



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.727455/2014-60
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3302-009.030 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 25 de agosto de 2020
Recorrente MAERSK BRASIL - BRASMAS LTDA.
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA

Data do fato gerador: 10/09/2010

CONCOMITÂNCIA ENTRE PROCESSO ADMINISTRATIVO E JUDICIAL. SÚMULA CARF Nº 01.

A propositura pelo contribuinte, contra a Fazenda, de ação judicial por qualquer modalidade processual, antes ou posteriormente à autuação, com o mesmo objeto, importa a renúncia às instâncias administrativas, ou desistência de eventual recurso interposto.

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 autuada, 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.

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.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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.

(documento assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenberg Filho - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Walker Araujo - Relator

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

Relatório

Por bem descrever os fatos, adoto o relatório da decisão de piso:

Trata o presente processo de auto de infração, lavrado em 29/07/2014, em face do contribuinte em epígrafe, formalizando a exigência de multa regulamentar, no valor de R\$ 5.000,00, em virtude dos fatos a seguir descritos.

Empresa de transporte internacional/prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta a porta/agente de carga, deixou de prestar as informações sobre veículo ou carga transportada, ou sobre operações que executou, identificadas em Tabela anexa, parte constante deste Auto, na forma e no prazo estabelecidos pela RFB, na Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007 e Ato Declaratório Executivo Corep nº 3, de 28 de março de 2008.

☉ OCORRÊNCIA 001 DATA DE REFERÊNCIA 10/09/2009

A Agência de Navegação MAERSK BRASIL BRASMAR LTDA, CNPJ 30.259.220/0003-67, incluiu o Conhecimento Eletrônico BL 150905113437691 a destempo em 10/09/2009, às 13:53, segundo o prazo pré-estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB.

A carga foi trazida ao Porto de Santos pelo Navio M/V "JPO CANOPUS " em sua viagem 930W, com atracação registrada em porto nacional (1º porto) às 14:51:00 h do dia 31/08/2009. Os documentos eletrônicos de transporte que ampararam a chegada da embarcação no Brasil são: Escala 09000252224 (relativa à atracação no 1º porto nacional),

Escala 09000258168 (relativa à atracação no Porto de Santos), Manifesto Eletrônico 1509501564145, Conhecimento Eletrônico 150905113437691.

Para o caso concreto em análise, a perda de prazo se deu pela inclusão do conhecimento eletrônico em referência em tempo inferior a quarenta e oito horas anteriores ao registro da atracação em porto nacional, ou seja, o primeiro porto.

Diante do exposto, aplica-se a multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), para cada ocorrência relatada, pelo descumprimento de obrigação acessória (prestação de informação fora do prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil), com base na alínea "e" do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei nº 37, de 18/11/1966, com redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833, de 29/12/2003.

Cientificado do auto de infração, por via eletrônica, em 14/08/2014 (fls. 36) o contribuinte, protocolizou impugnação, tempestivamente em 25/08/2014, na forma do artigo 056 do Decreto nº 7.574/2011, de fls. 38 a 63, instaurando assim a fase litigiosa do procedimento.

O impugnante em sua defesa alegou os seguintes pontos:

- ✓ *A arguição de tutela antecipada proferida;*
- ✓ *A arguição de ilegitimidade passiva;*
- ✓ *A arguição de vício formal do Auto de Infração – Nulidade;*
- ✓ *A arguição de não caracterização da infração imposta;*
- ✓ *A arguição de denúncia espontânea.*

Diante do exposto, espera a Requerente que a presente infração seja anulada pelas preliminares aventadas, ou seja, alternativamente, julgada insubsistente em razão dos argumentos acima esboçados, cancelando-se a multa exigida e, determinando-se o arquivamento deste processo, por ser medida de Direito e de Justiça.

A DRJ julgou, por unanimidade votos, improcedente a impugnação nos termos da ementa abaixo:

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 10/09/2009

A empresa de transporte internacional deixou de prestar informação sobre carga transportada.

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.

Configurada a infração, não é passível de denunciação com adimplemento posterior.

CONCOMITÂNCIA ENTRE PROCESSO ADMINISTRATIVO E JUDICIAL.
Não se conhece da impugnação no tocante à matéria objeto de ação judicial.

Suspensão de exigibilidade do crédito tributário. A existência do crédito tributário ocorre via lançamento. O lançamento é o procedimento necessário para que a Fazenda Pública se veja a salvo do ônus da DECADÊNCIA.

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) vício formal na decisão – não desistência da discussão em âmbito administrativo; (ii.2) violação aos princípios da ampla defesa e contraditório; (ii.3) da não caracterização da infração imposta; e (ii) da aplicação do instituto da denúncia espontânea.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Walker Araujo, Relator.

I - Admissibilidade

O recurso voluntário é tempestivo e atende aos demais requisitos de admissibilidade.

II – Da concomitância parcial

Inicialmente é imperioso destacar que a decisão recorrida não conheceu de parte impugnação apresentada pela Recorrente em razão da concomitância entre o processo administrativo e judicial, deixando de analisar os argumentos de mérito apresentados em sua defesa.

A respeito do não conhecimento da impugnação, a Recorrente pede o afastamento do Parecer Normativo Cosit nº 07, de 22/08/2014 consubstanciada no entendimento de referido parecer não pode se sobrepor ao previsto no artigo 38, da Lei 6.830/1980 que, segundo a Recorrente apenas a impetração de mandado de segurança, ajuizamento de ação de repetição de indébito ou anulatória importará renúncia do poder de recorrer na esfera administrativa.

Alega que a ação judicial nº 0065914-74.2013.4.01.3400 não diz respeito a nenhum tipo de ação anteriormente citada; pede a aplicação do artigo 62-A do RICARF no sentido de observar a decisão pelo STJ que diz respeito a hierarquia das leis.

Ao final, pede a reforma da decisão para o fim de ser apreciada todas as questões suscitadas na impugnação apresentada.

Pois bem.

Em que pese os argumentos explicitados pela Recorrente, a Lei nº 6.830/80 que trata de cobrança judicial da Dívida Ativa da Fazenda Nacional não tem aplicabilidade no âmbito processual administrativo que possui regramento próprio (Decretos 70.235/70 e 7.574/2011), inexistindo, ao meu ver, violação ao princípio da hierarquia das Leis, posto que cada esfera possui seu regramento e convergem entre si.

Além disso, o parágrafo único, do artigo 38, da Lei nº 6.830/80, não limitou, como equivocadamente entendeu a Recorrente, as hipóteses de renúncia ao ajuizamento nas três ações outrora mencionadas. Na verdade, o legislador apenas deixou explícito que o ajuizamento de mandado de segurança, ação de repetição de indébito ou ação anulatória para discutir débito tributário já inscrito em dívida ativa acarretaria renúncia à esfera administrativa, sem que isso atribuísse ao enunciado normativo qualquer caráter taxativo.

Fosse essa a intenção do legislador, certamente ele teria dito que apenas a propositura das ações acarretariam a renúncia à esfera administrativa.

Já no âmbito recursal, o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais possui Regimento Interno que disciplina toda natureza, finalidade e estrutura do órgão, dentre os quais destaca-se o regramento quanto a obrigatoriedade dos Julgadores observar, sob pena de perder o mandato, as súmulas veiculados pela instituição.

A respeito disso, verifica-se que este Conselho se pronunciou sobre a matéria nos seguintes termos:

Súmula CARF nº 1

Importa renúncia às instâncias administrativas a propositura pelo sujeito passivo de ação judicial por qualquer modalidade processual, antes ou depois do lançamento de ofício, com o mesmo objeto do processo administrativo, sendo cabível apenas a apreciação, pelo órgão de julgamento administrativo, de matéria distinta da

constante do processo judicial. (**Vinculante**, conforme [Portaria MF nº 277](#), de 07/06/2018, DOU de 08/06/2018).

Nos termos da referida Súmula, importa renúncia às instâncias administrativas a propositura pelo sujeito passivo de ação judicial por qualquer modalidade processual, sendo que a ação judicial já citada anteriormente, cuja concomitância é fato incontroverso, faz ensejar a aplicação do referido enunciado.

Assim, correta a decisão que não conheceu de parte da impugnação e deixou de analisar as questões de mérito suscitadas pela Recorrente.

As demais matérias suscitadas pela Recorrente que foram apreciadas pela decisão de primeira instância serão analisadas em tópicos seguintes, senão vejamos.

III – 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 nº 10909.004117/2010-72. Neste cenário, peço vênia 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 nº 800/2007, dessa forma:

º IN RFB nº 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, prevêm 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 nº 192 do extinto Tribunal Federal de Recursos, publicada em 1985, foi superada com o advento do Decreto-lei nº 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 nº 30328571, Terceira Câmara, Recurso nº: 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 nº 30128239, Primeira Câmara, Recurso nº: 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 nº 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 nº 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.

IV – 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.

V – Denúncia espontânea

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.

A Recorrente sustenta 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 nº 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.

Diante do exposto, rejeito as preliminares e nego provimento ao recurso voluntário.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Walker Araujo