



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.007632/2009-21
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3302-011.294 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 24 de junho de 2021
Recorrente UNIÃO CARGO LTDA EPP
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 12/08/2008

PRINCÍPIOS DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE. MULTA DE NATUREZA CONFISCATÓRIA. MATÉRIAS DE NATUREZA CONSTITUCIONAL. IMPOSSIBILIDADE DE ANÁLISE. MATÉRIA SUMULADA PELO CARF.

O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

MULTA. INFORMAÇÃO INTEMPESTIVA À AUTORIDADE ADUANEIRA.

Aplica-se a multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea "e", do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação pela Lei nº 10.833/2003, de 29 de dezembro de 2003, quando ocorre prestação intempestiva de informação atinente ao veículo e cargas.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do voto do relator.

(documento assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenburg Filho - Presidente

(documento assinado digitalmente)

José Renato Pereira de Deus – Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Vinicius Guimaraes, Walker Araujo, Jorge Lima Abud, Jose Renato Pereira de Deus, Larissa Nunes Girard, Raphael Madeira Abad, Denise Madalena Green, Gilson Macedo Rosenburg Filho (Presidente).

Relatório

Por bem descrever os fatos ocorridos até a presente data adoto como parte de meu relato o relatório do acórdão nº 06-62.756, da 4ª Tirma da DRJ/CTA, de 05 de junho de 2018:

Trata o presente processo de **auto de infração** lavrado para a exigência de R\$ 5.000,00 de **multa regulamentar**, fundamentada no art. 107, IV, “e”, do Decreto-lei nº 37 de 1966, com redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, por não prestar informação de desconsolidação de carga na forma e no prazo estabelecidos pela Receita Federal.

Segundo relato fiscal, a carga de que trata a exigência foi trazida ao Porto de Santos pelo Navio M/V “MONTE SARMIENTO”, em viagem 831S, no dia 12/08/2008, com atracação registrada às 00h37; os documentos eletrônicos de transporte que amparam a chegada da embarcação para a carga são: Escala 08000154763, Manifesto Eletrônico 1508501464878, Conhecimento Eletrônico Máster (MBL) 150805150329113, Conhecimento Eletrônico Sub-Master (MHBL) 150805153248580 e conhecimento eletrônico agregado (HBL) 150805153850400. Consta que as informações foram prestadas somente às 17h20 do dia 12/08/2008, com a inclusão do conhecimento eletrônico CE 150805153850400, após o registro da atracação da embarcação no Porto de Santos, ocorrido em 12/08/2008, às 00h37, tendo a UNIÃO CARGO LTDA EPP como agente de carga consignatário do CE Sub-Máster 150805153248580. Cientificada em 09/11/2009 (fls. 37 e 101), a interessada, por intermédio de procurador (fl. 75), apresentou, tempestivamente, em 03/12/2009, impugnação (fls. 40/73), instruída com documentos (fls. 74/101), a seguir sintetizada.

Referindo-se à implantação do “Siscomex Carga”, clama por maior flexibilidade em relação aos prazos, pelos agentes alfandegários, citando o art. 50 da Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007, e exemplificando dificuldades encontradas à época.

Atribui a autuação a um “excesso de zelo da fiscalização”, ponderando que não deu causa ao erro, não houve atraso proposital ou com o fim de burlar a legislação, não tendo em momento algum deixado de prestar as informações que eram de seu conhecimento.

Aduz que foi prejudicada pelo registro da CE por parte da ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA intempestivamente, após a atracação do navio; que a informação quanto à carga transportada foi fornecida em tempo hábil pelo *Co-Loader*, ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA; que não foi responsável pela inclusão do registro da CE da ALLINK após o prazo; que tal informação influenciou no andamento do processo para a desconsolidação da carga; que a ALLINK lançou as informações necessárias algumas horas antes da atracação do navio, tendo a informação do registro do CE Mercante para desconsolidação da carga ocorrido apenas algumas horas após a atracação do navio.

Como preliminar de nulidade, questiona haver “justa causa” para a lavratura da autuação, em face da não ocorrência de ilicitude, tampouco a constante da peça acusatória. Diz não ter agido com a intenção de cometer infração alguma para criar embaraço ou impedir ação de fiscalização, não tendo havido prejuízo que justifique a aplicação de penalidade, sobretudo em valor que, em determinados casos, é maior que a receita gerada pelos serviços de agente desconsolidador, representando verdadeiro confisco. Invoca os princípios da legalidade, da ampla defesa e da verdade material, argüindo que toda a informação e documentação necessárias já haviam sido dirigidas à Alfândega do Porto de Santos, por meio do CE-Mercante 150805153248580, no dia 29/07/2008, anteriormente à chegada do navio.

Argúi inexistir justa causa para instauração da ação fiscal, por impropriedade de que está revestido o ato formal, desamparado da indispensável garantia legal ao contraditório e ampla defesa.

Suscita, também, ilegitimidade passiva e ausência de conduta ilícita.

Descreve que o transporte das mercadorias foram formalizados por meio do contrato Bill Of Landing nº 8/07/14433 entre as empresas SSL LINE LTD. E MULTIOLOGISTICS SRL; que o frete foi revendido para o exportador FEMALK CO., para exportação da empresa TRELLBORG AUTOMOTIVE DO BRASIL I.C. AUT. LTA; que recebeu “pedido” de empresa brasileira, atuando como agente responsável pela desconsolidação da carga, obrigando-se tão somente ao recebimento dos valores envolvidos na operação, tais como frete, taxas, etc, devido pelo importador, cliente da empresa FEMALK CO.

Esclarece que presta serviços de assessoria e consultoria na área de comércio exterior, agenciamento de carga e atividades correlatas; que, no caso, conforme documentos acostados, atuou apenas como consignatária e mandatária, tendo se obrigado somente ao recebimento dos valores envolvidos na operação a efetiva entrega da documentação para que o real importador indicado efetuasse a desconsolidação de suas mercadorias.

Como “agente do EMBARCADOR/SHIPPER”, defende que não pode o “pequeno agente de cargas”, mero gestor de negócios, responder por impostos, pesadas multas, avarias, desaparecimentos ou até demurrages ou outros valores incorridos nos transportes, por não ser parte legítima e por não existir previsão legal para tanto.

Suscita falha na investigação dos fatos pela autuante e reafirma não haver na legislação previsão para sua responsabilização, eis que mero intermediário entre os armadores e os interessados no transporte de mercadorias por via oceânica, sendo simples gestor dos negócios do proprietário da embarcação. Diz colacionar jurisprudência acerca da não responsabilidade do agente por atos impostos ao transportador, concluindo ser pacífica e predominante a que exclui do pólo passivo da obrigação por responsabilidade o “agente marítimo”.

Discorre acerca das funções do “agente de navegação” ou “agente marítimo”, argumentando que nos contratos de transporte marítimo (*Bill of Landing*) figura como simples consignatária (“*entregue para*”).

Conclui estar demonstrada a ilegitimidade para constar como “responsável tributária” do auto de infração.

Acrescenta não haver prova de sua culpabilidade, pugnando por processo investigativo completo e isento que impute as responsabilidades fiscais.

Argumenta que a imputação se assemelha a verdadeiro confisco, relatando que o seu ganho sequer corresponderia à terça parte do valor exigido. Em extenso arrazoado, faz ponderações acerca do princípio constitucional do não confisco.

Reafirma a ausência de culpa como razão de nulidade, falta de justa causa para a instauração da ação fiscal, falta de observância do contraditório e ampla defesa e falta de previsão legal que responsabilize do agente de cargas, aduzindo que não firmou contrato de transporte, dele constando como consignatária.

Pelo exposto, requer a nulidade ou insubsistência da autuação, a suspensão da exigibilidade nos moldes do art. 151, III, do Código Tributário Nacional, o reconhecimento da ilegitimidade passiva e a nulidade em face do art. 150 da Constituição Federal, pugnando pela realização de diligências necessárias à elucidação das questões suscitadas, inclusive realização de perícias, oitiva das partes, formulação de quesitos e suplementação de provas.

A decisão da qual foi retirado o relatório acima, por unanimidade de votos, julgou improcedente a impugnação da contribuinte, não acolhendo as preliminares de justa causa do auto de infração, suposta ofensa ao princípio do contraditório e ampla defesa, afastando as

alegações de ilegitimidade passiva e ausência de conduta ilícita, bem como as alegações de confisco.

Inconformada com a decisão da DRJ, a contribuinte interpôs recurso voluntário, onde, em apertada síntese, alega cometimento de mero erro material havido na prestação de informações intempestivas sobre a importação e movimentação de carga e, necessidade de cancelamento da multa tendo em vista a suposta violação a princípios constitucionais.

Passo seguinte o processo foi remetido ao E. CARF para julgamento e distribuído para minha relatoria.

É o relatório.

Voto

Conselheiro José Renato Pereira de Deus, Relator.

O recurso é tempestivo, trata de matéria de competência dessa Turma, motivo pelo qual passa a ser analisado.

I – Aplicação de Princípios Constitucionais

Em relação ao malferimento dos princípios invocados, como o da vedação ao confisco, razoabilidade e proporcionalidade, matéria em essência de natureza constitucional, de competência decisória exclusiva do Poder Judiciário, cabe ressaltar que o ¹art. 26-A do Decreto nº 70.235, de 1972, com a redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009, à exceção do disposto em seu § 6º, vedou expressamente aos órgãos de julgamento, no âmbito do processo administrativo fiscal, afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade.

Na esteira das referidas disposições legais o Regimento Interno deste E. Conselho prevê em seu ²artigo 62 que é vedado aos membros das turmas de julgamento do CARF afastar a

¹ Decreto nº 70.235, de 1972

Art. 26-A. No âmbito do processo administrativo fiscal, fica vedado aos órgãos de julgamento afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade. (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

(...)

§ 6.º. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos casos de tratado, acordo internacional, lei ou ato normativo: I–que já tenha sido declarado inconstitucional por decisão definitiva plenária do Supremo Tribunal Federal;

II–que fundamente crédito tributário objeto de:

a) dispensa legal de constituição ou de ato declaratório do Procurador-Geral da Fazenda Nacional, na forma dos arts. 18 e 19 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002;

b) súmula da Advocacia-Geral da União, na forma do art. 43 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993; ou

c) pareceres do Advogado-Geral da União aprovados pelo Presidente da República, na forma do art. 40 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993. (Todo o parágrafo 6.º incluído pelo art. 25 da Lei nº 11.941, de 2009).

² Art. 62. Fica vedado aos membros das turmas de julgamento do CARF afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade.

aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade, exceto nas hipóteses previstas no § 1º do mencionado dispositivo regimental.

Não se enquadrando o caso em exame em qualquer das hipóteses excepcionadas, aplica-se como fundamento decisório sobre essa matéria a Súmula CARF nº 2

Súmula CARF nº 2: O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

II – Mérito

Em impugnação trazida pela contribuinte (e-fls. 39/70), firmada por seu representante legal, insurge-se contra o auto de infração em razão de suposta nulidade por falta de justa causa na lavratura, legitimidade de parte passiva e, não atendimento de princípios constitucionais.

Já em seu recurso voluntário, a recorrente apresenta como tese de sua defesa a suposto erro material cometido quando da realização das informações, repetindo por fim, o não atendimento aos princípios constitucionais.

Cotejando as duas peças de defesa vê-se que a recorrente, de modo geral, trata das mesmas teses, nomeando-as de forma diferente, que dizem respeito à impossibilidade de lhe imputar a penalidade pela falta de prestação de informações, de acordo com o que preceitua a legislação aduaneira.

Assim, entendendo que a decisão recorrida não merece qualquer reparo, motivo pelo qual, adoto como parte de minhas razões de decidir aquelas trazidas pelo acórdão da decisão de piso:

(...)

Da alegação de ilegitimidade passiva e de ausência de conduta ilícita

§ 1º O disposto no caput não se aplica aos casos de tratado, acordo internacional, lei ou ato normativo:

I - que já tenha sido declarado inconstitucional por decisão definitiva plenária do Supremo Tribunal Federal; (Redação dada pela Portaria MF nº 39, de 2016)

II - que fundamente crédito tributário objeto de:

- a) Súmula Vinculante do Supremo Tribunal Federal, nos termos do art. 103-A da Constituição Federal;
- b) Decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal ou do Superior Tribunal de Justiça, em sede de julgamento realizado nos termos dos arts. 543-B e 543-C da Lei nº 5.869, de 1973, ou dos arts. 1.036 a 1.041 da Lei nº 13.105, de 2015 - Código de Processo Civil, na forma disciplinada pela Administração Tributária; (Redação dada pela Portaria MF nº 152, de 2016)
- c) Dispensa legal de constituição ou Ato Declaratório da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) aprovado pelo Ministro de Estado da Fazenda, nos termos dos arts. 18 e 19 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002;
- d) Parecer do Advogado-Geral da União aprovado pelo Presidente da República, nos termos dos arts. 40 e 41 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993; e e) Súmula da Advocacia-Geral da União, nos termos do art. 43 da Lei Complementar nº 73, de 1973.
- e) Súmula da Advocacia-Geral da União, nos termos do art. 43 da Lei Complementar nº 73, de 1993. (Redação dada pela Portaria MF nº 39, de 2016)

§ 2º As decisões definitivas de mérito, proferidas pelo Supremo Tribunal Federal e pelo Superior Tribunal de Justiça em matéria infraconstitucional, na sistemática dos arts. 543-B e 543-C da Lei nº 5.869, de 1973, ou dos arts. 1.036 a 1.041 da Lei nº 13.105, de 2015 - Código de Processo Civil, deverão ser reproduzidas pelos conselheiros no julgamento dos recursos no âmbito do CARF. (Redação dada pela Portaria MF nº 152, de 2016)

Como já exposto, a multa de R\$ 5.000,00 de que trata o presente processo é aquela prevista na alínea “e” do art. 107 do Decreto-lei nº 37, de 1966, com redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833, de 2003, referindo-se expressamente, dentre outros, ao agente de carga que 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.

A fim de identificar os aspectos relacionados à regulamentação das informações a serem prestadas nas operações de comércio exterior, transcrevem-se dispositivos da Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007:

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

I - unitização de carga, o acondicionamento de diversos volumes em uma única unidade de carga;

II - consolidação de carga, o acobertamento de um ou mais conhecimentos de carga para transporte sob um único conhecimento genérico, envolvendo ou não a unitização da carga;

(...)

XI - conhecimento eletrônico (CE), conhecimento de carga informado à autoridade aduaneira na forma eletrônica, mediante certificação digital do emitente;

(...)

§ 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;

(...)

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;

(...)

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

(...)

IV - a informação da desconsolidação; e

(...)

Art. 17. A informação da desconsolidação da carga manifestada compreende:

I - a identificação do CE como genérico, pela informação da quantidade de seus conhecimentos agregados; e

II - a inclusão de todos os seus conhecimentos eletrônicos agregados.

Art. 18. A desconsolidação será informada pelo agente de carga que constar como consignatário do CE genérico ou por seu representante.

§ 1º O agente de carga poderá preparar antecipadamente a informação da desconsolidação, antes da identificação do CE como genérico, mediante a prestação da informação dos respectivos conhecimentos agregados em um manifesto eletrônico provisório.

§ 2º O CE agregado é composto de dados básicos e itens de carga, conforme relação constante dos Anexos III e IV.

§ 3º A alteração ou exclusão de CE agregado será efetuada pelo transportador que o informou no sistema.

(...)

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

(...)

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

(...)

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

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

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

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

(...)” (Grifou-se)

Como se verifica, a desconsolidação da carga, com a identificação do CE como genérico, pela informação da quantidade de seus conhecimentos agregados, e inclusão de todos os seus conhecimentos eletrônicos agregados (art. 17), deve ser informada pelo agente de carga que constar como consignatário do CE genérico ou por seu representante (art. 18), que inclusive pode antecipar-se à identificação do CE como genérico, mediante prestação da informação dos respectivos conhecimentos agregados em um manifesto eletrônico provisório (art. 18, § 1º).

As informações sobre a conclusão de desconsolidação devem observar o prazo mínimo de 48 horas da chegada da embarcação no porto de destino do conhecimento genérico (art. 22, III).

No entanto, a aplicação dos prazos de antecedência previstos no art. 22 da Instrução Normativa tornar-se-ia obrigatória apenas a partir de 1º de abril de 2009 (art. 50, caput); essa ressalva, porém, não eximiu o transportador da obrigação de prestar informações sobre as cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País (art. 50, parágrafo único, II).

Por “informação sobre as cargas transportadas” entende-se, inclusive, a desconsolidação da carga (art. 10, IV); e por “transportador”, para fins de aplicação da instrução

normativa, também se considera o “desconsolidador”, quando responsável pela desconsolidação da carga no destino, no caso de não ser enquadrado como empresa de navegação operadora ou empresa de navegação parceira, e o “agente de carga”, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional (art. 2º, § 1º, IV, “d” e “e”).

Portanto, a informação da desconsolidação da carga deveria ser prestada pelo agente de carga antes da atracação da embarcação.

Adicionalmente, o art. 37 do Decreto-lei nº 37, de 1966, com redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, estabelece:

“Art. 37. O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.

§ 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.

§ 2º Não poderá ser efetuada qualquer operação de carga ou descarga, em embarcações, enquanto não forem prestadas as informações referidas neste artigo.

(...)” (Grifou-se)

A própria norma legal consigna razão para que a informação de desconsolidação ocorra antes da chegada da embarcação no porto de destino, uma vez que é previsto que não pode ser efetuada qualquer operação de carga ou descarga antes que aquela seja prestada.

No caso, como identificou a fiscalização, a UNIÃO CARGO LTDA EPP é aquela que constou como “consignatária” no CE Sub-Master (MHBL) 150805153248580 (fl. 24). Era, por conseguinte, indiscutivelmente, aquela que deveria ter observado o prazo para informar a desconsolidação, qual seja, a atracação da embarcação em porto no país (fl. 11):

DO RESPONSÁVEL PELA INFRAÇÃO NO CASO

Examinada a documentação juntada aos autos, especialmente os extratos com o registro da conclusão da desconsolidação no Conhecimento Eletrônico - CE Sub-Master 150805153248580, ocorrida somente em 12/08/2008, às 17h20, com a inclusão do Conhecimento - CE 150805153850400, cuja informação fora de prazo deu origem à presente autuação, verifica-se que figura como agente de carga consignatário do CE sub-master 150805153248580, a empresa UNIAO CARGO LTDA EPP, CNPJ 00.159.234/0001-86. Portanto, nos termos das normas de procedimentos em vigor, a empresa supra é considerada responsável para efeitos legais e fiscais pela apresentação dos dados e informações eletrônicas na forma e no prazo estabelecidos pela Receita Federal do Brasil - RFB.

De fato, os registros que instruem o lançamento, que a impugnante não contesta, são de que a primeira atracação ocorreu em 12/08/2008, às 00h37 (fl. 18), ao passo que a informação de desconsolidação da carga se deu às 17h20 do dia 12/08/2008 (fl. 33). Houve, por conseguinte, efetivamente, a infração apontada no lançamento.

Note-se que, porquanto não englobe as informações correlatas à desconsolidação (art. 17 da Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007), nem mesmo a apresentação do CE Sub-Master 150805153248580 supriu a falta ocorrida, não descaracterizando a infração. São obrigações distintas, cada qual com seu conjunto de informações a serem prestadas, como inclusive demonstram os extratos do CE Sub-Master, à fl. 29, e do CE agregado, à fl. 32.

Nesse contexto, não cabem ser acolhidas as alegações de ilegitimidade passiva ou de ausência da conduta infracional apontada no lançamento.

Há que se salientar que a exigência de que trata o presente processo não decorre de impostos, avarias, desaparecimentos ou demurrages, mas da multa devida pelo agente de cargas em face do atraso na informação da desconsolidação das cargas. É dizer, não está relacionada a obrigações de terceiros, mas da própria autuada.

Quanto à jurisprudência alegada, cabe esclarecer que se aplica apenas às partes que compuseram os respectivos litígios, não beneficiando a impugnante. Ademais, as decisões judiciais suscitadas tratam de situações distintas da que é objeto do presente processo.

As colacionadas na impugnação, às fls. 47/54, se referem ou à ilegitimidade ad causam do “agente marítimo” – que também não se confunde com o “agente de carga” – para peticionar em nome do transportador ou à responsabilidade tributária. Em contrapartida, a multa exigida no presente contencioso é aquela devida pelo “agente de carga” e não tem natureza tributária.

(...)

Desta forma, considerando que a recorrente não demonstrou não ser responsável pela prestação de informações estabelecida pela legislação aduaneira, deve ser mantida a aplicação da penalidade descrita no auto de infração.

III – Conclusão

Por todo o acima exposto, voto por negar provimento ao recurso voluntário.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

José Renato Pereira de Deus, Relator.