



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
2A.CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO DO MPF**

Voto N.º 276/2026

PROCEDIMENTO: JF/PR/CUR-5014294-95.2025.4.04.7000-PICMP

ORIGEM: PROCURADORIA DA REPÚBLICA - PARANA

PROCURADOR(A) OFICIANTE: JOSE SOARES FRISCH

RELATOR(A): FRANCISCO DE ASSIS VIEIRA SANSEVERINO

PROCEDIMENTO INVESTIGATÓRIO CRIMINAL. CRIME DE DESCAMINHO (CP, ART. 334). MERCADORIAS DE ORIGEM ESTRANGEIRA DESACOMPANHADAS DA DOCUMENTAÇÃO NECESSÁRIA QUE COMPROVASSE SEU INGRESSO REGULAR NO PAÍS, QUE SE ENCONTRAVAM NO INTERIOR DE ÔNIBUS DE TURISMO SEM ETIQUETAGEM OU EM NOME DE PASSAGEIROS AUSENTES. REVISÃO DE ARQUIVAMENTO. NECESSIDADE DA REALIZAÇÃO DE DILIGÊNCIAS. POSSIBILIDADE DE SE ATRIBUIR A CONDUTA ILÍCITA AO MOTORISTA E AO PROPRIETÁRIO DO ÔNIBUS DE TURISMO. ARQUIVAMENTO PREMATURO. NÃO HOMOLOGAÇÃO.

1. Trata-se procedimento investigatório criminal, instaurado para apuração de possível crime de descaminho. Consta dos autos que, em 22-08-2024, equipes da Receita Federal, em fiscalização realizada em **ônibus de turismo**, encontrou mercadorias de procedência estrangeira introduzidas no território nacional sem a documentação comprobatória de sua regular importação, **sem etiquetagem ou em nome de passageiros ausentes**.

1.1. Na ocasião, as mercadorias, totalizando 627 itens, a título exemplificativo vinhos, equipamentos eletrônicos e brinquedos, foram avaliadas em R\$ 34.310,49 e os tributos iludidos (II+IPI) com a importação irregular foram estimados em **R\$ 11.837,33**.

1.2. O Procurador da República oficiante promoveu o arquivamento do feito, em síntese, pelos seguintes argumentos:

"[...] Para uma persecução penal minimamente útil e eficaz, no entanto, não basta a mera presunção administrativa ou fiscal da responsabilidade do transportador dos volumes ou bagagens: é necessário identificar a quem pertenciam de fato as mercadorias apreendidas e comprovar a responsabilidade efetiva na prática do delito. Direito penal não lida com presunções, mas com fatos (realidade precede à ficção formal).

Atribuir responsabilidade penal objetiva pela mera não identificação dos volumes transportados é postura absolutamente vedada pelo ordenamento jurídico pátrio. É mister haver demonstração efetiva de conluio e atuação dolosa na prática efetiva do crime e laivos disso não há no caso concreto. [...]

Uma coisa é estender a ação fiscal ao transportador; outra é fazer essa extensão gerar consequências penais, o que implicaria inadmissível responsabilidade penal objetiva.

É preciso reconhecer também a possibilidade, muito plausível quando se trata de carga ilícita, de que os passageiros e prováveis donos das mercadorias poderiam tê-las dispensado no veículo sem conhecimento do transportador e terem usado de vários expedientes escusos para omitir a posse ou propriedade efetiva desses bens. Ainda, há sempre a possibilidade de essas pessoas abandonarem a própria mercadoria e deixarem o local sem se submeterem à fiscalização.

Não se vislumbra diligências razoavelmente exigíveis ou outra linha investigatória potencialmente idônea que permita identificar a autoria delitiva, de forma que falta justa causa para o exercício da ação penal (art. 395, III, do Código de Processo Penal)."

1.3. O Juiz Federal discordou do arquivamento, em síntese, pelos seguintes fundamentos:

"[...] ainda que as mercadorias transportadas não tenham sido corretamente identificadas, há indícios suficientes de que as pessoas envolvidas no transporte das mercadorias detinham o domínio funcional do fato, sendo possível, em tese, imputar-lhe a responsabilidade penal em regime de coautoria (art. 29 do Código Penal).

Isso se dá porque, ao operar linha de tráfico em rota sabidamente associada ao contrabando e descaminho, os agentes responsáveis pela empresa transportadora contribuem de forma essencial para a execução do delito, especialmente quando deixam de adotar procedimentos mínimos de verificação, controle e identificação das cargas, inclusive no tocante à etiquetagem e à regularidade da documentação fiscal. Nos crimes de contrabando e descaminho, a conduta do transportador pode configurar coautoria ou participação, quando demonstrada a ciência do transporte ilícito ou a adoção de condutas omissivas dolosas que viabilizam a prática criminosa, dificultando a identificação dos proprietários das cargas.

No caso em tela, a omissão deliberada na etiquetagem e identificação das mercadorias, aliada à utilização de rota reiteradamente empregada para ilícitos aduaneiros, configura indício suficiente de dolo eventual ou adesão consciente à conduta criminosa de terceiros, revelando vínculo subjetivo necessário à coautoria, conforme exigido pela teoria do domínio do fato. Não é possível esquecer que a conduta dos agentes responsáveis pelo transporte é essencial à prática do fato, já que é por meio deles que a mercadoria é deslocada no ponto próximo à aquisição ao ponto em que poderão ser revendidos. A guarda dos bens, ainda que transitória, é essencial à prática do ilícito, ao menos da maneira como os agentes pretendiam praticá-la, pois sem meios para o transporte, a carga não poderia ser apresentada ao mercado paralelo.

[...]

Ademais, a omissão no cumprimento de deveres legais de controle de carga por parte do transportador impede, de modo estratégico, a identificação dos reais adquirentes ou consignatários das mercadorias, de maneira que a contribuição do transportador não é resumida à execução do delito, mas contribui de forma substancial para a dissimulação da origem e do destino dos bens, dificultando a responsabilização penal de todos os agentes envolvidos.

Aceitar o arquivamento nas condições propostas significaria não apenas legitimar, mas institucionalizar um modelo operacional de contrabando, descaminho e tráfico de coisas e substâncias ilícitas via transporte terrestre, com a cumplicidade passiva de empresas que se absterem de fiscalizar suas próprias cargas. Tal cenário criaria um perigoso precedente jurídico: a impunidade seria garantida pela mera negligência calculada, transformando empresas de transporte em instrumentos ativos da criminalidade organizada.

A tese defendida pelo MPF, se acolhida, normalizaria a "cegueira deliberada" ("ostrich instruction") como estratégia de defesa, permitindo que transportadores aleguem ignorância plausível mesmo em rotas historicamente associadas ao crime — como aquelas em que ônibus circulam quase sem bagagens ou com bagagens vazias na ida e sobrecarregadas na volta, padrão incontestavelmente típico destas rotas comerciais voltadas ao mercado cinza (ou paralelo). A ausência de etiquetagem não é mera falha burocrática, mas um mecanismo intencional para ocultar a origem ilícita das mercadorias, especialmente considerando que sua falta permitiria ausências de controle mínimo e caos no controle da entrega das bagagens ao longo de uma rota que usualmente possui inúmeras paradas.

Assim, nas hipóteses em que tais mercadorias fossem eventualmente interceptadas por órgãos de fiscalização, sua autoria não seria reconhecida pelos órgãos persecução criminal em razão dessa ignorância absolutamente calculada pelos agentes responsáveis pelo transporte, que não apenas se colocaram em situação típica da "cegueira deliberada", mas impediriam a identificação de seus clientes, eventuais coautores do fato. Na maioria das situações em que os sujeitos e cargas não fossem fiscalizados, a mercadoria seria provavelmente vendida ou consumida, pertencendo, então, à cifra negra da criminalidade.

Importante frisar que a participação da empresa não é acessória, mas essencial ao "*iter criminis*". Sem seu papel logístico — e sua "ignorância" conveniente —, o crime em larga escala seria inviável. A omissão na fiscalização, em contextos de flagrante indício de ilicitude, não configura coautoria por ação omissiva, conforme o art. 13, § 2º do Código Penal, pois a atuação do agente é essencial, pois o meio eleito para a prática do crime dependeu necessariamente da empresa responsável pelo transporte meio necessário à prática do crime. Sequer há falar na condição de partícipes, pois os agentes relacionados à transportadora detêm, ainda que provisoriamente, a mercadoria sob sua guarda física, acondicionada nos veículos destinados ao transporte, sendo, portanto, parte essencial à execução delitiva diante do plano geral traçado por todos os coautores do fato.

Mais grave do que isso, os agentes relacionados à empresa responsável pelo transporte poderiam cometer impunemente contrabando e descaminho por meio de bagagens específicas, bastando para tanto que, ao adquirir as mercadorias ilícitas, não promovessem a etiquetagem de suas próprias bagagens, meio viável pelo fato de serem pessoalmente responsáveis por promover a etiquetagem e transporte destas em compartimento próprio.

[...]

Portanto, não obstante constatada a inviabilidade do pronto arquivamento, além disso, mostra-se ele prematuro, pois imprescindível a continuidade das investigações com aprofundamento da análise de diversas questões, entre elas as seguintes:

1. Padrões operacionais da empresa (ex.: frequência de viagens com disparidade de carga em viagens de ida e volta);
2. Vínculos com redes de contrabando (dados de inteligência e relatórios de órgãos de fiscalização, especialmente antecedentes criminais relacionados a sócios da empresa e dos motoristas responsáveis pelo transporte em questão);
3. Benefícios econômicos obtidos pela não fiscalização (lucro indireto com a ilegalidade), com comparação do valor da passagem cobrado em relação ao preço de "ticket" médio para a mesma rota;
4. Razões eventualmente plausíveis para a não realização de identificação das bagagens neste caso concreto, permitindo-se aos responsáveis o fornecimento de eventuais listas informais de carga, como sói ocorrer em tais casos e oitiva de todos os responsáveis pelo fato;
5. Tempo de Viagem e Padrões Logísticos, com verificação das seguintes informações: (a) duração da viagem em questão, com análise da lista de passageiros na ida e na volta para análise de eventual objetivo da viagem, caso se tratasse de "bate e volta" incompatível com fins turísticos ou discrepância de carga carregada no trajeto de ida em relação ao trajeto de volta; (b) verificação da existência de controle de carga na viagem de ida, com análise do seu aspecto quantitativo, confrontando informações relacionadas ao trajeto de ida com a carga encontrada por ocasião da fiscalização; (c) ausente eventuais informações relacionadas a peso e bagagens na viagem de ida, ou sendo inviável seu confronto no trajeto de volta pela existência de diversos pontos de paradas que antecederam a fiscalização, verificação da possibilidade de requisição de dados de telemetria e registros de peso do veículo, caso existentes em órgãos oficiais; (d) verificação de locais de paradas técnicas, com análise de eventuais tempos excessivos regiões próximas, por exemplo, a zonas de fronteira ou pontos de fronteiras 5014294-95.2025.4.04.7000 700017960085.V16

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
2.ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
VOTO N.º 276/2026

alfandegados, seja mediante análise do plano de viagem ou, ainda, mapeamento das antenas que restaram vinculadas aos celulares utilizados pelos motoristas da companhia em ambos os trajetos (ida e volta) ou outro meio.”

1.4. Remessa dos autos à 2ª Câmara de Coordenação e Revisão do MPF, nos termos do art. 28 do CPP c/c art. 62, IV, da LC nº 75/93.

2. Assiste razão ao Juiz Federal. O encerramento da investigação revela-se prematuro, uma vez que não esgotadas as diligências básicas para a individualização da autoria e a elucidação do liame subjetivo entre os transportadores e os reais donos da carga.

2.1. O controle de passageiros e o registro de bilhetes são obrigações regulamentares das empresas de transporte. A ausência de diligências junto aos registros da transportadora, como lista de passageiros, conferência de etiquetas e cruzamento de dados financeiros, impede o reconhecimento da autoria, lacuna que deve ser suprida antes de se cogitar a inviabilidade da ação penal.

2.2. Cumpre ressaltar que nesta fase de investigação criminal, apenas seria admitido o arquivamento se ausentes elementos mínimos da autoria e/ou da materialidade, após esgotadas as diligências investigatórias, ou se existente demonstração inequívoca, segura e convincente de causa excludente da ilicitude ou extintiva da punibilidade, restando evidenciada a necessidade da realização de diligências mínimas, inclusive para melhoria da eficiência e efetividade da persecução penal.

2.3. Somente após o esaurimento das diligências capazes de esclarecer o ocorrido, é que o Ministério Público Federal poderá concluir se existem elementos suficientes para deflagrar a ação penal ou se deve requerer o arquivamento do feito.

2.4. Sobre a possível responsabilidade do motorista ou do proprietário do ônibus na conduta perpetrada, acompanho os fundamentos do Juiz Federal ao concluir que: *“A ausência de etiquetagem não é mera falha burocrática, mas um mecanismo intencional para ocultar a origem ilícita das mercadorias, especialmente considerando que sua falta permitiria ausências de controle mínimo e caos no controle da entrega das bagagens ao longo de uma rota que usualmente possui inúmeras paradas. Assim, nas hipóteses em que tais mercadorias fossem eventualmente interceptadas por órgãos de fiscalização, sua autoria não seria reconhecida pelos órgãos persecução criminal em razão dessa ignorância absolutamente calculada pelos agentes responsáveis pelo transporte, que não apenas se colocaram em situação típica da “cegueira deliberada”, mas impediriam a identificação de seus clientes, eventuais coautores do fato.”*

2.5. Precedentes da 2ª CCR: IPL nº 5010351-60.2022.4.04.7005, Relator SPGR FRANCISCO DE ASSIS VIEIRA SANSEVERINO, julgado na 869ª Sessão de Revisão, 19-12-2022, à unanimidade; e IPL nº 5004967-59.2021.4.04.7003, Relator SPGR CARLOS FREDERICO SANTOS, julgado na 832ª Sessão de Revisão, de 13-12-2021, à unanimidade.

2.6. No mesmo sentido, são os precedentes do TRF – 4ª Região:

“Transportar mercadorias de terceiros não afasta a responsabilidade criminal, pois o ato configura consciente colaboração direta para a introdução irregular da mercadoria em território nacional, em crime de descaminho, independente ou não do exercício de atividades comerciais. Para o reconhecimento da autoria do crime de descaminho ou contrabando, em se tratando de acusado motorista de ônibus de passageiros, não basta estar na condução do veículo e inexistir identificação da propriedade das mercadorias, é imprescindível a demonstração nos autos da existência de conluio entre o motorista e o proprietário do veículo, o guia de viagens, ou passageiros para a internalizar irregularmente

as mercadorias” (TRF4, ACR 5001564-90.2018.4.04.7002, SÉTIMA TURMA, juntado aos autos em 18/08/2021);

“Aquele que atua no transporte de mercadorias de procedência estrangeira desacompanhadas de documentação comprobatória de sua regular introdução em solo pátrio deve ser responsabilizado criminalmente por descaminho ou contrabando, não importando, para a configuração do delito, o fato de ser ou não o proprietário da mercadoria. Essa atuação no transporte pode se dar como motorista, como ajudante que viaja junto com o motorista, ou, ainda, como batedor. Em todos esses casos se trata de autoria” (TRF4, ACR 5000848-47.2020.4.04.7017, SÉTIMA TURMA, juntado aos autos em 26/08/2021);

“Em regra, o motorista de ônibus será responsabilizado se restar comprovada a sua participação, de alguma forma, na atividade delituosa, inclusive acobertando o ilícito praticado por terceiros. Constituindo obrigação do motorista, como preposto da empresa, efetuar a identificação de cada bagagem, no caso de não respeitar as normas de exigência, adere, em tese, à conduta ilícita perpetrada por terceiros, incorrendo na hipótese do art. 29, caput, do Código Penal” (TRF4, ACR 5005742-39.2019.4.04.7005, OITAVA TURMA, juntado aos autos em 10/09/2021).

3. Não homologação do arquivamento. Designação de outro membro do MPF para adotar as providências que entender cabíveis, nos termos do art. 30-D da Resolução CSMPF nº 210, alterada pela Resolução CSMPF nº 250, de 26-06-2025.

NÃO HOMOLOGAÇÃO DO ARQUIVAMENTO

Atento ao que consta dos autos, voto pela NÃO HOMOLOGAÇÃO do arquivamento, pelas razões acima expostas.

Determino designar outro membro do MPF para adotar as providências que entender cabíveis, nos termos do art. 30-D da Resolução CSMPF n.º 210, alterada pela Resolução CSMPF n.º 250, de 26-06-2025.

Encaminhem-se os autos ao Procurador-Chefe da unidade de origem, para cumprimento, cientificando-se o membro do MPF oficiante e o Juízo competente, com as homenagens de estilo.

Brasília/DF, data da assinatura eletrônica.

FRANCISCO DE ASSIS VIEIRA SANSEVERINO
SUBPROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
COORDENADOR - 2.ª CCR ▾

T.