devem possuir uma grande diferença. O segundo importa na existência de circunstâncias que indiquem a reiteração da conduta ilícita e a decorrente diminuição entre os valores envolvidos, por força da frequência.**" (TRF4, AC 5005891-88.2012.404.7002, Segunda Turma, Relatora p/ Acórdão Luciane Amaral Corrêa Münch, juntado aos autos em 25.09.2013) (Sem destaque no original)

"ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. DESCAMINHO. PENA DE PERDIMENTO DE VEÍCULO. PROPORCIONALIDADE DA SANÇÃO. 1. Embora esta Corte admita a pena de perdimento, em virtude da expressa disposição legal, deve ser observada a proporcionalidade entre a infração e a perda, seja sob o ponto de vista da gravidade, seja em relação ao valor econômico do ilícito. Precedentes.

2. Recurso especial não provido.” (REsp 1169160/RS, Rel. Ministro Castro Meira, Segunda Turma, julgado em 18.05.2010, DJe 02.06.2010)

Portanto, fixados esses parâmetros interpretativos, no caso concreto deverá ser verificada a proporcionalidade da pena de perdimento do veículo.

3.4 A pena de perdimento e o princípio da insignificância fiscal

É comum a alegação, nos processos judiciais, de que, em virtude da possibilidade legal de não ajuizamento de execuções fiscais diante do baixo valor do crédito, não seria possível a aplicação da pena de perdimento do veículo quando o valor do tributo iludido em virtude da internação irregular das mercadorias apreendidas fosse inferior a tal patamar. Trata-se de raciocínio que não pode prevalecer: dada sua natureza repressivo-compensatória, a aplicação da pena de perdimento não tem como único objetivo ressarcir o Erário pelo dano causado em face dos tributos iludidos, uma vez que se pretende também proteger o mercado nacional e a livre e honesta concorrência, bem como impedir o ingresso de produtos proibidos.

Colaciona-se precedente do Tribunal Regional Federal da 4ª Região acerca desse ponto:

“TRIBUTÁRIO. MANDADO DE SEGURANÇA. TRANSPORTE DE MERCADORIAS ESTRANGEIRAS. PENA DE PERDIMENTO. PROPORCIONALIDADE. PRINCÍPIO DA INSIGNIFICÂNCIA. Em consonância com a legislação de direito aduaneiro e a jurisprudência desta Corte, a aplicação da pena de perdimento do veículo transportador pressupõe a prova de que o proprietário do veículo concorreu, de alguma forma, para a prática do ilícito, bem como a relação de proporcionalidade entre o valor do veículo e o das mercadorias apreendidas. Quanto ao princípio da proporcionalidade, a orientação firmada neste Tribunal é no sentido de que sua aferição não se restringe ao critério matemático, sob pena de se beneficiarem proprietários de veículos de maior valor, quando esse não é o objetivo da lei. Devem ser conjugados dois critérios: os valores dos bens não devem possuir uma grande diferença, e devem ser examinadas as circunstâncias que indiquem a habitualidade do cometimento de infrações. Na hipótese em exame, a responsabilidade da proprietária restou demonstrada diante das circunstâncias do caso, especialmente em razão da sua culpa *in eligendo*, assim como da demonstração da habitualidade da conduta ilícita. **O princípio da insignificância não tem aplicação no presente caso, tendo em vista que a pena de perdimento de veículo, desde que preenchidos os requisitos, independe do valor das mercadorias apreendidas.**” (TRF4, AC 5003236-09.2013.404.7003, Primeira Turma, Relator p/ Acórdão Jorge Antonio Maurique, juntado aos autos em 26.09.2013)

4 Aplicação da pena de perdimento de veículo

A perda do veículo transportador é uma das penas previstas para as infrações fiscais no Decreto-Lei 37/66 (artigo 96, inciso I), bem como em seu regulamento (Regulamento Aduaneiro – Decreto 4543/2002: artigo 604, inciso I; e Decreto 6.859/09: artigo 688, inciso V).

O artigo 104 do Decreto-Lei 37/66, em seu inciso V, estabelece que haverá a perda do veículo quando este estiver **conduzindo mercadoria sujeita a perdimento** e desde que essas mercadorias pertençam ao responsável pela infração.

Todavia, quando o condutor do veículo e o proprietário deste forem pessoas diversas, estabelece o referido diploma legislativo que também responde pela infração aquele que, de qualquer forma, concorra para a sua prática ou dela se beneficie (artigo 95, inciso I).

O atual Regulamento Aduaneiro, por sua vez, estabelece, no parágrafo 2º do artigo 688, que, “para efeitos de aplicação do perdimento do veículo, na hipótese do inciso V, deverá ser demonstrada, em procedimento regular, a responsabilidade do proprietário do veículo na prática do ilícito”.

Portanto, ainda que o proprietário do veículo não esteja efetivamente presente no momento da apreensão, poderá vir a ser responsabilizado e, conseqüentemente, perder o referido bem, desde que tenha **ciência** do ilícito praticado.

Analisar-se-ão, portanto, os dois pressupostos necessários para aplicação da pena de perdimento ao veículo transportador: o transporte de mercadoria sujeita a pena de perdimento e a responsabilidade do proprietário do veículo.

4.1 Mercadoria sujeita a pena de perdimento

É sujeita à pena de perdimento toda aquela mercadoria estrangeira que foi internalizada em desacordo com a legislação aduaneira e, por configurar dano ao Erário, recebe a referida sanção.

O artigo 689 do atual Regulamento Aduaneiro elenca várias hipóteses, dentre as quais, exemplificativamente, refere-se a mercadoria oculta (inciso III), mercadoria sob fundo falso (inciso XVIII), mercadoria importada ou exportada na hipótese de ocultação do sujeito passivo, do real vendedor, do comprador ou de responsável pela operação, mediante fraude ou simulação, inclusive interposição fraudulenta de terceiros (inciso XXII). Também estão sujeitas à pena de perdimento as mercadorias que tenham destinação comercial ou que excedam o valor da cota de isenção, no caso de viajantes (IN RFB 1.059, de 02 de agosto de 2010).

Aqui, convém ainda distinguir a mercadoria oculta da que se encontra em fundo falso – isso porque basta estar oculta, sem necessariamente estar em um fundo falso, para que seja passível de perdimento. E, mais do que isso, a mercadoria oculta, ainda que se esteja na zona primária (local que, em tese, ainda poderia regularizar a internalização de mercadorias de ingresso permitido), pode ser retida para fins de aplicação da pena de perdimento.

Alem disso, há mercadorias que, por si só, não podem ser importadas, pois seu ingresso é proibido. A Decisão CMC 53/08, internalizada pelo Decreto 6.870, de 04 de junho de 2009, elenca vários bens que não podem ser considerados bagagem e, portanto, não podem ingressar no Brasil pelo regime aduaneiro de bagagem, tais como veículos automotores em geral, motocicletas, suas partes ou peças, tais como os pneus.

4.2 Responsabilidade do proprietário do veículo

Como regra geral, a responsabilidade tributária é objetiva. Todavia, para fins de aplicação da pena de perdimento ao veículo, exige-se a responsabilidade subjetiva: o proprietário do veículo que transportava mercadorias descaminhadas/contrabandeadas deve ou, no mínimo, deveria saber a destinação que estava sendo dada a seu bem.

Como já delimitado anteriormente, ainda que o proprietário do veículo não esteja efetivamente presente no momento da apreensão, poderá vir a ser responsabilizado e, conseqüentemente, perder o referido veículo, desde que tenha ciência do ilícito praticado. Deve-se perquirir acerca da sua **boa-fé**.

Esse entendimento já está sedimentado há tempo: a Súmula 138 do TFR dispunha que “a pena de perdimento do veículo utilizado em contrabando ou descaminho somente se justifica se demonstrada, em procedimento regular, a responsabilidade do seu proprietário na prática do ilícito”.

Quando é o proprietário do veículo quem o dirige, não há grande dificuldade em

se imputar a sua responsabilidade. Entretanto, via de regra, não é isso o que ocorre. O comum é a triangularização de sujeitos, uma vez que o motorista do veículo não é seu proprietário.

O dono do veículo, no entanto, tem, sim, responsabilidade pela vigilância e pela escolha do delegatário na utilização de seu bem, o que se traduz, em face da sua ausência, na culpa *in eligendo* e *in vigilando*.

Então, deve-se buscar, a partir de elementos externos, a prova da participação do proprietário na concretização do ilícito. Um conjunto de fatores e indícios pode ser analisado para que se conclua acerca da responsabilidade do proprietário do veículo. Daí a importância da descrição fática constante no auto de infração (local e horário da apreensão, quantidade e qualidade das mercadorias, local em que estavam armazenadas – ocultas ou não –, número de tripulantes do veículo, identificação das bagagens, apresentação de DBA, imagens das mercadorias e do local em que estavam acondicionadas), da prova testemunhal e de dados complementares, como, por exemplo, (a) outras autuações fiscais, (b) dados de circulação do veículo por determinadas rodovias, (c) as precauções tomadas pelo taxista antes de pegar o passageiro, (d) a regularidade da viagem de ônibus perante a ANTT, com a devida autorização, lista de passageiros, etiquetamento de bagagens, (e) averiguação acerca da empresa locadora, no caso de veículo locado (se a empresa realmente atua no ramo, se houve alguma caução ou pagamento com cartão de crédito, se foi preenchida alguma ficha cadastral com dados do locatário, se o contrato de locação estava no prazo).

Nesse ponto, interessa colacionar os ensinamentos de Camila Plentz Konrath (2008, p. 471), nos quais se arrolam os principais elementos indiciários da culpa para essas situações de apreensão de veículos:

“Nos casos em questão, são indícios de participação consciente do proprietário no ilícito, por exemplo: a) o fato de o terceiro, que supostamente tomou o carro do proprietário emprestado, possuir veículo(s) em seu nome; b) o fato de o terceiro tratar de pessoal da família do proprietário ou amigo deste; c) o fato de o terceiro ou mesmo o proprietário possuir em seu desfavor processo(s) administrativo(s) por fato idêntico ou semelhante; d) o terceiro ou o proprietário possuir comércio (ou alguém ligado a ele), sobretudo se operar com bens similares aos encontrados em seu poder por ocasião da fiscalização; e) o terceiro e/ou o proprietário ser(em) reincidente(s) na prática do ilícito aduaneiro; f) o veículo do terceiro ou o apreendido possuir registros de entradas na região em horários e/ou dias próximos, sobretudo em se tratando de horários em que alega(m) estar trabalhando; g) não possuir, o terceiro ou o proprietário, profissão definida, declarando-se desempregado ou autônomo e, mesmo assim, possuir diversos registros no sistema Sinivem; h) constatarem registros no Sinivem apenas na entrada do veículo na cidade de Foz do Iguaçu sem a respectiva saída.”

Em igual sentido, colaciona-se o seguinte precedente jurisprudencial, cuja ementa analisa várias circunstâncias que permitiram afastar a boa-fé do proprietário do veículo:

“TRIBUTÁRIO. ADUANEIRO. PERDIMENTO. APREENSÃO DE VEÍCULO QUE TRANSPORTAVA MERCADORIAS INTERNADAS IRREGULARMENTE. PRESUNÇÃO DE BOA-FÉ. AFASTADA. 1. É forçoso ponderar que, para que se comine a pena de perdimento do veículo, devem estar configurados indícios robustos que apontem para o conhecimento do seu proprietário acerca do ilícito, ainda mais se levado em conta que, para se dar o perdimento de bem que transportava mercadorias contrabandeadas ou descaminhadas, deve o proprietário daquele ser também destas ou haver prova de ter concorrido para a prática da infração, seja com dolo ou culpa *in eligendo* ou *in vigilando*, consoante a Súmula 138 do antigo Tribunal Federal de Recursos. 2. Desde que não suprimida a presunção de boa-fé, não há lugar à incidência da pena de perdimento, visto que esta só é aplicável àquele que, tendo consciência da ilicitude e do caráter fraudulento da conduta ou deixando de se precaver adequadamente quanto a possíveis empecilhos para a

realização do negócio, beneficia-se da irregularidade. 3. O uso de veículo para transporte de mercadorias estrangeiras desprovidas de comprovação da regular importação, passíveis da pena de perdimento, vincula, dessa forma, a aplicação da mesma pena ao veículo transportador, caso configurada a responsabilidade de seu proprietário. 4. Verifica-se que o tempo de permanência na região da fronteira é escasso para quem pretendia instalar filial de sua empresa em Foz do Iguaçu. A maioria das vezes, a ida à região fronteiriça e o respectivo retorno se dão no mesmo dia. Nesse compasso, é de se ver que, em várias oportunidades, a autora emprestou o veículo de placa DRK 2022, de sua propriedade, para seu filho realizar viagens à localidade de Foz do Iguaçu. Na própria apelação, a apelante afirmou que 'tinha ciência das viagens do filho a Foz do Iguaçu, contudo nunca desconfiou que o mesmo trouxesse mercadorias sem a regular documentação'. 5. Tendo ciência das viagens, sendo sabedora de que seu filho é proprietário de uma empresa que atua no ramo do comércio de peças e acessórios para aparelhos eletroeletrônicos, cujo CNPJ é 11.808.566/001-60, e que as mercadorias apreendidas são compatíveis com as de seu comércio, conclui-se que a proprietária do veículo concorreu para a prática da infração, na medida em que emprestou o veículo de sua propriedade para terceiro. Assim, quanto à alegação de boa-fé, entende-se não prevalecer os argumentos da autora. 6. Embora o apelante alegue existir desproporção entre o valor das mercadorias e o do veículo, tem-se que a mera comparação numérica não prospera. Tem-se entendimento de que a desproporcionalidade entre o valor das mercadorias e aquele concernente ao veículo apreendido não tem o condão de, por si só, afastar a pena de perdimento, devendo ser analisada a boa-fé do proprietário do bem. 7. Deve ser mantida a sentença." (TRF4, AC 5002834-33.2010.404.7002, Primeira Turma, Relator p/ Acórdão Joel Ilan Paciornik, juntado aos autos em 16.11.2012)

Por fim, ainda algumas palavras acerca da possibilidade de aplicação da pena de perdimento de veículo utilizado como "batedor" de outro veículo que transporte as mercadorias.

A legislação estabelece que haverá a pena de perdimento no caso de o veículo transportar mercadoria sujeita à pena de perdimento. A regra aparentemente é clara e excluiria a responsabilidade quando não houvesse o transporte efetivo da mercadoria dentro do veículo.

Ocorre que, devido ao alto valor das cargas transportadas, têm sido utilizados veículos batedores, a fim de desviar ou prevenir algum ato fiscalizatório.

Considerando o contexto em que são empregados esses veículos, com o intento único de auxiliar no **transporte** de mercadorias sujeitas à pena de perdimento, é cabível também a aplicação dessa pena aos "batedores". Uma interpretação meramente literal da legislação não pode, portanto, prosperar.

Aqui, novamente, deve ser feita uma análise contextualizada da apreensão, tal como acima referido na análise da boa-fé do proprietário de veículo guiado por terceira pessoa. Mostra-se relevante verificar as circunstâncias da apreensão, como, por exemplo, a presença de radiocomunicador no veículo, a proximidade com o veículo que efetivamente transportava a carga proibida, o local da apreensão (como, por exemplo, estradas vicinais), outras autuações fiscais em nome do condutor ou do proprietário do veículo.

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região atualmente pacificou a questão em suas duas Turmas com competência nesta matéria, no julgamento dos Embargos Infringentes nº 5005212-59.2010.404.7002 (Primeira Seção, Relator p/ Acórdão Rômulo Pizzolatti, juntado aos autos em 08.05.2014) e nº 5002028-40.2011.404.7106 (Primeira Seção, Relatora p/ Acórdão Luciane Amaral Corrêa Münch, juntado aos autos em 05.04.2013):

"ADUANEIRO. VEÍCULO 'BATEDOR'. PENA DE PERDIMENTO. CABIMENTO. É plenamente cabível a aplicação da pena de perdimento, na forma do art. 104, inc. V, do Decreto-Lei 37, de 1966, aos veículos 'batedores', uma vez que,

embora não diretamente carregados com a mercadoria descaminhada/contrabandeada, participam diretamente de seu transporte, com participação ativa e relevante na condução da mercadoria.” (TRF4, EINF 5005212-59.2010.404.7002, Primeira Seção, Relator p/ Acórdão Rômulo Pizzolatti, juntado aos autos em 08.05.2014)

5 Soluções alternativas para coibir o ingresso irregular de mercadorias: o RTU da Lei 11.898/09 e a multa do artigo 75 da Lei nº 10.8333/03

No decorrer da última década, tentou-se a implementação de duas mudanças legislativas para coibir o ingresso irregular de mercadorias em território nacional, além da intensificação e aperfeiçoamento do trabalho fiscalizatório, em especial, da Receita Federal. Trata-se de uma nova sanção aduaneira (a multa de R\$ 15.000,00, instituída na Lei 10.833/03) e de um novo regime de tributação (o regime de tributação unificado, instituído pela Lei 11.898/09).

5.1 A multa do artigo 75 da Lei nº 10.8333/03

Em virtude da constatação de que os ônibus eram o meio de transporte preferencial para o deslocamento de mercadorias irregularmente internalizadas no país e da necessidade de se intensificar o combate ao contrabando e ao descaminho, via terrestre, oriundos principalmente do país vizinho Paraguai, pretendeu-se minimizar tal situação impondo certas obrigações ao próprio **transportador**, independentemente de sua vinculação com a propriedade das mercadorias transportadas. Para tanto, foi instituída pelo artigo 75 da Lei nº 10.833/03 (originária da conversão da MP 135, de 30 de outubro de 2003) uma multa de R\$ 15.000,00, imputável ao transportador de mercadoria sujeita à pena de perdimento, desde que sem identificação do proprietário ou possuidor ou se as características ou a quantidade dos volumes transportados evidenciarem ser mercadoria passível da referida pena, nos seguintes termos:

“Art. 75. Aplica-se a multa de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) ao transportador, de passageiros ou de carga, em viagem doméstica ou internacional que transportar mercadoria sujeita a pena de perdimento: I – sem identificação do proprietário ou possuidor; ou II – ainda que identificado o proprietário ou possuidor, as características ou a quantidade dos volumes transportados evidenciarem tratar-se de mercadoria sujeita à referida pena.”

Tal multa caracterizou-se como inovação no elenco de sanções aduaneiras, as quais, via de regra, eram imputadas tão somente ao **proprietário** do bem irregularmente internalizado em território brasileiro.

Ademais, essa sanção possui caráter subsidiário, uma vez que somente será aplicada caso não verificada a hipótese de cominação da pena de perdimento prevista no inciso V do artigo 104 do Decreto-Lei nº 37/66.(1)

Inicialmente foi considerada inconstitucional pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região, pois desproporcional (AMS 2004.71.06.002642-8); todavia, posteriormente, referida Corte alterou seu entendimento.

Conforme dados fornecidos pela Delegacia da Receita Federal em Foz do Iguaçu (outubro de 2014), em 70% das apreensões de veículo transportador (ônibus, vans e caminhões) é aplicada essa multa, o que denota o êxito dessa inovação legislativa para situações em que há o transporte de mercadorias sujeitas à pena de perdimento, mas não seria possível imputar a pena de perdimento ao veículo transportador.

5.2 O RTU (Regime de Tributação Unificada) da Lei nº 11.898/09

A Lei nº 11.898/09 instituiu Regime de Tributação Unificada – RTU na

importação, por via terrestre, de mercadorias procedentes do Paraguai. Trata-se da popularmente denominada "Lei do Sacoleiro". Sua regulamentação consta no Decreto nº 6.956/09.

Esse regime de tributação objetiva "racionalizar o comércio por via terrestre na fronteira Foz do Iguaçu/Ciudad del Este, simplificando a tributação e o controle aduaneiro e incentivando o fluxo lícito de mercadorias na região fronteiriça".(2)

Nos termos da referida lei, microempresa importadora varejista, após estar devidamente habilitada, poderá importar determinadas mercadorias provenientes do Paraguai, mediante o pagamento unificado dos impostos e das contribuições federais devidos na importação, por meio de um despacho aduaneiro simplificado.

Nos termos do artigo 7º da Lei 11.898/09, podem optar pelo RTU microempresas que sejam optantes do Simples Nacional (LC nº 123/06). Podem ser importadas somente mercadorias destinadas ao consumidor final, constantes em lista elaborada pelo Poder Executivo, estando expressamente proibida a importação de armas e munições, fogos de artifícios, explosivos, bebidas, inclusive alcoólicas, cigarros, veículos automotores em geral e embarcações de todo tipo, inclusive suas partes e peças, medicamentos, pneus, bens usados e bens com importação suspensa ou proibida no Brasil (art. 3º, parágrafo único) – trata-se da denominada "lista negativa".

A lista das mercadorias passíveis de importação ("lista positiva"), atualmente, consta no anexo único do Decreto 6.956/2009. Trata-se, basicamente, de produtos eletrônicos (informática, telecomunicações e eletroeletrônicos).

Os tributos federais devidos na importação efetuada ao amparo do RTU serão pagos no momento do registro da declaração de importação, à alíquota de 25%, estando aí englobados 7,88% a título de imposto de importação, 7,87% a título de imposto sobre produtos industrializados (IPI), 7,6% a título de Cofins-importação e 1,65% a título de PIS/Pasep-importação (art. 10, § 2º, da Lei nº 11.898/09 c/c art. 11 do Decreto nº 6.956/09).

Percebe-se que essa lei tentou regularizar a importação que, em geral, era feita irregularmente por microempresários, os quais buscavam mercadorias no Paraguai e revendiam-nas em seus estabelecimentos.

Todavia, da análise do relatório gerencial do RTU (Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/RTU/default.htm>>. Acesso em: 09 out. 2014), verifica-se que o volume de importações é muito baixo. Conforme dados fornecidos pela Delegacia da Receita Federal de Foz do Iguaçu, há um número muito baixo de microimportadores cadastrados ativos (em agosto de 2014, eram 952), e o número de declarações também é ínfimo, se comparado com o total de mercadorias que circulam naquela fronteira (em 2013, foram apresentadas 291 declarações, referentes a R\$ 1.348.489,34 em mercadorias desembaraçadas; de janeiro a agosto de 2014, foram 208 declarações, referentes a R\$ 941.016,60 em mercadorias desembaraçadas).

Conclusão

O perdimento do veículo transportador de mercadoria sujeita a essa pena continua sendo uma das penalidades aduaneiras mais utilizadas, a despeito da constante alteração do *modus operandi* daqueles que transportavam tais produtos. Isso porque, mais do que punir o transportador de artigos irregulares, afeta o modo de transporte utilizado, fragmentando, em doses pequenas e contínuas, a macrocriminalidade envolvida. Verifica-se, também, que as tentativas de propor meios alternativos para regularização das mercadorias, tal como o RTU do "sacoleiro", não obtiveram êxito – o que novamente confirma que o contrabando e o descaminho não são isolados ou praticados por pessoas sozinhas, em pequenas quantidades e em benefício próprio, mas sim por pessoas

integrantes de grandes grupos de crime organizado.

Referências bibliográficas

ÁVILA, Humberto. **Teoria dos princípios**: da definição à aplicação dos princípios jurídicos. 3. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

BARROSO, Luís Roberto. **Interpretação e aplicação da Constituição**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

CARLUCI, José Lence. **Uma introdução ao direito aduaneiro**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

FERREIRA, Rony. Perdimento de bens. In: FREITAS, Vladimir Passos de (coord.). **Importação e exportação no direito brasileiro**. São Paulo: RT, 2004.

KONRATH, Camila Plentz. Aplicação da pena de perdimento do veículo pela prática de ilícitos tributários. In: VAZ, Paulo Afonso Brum; PAULSEN, Leandro (org.). **Curso modular de Direito Tributário**. Florianópolis: Conceito, 2008. p. 447-478.

PINTO, Catarina Volkart. A multa do artigo 75 da Lei nº 10.833/03. In: VAZ, Paulo Afonso Brum; PAULSEN, Leandro (org.). **Curso modular de Direito Tributário**. Florianópolis: Conceito, 2008. p. 479-492.

SARMENTO, Daniel. **A ponderação de interesses na Constituição Federal**. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2003.

Notas

1. A respeito do tema, escrevi A multa do artigo 75 da Lei nº 10.833/03. In: VAZ, Paulo Afonso Brum; PAULSEN, Leandro (org.). **Curso modular de Direito Tributário**. Florianópolis: Conceito, 2008. p. 479-503.

2. Apostila do Seminário "Receita Federal e o controle aduaneiro do país", ministrado pela Delegacia da Receita Federal em Foz Iguaçu, na Justiça Federal de Foz do Iguaçu, p. 37.

Referência bibliográfica (de acordo com a NBR 6023:2002/ABNT):

PINTO, Catarina Volkart. A pena de perdimento de veículo. **Revista de Doutrina da 4ª Região**, Porto Alegre, n. 65, abr. 2015. Disponível em:

< http://www.revistadoutrina.trf4.jus.br/artigos/edicao065/Catarina_Pinto.html >

Acesso em: 13 maio 2015.