



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.734024/2013-79
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3402-010.245 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 21 de março de 2023
Recorrente DSV SOLUTIONS BRASIL SERVIÇOS DE LOGÍSTICA LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Ano-calendário: 2009

DENÚNCIA ESPONTÂNEA. IMPOSSIBILIDADE DE OCORRÊNCIA APÓS ATO DE OFÍCIO DA AUTORIDADE ADUANEIRA.

Não cabe a alegação de denúncia espontânea após ciência da Autoridade Aduaneira de atraso na prestação de informações de desconsolidação de carga. A ciência da ocorrência da infração é reconhecida automaticamente pelo sistema e obriga a Autoridade Aduaneira a realizar o desbloqueio para inserção de informações intempestivas, configurando ato de ofício.

ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE DE CARGA. IMPOSSIBILIDADE.

Não cabe a alegação de ilegitimidade passiva do agente desconsolidador de carga em relação a penalidades relativas a intempestividade na prestação de informações no SISCARGA de sua responsabilidade. Aplicação da Súmula CARF nº 185.

DESPROPORCIONALIDADE. EFEITO DE CONFISCO DAS MULTAS POR DESCUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. INAPLICABILIDADE,

Multas pelo descumprimento de obrigações acessórias não se configuram como estabelecimento de tributos com efeito confiscatório, tendo em vista o seu valor e a proporcionalidade com o direito tutelado, especialmente em relação às operações de comércio exterior. Os impactos econômicos e de segurança decorrentes de descontrole das operações de cargas movimentadas na Zona Primária, que podem dar ensejo ao contrabando de bens altamente danosos à sociedade, afastam qualquer alegação de desproporcionalidade e irrazoabilidade da aplicação de multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

ALEGAÇÕES DE ILEGALIDADE, INCONSTITUCIONALIDADE E OFENSA AOS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS. SÚMULA CARF Nº 2.

A autoridade administrativa não é competente para examinar alegações de ilegalidade/inconstitucionalidade de leis regularmente editadas, tarefa privativa do Poder Judiciário. Aplicação da Súmula Carf nº 2.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em conhecer parcialmente do Recurso Voluntário, não conhecendo sobre as alegações relativas a inconstitucionalidade, em razão da incidência da Súmula CARF nº 2 e, na parte conhecida, negar-lhe provimento.

(documento assinado digitalmente)

Pedro Sousa Bispo - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Jorge Luís Cabral - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Lazaro Antonio Souza Soares, Alexandre Freitas Costa, Jorge Luís Cabral, Marina Righi Rodrigues Lara, Carlos Frederico Schwochow de Miranda, Mateus Soares de Oliveira (suplente convocado(a)), Cynthia Elena de Campos, Pedro Sousa Bispo (Presidente). Ausente(s) o conselheiro(a) Renata da Silveira Bilhim, substituído(a) pelo(a) conselheiro(a) Mateus Soares de Oliveira.

Relatório

Trata-se de Recurso Voluntário interposto contra o Acórdão nº 16-96.202, proferido pela 17ª Turma de Julgamento da Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento do São Paulo/SP, que por unanimidade julgou improcedente a Impugnação do Auto de Infração e considerou devida a exação.

A Recorrente atua como agente desconsolidadora de carga, e foi autuada por atraso na prestação de informações de desconsolidação de carga marítima chegada no Porto de Santos/SP.

Os atrasos referem-se a desconsolidação de cargas relacionada ao navio M/V Monte Sarmiento, registradas no Sistema SISCARGA, no dia 26/01/2009, às 23:49 horas, sendo que a atracação destes navio foi registrada no dia 26/01/2009, às 23:40 horas.

A autuação foi feita com base na alínea e, do inciso IV, do artigo 107, do Decreto Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, referenciando os prazos para a prestação de informações de acordo com a alínea d, inciso II, artigo 22, da IN RFB nº 800, de 27 de dezembro de 1997.

Inconformada com a autuação, a Recorrente apresentou Impugnação nos seguintes termos, que reproduzo do relatório do Acórdão supracitado da DRJ São Paulo/SP, que reproduzo abaixo por entender que representa adequadamente os fatos e o qual adoto parcialmente.

“Cientificada do Auto de Infração, a interessada apresentou impugnação e aditamentos posteriores alegando em síntese:

- *Deve ser aplicado o art.112 do CTN no caso de dúvida sobre a aplicação de penalidade;*
- *Está acobertada pelos benefícios da denúncia espontânea;*
- *O AI é nulo por não atender preceitos legais;*
- *A penalidade fere princípios constitucionais;*
- *Pede a participação na sessão de julgamento.”*

A DRJ São Paulo/SP proferiu decisão em Primeira Instância nos seguintes termos:

“ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Ano-calendário: 2009

OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. NÃO PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO DE CARGA. MULTA.

É cabível a multa 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.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido”

A Recorrente tomou ciência da decisão da DRJ São Paulo/SP, no dia 04 de novembro de 2020, através de seu domicílio tributário eletrônico (DTE), e apresentou Recurso Voluntário, no dia 19 de novembro de 2020.

Em seu Recurso Voluntário, a Recorrente alega nulidade do auto de infração por ilegitimidade passiva, em razão da mesma ter atuado como agente marítimo do transportador, a quem imputa a responsabilidade pelas infrações.

Também alega a ofensa aos Princípios da Razoabilidade e da Proporcionalidade e da imposição do efeito de confisco pela autuação da multa administrativa.

Alega ainda que a inclusão das informações, ainda que de forma intempestiva, configuraria o instituto da denúncia espontânea, o que afastaria a aplicação da penalidade.

Argui ofensa ao Princípio da Verdade Material e na formação de provas, argumentando que o prejuízo à fiscalização aduaneira, pelo atraso na prestação de informações, precisaria ser provado, e não inferido.

Argumenta ainda que o Decreto-Lei nº 37/1966 foi editado pelo Poder Executivo, nos termos do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1966, e portanto, não teria sido fruto do processo legislativo regular, e alega não ter força de Lei, no sentido de instituir penalidades.

Apresenta, por fim, o seguinte pedido:

“4. DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer seja recebido e acolhido o presente recurso para que seja reformada a decisão de primeiro grau, sendo julgado totalmente improcedente o lançamento fiscal, afastando-se, consequentemente, a penalidade imposta à Recorrente.”

Este é o relatório.

Voto

Conselheiro Jorge Luís Cabral, Relator.

O Recurso Voluntário é tempestivo e reveste-se dos demais requisitos de admissibilidade, no entanto, tomo conhecimento dele apenas parcialmente.

Da Ilegitimidade Passiva

O controle de unidades de cargas em operações marítimas internacionais é atividade extremamente complexa, que envolve o controle das próprias unidades pelo seus portos de origem, destino e consignatários, e pelo controle de seus conteúdos, através identificação das diversas cargas unitizadas presentes em seu interior.

Assim, diferentes agentes entregam diferentes informações à Autoridade Aduaneira, conforme o nível de seu envolvimento nas diversas operações relacionadas, ou não existiriam diferentes agentes envolvidos. Enquanto a principal obrigação do armador é pela gestão náutica do navio, rotas, unidades de carga que serão desembarcadas em cada porto, e sua procedência, o conteúdo de cada unidade de carga, individualizado pelos diversos possíveis clientes em cargas unitizadas, cabe aos agentes de desconsolidação de cargas.

A IN RFB nº 800/2007 é bem clara em seu artigo 2º, ao definir e caracterizar cada agente de forma diferenciada, cada qual com sua especialidade e conteúdo das informações de interesse do controle aduaneiro, não podendo se confundir de forma alguma a empresa que opera o navio, sua navegação e movimentação das unidades de carga, e o trabalho de operadores de desconsolidação de natureza completamente diversa, ainda que relacionada.

“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;

(...)

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; (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas “a” e “b”, responsável pela desconsolidação da carga no destino; e (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional;

(...)

Seção

II

Da Representação do Transportador

Art. 3º O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de carga.

Parágrafo único. O consolidador estrangeiro é também chamado de Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).

Art. 4º A empresa de navegação é representada no País por agência de navegação, também denominada agência marítima.

§ 1º Entende-se por agência de navegação a pessoa jurídica nacional que represente a empresa de navegação em um ou mais portos no País.

§ 2º A representação é obrigatória para o transportador estrangeiro.

§ 3º Um transportador poderá ser representado por mais de uma agência de navegação, a qual poderá representar mais de um transportador.

Art. 5º As referências nesta Instrução Normativa a transportador abrangem a sua representação por agência de navegação ou por agente de carga.”

A Resolução Normativa nº 18, de 21 de dezembro de 2017, da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), assim define na alínea c, inciso II, do artigo 2º o Agente Marítimo:

“Art. 2º Para os efeitos desta Norma são estabelecidas as seguintes definições:

(...)

c) agente marítimo: todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários; (...)

Não cabe portanto a alegação que na condição de mandatária, a agência marítima não possui qualquer responsabilidade em praticar os atos de responsabilidade do armador junto às autoridades públicas, pois é justamente esta a razão de ser deste agente intermediário, e nisto está a motivação de contratação de seus serviços pelos operadores efetivos dos navios, num porto estrangeiro.

De qualquer forma, a Portaria ME nº 12.975, de 10 de novembro de 2021, atribui à Súmula CARF nº 185 efeito vinculante em relação a Administração Tributária, e como podemos constatar abaixo afasta a ilegitimidade passiva no caso em análise.

“Súmula CARF nº 185

Aprovada pela 3ª Turma da CSRF em sessão de 06/08/2021 – vigência em 16/08/2021

O Agente Marítimo, enquanto representante do transportador estrangeiro no País, é sujeito passivo da multa descrita no artigo 107 inciso IV alínea “e” do Decreto-Lei 37/66. (Vinculante, conforme Portaria ME nº 12.975, de 10/11/2021, DOU de 11/11/2021).

Acórdãos Precedentes 9303-010.295, 3301-005.347, 3402-007.766, 3302-006.101, 3301-009.806, 3401-008.662, 3301-006.047, 3302-006.101, 3402-004.442 e 3401-002.379.”

Sem razão à Recorrente.

Denúncia Espontânea

A denúncia espontânea é a exclusão da responsabilidade do agente pela comunicação de infração à Autoridade Tributária, antes do início de qualquer procedimento administrativo, acompanhada do pagamento dos tributos devidos e não recolhidos anteriormente e juros de mora, conforme previsto no artigo 138, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (CTN).

“Art. 138. A responsabilidade é excluída pela denúncia espontânea da infração, acompanhada, se for o caso, do pagamento do tributo devido e dos juros de mora, ou do depósito da importância arbitrada pela autoridade administrativa, quando o montante do tributo dependa de apuração.

Parágrafo único. Não se considera espontânea a denúncia apresentada após o início de qualquer procedimento administrativo ou medida de fiscalização, relacionados com a infração.”

Conforme fica claro, no texto transcrito acima, o CTN não exige que para a exclusão da responsabilidade haja o recolhimento de qualquer penalidade, na medida em que seria contraditório excluir a responsabilidade por uma infração e ainda assim proceder a exigência da penalidade cabível.

Já o Decreto-Lei nº 37/1966, no § 2º, do seu artigo 102, é bem claro em afastar a aplicação de qualquer penalidade em relação à denúncia espontânea, exceto no que disser respeito às penas de perdimento..

“Art.102 - A denúncia espontânea da infração, acompanhada, se for o caso, do pagamento do imposto e dos acréscimos, excluirá a imposição da correspondente penalidade.

§ 1º - Não se considera espontânea a denúncia apresentada:

- a) no curso do despacho aduaneiro, até o desembaraço da mercadoria;*
- b) após o início de qualquer outro procedimento fiscal, mediante ato de ofício, escrito, praticado por servidor competente, tendente a apurar a infração.*

§ 2º A denúncia espontânea exclui a aplicação de penalidades de natureza tributária ou administrativa, com exceção das penalidades aplicáveis na hipótese de mercadoria sujeita a pena de perdimento.”

No entanto, em ambos os dispositivos legais, há a restrição de que qualquer ato de denúncia espontânea seja praticado após o início de qualquer procedimento fiscal de ofício praticado por servidor competente.

O controle das informações de carga é feito de forma informatizada pelo sistema SISCARGA que, dentro de suas funcionalidades, conta com o controle dos prazos de chegada e saída de veículos e dos atos demandados pelos diversos agentes envolvidos, bloqueando automaticamente operações que não atendam as determinações legais que sejam detectadas, entre elas a informação intempestiva de carga o que gera o bloqueio automático da operação.

O desbloqueio da operação para prosseguimento da informação é ato de ofício da Autoridade Aduaneira e constitui-se em limite impeditivo da denúncia espontânea. Ademais, as ações dos contribuintes de antecipação dos atos necessários ao lançamento, inclusive o pagamento antecipado do tributo devido, condicionando o direito de lançamento à condição resolutória de posterior homologação, num prazo de até cinco anos, e a possibilidade do contribuinte em corrigir eventuais equívocos cometidos, tanto no lançamento por homologação, como antecipando-se ao despacho aduaneiro, afasta o conhecimento futuro pela Autoridade Tributária de infração relacionada ao pagamento de impostos, em razão desta ter sido diligentemente corrigida pelo próprio contribuinte, antes que a Autoridade aja de ofício.

Entretanto, o próprio transcurso do prazo para prestar informações configura uma infração prevista na legislação e de caráter irreparável, pois a prestação de informações de forma intempestiva não repara o atraso e suas consequências, e ainda é de conhecimento da Autoridade Aduaneira anterior a qualquer ato do contribuinte, sendo conhecida de forma automática pelo próprio sistema SISCARGA.

Não se pode admitir denúncia espontânea em infração relacionada à prestação intempestiva de informações obrigatórias, nem tão pouco que seja isenta da produção de danos à fiscalização.

Sem razão à Recorrente.

Da Alegação de Confisco, Desproporcionalidade e Razoabilidade

A vedação da Constituição Federal, contida no seu Artigo 150, inciso IV, da União utilizar tributo com efeito de confisco, refere-se a instituição de obrigação de pagar que prive o contribuinte da totalidade ou de parcela significativa de seus bens. Tributos que incidam sobre a propriedade de bens móveis, cuja a alíquota seja tão elevada que para pagar o tributo seria necessário se desfazer do próprio bem, ou de entregá-lo à União estaria nesta categoria.

A exigência de uma multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por uma infração de falta de informação da chegada de um navio, com o potencial prejuízo ao controle aduaneiro sobre a totalidade da carga de elevadíssimo valor por ele transportada, não pode ser considerada com efeito confiscatório, nem tão pouco o Capital Social, que registra o aporte inicial dos sócios,

pode representar a capacidade contributiva de uma empresa, melhor expressada por seu Patrimônio Líquido, Fluxo de Caixa, Saldo em contas do Ativo, etc.

O controle da carga manifestada em veículos de transporte em viagens internacionais, ingressando em território aduaneiro é elemento fundamental da atividade do controle aduaneiro, atividade essencial aos interesses fazendários nacionais, conforme previsto no artigo 237, da Constituição Federal de 1988, conforme transcrevo a seguir:

“Art. 237. A fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda.”

O ingresso de qualquer mercadoria estrangeira é feito de forma obrigatória pelas Zonas Primárias, e o controle aduaneiro, além de seu caráter primário de natureza tributária pela administração dos tributos incidentes nas operações de importação e exportação, tem um caráter secundário extrafiscal de grande relevância, o qual envolve a própria segurança da nação brasileira, em seus vários aspectos: o que abarca os controles sanitários de interesse agropecuário e de saúde humana, de segurança pública (pelo impedimento ao ingresso irregular de drogas e entorpecentes proibidos e de armamento ilegal), proteção do patrimônio histórico e de biodiversidade, e ainda pela proteção do mercado brasileiro da concorrência desleal, na medida que as mercadorias exportadas via de regra são isentas da tributação em seus países de origem, introduzindo um desequilíbrio competitivo com a produção nacional tributada internamente.

O controle das cargas manifestadas e da obrigatoriedade de prestação detalhada da procedência, descrição e valor das cargas que circulam pelas Zonas Primárias não possui apenas o interesse de se mensurar adequadamente o montante eventual de tributos devidos, mas principalmente impedir que cargas que não sejam do conhecimento da Autoridade Aduaneira possam circular sem controle pelas áreas de segurança alfandegária e posteriormente serem introduzidas no território aduaneiro de forma irregular com grande potencial de risco sanitário, de segurança pública e econômico, pelo uso irregular da escala proporcionada pelas vias regulares de comércio.

Tanto é assim que a penalidade capital do Direito Aduaneiro configura-se no perdimento da própria carga quando qualquer tentativa de se burlar o controle de mercadorias não desembaraçadas se manifestar, o que podemos destacar em diversas modalidades de hipóteses de sujeição ao perdimento dos incisos do artigo 105, do Decreto-Lei nº 37/1966.

“ Art.105 - Aplica-se a pena de perda da mercadoria:

I - em operação de carga ou já carregada, em qualquer veículo ou dele descarregada ou em descarga, sem ordem, despacho ou licença, por escrito da autoridade aduaneira ou não cumprimento de outra formalidade especial estabelecida em texto normativo;

II - incluída em listas de sobressalentes e previsões de bordo quando em desacordo, quantitativo ou qualificativo, com as necessidades do serviço e do custeio do veículo e da manutenção de sua tripulação e passageiros;

III - oculta, a bordo do veículo ou na zona primária, qualquer que seja o processo utilizado;

IV - existente a bordo do veículo, sem registro um manifesto, em documento de efeito equivalente ou em outras declarações;

V - nacional ou nacionalizada em grande quantidade ou de vultoso valor, encontrada na zona de vigilância aduaneira, em circunstâncias que tornem evidente destinar-se a exportação clandestina;

VI - estrangeira ou nacional, na importação ou na exportação, se qualquer documento necessário ao seu embarque ou desembarque tiver sido falsificado ou adulterado;

VII - nas condições do inciso anterior possuída a qualquer título ou para qualquer fim;

(...)

X- estrangeira, exposta à venda, depositada ou em circulação comercial no país, se não for feita prova de sua importação regular;

XII - estrangeira, chegada ao país com falsa declaração de conteúdo;

(...)”

A gestão do controle aduaneiro, não apenas como elemento de fiscalização, mas também como elemento de parte da cadeia logística nacional, pela dimensão do impacto que as ações de fiscalização e controle possam ter no tempo e nos custos envolvidos na manutenção das cargas internacionais em portos, aeroportos e pontos alfandegados de fronteira, depende cada vez mais da gestão antecipada das informações de carga, que entram e saem das Zonas Primárias e das medidas de gerenciamento de riscos que permitem à Autoridade Aduaneira diminuir os custos de sua atividade para importadores, exportadores e outros agentes envolvidos, pela seleção das cargas que serão efetivamente conferidas, e pelo acompanhamento não intrusivo nas demais movimentações.

Arguir que atrasos ou falta na prestação de informações de carga não implica em nenhum prejuízo à fiscalização, ou de dano ao erário, somente pode decorrer do total desconhecimento do alcance e das consequências do trabalho de controle do comércio exterior realizado nos portos, aeroportos e pontos de fronteira, pois a própria ausência ou atraso nas informações implica em prejuízos difusos em diversas áreas e com consequências nas medidas de tratamento de risco de difícil mensuração, em detrimento à segurança do comércio e aos custos dos próprios operadores regulares.

Sem razão à Recorrente.

Da Inconstitucionalidade do Auto de Infração e da Ofensa ao Princípio da Legalidade

A Recorrente alega que o auto de infração seria inconstitucional por ter apresentado como fundamentação legal, para a aplicação da penalidade por atraso na prestação de informações, a cominação prevista no Decreto-Lei nº 37/1966, em razão da Recorrente considerar que a promulgação do referido Decreto-Lei por ter sido ato do Poder Executivo, teria usurpado a função legislativa exclusiva do Congresso Nacional e infringido a independência dos Poderes da República, nos termos da atual Constituição Federal de 1988.

Sendo assim, na visão da Recorrente, o Decreto-Lei nº 37/1966 não poderia ter a hierarquia jurídica de Lei, o que implicaria em afronta ao previsto no artigo 97, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, o Código Tributário Nacional, conforme reproduzo abaixo.

“Art. 97. Somente a lei pode estabelecer:

(...)

V - a cominação de penalidades para as ações ou omissões contrárias a seus dispositivos, ou para outras infrações nela definidas;

(...)”

Ocorre que não tendo sido o referido Decreto-Lei revogado, ou considerado inconstitucional, por qualquer dos processos de apreciação da inconstitucionalidade vigentes, por controle concentrado ou difuso, não é da competência deste Conselho apreciar a constitucionalidade das Leis de Direito Tributário, nos termos da súmula CARF nº 2/2006.

“Súmula CARF nº 2

Aprovada pelo Pleno em 2006

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

Acórdãos Precedentes:

Acórdão n.º 101-94876, de 25/02/2005 Acórdão n.º 103-21568, de 18/03/2004 Acórdão n.º 105-14586, de 11/08/2004 Acórdão n.º 108-06035, de 14/03/2000 Acórdão n.º 102-46146, de 15/10/2003 Acórdão n.º 203-09298, de 05/11/2003 Acórdão n.º 201-77691, de 16/06/2004 Acórdão n.º 202-15674, de 06/07/2004 Acórdão n.º 201-78180, de 27/01/2005 Acórdão n.º 204-00115, de 17/05/2005”

Assim também trata o assunto a Portaria ME n.º 343, de 9 de junho de 2015, o Regimento Interno do CARF – RICARF, em seu artigo 62:

“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.

§ 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 n.º 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 n.º 5.869, de 1973, ou dos arts. 1.036 a 1.041 da Lei n.º 13.105, de 2015 - Código de Processo Civil, na forma disciplinada pela Administração Tributária; (Redação dada pela Portaria MF n.º 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 n.º 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 n.º 73, de 10 de fevereiro de 1993; e

e) Súmula da Advocacia-Geral da União, nos termos do art. 43 da Lei Complementar n.º 73, de 1993. (Redação dada pela Portaria MF n.º 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 n.º 5.869, de 1973, ou dos arts. 1.036 a 1.041 da Lei n.º 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 n.º 152, de 2016)”

Sendo assim, é inócua a alegação da Recorrente, e não tomo conhecimento dela.

Diante de todo o exposto acima, tomo conhecimento apenas parcialmente e voto por negar provimento, a parte conhecida do Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Jorge Luís Cabral

