



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.001879/2010-77
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3302-008.997 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 25 de agosto de 2020
Recorrente MAERSK BRASIL BRASMAR LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA

Data do fato gerador: 16/03/2010

AGENTE MARÍTIMO. REPRESENTANTE DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. RESPONSABILIDADE POR INFRAÇÕES. LEGITIMIDADE PASSIVA.

Respondem pela infração à legislação aduaneira, conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para a sua prática.

NULIDADE DO LANÇAMENTO. OMISSÃO OU ERRO DO ENQUADRAMENTO LEGAL. DESCRIÇÃO PRECISA DOS FATOS. INOCORRÊNCIA DE CERCEAMENTO DO DIREITO DE DEFESA.

Tendo em vista que o lançamento fiscal encontra-se devidamente motivado, com descrição dos fatos precisa e detalhada, tanto que a matéria foi plenamente compreendida pela atuada, eventual omissão ou erro no enquadramento legal não é suficiente para eivar de nulidade o Auto de Infração, e muito menos caracterizar cerceamento do direito de defesa.

REGISTRO EXTEMPORÂNEO DOS DADOS DE EMBARQUE NA EXPORTAÇÃO. INFRAÇÃO CONFIGURADA. PENALIDADE. APLICABILIDADE.

Restando comprovado nos autos o atraso na prestação de informações dos dados de embarque no SISCOMEX, é aplicável a penalidade prevista na alínea “e”, inciso IV, do artigo 107, do Decreto-Lei n.º 37, de 1966, com a redação do artigo 77 da Lei n.º 10.833, de 2003, aos embarques, cujo atraso nas informações é superior ao previsto na legislação.

PENALIDADE ADMINISTRATIVA. ATRASO NA ENTREGA DE DECLARAÇÃO OU PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. INAPLICABILIDADE. SÚMULA CARF Nº 126.

A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira, mesmo após o advento da nova redação do art. 102 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, dada pelo art. 40 da Lei nº 12.350, de 2010.

Acordam os membros do Colegiado, por unanimidade de votos, em rejeitar a preliminar arguida. No mérito, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do voto do relator. Este julgamento seguiu a sistemática dos recursos repetitivos, sendo-lhes aplicado o decidido no Acórdão n.º 3302-008.996, de 25 de agosto de 2020, prolatado no julgamento do processo 11128.007217/2009-77, paradigma ao qual o presente processo foi vinculado.

(documento assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenberg Filho – Presidente Redator

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros: Gilson Macedo Rosenberg Filho (presidente), Corinho Oliveira Machado, Jorge Lima Abud, Vinicius Guimarães, Raphael Madeira Abad, Walker Araujo, José Renato Pereira de Deus e Denise Madalena Green.

Relatório

O presente julgamento submete-se à sistemática dos recursos repetitivos prevista no art. 47, §§ 1º e 2º, Anexo II, do Regulamento Interno do CARF (RICARF), aprovado pela Portaria MF n.º 343, de 9 de junho de 2015. Dessa forma, adota-se neste relatório o relatado no acórdão paradigma.

Trata o presente sobre exigência de crédito tributário, a título de multa regulamentar pela não prestação de informação sobre veículo ou carga transportada ou sobre operações que executar; relata a fiscalização que a agência MAERSK BRASIL BRASMAR LTDA descumpriu o prazo definido no IN RFB 800/2007, para prestação de informação sobre a carga.

Regularmente intimada, a autuada apresentou impugnação, alegando, inicialmente, quanto ao fato, que a autoridade fiscal descreveu de forma incorreta e incompleta os fatos, o que implica em nulidade; inicia a argumentando ilegitimidade passiva porquanto a requerente não é transportador, sendo agente de carga do transportador, citando definições da IN 800/2007, em seu art 2º, inciso V (transportador), e art. 4º, § 1º (agência de navegação); aduz que o agente, na condição de mandatário, não se confunde com o transportador, mandante, nos termos do art. 653 do CC e que os atos praticados pelo mandatário são praticados em nome do mandante, não podendo ser aquele penalizado; inexistente previsão legal da aplicação de multa ao agente; a obrigação é do transportador; mesmo o Decreto lei 37/66 não traz disposição quanto ao agente (cita o art. 37), o mesmo ocorrendo com o novo RA – Dec. 6.759/2009 em seu art. 31; o próprio parágrafo 2º do art. 76 da Lei n.º 10.833/2003 não aponta a agência de navegação; dessa forma extrapolar os limites das responsabilidades equivale a negar vigência do art. 5º da CF, incisos II e XLV, requer nulidade; aponta vício formal no auto de infração, art 10 do Decreto 70235/72, porquanto a descrição do fato não foi clara e completa (pela narrativa não se extrai qual foi o prazo descumprido, muito menos em que momento isto ocorreu), prejudicando a ampla defesa; no mérito, ainda que

eventual informação tenha sido incluída posteriormente, mas antes da lavratura do auto de infração, equivale a denúncia espontânea (art. 138 do CTN).

A DRJ julgou improcedente a impugnação.

Cientificada da referida decisão, a Recorrente interpôs recurso voluntário requerendo (i) preliminarmente: (i.1) ilegitimidade passiva, posto que a Recorrente não é transportador, tendo apenas atuado como agente marítimo; (i.2) nulidade do auto de infração por vício formal por ausência de clareza e exposição dos fatos; (ii) meritoriamente: (ii.1) da não caracterização da infração imposta; e (ii) da aplicação do instituto da denúncia espontânea.

É o relatório.

Voto

Tratando-se de julgamento submetido à sistemática de recursos repetitivos na forma do Regimento Interno deste Conselho, reproduz-se o voto consignado no acórdão paradigma como razões de decidir:

I - Admissibilidade

O recurso voluntário é tempestivo e atende aos demais requisitos de admissibilidade, dele tomo conhecimento.

II – Preliminar

II.1 – Ilegitimidade passiva

A respeito do tema tratado neste tópico, esta Turma, em composição anterior, já analisou os argumentos explicitados pela Recorrente nos autos do processo n.º 10909.004117/2010-72. Neste cenário, peço vênias para adotar como razão de decidir, o voto do brilhante Conselheiro Jorge Lima Abud (acórdão 3302-006.348) que, com a sabedoria que lhe é peculiar nos ensina:

Preliminarmente, alega a impugnante ser parte ilegítima, uma vez que, na qualidade de agente de navegação, na condição, pois, de mera mandatária do transportador marítimo, não deve ser responsabilizada pelos atos praticados pelo transportador. Todavia, dispositivos normativos a respeito encontram-se prescritos no artigo 2º da IN RFB n.º 800/2007, dessa forma:

º IN RFB n.º 800/2007

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;

- d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas " a" e " b" , responsável pela desconsolidação da carga no destino; e
- e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional; (grifamos)

Dessa forma, ao contrário do entendimento esposado pela Impugnante, o agente marítimo, além de ser o representante do transportador estrangeiro no País, encontra-se classificado, também, nos termos do art. 2º, § 1º, inciso IV, da IN RFB nº 800/2007, como uma *espécie* do *gênero* transportador, sendo, pois, responsável com este em eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.

No âmbito das infrações aduaneiras, observa-se que a responsabilidade está expressamente prevista o art. 95 do Decreto-lei nº 37/1966:

Art. 95 Respondem pela infração:

I conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, concorra para sua prática, ou dela se beneficie;

II conjunta ou isoladamente, o proprietário e o consignatário do veículo, quanto à que decorrer do exercício de atividade própria do veículo, ou de ação ou omissão de seus tripulantes;

Assim, por expressa disposição legal, quaisquer pessoas, físicas ou jurídicas, que, de qualquer forma, contribuam para a prática do ilícito devem responder solidariamente.

Atente-se ainda para inciso II do art. 95 do Decreto-lei nº 37/1966 (acima transcrito) c/c artigo 32, inciso I, parágrafo único, alínea “b” do mesmo diploma legal, com redação dada pelo Decreto-lei nº 2.472/1988, que tratam expressamente da responsabilidade do transportador e, sendo este estrangeiro, prevêem a responsabilidade solidária de seu representante no País:

Art. 32 – É responsável pelo imposto:

I – o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno;

II – (...)

Parágrafo único – É responsável solidário:

a) (...);

b) o representante, no País, do transportador estrangeiro. (Grifo e negrito nossos)

Infere-se, portanto, que a lei designou como responsável solidário o representante no País do transportador estrangeiro. Estabelecidos os pressupostos legais quanto ao instituto da responsabilidade solidária, cabe, a seguir, a análise quanto à responsabilidade do agente marítimo.

Observa-se que, ao aludir à figura do “representante”, a lei não restringe seu conteúdo ao contrato de representação comercial *stricto sensu*, tal como previsto na comercial, mas denota a pessoa que atua por ordem e no interesse do transportador perante as autoridades aduaneiras, praticando atos que, dentre outras finalidades, têm estrita relação com controle aduaneiro do veículo e da carga. Assim, incabível restringir a interpretação da lei tributária, sob a ótica dos institutos de direito privado, relativos a contrato de agenciamento e de representação, na pretensão de definir os efeitos tributários, devendo-se atentar para o aspecto teleológico da norma.

A responsabilidade tributária é disciplinada por diploma legal específico, sendo descabido aplicar legislação de direito privado quando existem leis específicas que regem a matéria, pois, é preceito de hermenêutica que a norma especial prevalece sobre a norma geral.

Nesse sentido, cabe destacar os ensinamentos doutrinários de Samir Keedi sobre agência marítima:

É a empresa que representa o armador em determinado país, estado, cidade ou porto, fazendo a ligação entre este e o usuário do navio. Não é comum o contato do usuário com o armador, diretamente, sendo esta função exercida pelo Agente Marítimo.

Entre as importantes atividades de uma Agência Marítima está o angariamento de carga para o espaço do navio e o controle das operações de carga e descarga. O contrato de prestação de serviços costuma incluir a administração do navio, recebimento e remessa do valor do frete ao armador, representação do navio e do armador junto às autoridades portuárias e governamentais, etc., e o atendimento aos clientes. (Keedi, Samir. Transportes e seguros no Comércio Exterior, 2ª ed., São Paulo: Aduaneiras, 2003) (destaquei)

Diante de abalizada doutrina, pode-se constatar que o comércio marítimo impõe a necessidade de os armadores possuírem em cada porto um representante, com conhecimento em diversas áreas comerciais e jurídicas, para atuar na prática de determinados atos de interesse daqueles, agindo, portanto, como representante do armador. Assim, o Agente Marítimo é o elo na cadeia de comunicação entre o Armador e as demais pessoas que interagem com o navio quando este chega a um Porto Nacional.

Com efeito, sabe-se que o agente marítimo atua efetivamente como representante do transportador em determinado porto, perante as autoridades governamentais e portuárias. Sua missão é assumir o gerenciamento e essa administração envolve múltiplas ações e serviços, incluindo documentação da embarcação e da carga, controles de origem fiscal, recolhimento de tributos, contato com as autoridades, contratação de serviços, tais como, praticagem, rebocadores e lanchas, providências para agendamento da inspeção do navio pelos órgãos competentes (Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal), além de comunicação constante com o operador portuário (responsável pela carga/descarga), entre outros.

Considerando-se assim as funções exercidas pelo Agente Marítimo, esclareça-se ainda que a expressão “representante, no País, do transportador estrangeiro” não tem o significado de representante em todo o território nacional, mas sim de representante no Brasil, podendo este ser nacional ou local. Conclui-se, portanto, que o transportador estrangeiro de grande porte pode ter um representante em âmbito nacional, sendo usual é que tenha “representantes” locais em cada porto, que são os Agentes Marítimos.

No entanto, em quaisquer das duas hipóteses acima se tem a responsabilidade solidária, conforme dispôs o art. 32 do Decreto-Lei nº 37/66, com redação dada pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.472/88. O agente marítimo, por atuar como representante do transportador no País, é responsável solidário com este, com relação à eventual exigência de tributos e penalidades decorrentes da prática de infração à legislação aduaneira.

Ademais, o representante do transportador estrangeiro firma um Termo de Responsabilidade perante a Aduana, em que declara essa sua condição, evidenciando assim sua responsabilidade solidária pelo pagamento dos tributos, multas e outras obrigações em que incorrer o transportador. Neste ponto, ressalte-se que o Termo de Responsabilidade tem amparo legal, estando expressamente previsto no art. 39, §§ 2º e 3º, do Decreto-lei nº 37/1966, com redação dada pelo Decreto nº 2.472/1988:

Art. 39 – (...)

(...)

§ 2º O veículo responde pelos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas aplicadas aos transportadores da carga ou a seus condutores.

§ 3º O veículo poderá ser liberado, antes da conferência final do manifesto, mediante **termo de responsabilidade firmado pelo representante do transportador**, no País, quanto aos tributos, multas e demais obrigações que venham a ser apuradas. (Grifo e negrito nossos)

Portanto, conforme disposição legal acima, quando o agente marítimo assina o termo de responsabilidade perante Alfândega, o faz na qualidade de representante do transportador. Amparado no citado termo, a empresa atua efetivamente em nome transportador, praticando atos durante o despacho.

A jurisprudência tem reconhecido a responsabilidade do agente marítimo, firmando o entendimento de que a Súmula n.º 192 do extinto Tribunal Federal de Recursos, publicada em 1985, foi superada com o advento do Decreto-lei n.º 2.472, de 1988. O Egrégio Conselho de Contribuintes corrobora com o entendimento acima esposado, havendo, ainda, decisões judiciais neste sentido, conforme evidenciam as ementas a seguir transcritas:

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. AGENTE MARÍTIMO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA Inaplicável, na espécie sob julgamento, a Súmula n. 192 do TFR, esta superada pela edição do Decreto-Lei n. 2.472/88. (Acórdão n.º 30328571, Terceira Câmara, Recurso n.º: 118229, Data da Sessão: 25/02/1997)

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. VISTORIA ADUANEIRA. RESPONSABILIDADE DO AGENTE MARÍTIMO COMO REPRESENTANTE DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO Apurada avaria e falta de mercadoria é responsável pelo tributo e multas o representante do transportador estrangeiro. Inaplicabilidade, no caso, das cláusulas STC (Said to Contain). (Acórdão n.º 30128239, Primeira Câmara, Recurso n.º: 118200 Data da Sessão: 13/11/1996)

PROCESSUAL E TRIBUTÁRIO. APELAÇÃO CONHECIDA. DEPOSITO. CORREÇÃO MONETÁRIA. IMPORTAÇÃO. EXTRAVIO. RESPONSABILIDADE FISCAL DO AGENTE MARÍTIMO. SUMULA 192 DO EXTFR. INAPLICABILIDADE. FATO GERADOR. O AGENTE MARÍTIMO, QUANDO NO EXERCÍCIO EXCLUSIVO DAS ATRIBUIÇÕES PRÓPRIAS, NÃO É CONSIDERÁVEL TRIBUTÁRIO, NEM SE EQUIPARA AO TRANSPORTADOR PARA EFEITOS DO DECRETO-LEI 37, DE 1966.' (SUMULA 192/ TFR). NÃO SE APLICA O ENTENDIMENTO SUMULADO QUANDO O AGENTE MARÍTIMO ASSINA TERMO DE RESPONSABILIDADE EQUIPARANDO-SE AO TRANSPORTADOR MARÍTIMO. (...)APELAÇÕES E REMESSA IMPROVIDAS. (negritei).(ACÓRDÃO AC 9618/PE, Tribunal Regional Federal da 5ª Região, Processo n.º 91.05.034353, Órgão Julgador: Primeira Turma, Relator: Desembargador Federal CASTRO MEIRA, Data Julgamento: 05/09/1991)

Não prospera a tese de que a autuação ofende o artigo 5º, inciso XLV, da Constituição Federal (“nenhuma pena passará da pessoa do condenado”), empregado, por analogia, à penalidade administrativa, pois, diante da legislação de regência, conclui-se que a multa está sendo aplicada à pessoa designada em lei para responder pela infração, não cabendo falar em cominação de pena transpassando a pessoa responsável.

Por fim, o §1º do artigo 37 do Decreto-Lei n.º 37/66 põe uma pá de cal na testilha:

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

executem e respectivas cargas. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

Convicto nesse entendimento, afasto a pretensão da Recorrente.

II.2 – Vício Formal no Auto de Infração

Alega a Recorrente:

“Em que pese o entendimento dos Nobres Julgadores, o referido auto violou o art. 10 do Decreto 70.235/72.

O auto de infração padece de vício formal. São várias as razões para esse fim:

Primeiramente porque aplicou uma pena à Recorrente como se fosse o próprio transportador marítimo. Essas razões já foram sobejamente esclarecidas acima.

Em segundo lugar, para que a parte possa exercer amplamente o seu direito ao contraditório, é preciso transparência e clareza na exposição dos fatos, conferindo-lhe elementos para a produção de uma defesa adequada. Pela narrativa apresentada, esses elementos não ficaram claros, vez que faltou a conexão entre os fatos, o agente e os fundamentos.”

Entretanto, observa-se que o Auto de Infração foi devidamente motivado, sendo possível identificar, de forma expressa, quais foram as razões de fato e de direito para a lavratura da exigência fiscal, como exigido pelo art. 10 do Decreto n.º 70.235/72. Esse fato é depreendido da leitura dos fundamentos da autuação, transcritos no corpo do Auto de Infração, cuja descrição permite verificar que a autuação foi lavrada de forma única por envolver a mesma penalidade regulamentar (art. 107, inciso IV, alínea "e" do Decreto-lei nº 37/1966), estando em plena consonância com o art. 9º do mesmo Decreto.

Com efeito, a Recorrente teve clara ciência do teor da ação fiscal e dos atos normativos invocados no corpo do Auto de Infração que apontam para a prática de irregularidades nas operações de comércio exterior. Basta constatar os argumentos trazidos nas defesas para afastar a motivação apresentada pela fiscalização.

Portanto, sabia do que se defender e assim o fez, merecendo, assim, ser afastados os argumentos de nulidade da autuação.

III - Mérito

Conforme relatado o lançamento decorre da multa capitulada no art. 107, IV, alínea “e”, do Decreto-Lei 37, de 1966, com a redação da Lei nº 10.833, de 2003, pela não informação ou informação fora do prazo sobre a carga transportada, considerando que a penalidade foi imposta pelo atraso superior do prazo previsto na legislação da vinculação do manifesto eletrônico com a atração. É o que se extrai do fundamento do Auto de Infração:

DA INFRAÇÃO

Não tendo prestado a(s) informação (ões) dentro do prazo estabelecido em norma, o transportador sonegou dados importantes ao controle aduaneiro, impedindo uma prévia análise de risco quanto a carga, a logística, em fim, a operação como um todo. Dispõe a IN RFB no 800/2007 no seu art. 45:

"Art. 45. O transportador, o depositário e o operador portuário estão sujeitos à penalidade prevista nas alíneas "e" ou "r" do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei no 37, de 1966, e quando foro caso, a prevista no art. 76 da Lei no 10.833, de 2003, pela não prestação das informações na

forma, prazo e condições estabelecidos nesta Instrução Normativa" (grifou-se)

A alínea "e" do inciso IV do art. 107 do Decreto-lei n.º 37/1966, com a redação dada pela Lei no 10.833/2003, diz:

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

(..)

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

e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga" (grifou-se)

Portanto, a conduta omissiva do transportador materializou claramente a se infracional acima descrita, punida com a pena de multa de R\$ 5.000,00

Não se trata de questões atinentes a alteração/retificação de informações prestadas anteriormente, conforme alegado pela Recorrente. Fosse assim, a fundamentação do Auto de Infração teria sido realizada nos termos do §1º, do artigo 45, da IN 800/07 (mencionado no corpo do AI apenas para contextualizar as hipóteses de infrações), que assim dispõe:

Estabelece, ainda, o § 1º do art. 45:

§ 1º Configura-se também prestação de informação fora do prazo a alteração efetuada pelo transportador na informação dos manifestos e CE entre o prazo mínimo estabelecido nesta Instrução Normativa, observadas as rotas e prazos de exceção, e a atracação da embarcação".

Em relação a legislação sob análise, constatasse que o dispositivo legal [artigo 107, IV, alínea "e", do Decreto-Lei n.º 37, de 1966, com a redação da Lei n.º 10.833, de 2003] estabelece uma sanção quando da ocorrência do seguinte pressuposto fático: **...deixar de prestar informação** sobre veículo ou **carga** nele transportada na forma **e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal**.

Na "carta de correção" mencionada pela Recorrente, verifica-se tratar de apenas uma solicitação de desbloqueio (fls.17) do manifesto, não de alteração/retificação de informação prestada anteriormente, cujo motivo constante na referida solicitação foi "A SOLICITAÇÃO SE FAZ NECESSÁRIA DEVIDO AO CADASTRAMENTO DA ESCALA APÓS O PRAZO".

Portanto, é fato incontroverso que as informações foram efetivamente extemporâneas ao prazo previsto na legislação, situação que configura a infração tipificada no artigo 107, IV, alínea "e", do Decreto-Lei n.º 37, de 1966, com a redação da Lei n.º 10.833, de 2003 acima reproduzido.

Por fim, sustenta a Recorrente a necessidade de aplicação do instituto da denúncia espontânea, com fulcro no art. 138, do CTN e na nova redação do art. 102, §2º, do Decreto-lei n.º 37/1966 dada pela Lei n.º 12.350/2010, vez que o registro no SISCOMEX dos dados de embarque ocorreu antes da lavratura de auto de infração. Essa matéria, contudo, foi sedimentada pela Súmula CARF n.º 126, segundo a qual:

"A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira,

mesmo após o advento da nova redação do art. 102 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, dada pelo art. 40 da Lei nº 12.350, de 2010."

Assim, não assiste razão a Recorrente no mérito, devendo ser mantida integralmente a autuação.

Ante o exposto, voto por rejeitar as preliminares arguidas e, no mérito, negar provimento ao recurso voluntário.

É como voto.

CONCLUSÃO

Importa registrar que, nos autos em exame, a situação fática e jurídica encontra correspondência com a verificada na decisão paradigma, de sorte que as razões de decidir nela consignadas são aqui adotadas.

Dessa forma, em razão da sistemática prevista nos §§ 1º e 2º do art. 47 do anexo II do RICARF, reproduz-se o decidido no acórdão paradigma, no sentido de rejeitar a preliminar arguida e no mérito em negar provimento ao recurso.

(documento assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenburg Filho – Presidente Redator