MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais

ACÓRDÃO GERADO NO PGD-CARF PROCESSO 10814.720739/2014-24

Processo nº	10814.720739/2014-24
Recurso	Voluntário
Acórdão nº	**3402-008.775 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 2ª Turma Ordinária**
Sessão de	29 de julho de 2021
Recorrente	DELTA AIR LINES INC
Interessado	FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO (II)

Data do fato gerador: 25/10/2009

MERCADORIA EXTRAVIADA QUE FOI DEVIDAMENTE MANIFESTADA. CARÊNCIA PROBATÓRIA.

Estando de posse do manifesto, preparado pelo transportador, que informa o embarque da mercadoria na aeronave, e da informação prestada, via sistema, pela Infraero, me parece incontestável que a Autoridade Aduaneira tinha elementos probatórios suficientes para lavrar o Auto de Infração, como efetivamente o fez. Se o transportador afirma que não houve o extravio porque a mercadoria sequer foi embarcada, tendo sido manifestada "por engano", precisa provar tal alegação.

PEDIDO DE DILIGÊNCIA.

O procedimento fiscal de diligência, previsto no art. 16, inciso IV, do Decreto 70.235/72, é voltado para dirimir eventuais dúvidas do julgador, não se prestando para suprir o ônus probatório do Recorrente.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Pedro Sousa Bispo - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Lázaro Antônio Souza Soares – Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Lázaro Antônio Souza Soares, Maysa de Sá Pittondo Deligne, Silvio Rennan do Nascimento Almeida, Cynthia Elena de Campos, Marcos Antônio Borges (suplente convocado), Renata da Silveira Bilhim, Thais de Laurentiis Galkowicz, Pedro Sousa Bispo (Presidente). Ausente o conselheiro Jorge Luís Cabral, substituído pelo conselheiro Marcos Antônio Borges.

Relatório

Por bem descrever os fatos, adoto parcialmente o Relatório da DRJ – Recife (DRJ-REC):

> A empresa Delta Air Lines Inc, CNPJ nº 00.146.461/0001-77, ora Impugnante, já devidamente qualificada nos autos deste Processo, será no âmbito deste referida simplesmente como "Delta".
>
> **Resumidamente, segundo a Fiscalização Aduaneira, em processo de conferência final de manifesto, no voo DAL0121 da empresa Delta de 25/10/2009, foi verificado o extravio de um volume do Conhecimento de Embarque Aéreo nº 006 7739 1790**.
>
> Em decorrência do fato relatado no parágrafo anterior, (i) **foi intimada a empresa Delta, transportadora da carga, que confirmou que "as cargas foram informadas antecipadamente pela origem e confirmadas, porém não desembarcaram em GRU"**; (ii) foi intimado o consignatário da carga, que não se manifestou; e, como resultado da ação fiscal, (iii) foi lavrado o Auto de Infração (AI) nº 0817600/00036/14, objetivando lançar valores referentes a Imposto de Importação (II), a Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), a contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) Importação, a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) Importação e a multa por extravio de mercadoria. O valor lançado totalizou, em valores originais, R$ 5.104.615,69 (cinco milhões, cento e quatro mil, seiscentos e quinze reais e sessenta e nove centavos).
>
> A seguir, transcrevo, de forma sucinta, os principais fatos e fundamentos jurídicos apresentados pela Fiscalização Aduaneira como justificativa para o lançamento, na forma constante do AI e seus suplementos:
>
> 1. É explicado que em processo de conferência final de manifesto, previsto no art. 658 do Decreto nº 6.759, de 05/02/2009, Regulamento Aduaneiro (RA), referente ao Conhecimento de Embarque Aéreo de interesse, foi constatado o extravio de um volume;
>
> **2. Informa-se que no referido Conhecimento de Embarque Aéreo constava um volume de carga, mas nenhum volume foi armazenado**, segundo informação prestada no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) – Sistema Integrado da Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento (Mantra);
>
> **3. É pontuado que a Intimação ALF/GRU/SEVIG/ECARG nº 040/2013, de 27/05/2013, foi encaminhada para a empresa Delta, mas a mesma informou que não dispunha das faturas comerciais, pois apenas guardava cópias dos conhecimentos de embarques aéreos e que as cargas foram confirmadas antecipadamente, mas não desembarcaram no Aeroporto Internacional de São Paulo**;
>
> 4. Destaca-se que o Termo de Intimação Fiscal nº 186/2013, de 01/11/2013, foi encaminhado para o consignatário da carga extraviada e até o momento da lavratura do AI nenhuma resposta havia sido dada pelo mesmo;
>
> 5. São apresentadas as únicas informações disponíveis a respeito da carga extraviada: um volume de 823 quilogramas, com a descrição "welding equipment";
>
> 6. Expõe-se como se apurou o valor da mercadoria, com base no art. 674 da Lei nº 10.833, de 29/12/2003, e nas informações estatísticas divulgadas pela Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana);

Documento nato-digital

(...)

Contrapondo-se ao relatado e alegado no procedimento fiscal em tela, as contrarrazões manifestadas pela Impugnante podem ser concentradas da seguinte forma:

1. É colocada em dúvida a condição de depositária das mercadorias da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e do extravio da mercadoria de interesse;

2. Critica-se o fato da conferência final de manifesto, hipoteticamente, ter se iniciado quase cinco anos após o transporte da mercadoria de interesse;

3. É apontado que, supostamente, nenhuma Autoridade Aduaneira procedeu ao cotejo entre o manifesto de carga e o registro de descarga das mercadorias;

4. Alega-se que o Siscomex-Mantra teria sido indevidamente utilizado para determinar a posição de responsável da empresa Delta;

5. É reafirmado que a empresa Delta não conservaria cópias de faturas comerciais das operações nas quais atuou;

6. Afirma-se que a Fiscalização Aduaneira teria entendido que a empresa Delta não teve êxito em afastar a suspeita de extravio das mercadorias de interesse, ao atender a Intimação ALF/GRU/SEVIG/ECARG nº 040/2013;

7. É evidenciado que o art. 658 do RA, em sua redação original, determinaria que a apuração de extravio de mercadorias não deveria ter sido feita com base em informações prestadas pelo Importador ou pelo Consignatário das mesmas;

8. Ainda com base no dispositivo legal referenciado no item anterior, declara-se que a conferência final de manifesto deveria ter ocorrido mediante confronto do manifesto de carga com os registros de descarga, no momento em que as mercadorias fossem desembarcadas da aeronave;

9. É elaborada a tese de que a Autoridade Aduaneira teria denominado o procedimento de verificar o não-armazenamento de carga registrada no Siscomex-Mantra de "conferência final de manifesto de carga";

10. Apresenta-se jurisprudência administrativa no sentido de equiparar a falta de armazenamento de carga ao extravio de carga;

11. É ressaltado que, lastreado no item anterior, a Fiscalização Aduaneira estaria limitada a confrontar o manifesto de carga com os registros de descarga;

12. Alega-se que à época da ocorrência dos fatos não havia norma legal para amparar o lançamento tributário, reforçando ao item 9 da Impugnação;

13. É aventado que a mercadoria pode ter sido submetida a despacho aduaneiro;

14. Argumenta-se que a as bases de cálculo da contribuição para o PIS-Importação e da Cofins-Importação apontadas pela Fiscalização Aduaneira estariam incorretas; que o inciso I do art. 7º da Lei nº 10.865/2004, com redação dada pelo art. 26 da Lei nº 12.865, de 09/10/2013, apoiaria esta parte do arrazoado da Impugnante; que teria sido declarada a inconstitucionalidade do inciso I do art. 7º da Lei nº 10.865/2004, em sua redação original; que o Princípio da Retroatividade Benigna da Lei Tributária, inserto no art. 106 da Lei nº 5.172, de 25/10/1966, Código Tributário Nacional (CTN), respaldaria a aplicação da atual redação do inciso I do art. 7º da Lei nº 10.865/2004 em detrimento de sua redação original; e que jurisprudência judicial apoiaria este mesmo entendimento;

Documento nato-digital

15. É apontado que a data da taxa de câmbio utilizada pela Fiscalização Aduaneira estaria incorreta, segundo o caput do art. 9714 do RA e a Súmula nº 4 do Tribunal Federal de Recursos (TFR); e que a data do fato gerador seria o dia 26/10/2009, uma vez que o dia 25/10/2009 teria sido um domingo; e

16. Arrazoa-se que o peso das mercadorias de interesse utilizado pela Fiscalização Aduaneira estaria errado; que o peso total dos dois volumes do Conhecimento de Transporte Aéreo de interesse seria 412 quilogramas; que o Consignatário teria informado 823 quilogramas no Siscomex-Mantra; e que, de acordo com o art. 47 do RA, a informação constante no Conhecimento de Transporte Aéreo deveria prevalecer sobre a do Manifesto de Carga, caso divergentes.

É o que basta relatar.

A 8ª Turma da DRJ-REC, em sessão datada de 22/03/2018, **por unanimidade de votos, julgou procedente em parte a Impugnação**. Foi exarado o Acórdão nº 11-59.389, às fls. 131/154, com a seguinte Ementa:

JUÍZO DE ADMISSIBILIDADE. IMPUGNAÇÃO. ARGUMENTOS. PROVAS.

A impugnação juntará as provas a que se referir.

PRELIMINAR DE MÉRITO. AUTORIDADE PARA INTIMAR.

Sempre que forem julgados necessários à ação fiscal, as pessoas físicas ou jurídicas apresentarão à Fiscalização Aduaneira mercadorias, livros fiscais e documentos, dentre outros.

PRELIMINAR DE MÉRITO. GUARDA DE DOCUMENTOS FISCAIS. TRANSPORTADOR.

O transportador, relativamente às transações em que intervier, tem a obrigação de manter em boa guarda e ordem os documentos, pelo prazo decadencial estabelecido na legislação tributária.

PRELIMINAR DE MÉRITO. CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO. METODOLOGIA.

A conferência final de manifesto, que tem por objetivo apurar a responsabilidade por eventuais diferenças quanto a falta ou acréscimo de mercadoria, pode ser conduzida por qualquer forma não vedada em norma aduaneira.

MÉRITO. CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO. PRAZO.

O artigo 658 do Regulamento Aduaneiro de 2009 não determina que a conferência final de manifesto tenha que ser realizada imediatamente após a entrada da carga no território aduaneiro.

MÉRITO. PIS-IMPORTAÇÃO. COFINS-IMPORTAÇÃO. BASE DE CÁLCULO. INCONSTITUCIONALIDADE.

Nos termos da Nota Explicativa PGFN/CASTF n° 1.254/2014 e do Parecer Normativo Cosit n° 1/2017, a base de cálculo da contribuição para o PIS-Importação e da Cofins-Importação é o valor aduaneiro.

MÉRITO. TAXA DE CÂMBIO. DATA DO FATO GERADOR. MERCADORIA EXTRAVIADA.

Documento nato-digital

> No caso de mercadoria constante de manifesto, cujo extravio tenha sido verificado por autoridade aduaneira, considera-se ocorrido o fato gerador no dia do lançamento do correspondente crédito tributário.

O contribuinte, **tendo tomado ciência do Acórdão da DRJ em 15/05/2018** (conforme Aviso de Recebimento - AR, à fl. 164), **apresentou Recurso Voluntário em 13/06/2018**, às fls. 169/185.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Lázaro Antônio Souza Soares, Relator.

O Recurso Voluntário é tempestivo e preenche as demais condições de admissibilidade, por isso dele tomo conhecimento.

I – DA PRELIMINAR DE NULIDADE DO ACÓRDÃO DA DRJ

Alega o Recorrente que o acórdão da DRJ deve ser declarado nulo, pois deixou de analisar importante argumento de defesa relacionado à ausência de provas do extravio da carga e a falta de diligência da Autoridade Fiscal em buscar tais comprovações, como se depreende a partir dos seguintes excertos do seu Recurso Voluntário, em síntese:

> **17. Tivesse a autoridade aduaneira levado em consideração as informações prestadas pela Recorrente Delta, que havia esclarecido que a carga nunca havia sido desembarcada no país, e partir daí adotado o mínimo de diligência, teria constatado que as cargas em questão de fato nunca haviam sido transportadas para o Brasil**. Tivesse intimado o agente de cargas do MAWB/HAWB nº 006 7739 1790 89032146 emitido pela RECORRENTE Delta, teria recebido informação de que a carga nunca foi embarcada na origem. Mas nada fez. Conformou-se com a ausência de resposta da importadora LINCOLN ELECTRIC DO BRASIL INDUSTRIA E COMÉRCIO LTDA que sequer contratou o transporte com a RECORRENTE Delta, para, confortavelmente e unicamente com base em informação extraída do SISCOMEX-MANTRA, pressupor que a RECORRENTE seria responsável pelo fantasioso extravio das mercadorias, chegando à errônea conclusão no sentido de que a carga "não foi entregue à INFRAERO para armazenamento, tendo havido, portanto, o seu extravio".
>
> 18. Não se observa, dos autos em análise, qualquer documentação anexa pela Fiscalização Aduaneira demonstrando que as cargas tenham sido extraviadas pela RECORRENTE.
>
> 19. Logo, como já repetidamente afirmado e como se conclui por diversos ângulos, a fiscalização, ao lavrar **a autuação, se fundamentou apenas nas informações extraídas do SISCOMEX-Mantra**, notadamente o não armazenamento das cargas em questão, pois nenhuma outra fonte constante dos autos prestou tais informações.
>
> 20. Portanto, está equivocado o entendimento contido no Voto condutor do acórdão guerreado, que desconsiderou as alegações da ora RECORRENTE no sentido que a autuação restou lavrada unicamente com base em informações extraídas do SISCOMEX-Mantra, pelo fato destas supostamente não estarem de acordo com o texto do Auto de Infração.

Documento nato-digital

> 21. **Evidente que autuação se baseou unicamente nas informações constantes do SISCOMEX-MANTRA, já que a autoridade aduaneira descumpriu seu dever de diligencia ao desconsiderar as informações prestadas pela RECORRENTE no sentido de que as cargas nunca haviam sido desembarcadas no Brasil** e deixar de intimar o Agente de Cargas do conhecimento de transporte – AWB por esta emitido, contentando-se com a ausência de informações da intimada LINCOLN ELECTRIC DO BRASIL INDUSTRIA E COMÉRCIO LTDA.
>
> 22. Nesse sentido, o Acórdão nº 11-59.389, ao desconsiderar os fatos e não analisar os argumentos lançados na Impugnação, incorre em claro cerceamento de defesa, demandando-se o reconhecimento de sua nulidade, como medida de direito.

Contudo, ao verificar o acórdão da DRJ, observa-se que a Turma julgadora analisou as teses de defesa e os fatos e provas apresentados pela Recorrente, porém decidiu em sentido contrário, por entender estarem corretos os argumentos da Autoridade Fiscal. O inconformismo com a decisão exarada não pode ser confundido com a nulidade desta.

Com efeito, observo que constam do acórdão recorrido fundamentos suficientes para embasar a decisão, estando ela correta ou não. É dado à parte nos processos discordar da decisão proferida e contra ela se insurgir, podendo até mesmo ter razão em seus argumentos e obter o provimento do seu recurso sem que exista, entretanto, qualquer nulidade no acórdão em questão.

Vejamos o que consta da decisão recorrida, no que interessa aos fundamentos apresentados, em especial sobre a alegada ausência de diligência do Auditor-Fiscal em tentar elucidar os fatos:

> **Tentativa de afastar a ocorrência do extravio das mercadorias ou a responsabilidade da transportadora**
>
> A Impugnante, nas folhas 67 e 68, afirma que:
>
> *"Em relação ao Conhecimento de Transporte Aéreo AWB nº 006 7739 1790, deve-se levar em conta que a ora Impugnante já havia sido instada, através da Intimação nº 040/2013, a prestar esclarecimentos sobre a carga amparada pelo conhecimento acima transcrito.*
>
> *Em resposta a esta Intimação, a Impugnante informou que não fica com cópia de nenhuma fatura comercial (invoice) das mercadorias importadas.*
>
> *Em assim sendo, o Sr. Auditor Fiscal da Receita Federal lavrou o presente Auto de Infração entendendo, para tanto, que esta não logrou êxito em afastar a presunção de ocorrência dos fatos geradores dos tributos incidentes na importação acima elencada."*
>
> A Intimação ALF/GRU/SEVIG/ECARG nº 040/2013, às folhas 42 e 43, aprazou a empresa Delta a apresentar conhecimentos de carga e faturas comerciais de algumas operações da mesma, além de justificativas por escrito acompanhadas da respectiva documentação probatória, referentes a cargas possivelmente extraviadas.
>
> A resposta da empresa Delta, à folha 47, não pôde atender a referenciada Intimação em sua totalidade: nenhuma fatura comercial foi fornecida e não foram apresentadas justificativas para extravio suspeitos e a respectiva documentação probatória.
>
> Importante relembrar que a empresa Delta, à época, informou na mesma resposta que "*as cargas foram informadas antecipadamente pela origem e confirmadas, porém não desembarcaram em GRU*."

Documento nato-digital

Pelo exposto acima, verifica-se que a parca documentação e total falta de justificativa apresentadas, de fato, não foram suficientes para afastar a dedução de extravio da carga. Além disso, a empresa Delta também não se esforçou no sentido de excluir-se do polo da responsabilidade tributária.

Destarte, plausível, parece-me, a provável assunção da Fiscalização Aduaneira de insucesso da empresa Delta de afastar, previamente à lavratura do AI de interesse, a tese de ocorrência de extravio de carga.

Apuração de extravio de carga com base em informações prestadas por importador ou consignatário da mesma

A Impugnante, na folha 68, compartilha que:

"(...)

A primeira conclusão que se extrai do dispositivo acima mencionado, vigente à época dos fatos, é que no âmbito do procedimento de conferência final de manifesto mostra-se infundada a Intimação 040/2013. Com efeito, a apuração de eventual extravio de mercadorias deve ser feita não com base em meras informações prestadas pelo importador ou ainda pelo consignatário das mercadorias."

O primeiro aspecto abordado pela Impugnante que merece menção é o relativo à possibilidade de a Fiscalização Aduaneira ter emitido a Intimação ALF/GRU/SEVIG/ECARG nº 040/2013.

O caput do art. 19 do RA assim determina:

(...)

No presente caso, as informações solicitadas mediante a emissão da já referenciada Intimação eram, no entendimento da Fiscalização Aduaneira, necessárias à consecução da ação fiscal de interesse. A Impugnante não prosperou em demonstrar o contrário.

(...)

O segundo aspecto de relevo é sobre eventual uso de informações prestadas por importador ou consignatário da carga como base para efetuar o lançamento fiscal.

Neste caso, fica claro o equívoco da Impugnante: o lançamento não foi lastreado em qualquer informação prestada por Importador ou Consignatário.

(...)

O Consignatário da carga foi intimado, através do Termo de Intimação Fiscal nº 186/2013, à folha 51, mas em nenhum momento prestou qualquer informação.

Assim, não adentrando no mérito da questão, é incorreto afirmar que o lançamento tenha sido lastreado em informações prestada por eventual Importador ou Consignatário da carga.

Sendo infundada a afirmação da Impugnante, não é possível concordar com sua defesa neste particular.

Ocorrência de não-armazenamento de carga

(...)

Documento nato-digital

Antes de tudo, deve estar claro que em nenhum momento a Fiscalização Aduaneira afirmou que eventual armazenamento da carga de interesse teria acontecido. O armazenamento, em vista dos elementos apresentados, concretamente, não aconteceu.

A conduta, tipificada como infração, que foi objeto de penalidade aduaneira, foi o extravio da carga de interesse. Extravio este que ocorreu quando a carga ainda estava em posse da empresa Delta.

Explico de forma detalhada.

A carga foi entregue à empresa Delta, que gerou o conhecimento de embarque aéreo AWB 006 7739 1790. Durante todo o trajeto entre o Cleveland Hopkins International Airport, na cidade estadunidense de Cleveland em Ohio, e o Aeroporto Internacional de São Paulo, na cidade de Guarulhos em São Paulo, a carga estava amparada pelo referenciado conhecimento de embarque aéreo e sob a responsabilidade da empresa Delta.

A própria empresa Delta confirmou o embarque da mesma, na folha 47:

"As cargas foram informadas antecipadamente pela origem e confirmadas, porém não desembarcaram em GRU."

O voo DAL 0121 pousou em 25/10/2009 às 14h01 no Aeroporto Internacional de São Paulo, termo de entrada nº 09027368-0.

No mesmo dia, a Infraero, responsável pela armazenagem da carga de interesse, iniciou o registro no Siscomex-Mantra dos eventos relativos ao conhecimento de embarque aéreo de interesse.

No dia seguinte, às 04h40, a Infraero informou a ocorrência de "documento sem carga".

Como se constata da narrativa dos eventos acima, a questão nuclear não foi o armazenamento ou não da carga de interesse, mas seu efetivo desaparecimento, antes de sua entrega à Infraero, quando ainda estava sob a responsabilidade da empresa Delta.

Diante desses fatos, a jurisprudência administrativa não se apresenta aplicável ao presente caso.

Limitações ao procedimento de conferência final de manifesto de carga

A Impugnante, na folha 70, justifica que, no procedimento de conferência final de manifesto de carga, a Fiscalização estaria limitada ao "confronto do manifesto com os registros de descarga", pois este seria a metodologia prevista no art. 658 do RA:

(...)

Constata-se ao confrontar a redação original do art. 658 do RA e do § 1º do art. 39 do Decreto-Lei nº 37/1966, respectivamente atos normativos derivado e originário, componentes da base legal do AI de interesse, que o texto do dispositivo legal do Decreto-Lei, ao estabelecer o procedimento de "conferência final de manifesto", a ele não impõe limitações sobre como conduzir a ação fiscal com o talante de apurar "eventuais diferenças quanto a falta ou acréscimo de mercadoria".

Resumidamente, a forma como a Fiscalização Aduaneira resolveu proceder à "apuração de responsabilidade por eventuais diferenças quanto a falta ou acréscimo de mercadoria" não encontra qualquer óbice no preceito do § 1º do art. 39 do Decreto-Lei nº 37/1966.

Por conseguinte, recuso o argumento apresentado pela Impugnante neste ponto específico.

Documento nato-digital

Questões de Mérito

Momento de apuração do extravio da carga

A Impugnante defende, na folha 68, que o exato momento em que a carga é retirada da aeronave seria o marco temporal para a realização da conferência final de manifesto:

"Com base no disposto no artigo 658, do Regulamento Aduaneiro, com a redação vigente à época dos fatos, fica evidente que a conferência final de manifesto deveria ocorrer mediante o confronto do manifesto de carga com os registros de descargas no momento em que as mercadorias eram descidas da aeronave, procedimento este que independe da participação do importador ou do consignatário da mercadoria."

A já citada redação original do art. 658 do RA desta forma trata do assunto:

(...)

Como se pode ver, da leitura do art. 658 do RA, não há como se derivar que o limite temporal para a realização do dito procedimento seria a retirada da carga da aeronave que a transporta.

Deste modo, deixo de acolher os argumentos apresentados nestes pontos.

Incorreção da base de cálculo da contribuição para o PIS-Importação e da Cofins-Importação

(...)

Consequentemente, em vista dos fatos e fundamentos acima apresentados, acolho este tópico da defesa da Impugnante.

Incorreção da taxa de câmbio adotada

A Impugnante, na folha 76, afirma que:

"Se não bastasse a clara violação acima apontada18, deve-se destacar ainda que a taxa de câmbio utilizada para a conversão dos valores em dólares americanos constante nos documentos atrelados a cada uma das cargas não atende aos requisitos dispostos no Regulamento Aduaneiro, bem como descumpre o determinado na Súmula nº 4 do TFR."

Mais adiante, nas folhas 76 e 77, esclarece que a taxa de câmbio adequada seria aquela referente ao dia 26/10/2009, 1,7157, pois o dia 25/10/2009 seria um dia não-útil, e não a utilizada pela Fiscalização Aduaneira, 2,4129, referente ao dia 29/01/2014.

(...)

A alínea "c" do inciso II do art. 73 do RA, com redação dada pelo art. 1º do Decreto nº 8.010/2013, esmiúça que a data do fato gerador para os casos de extravio de mercadorias é o dia do lançamento do crédito tributário:

(...)

Na verdade, não houve afronta ao art. 97 do RA, haja vista a lavratura do AI de interesse ter se dado no dia 29/01/2014.

Como resultado, não há como concordar com os argumentos apresentados neste particular.

Incorreção do peso adotado da carga

(...)

Documento nato-digital

> Deve-se observar que o valor de 412,0 quilogramas, do peso volumétrico, é para o somatório dos dois volumes da carga:
>
> (...)
>
> O cálculo acima demonstra que o peso indicado pela Impugnante como sendo o peso do volume extraviado é, de fato, o peso volumétrico do conjunto completo da carga.
>
> Diante conclusões acima derivadas, não há como assentir com os argumentos tecidos pela Impugnante neste particular.

A partir dos excertos acima transcritos constata-se que todas as teses de defesa foram examinadas, mesmo que algum argumento específico relacionado a uma destas teses não tenha sido diretamente confrontado. O julgador não está obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivo suficiente para proferir a decisão. Nesse sentido, a pacífica jurisprudência do STF e do STJ:

> **a) HC 188.424, Relator Min. LUIZ FUX, Julgamento: 03/08/2020, Publicação: 05/08/2020**:
>
> Demais disso, cumpre destacar a ausência de vulneração ao artigo 93, IX, da Constituição Federal. O referido dispositivo resta incólume quando o Tribunal prolator da decisão impugnada, embora sucintamente, pronuncia-se de forma clara e suficiente sobre a questão posta nos autos, máxime quando **o magistrado não está obrigado a rebater, um a um, os argumentos trazidos pela parte, quando já tiver fundamentado sua decisão de maneira suficiente** e fornecido a prestação jurisdicional nos limites da lide proposta. Nesse sentido, aliás, é a jurisprudência desta Corte, como se infere dos seguintes julgados:
>
> *"Agravo regimental no recurso extraordinário com agravo. Alegada violação do art. 93, IX, da CF/88. Não ocorrência. Ausência de impugnação de todos os fundamentos da decisão agravada. Súmula nº 287/STF. 1.* ***O art. 93, IX, da Constituição Federal não determina que o órgão judicante se manifeste sobre todos os argumentos de defesa apresentados, mas, sim, que ele explicite as razões que entendeu suficientes à formação de seu convencimento****. 2. A jurisprudência de ambas as Turmas deste Tribunal é no sentido de que se deve negar provimento ao agravo quando, como no caso, não são impugnados todos os fundamentos da decisão agravada. Incidência da Súmula nº 287 da Corte. 3. Agravo regimental não provido". (AI 783.503-AgR, rel. min. Dias Toffoli, Primeira Turma, DJe 16/9/2014)*
>
> *"AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. 1. ALEGADA CONTRARIEDADE AO ART. 93, INC. IX, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA: INOCORRÊNCIA.* ***FUNDAMENTAÇÃO ADEQUADA AINDA QUE NÃO ANALISADOS TODOS OS ARGUMENTOS DA PARTE. PRECEDENTES****. 2. MILITAR. PROVENTOS DO GRAU HIERARQUICAMENTE SUPERIOR. ANÁLISE PRÉVIA DA LEGISLAÇÃO INFRACONSTITUCIONAL. OFENSA CONSTITUCIONAL INDIRETA. 3. RECURSO INCABÍVEL PELAS ALINEAS C E D DO INC. III DO ART. 102 DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. AUSÊNCIA DAS CIRCUNSTÂNCIAS NECESSÁRIAS. AGRAVO REGIMENTAL AO QUAL SE NEGA PROVIMENTO". (RE 724.151-AgR, rel. min. Cármen Lúcia, Segunda Turma, DJe 28/10/2013).*
>
> **b) ARE 723.629, Relatora Min. CÁRMEN LÚCIA, Julgamento: 30/06/2020, Publicação: 02/07/2020**:

> 5. A alegação de nulidade do acórdão por contrariedade ao inc. IX do art. 93 da Constituição da República não pode prosperar. Embora em sentido contrário à pretensão do agravante, o acórdão recorrido apresentou suficiente fundamentação.
>
> Conforme a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, "*o que a Constituição exige, no art. 93, IX, é que a decisão judicial seja fundamentada; não, que a fundamentação seja correta, na solução das questões de fato ou de direito da lide: declinadas no julgado as premissas, corretamente assentadas ou não, mas coerentes com o dispositivo do acórdão, está satisfeita a exigência constitucional*" (Recurso Extraordinário n. 140.370, Relator o Ministro Sepúlveda Pertence, Primeira Turma, DJ 21.5.1993).
>
> 6. No voto condutor do acórdão recorrido, o desembargador relator afirmou:
>
> (...)
>
> Nulidade da sentença
>
> O apelante alegou ainda a nulidade da sentença, por ausência de fundamentação. Contudo, na hipótese dos autos, o juiz expôs de forma clara e fundamentada os motivos que o levaram a julgar parcialmente procedente a ação, rebatendo todos os argumentos trazidos pela parte. Ainda que assim não fosse, **o Superior Tribunal de Justiça, interpretando o artigo 489, §1º, IV, já na vigência do CPC/15, ratificou entendimento já sedimentado de que não está o julgador obrigado a responder todas as indagações levantadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivo suficiente para embasar sua decisão** (EDcl no MS 21.315 -DF, Rel. Min. Diva Malerbi, DJe 15/6/2016). Logo, rejeito a preliminar.

A decisão indica as intimações efetuadas pela Autoridade Fiscal aos envolvidos na operação, a fim de buscar a verdade material dos fatos, a despeito de alguma destas não terem sido sequer respondidas. Apresenta também as razões e as provas consideradas para a tomada de decisões, que nem sempre foram contrárias ao Recorrente, como na tese sobre o equívoco da Fiscalização na base de cálculo das contribuições, pedido ao qual a DRJ deu provimento.

Pelo exposto, voto por rejeitar a preliminar de nulidade do acórdão da DRJ.

II – DA PRELIMINAR DE NULIDADE DO PROCEDIMENTO DE CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO

Alega o Recorrente que apuração de eventual extravio de mercadorias não deve ser feita com base em meras informações prestadas pelo Transportador, ou ainda pelo Consignatário das mercadorias; no entanto, o suposto extravio das cargas restou apurado pela Autoridade Aduaneira unicamente com base nas informações extraídas do SISCOMEX-Mantra, notadamente o não armazenamento das cargas junto à INFRAERO.

Sustenta que a mera ausência de armazenamento não autoriza se presumir a ocorrência de extravio de mercadoria em relação ao que consta do manifesto de carga nem imputar responsabilidade ao transportador em vista da ausência de previsão legal para tanto. Da mesma forma, não seria possível concluir que o desaparecimento da carga, antes da entrega ao armazém, bastaria para imputação de responsabilidade ao transportador, sem apresentação de prova de que este seria o responsável pelo suposto desaparecimento.

Documento nato-digital

E apresenta questionamentos sobre como teria ocorrido o suposto desaparecimento da carga:

> 38. Neste cenário, poder-se-ia elucubrar como, no caso em apreço, teria a RECORRENTE contribuído para o "desaparecimento" das cargas? Teria ela aberto o compartimento de carga da aeronave em voo e jogado as mercadorias a comparsas aguardando para praticar o descaminho no território nacional? Ou seria a autoridade aduaneira desorganizada a ponto de permitir o acesso a terceiros que então teriam furtado as cargas em questão? Estariam elas "perdidas" ainda na zona primária? A RECORRENTE pede escusas pelas afirmativas, mas o intuito é demonstrar que a base para a conclusão do Acórdão recorrido - no sentido de que as cargas teriam sido extraviadas antes da entrega ao armazém do aeroporto – é fantasiosa, o que apenas pode gerar conjecturas absurdas como as exemplificadas neste parágrafo.

A DRJ já havia se manifestado sobre tais questionamentos, conforme transcrição acima, esclarecendo que "***a conduta, tipificada como infração***, *que foi objeto de penalidade aduaneira,* ***foi o extravio da carga de interesse***. *Extravio este que ocorreu quando a carga ainda estava em posse da empresa Delta*". Conforme bem detalhado na decisão recorrida, a carga foi entregue ao sujeito passivo DELTA AIR LINES, a qual gerou o conhecimento de embarque aéreo AWB 006 7739 1790 (anexado pela Fiscalização à fl. 48) que, durante todo o trajeto entre o Cleveland Hopkins International Airport e o Aeroporto Internacional de São Paulo, amparava o transporte internacional da referida carga.

E foi a própria empresa Delta quem confirmou (i) o embarque da carga no exterior e (ii) o seu não desembarque no Brasil, conforme resposta à Intimação nº 04/2013, à fl. 47:

Em resposta a intimação conferida pela Portaria ALF/GRU nº 93/2011, artigo 31, inciso II e nos termos do Decreto nº 6.759, de 05 de Fevereiro de 2009, arts.18 e 19, seguem os documentos anexados, cópia legível do conhecimento de carga e Invoice, porém as invoices não foram possíveis pois os agentes não conseguiram para a CIA, certificamos que a **CIA AÉREA DELTA AIR LINES** não fica com cópia da Invoice, somente **AWB** e **HAWB**. As cargas foram informadas antecipadamente pela origem e confirmadas, porém não desembarcaram em Gru.

Segundo os documentos anexados pelo Auditor-Fiscal como provas, em especial telas do sistema Siscomex-Mantra, às fls. 49/50, o voo DAL 0121 pousou em 25/10/2009, às 14:01 hs, no Aeroporto Internacional de São Paulo, termo de entrada nº 09027368-0. No mesmo dia, a Infraero, responsável pela armazenagem da carga, iniciou o registro no Siscomex-Mantra dos eventos relativos ao conhecimento de embarque aéreo. **No dia seguinte, às 04:40 hs, a Infraero informou a ocorrência de "documento sem carga"**:

Documento nato-digital

```
CONSIGNAT LINCOLN ELETRIC DO BRASIL                  FRETE¦COLL
VOL.    2 PESO   1645,600 K                              COD. MOEDA FRETE  USD
URF - 0817600 - AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO/GUARULHO
  INF 25/10/2009 AS 14:01    TERMO 09027368-0 ... DAL0121     24/10/2009
  CHEGADA        25/10/2009 - 12:38      VOL. 1     PESO    823,000 K TC= 6  P
      INDISP.  21    CARGA PARCIAL
               I  25/10/2009 - 14:01      CPF

      INDISP.  30    DOCUMENTO SEM CARGA
               I  26/10/2009 - 04:40      CPF
```

A Autoridade Tributária fundamentou a lavratura do Auto de Infração nos seguintes termos (fls. 07/09):

> 001 - FALTA DE MERCADORIA APURADA EM CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO – TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO - OUTRAS VIAS
>
> Trata-se de Conferência Final de Manifesto, nos termos do art. 658 do Decreto 6.759/2009, para cargas com extravio de volume ocorrido no ano de 2009, em voo da companhia aérea DELTA AIRLINES INC, CNPJ 00.146.461/0001-77, referente ao conhecimento aéreo abaixo relacionado, para lançamento do Imposto de Importação, Imposto sobre Produtos Industrializados, da Contribuição para o PIS/PASEP Importação, da COFINS Importação e demais multas correspondentes a tais.
>
> HAWB 006 7739 1790 89032146 TERMO 09027368-0 VOO DAL0121 CHEGADA: 25/10/2009; EXTRAVIO DE 1 VOLUME
>
> A carga acima, consignada ao importador LINCOLN ELECTRIC DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO LTDA, constava em seu manifesto, dentre outros, 01 volume, mas consta como tendo sido armazenado 0 volume, o que significa que a carga não foi localizada.
>
> Intimou-se o transportador aéreo, via INTIMAÇÃO no 040/2013 (em anexo), a entregar cópia da fatura e conhecimento de carga do referido embarque, e a companhia aérea entregou cópia do conhecimento aéreo de cargas teriam sido informadas antecipadamente pela origem e desembarcado em GRU.
>
> (...)
>
> Tal volume, manifestado e não armazenado, não foi entregue à INFRAERO para armazenamento, tendo havido, portanto, o seu extravio, conforme verificado na conferência física realizada. De acordo com o § 1º do art. 72 do Regulamento aduaneiro (Decreto 6.759/2009), considera-se entrada no território aduaneiro a mercadoria que conste como tendo sido importada e cujo extravio venha a ser apurado pela administração aduaneira. Ainda, de acordo com o art. 661 do mesmo regulamento, para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando houver extravio, constatado na descarga, de volume ou de mercadoria a granel, manifestados. No caso em tela, a responsabilidade pelo extravio do volume citado é da Transportadora Aérea DELTA AIRLINES INC, que deverá indenizar a Fazenda Nacional do valor dos impostos, contribuições e multa referente às mercadorias extraviadas.

Do quanto exposto, não verifico qualquer nulidade no que se refere ao procedimento da Fiscalização. Os próprios argumentos do Recorrente se mostram voltados a questionar o mérito da decisão, e não a sua validade jurídica, com consequente declaração de nulidade. E, à semelhança do quanto discutido no tópico precedente, o inconformismo do Recorrente com a decisão *a quo*, pode gerar, caso acolhido, a reforma da decisão, mas não a sua nulidade.

Documento nato-digital

Pelo exposto, voto por rejeitar a preliminar de nulidade do procedimento de conferência final de manifesto.

III - DA COMPROVAÇÃO DE QUE AS CARGAS NÃO FORAM TRANSPORTADAS ATÉ O TERRITÓRIO NACIONAL

Alega o Recorrente que nenhum volume restou armazenado pela INFRAERO justamente porque que estas cargas nunca chegaram ao país, conforme demonstrariam as mensagens ora anexadas, enviadas tanto à época do embarque, como posteriormente à autuação, conforme comprovam os docs. 03 e 04, anexos ao Recurso Voluntário, onde se afirma sua condição de prova, nos seguintes termos:

> 53. Nos termos das mensagens trocadas no ano de 2009 (Doc. 03), verifica-se que em 22 de outubro daquele ano, dias antes de as respectivas cargas terem suspostamente chegado ao país, restou expressamente afirmado que as mesmas não deveriam ser encaminhadas ao Aeroporto Internacional de Guarulhos/SP (GRU) por meio da DELTA, ora RECORRENTE.
>
> 54. Tal fato, conforme e-mails trocados no ano de 2009 (Doc. 03), se deu em razão da alteração dos Agentes de Carga das mercadorias em debate. Se observa que a SCHENKER, indicada como Agente aduaneiro das cargas ora em discussão, conforme será visto abaixo, efetuou a liberação das respectivas mercadorias em favor da PANALPINA, ambas empresas atuantes no setor de logística e reconhecidas internacionalmente.
>
> 55. Por sua vez, já no ano de 2014 (Doc. 04), após a lavratura da infração, a SCHENKER, expressamente afirmou que o respectivo frete restou designado a outro Agente de Cargas.
>
> 56. As respectivas mensagens (Docs. 03 e 04), ora anexadas aos autos, corroboram os argumentos da ora RECORRENTE no sentido que as respectivas cargas nunca chegaram a ser embarcadas com destino a este país.

Os docs. 03 e 04 encontram-se acostados aos autos às fls. 188/192 e 255/261, respectivamente. Analisando o conteúdo das mensagens, de acordo com a tradução juramentada, verifico que não há como admitir tais documentos como provas. Em primeiro lugar, por serem documentos produzidos unilateralmente pelos envolvidos, sem estarem revestidos de oficialidade, ou seja, não se caracterizam como "documentos comprobatórios", tais como invoices, contratos registrados ou conhecimentos de carga, por exemplo.

Além disso, mesmo que admitidos como provas, seu conteúdo não permite chegar a qualquer conclusão que modifique o entendimento já exarado pela DRJ. Com efeito, uma das mensagens afirma o seguinte (Doc. 03):

> Steve,
>
> **Eu peguei o arquivo, mas, infelizmente, não há nada nele que possa ajudar você**. Tudo o que encontrei é que é um arquivo "cancelado", meu cliente foi creditado e o frete foi designado para outro despachante. **A Delta não passou esse frete para nós e nunca fomos cobrados por ele pela DL**.
>
> Atenciosamente,

Documento nato-digital

> Lance O'Connor
>
> Gerente Exportação Aérea
>
> Schenker/CLE.

O mesmo ocorre quanto ao Doc. 04, como pode ser facilmente verificado pela última mensagem, pela qual não ocorreu a troca dos agentes de carga, com a Panalpina assumindo o trabalho da Schenker, como afirma o Recorrente:

> Equipe GRU
>
> Você tem os documentos originais deste embarque. Você enviará os documentos originais de volta para o JFK. **Shipper Schenkers vai concluir o embarque no JFK**. Este embarque não vai para o GRU com a Delta.
>
> Tom

Apesar deste e-mail informar que "*Este embarque não vai para o GRU com a Delta*", não foi comprovado qual empresa de transporte realizou a operação. Bastaria ao Recorrente apresentar o contrato de transporte firmado com outra empresa de transporte e o respectivo conhecimento de embarque, demonstrando, de forma inequívoca, que a carga aqui discutida não foi por ela transportada, mas sim por outra empresa de transporte de cargas. Não seria uma tarefa hercúlea, dado o nível de relacionamento comercial entre as empresas.

Pelo exposto, voto por negar provimento ao pedido.

IV – DO PEDIDO DE DILIGÊNCIA

Por fim, o Recorrente apresenta pedido para realização de diligência, nos seguintes termos:

> III – DA CONVERSÃO DO JULGAMENTO EM DILIGÊNCIA
>
> 61. Tendo em vista os e-mails ora anexados, indicando que as cargas em debate nunca chegaram ao país, bem como o fato que, para apuração da suposta infração, a Fiscalização Aduaneira, procedeu a intimação apenas da RECORRENTE na condição de transportadora e do Consignatário das mercadorias com base em conhecimento aéreo emitido por terceiro (SCHENKER INC) e não pela RECORRENTE, requer seja o julgamento convertido em diligência, junto ao órgão competente, para apuração dos fatos aqui alegados, de forma que os seguintes quesitos restem respondidos pelo Agente de Cargas (SCHENKER DO BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA., sito à RUA GERALDO FLAUSINO GOMES, 78, 13°ANDAR, BROOKLIN NOVO, SÃO PAULO/SP, CEP 047575-903) indicado no HAWB/MAWB nº 006 7739 1790 89032146 (Doc. 05 e 06):
>
> I) Informar se a carga mencionada no HAWB 89032146 emitido por esta empresa e consolidada no MAWB nº 006 7739 1790 foi de fato embarcada no voo da DELTA AIRLINES n. 0121, procedente da cidade de Cleveland, Ohio, Estados Unidos da América, com destino ao Aeroporto Internacional de Guarulhos/SP, cuja chegada ocorreu neste aeroporto em 25/10/2009.
>
> II) Informar o motivo da ausência de embarque na origem.

Documento nato-digital

> 62. Requer-se, ainda, com fundamento no art. 23, § 1º, do Decreto nº 70.235, de 1972, dispositivo este não observado à época da lavratura da autuação, nova intimação do Consignatário das Cargas em debate (LINCOLN ELECTRIC DO BRASIL INDUSTRIA E COMÉRCIO LTDA, sito à Av. Papa João Paulo I, nº 2900, Cumbica, Guarulhos/SP, CEP 07180-350), para a resposta aos seguintes quesitos:
>
> I) Informar se a carga objeto do HAWB/MAWB nº 006 7739 1790 89032146 emitido pela SCHENKER INC. e indicando a LINCOLN ELECTRIC DO BRASIL INDUSTRIA E COMÉRCIO LTDA, como importadora foi importada por esta empresa e se chegou a ser desembarcada em território nacional.
>
> II) Informar se a LINCOLN ELECTRIC DO BRASIL INDUSTRIA E COMÉRCIO LTDA, tem conhecimento de extravio da carga e onde teria ocorrido.
>
> III) Informar se a carga acima referida estava acobertada por seguro e se a LINCOLN ELECTRIC DO BRASIL INDUSTRIA E COMÉRCIO LTDA, recebeu alguma indenização em razão do seu extravio.
>
> IV) Caso a LINCOLN ELECTRIC DO BRASIL INDUSTRIA E COMÉRCIO LTDA, não tenha efetuado seguro nem recebido indenização da seguradora, informar se propôs alguma ação de indenização em face do agente de cargas SCHENKER ou da empresa aérea Delta Airlines.
>
> 63. As diligências ora requisitadas justificam-se na medida que o documento de transporte aéreo internacional (denominado House Air Waybill), ora anexado aos autos (Doc. 05), aponta, como remetente da carga, a empresa Lincoln Electric Company, sendo ela a contratante dos serviços tomados junto à Schenker Inc., e como destinatária da carga, a empresa Lincoln Electric do Brasil Industria E Comércio Ltda (Consignatária).
>
> 64. O objeto do contrato de transporte celebrado entre as referidas empresas consubstanciou-se não apenas na obrigação assumida pela Schenker. Inc., conhecida empresa do ramo de logística, de transportar a carga até o destino final, mas também de buscar a carga na origem, cuidar para que o acondicionamento da carga em unidade de carga apropriada, contratação de empresa de transporte aéreo para a realização desta parte do serviço – no caso a RECORRENTE – e providências no destino para entrega da carga ao destinatário.
>
> 65. Percebe-se, portanto, que todo o manuseio da carga, incluindo acondicionamento em embalagem ou unidade de cargas, manuseio, etiquetagem e etc. ficou a cargo da empresa Schenker. Inc., e não da RECORRENTE, que fora subcontratada, exclusivamente, para realizar o transporte, por ar, das mercadorias adquiridas.
>
> 66. A participação da RECORRENTE estabeleceu-se com base em contrato distinto, evidenciado a partir de outro documento de transporte, denominado MAWB (Master Airwaybill) (Doc. 06), ora anexado aos autos.
>
> 67. Referido documento, indica a Schenker International, como remetente da carga e a SCHENKER DO BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA como destinatária das respectivas cargas.

Inicialmente, verifico que todos os questionamentos apresentados são realmente pertinentes para prover maior sustentação às alegações do Recorrente. Contudo, justamente por este motivo, entendo que o ônus de buscar tais informações é do sujeito passivo, e não da Fazenda Nacional. Explico.

A Autoridade Aduaneira verificou, através de sistema informatizado, informação prestada pela Infraero, terceiro desinteressado, de que determinada mercadoria constante do

Documento nato-digital

manifesto não se encontrava armazenada. Como as mercadorias desembarcadas do avião são encaminhadas para o depositário, sua ausência significa que as mercadorias, em algum momento após o embarque, foram extraviadas.

Estando de posse do manifesto, preparado pelo transportador, que informa o embarque na aeronave, e da informação prestada, via sistema, pela Infraero, me parece incontestável que a Autoridade Aduaneira tinha elementos probatórios suficientes para lavrar o Auto de Infração, como efetivamente o fez. Se o transportador afirma que não houve o extravio porque a mercadoria sequer foi embarcada, tendo sido manifestada "por engano", precisa provar tal alegação.

A Recorrente, tendo acesso direto ao exportador, até mesmo via e-mail, tem plenas condições de solicitar todas as informações que elenca no pedido de diligência sem necessitar da realização da mesma. Há que se ter em mente que este procedimento fiscal é destinado a sanar eventuais dúvidas do julgador, e não para suprir deficiências probatórias a cargo do Recorrente.

A única prova juntada aos autos foi uma troca de e-mails, o que não se mostra suficiente para gerar qualquer dúvida quanto ao efetivo embarque da mercadoria, comprovada através de documentação apropriada para tal finalidade. À vista da ausência de outros indícios, não vejo motivos para realizar qualquer diligência, muito menos nos termos indicados pelo Recorrente, que claramente demonstram uma transferência do ônus probante.

Nesse contexto, voto por rejeitar o pedido de diligência.

V - CONCLUSÃO

Por todo o exposto, voto por rejeitar as preliminares de nulidade, rejeitar o pedido de diligência e, no mérito, negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Lázaro Antônio Souza Soares

Documento nato-digital