



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS**  
**TERCEIRA SEÇÃO DE JULGAMENTO**

**Processo nº** 11128.001191/2005-20  
**Recurso nº** 344.465  
**Resolução nº** 3101-00.100 – 1ª Câmara / 1ª Turma Ordinária  
**Data** 30 de abril de 2010  
**Assunto** Solicitação de Diligência  
**Recorrente** CAF TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA.  
**Recorrida** FAZENDA NACIONAL

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Resolvem os membros do Colegiado, por unanimidade de votos, converter o julgamento do recurso em diligência.

  
Henrique Pinheiro Torres - Presidente

  
Luiz Roberto Domingo - Relator

EDITADO EM: 27/07/2010

Participaram do presente julgamento os Conselheiros Henrique Pinheiro Torres, Tarásio Campelo Borges, Corinθο Oliveira Machado, Luiz Roberto Domingo, Valdete Aparecida Marinheiro e Vanessa Albuquerque Valente.

## RELATÓRIO E VOTO

Conselheiro Luiz Roberto Domingo, Relator

Trata-se de Recurso Voluntário (fls.126/146) interposto contra a decisão da DRJ de Florianópolis/SC (fls. 121/123), que manteve o lançamento (fls.01/10) do crédito relativo ao

Imposto de Importação contra a Recorrente, em virtude da quantidade de mercadorias importadas ser inferior ao declarado no conhecimento de transporte marítimo (fls. 28/29).

A empresa destinatária das mercadorias importadas – HELIOS CARBEX IND.E COM. DE MAT. DE ESCRITÓRIO LTDA. – solicitou à Autoridade Aduaneira que instaurasse procedimento de verificação do cumprimento das obrigações tributárias, com base nos indícios de extravio das mercadorias importadas, por meio de NVOCC representado, segundo apontou a fiscalização, pela Recorrente – CAF TRANSPORTES – posto que o container sob análise apresentava danos externos (conforme a própria fiscalização constatou e documento às fls. 41).

Segundo *Certificado de Descarga, Falta e/ou Avaria*, emitido pela depositária das mercadorias, no porto de recebimento, das 475 caixas de papelão transportadas, chegaram apenas 81 (Fls 71 e 74).

Durante o procedimento, a Autoridade Aduaneira avaliou o *container* indicado, identificado como TTNU 574.856-5, cujo conhecimento de transporte marítimo, LHSTO 0408398 (fls. 28/29), indicava o transporte de 475 caixas de papelão, documentadas pela fatura comercial MI/HC/04/005 (Fls.30).

Consta nos autos (fls. 04) a informação de que o lacre de origem do container estava intacto e que não havia sinais de violação.

A Fiscalização responsabilizou a empresa CAF – TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA. pela ausência de recolhimento dos tributos das mercadorias extraviasadas, sob o argumento de que, estando o container com seu lacre de origem intacto e sem indícios de violação, é do transportador a responsabilidade tributária, por força do art. 591 do Decreto nº 4.543/02. A Recorrente, portanto, foi apontada como representante brasileira do transportador NVOCC estrangeiro.

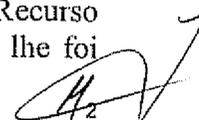
O lançamento foi realizado para constituição do crédito tributário referente ao Imposto de Importação não recolhido, acrescido, com isso, dos respectivos consectários legais, sendo eles a multa pelo extravio de mercadoria (art. 628, III, “d” do RA/02 e art. 106, II, “d” do Decreto-Lei 37/66), além de considerar os valores devidos a título de I.P.I., PIS/PASEP importação e COFINS/importação (fls.08).

A Recorrente, inconformada com o lançamento, interpôs sua Impugnação (fls.92/104), aduzindo não ser responsabilidade sua o recolhimento dos tributos, uma vez que atuou como mera desconsolidadora da carga, ou seja, teria cuidado somente da desunitização (desova) das mercadorias, e que o transporte seria de responsabilidade exclusiva do transportador NVOCC.

Requeru, alternativamente, a responsabilidade da empresa CRAFT MULTIMODAL LTDA., já que ela teria se responsabilizado expressamente pelo embarque e contagem do conteúdo do container, de modo que a Recorrente seria apenas um intermediário nessa relação.

A Impugnação foi julgada improcedente, por unanimidade de votos, pela DRJ de Florianópolis/SC, sob o fundamento, em síntese, de que o NEVOCC estrangeiro, para atuar no Brasil, precisa de representante no país e este será justamente o responsável pelo transporte das mercadorias, no caso a Recorrente.

Intimada desta decisão em 23/12/2008, a Recorrente interpôs seu Recurso Voluntário em 13/01/2009, aduzindo em síntese que o auto de infração é nulo, pois lhe foi



conferido um prazo de 5 dias para impugnar (conforme o art.703, I do RA), por se tratar de procedimento de Revisão Aduaneira, sendo que o correto seria a aplicação do art.684 do Regulamento, que determina que o processo administrativo deve ter seu trâmite seguido pelo Decreto 70.235/72, o que confere uma prazo de 30 dias para Impugnação. Esta situação apontaria para desrespeito aos princípios constitucionais que informam o processo, como o da ampla defesa e do devido processo legal.

Aduz também a nulidade da decisão proferida pela DRJ, pois, esta também não seguiu o rito determinado pelos arts. 702 e 703 do RA/02, já que, no art. 703, II há a expressa determinação legal de que a decisão de primeira instância deve acontecer nos 5 dias subseqüentes.

Já no mérito argumenta que não é responsável pelo recolhimento de crédito constituído pelo lançamento em tela, pois é apenas a desconsolidadora das cargas e com isso, sua função se resume apenas à entrega das mercadorias e respectivos conhecimentos de transporte ao importador, o que seria equiparado ao agente marítimo, que não é considerado responsável tributário, segundo a súmula 192 do extinto Tribunal Federal de Recursos e jurisprudência dos tribunais superiores nacionais.

Afirma também que agente desconsolidador não é representante do transportador NEVOCC, pois aquele apenas promoveria, à conta deste, a realização de negócios sem vínculo de dependência.

A condição de responsável tributário deve obedecer ao princípio da reserva legal – art. 121, II do CTN – e como tal, esta somente será observada quando for determinada por lei, o que não se verifica no presente caso.

Aduz, finalmente, que o responsável tributário deve ser a empresa que estufou e lacrou o container, inclusive porque se responsabilizou expressamente pela quantidade e qualidade das mercadorias de seu conteúdo, tratando-se, no caso, da empresa LONGROW SHIPPING, representada no Brasil, pela empresa CRAFT MULTIMODAL LTDA.

Antes de passar ao voto, é importante salientar que, caso semelhante ao presente, também foi a mim distribuído, processo administrativo nº 11128.005332/2005-83, cujos pólos ativo e passivo (União e CAF Transportes Internacionais Ltda.) coincidem com este, bem como se tratam dos mesmos fatos, ou seja, relatam a importação de mercadorias que, embora diferentes e com destinatários também diferentes, vieram na mesma embarcação e no mesmo contêiner, apresentando também discrepância entre a quantidade declarada no conhecimento de transporte e a efetivamente importada.

Pois bem, N.V.O.C.C. é uma sigla para a denominação em inglês de uma espécie de transportador com atuação no mercado internacional e que não é proprietário do navio através do qual escoa suas mercadorias, sendo, por isso muito bem denominado como *non vessel common carrier*.

A figura do NVOCC surgiu como conseqüência do aumento da capacidade dos navios porta-contêiner, apresentando uma solução para os exportadores de pequeno porte, na medida em que passaram a ter de pagar por um contêiner inteiro para despachar pequenas quantidades de mercadorias, muitas vezes insuficiente para completá-lo, elevando sobremaneira o custo do transporte a ponto de inviabilizá-lo.



Ademais, a alternativa até então existente era igualmente inviável, pois, tratava-se da espera a que se submetia o pequeno exportador até que atingisse um volume mínimo de mercadorias vendidas para o mesmo país, suficiente para consolidar um contêiner inteiro e viabilizar financeiramente o negócio.

É nesse contexto que surgiu a figura do N.V.O.C.C., uma espécie de transportador que concentra a carga de inúmeros pequenos exportadores em um único contêiner, respeitando, por evidente, as características essenciais de cada mercadoria.

O N.V.O.C.C. é capaz de completar um contêiner em pouco tempo, simplesmente reunindo as mercadorias de inúmeros exportadores e, com isso, viabilizando o transporte sob o ponto de vista econômico, sem maiores atrasos. O N.V.O.C.C responsabiliza-se pela consolidação do contêiner, de modo que seu fechamento, bem como todo o conteúdo do contêiner passa a ser de sua responsabilidade, no momento em que o lacra.

E, assim, adquire espaços em grandes embarcações cargueiras para seus contêineres, que serão levados aos portos de destino, viabilizando a exportação realizada por pequenas empresas. Ele se equipara ao transportador, muito embora não trabalhe diretamente com um navio próprio, mas com a aquisição de espaços em navios alheios, o que, inclusive, justifica sua denominação de “transportador sem embarcação”.

Para que o serviço seja eficaz, contudo, não basta o transportador N.V.O.C.C. estufar e lacrar os contêineres, ou, ainda despachá-los em grandes navios. É preciso que este se responsabilize também pela desconsolidação do contêiner em seu destino, posto ser esta também uma das funções do transportador das mercadorias.

Diante da natural impossibilidade de estar presente nos inúmeros países a que despacha seus contêineres, o N.V.O.C.C. contrata os serviços de empresas representantes para executar esta parte final de sua atividade, já no destino das mercadorias.

O Regulamento Aduaneiro vigente à época dos fatos era o introduzido pelo Decreto nº4.543/2002 que, em seu art. 104, I determina ser responsável pelo imposto *o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob o controle aduaneiro, inclusive em percurso interno,*

Deste dispositivo, resta incontestável a atribuição de responsabilidade ao N.V.O.C.C. estrangeiro por ter sido o responsável pela consolidação do contêiner, bem como, pela colocação do lacre, que, diga-se de passagem, encontrava-se intacto no momento do desembarque, demonstrando que o último a ter contato com o conteúdo do contêiner, até o momento de sua chegada ao Brasil foi apenas o transportador N.V.O.C.C. estrangeiro.

Contudo, é indispensável que este transportador tenha um representante em território nacional, pela própria natureza da atividade empreendida, sobre o qual se atribui a co-responsabilidade pelo extravio constatado.

Em que pesem as provas carreadas pela Fiscalização, vislumbro a existência de algumas incoerências que inviabilizam, por ora, o julgamento do caso.

Em primeiro lugar, temos uma contradição concernente ao termo de vistoria presente nos autos, de modo que, numa primeira oportunidade a Recorrente sequer consta no termo de vistoria e, ato contínuo, este mesmo termo é refeito de modo a fazer incidir sobre a Recorrente toda a responsabilidade pelo ocorrido.

Às fls. 72 lemos:



4

[...] tendo em vista que se trata de contêiner de servilo cuja estufagem dói feita por conta do NVOCC representado pela CRAFT MULTIMODAL LTDA., e considerando que o contêiner não apresentava qualquer indício de violação, visto que se encontrava com sue lacre de origem intacto quando da sua entrada no terminal, é sua a responsabilidade pela falta verificada [...]

Já às fls. 74 lemos o seguinte:

*Em 25/11/2004 foi lavrado o termo de vistoria nº 104/04 atribuindo-se a CRAFT MULTIMODAL LTDA. a responsabilidade pela falta da mercadoria. Na ocasião, em razão dos documentos e elementos apresentados à fiscalização concluiu-se equivocadamente que a referida empresa seria o representante do consolidador da carga (N.V.O.C.C.), porém o real consolidador das cargas acondicionadas no contêiner TTNU 574.856-5 denomina-se CAF TRANSPORTES LTDA. que, por um lapso não foi convocada para participar da vistoria realizada.*

*Considerando que a comissão de vistoria concluiu que a responsabilidade deve ser atribuída ao consolidador das cargas cuja presença no ato de vistoria é obrigatória e que a empresa CAF TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA, real consolidadora das cargas não foi convocada a participar da vistoria, opino por que seja designada nova vistoria convocando-se a citada empresa*

Não existe uma fundamentação mais robusta que justifique esta mudança de posicionamento, a Fiscalização argumentou que se trata de equívoco e que o verdadeiro representante seria a Recorrente.

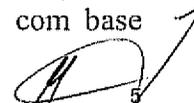
Ao analisar os demais documentos constantes nos autos, percebemos que a dificuldade em determinar-se as responsabilidades persistem, já que, no conhecimento de transporte (fls.115), cuja tradução foi juntada às fls.117, vemos, nitidamente a informação de que o Embarcador, e portanto o N.V.O.C.C. no exterior é a empresa LONGROW SHIPPING LTD. e que o consignatário da mercadoria foi indicado como sendo a empresa CRAFT MULTIMODAL LTDA. e, finalmente, observamos a informação de que para entrega, deve-se contatar a CAF TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA.

Ora, não restou claro quem é o representante do N.V.O.C.C. no Brasil: CAF ou CRAFT.

Restando sérios indícios de que a Recorrente não ocupa a posição de representante do N.V.O.C.C. estrangeiro e sim a empresa CRAFT, tendo em vista que, no conhecimento de transporte, ela consta como consignatária das mercadorias transportadas.

Por outro lado, também não consta nos autos qualquer informação capaz de afastar ou confirmar definitivamente a responsabilidade da Recorrente quanto aos fatos ora discutidos.

Isto posto, entendo ser o caso de conversão do julgamento em diligência à repartição de origem, a fim de que a Autoridade Fiscal aponte de modo inequívoco e exato os aspectos das provas produzidas que lhe fundamentam o entendimento de responsabilização da empresa CAF TRANSPORTES LTDA., bem como para que justifique, também, com base



direta nas informações documentais (apontando inclusive as folhas em que encontrar tais informações) os motivos que lhe fizeram mudar o entendimento inicial quanto à atribuição de responsabilidades.



Luiz Roberto Domingo