



**MINISTÉRIO DA ECONOMIA**  
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



**Processo nº** 11128.002259/2008-31  
**Recurso** Voluntário  
**Acórdão nº** 3201-008.119 – 3ª Seção de Julgamento / 2ª Câmara / 1ª Turma Ordinária  
**Sessão de** 23 de março de 2021  
**Recorrente** ZIM DO BRASIL LTDA  
**Interessado** FAZENDA NACIONAL

**ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL**

Data do fato gerador: 18/03/2008

ILEGITIMIDADE PASSIVA. AGÊNCIA MARÍTIMA. INOCORRÊNCIA.

A agência marítima, na condição de representante do transportador estrangeiro no País, tem o dever de cuidado para com a mercadoria transportada, respondendo por eventual infração a ela relacionada.

**ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA**

Data do fato gerador: 18/03/2008

RESPONSABILIDADE OBJETIVA. MULTA PELO ROMPIMENTO DE LACRE. AGÊNCIA MARÍTIMA.

Aplica-se o disposto no § 2º do art. 94 do Decreto-lei nº 37, de 1966, à infração de que trata o inciso VI do art. 107 do mesmo Decreto-lei.

AÇÃO DE PIRATARIA. ROMPIMENTO DE LACRE. AGÊNCIA MARÍTIMA. CASO FORTUITO INTERNO. EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE. INOCORRÊNCIA.

O roubo da carga transportada constitui o que os Tribunais Superiores convencionaram chamar de caso fortuito interno, por se tratar de um risco inerente à atividade empresarial desenvolvida pelo transportador. Por isso mesmo, passível de ser evitado. Precedentes do Superior Tribunal de Justiça e da Câmara Superior de Recursos Fiscais.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, rejeitar a preliminar de ilegitimidade passiva, e, no mérito, por voto de qualidade, em negar provimento ao Recurso Voluntário. Vencidos os conselheiros Pedro Rinaldi de Oliveira Lima, Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, Laércio Cruz Uliana Junior e Márcio Robson Costa que davam provimento ao Recurso.

(documento assinado digitalmente)

Paulo Roberto Duarte Moreira - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Arnaldo Diefenthaler Dornelles - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Helcio Lafeta Reis, Pedro Rinaldi de Oliveira Lima, Mara Cristina Sifuentes, Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, Arnaldo Diefenthaler Dornelles, Laercio Cruz Uliana Junior, Marcio Robson Costa, Paulo Roberto Duarte Moreira (Presidente).

## Relatório

Trata-se de Recurso Voluntário (e-fls. 78 a 89) interposto em 25/06/2015 contra decisão proferida no Acórdão 16-68.476 - 24ª Turma da DRJ/SPO, de 20 de maio de 2015 (e-fls. 66 a 72), que, por unanimidade de votos, julgou improcedente a impugnação e manteve o crédito tributário exigido.

Os fatos iniciais constam do relatório do referido Acórdão, que reproduzo a seguir:

Trata o presente processo de auto de infração pela violação de lacres em contêineres sob controle aduaneiro.

Segundo o Termo de Ocorrência EQVIB/DIVIG n° 052/07 da Alfândega do Porto de Santos, em 07/11/2007, o navio HS CHOPIN, que se encontrava na Barra de Santos aguardando atracação, ofereceu comunicação de ação de pirataria, constatando-se a violação de lacres em 30 (trinta) contêineres.

A fiscalização considerou que a empresa ZIM DO BRASIL LTDA, como representante do transportador internacional, é responsável pelas mercadorias sob controle aduaneiro que tiveram os lacres violados.

Dessa forma, aplicou a fiscalização a multa no valor de R\$ 2.000,00 por unidade de carga violada, prevista no art. 107, VI do Decreto-lei n° 37/66, totalizando o total de R\$ 60.000,00.

Intimada do Auto de Infração em 16/04/2008 (fl. 14), a interessada apresentou impugnação e documentos em 12/05/2008, juntados às folhas 15 e seguintes, alegando em síntese:

1. Alega a ilegitimidade passiva da impugnante. Alega que tomou todas as providências necessárias junto à Polícia Federal quando comunicada da ação de pirataria. Alega que, assim que foi comunicada da ocorrência seus peritos foram a bordo e participaram de todo o procedimento de apuração dos contêineres. Alega que não foi constatada qualquer falta de mercadoria e que dos 30 contêineres apenas 10 eram destinados ao Porto de Santos. Alega que não poderia prever a ocorrência do ato de pirataria sendo do Poder Público o dever de prevenção desse tipo de crime.
2. Cita o art. 592 do RA de 2002. Alega que a Receita Federal costuma responsabilizar o transportador internacional com base nesse diploma legal.
3. Alega que o art. 595 do mesmo RA de 2002 exclui sua responsabilidade na ocorrência de caso fortuito ou força maior. Alega que o extravio foi inevitável, irresistível e imprevisível.

4. Alega a inconstitucionalidade do Ato Declaratório Interpretativo SRF n.º 12 de 2004.
5. Cita o art. 393 do Código Civil que trata de hipótese de responsabilidade por caso fortuito e força maior. Cita doutrina e jurisprudência sobre o tema. Cita o art. 110 do CTN.
6. Alega a necessidade de realização de vistoria para apurar a responsabilidade do transportador.
7. Requer, por fim, que sejam acolhidas as alegações da impugnante e que seja julgado improcedente o presente auto de infração.

O julgamento em primeira instância, formalizado no Acórdão 16-68.476 - 24ª Turma da DRJ/SPO, resultou em uma decisão de improcedência da impugnação e de manutenção do crédito tributário, ancorando-se nos seguintes fundamentos: (a) que não ficou provado que a ação de pirataria ocorreu, uma vez que o boletim de ocorrência é apenas a comunicação de um suposto crime; (b) que não há nos autos notícia de instauração de inquérito policial ou de confirmação da ocorrência do crime; (c) que não foi comprovada a ausência de culpa do transportador; (d) que os riscos envolvidos na operação são ônus do transportador e seu representante legal; (e) que não cabe ao órgão administrativo aferir a legalidade/constitucionalidade da legislação tributária; e (f) que é desnecessária a realização de vistoria, visto que a multa tipifica-se com a violação dos lacres.

Cientificada da decisão da DRJ em 27/05/2015 (AR dos Correios na e-fl. 76), a empresa interpôs Recurso Voluntário em 25/06/2015 (e-fls. 78 a 89), argumentando, em síntese, que: (a) é parte ilegítima; (b) o art. 595 do Regulamento Aduaneiro de 2002 prevê a exclusão de responsabilidade se demonstrada a ocorrência de caso fortuito ou de força maior; (c) o transportador não deu causa à tentativa de furto; (d) a ação de pirataria se consolidou como um fato imprevisível, inevitável e irresistível; (e) a segurança pública é dever do Estado e não do particular; e (f) que restou configurado fato da navegação, previsto na alínea “e” do art. 15 da Lei n.º 2.180, de 1954.

É o relatório.

## Voto

Conselheiro Arnaldo Diefenthaler Dornelles, Relator.

O Recurso Voluntário é tempestivo e preenche os demais requisitos formais de admissibilidade, razão pela qual dele se toma conhecimento.

### Da ilegitimidade passiva

Preliminarmente, suscita a recorrente a sua ilegitimidade passiva, arguindo que “é uma empresa brasileira, de prestação de serviços de agenciamento marítimo”, e que, nessa qualidade, “agiu como mera agenciadora de navegação, representante do afretador do navio, sendo certo que, nessa condição, não figura na relação tributária, quer como contribuinte ou responsável, estando amparada pela **Súmula 192, do Supremo Tribunal Federal**, posto que não detém a qualidade de transportadora”.

Afasta a hipótese de “que o TERMO DE RESPONSABILIDADE firmado pela agência de navegação teria o condão de caracterizar a sua responsabilidade pelas multas aplicáveis ao transportador marítimo (o que é discutível na espécie), mormente porque, somente a **LEI** pode fazer nascer a obrigação de se impor uma penalidade”.

Traz precedentes do STJ que julga *lhe* favorecer.

Por fim, afirma que “o agente marítimo age em nome do Armador, mas com este não se confunde, razão pela qual a Recorrente não pode ser pessoalmente responsabilizada pela autuação em tela. Cabe **AO TRANSPORTADOR** o ônus de responder por eventuais erros, omissões e/ou falhas na condução das embarcações”.

Não obstante os esforços feitos pela recorrente em demonstrar que, na condição de agência marítima, não pode ser responsabilizada pelo rompimento dos lacres dos containers, não *lhe* assiste razão nessa matéria.

O **caput** e o § 2º do art. 4º da IN RFB nº 800, de 2007, que dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados, sem destoar do disposto no art. 1.138 da Lei nº 10.406, de 2002 – Código Civil, expressamente disciplinam a obrigatoriedade de representação do transportador estrangeiro por uma agência marítima nacional. Essa medida tem por objetivo nomear um responsável, no Brasil, pelos atos cometidos por um estrangeiro, tendo em vista as dificuldades legislativas de obrigá-lo, especialmente quando ele não mais se encontrar no País.

O art. 32 do decreto-lei nº 37, de 1966, por sua vez, ao tratar da responsabilidade pelo imposto de importação, expressamente estabelece a solidariedade entre o transportador estrangeiro e o seu representante no País, por óbvio que nos casos em que restar caracterizado o extravio ou a falta de mercadoria transportada.

Art. 32. É responsável pelo imposto: (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988)

I - o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno; (Incluído pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988)

...

Parágrafo único. É responsável solidário: (Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001)

...

II - o representante, no País, do transportador estrangeiro; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001)

E essa reponsabilidade solidária decorre do dever que tanto o transportador estrangeiro quanto o seu representante no País têm de zelar pela mercadoria transportada, e de entregá-la ao seu proprietário para que este possa providenciar o registro da DI para consumo e recolher os tributos devidos.

Em outras palavras, o legislador, ao estender para o representante do transportador estrangeiro a responsabilidade pelo imposto de importação da mercadoria extraviada, estabeleceu para ele um dever de cuidado para com a mercadoria transportada, de tal sorte que, qualquer infração a ela relacionada, ocorrida durante o seu transporte, é também responsabilidade do representante no País do transportador estrangeiro.

Observe-se que qualquer problema que ocorrer com a mercadoria durante o transporte caracterizará um descumprimento do dever de cuidado, tanto do transportador estrangeiro quanto de seu representante legal, e, se isso restar tipificado como infração aduaneira, a responsabilidade recairá sobre ambos, nos termos do inciso I do art. 95 do Decreto-lei n.º 37, de 1966:

Art. 95 - Respondem pela infração:

I - conjunta ou isoladamente, quem quer que, de qualquer forma, **concorra para sua prática**, ou dela se beneficie;

É por isso que, quando resta caracterizado o extravio ou a falta de mercadoria durante o transporte feito por transportador estrangeiro, o crédito tributário lançado sobre o seu representante no País inclui tanto o imposto de importação quanto a multa prevista na alínea “d” do inciso II do art. 106 do Decreto-lei n.º 37, de 1966.

E é também por isso que o representante do transportador estrangeiro responde pela multa de rompimento de lacre, objeto da presente lide.

Sobre o precedentes do STJ trazidos pela recorrente, é de se observar que ou eles tratam de infração sanitária, cujas conclusões não podem ser transportadas para o presente caso, ou estão fundamentados na Súmula n.º 192 do extinto TFR, súmula essa que também foi invocada pela recorrente em seu arrazoado.

Súmula 192

O agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeitos do Decreto-Lei 37, de 1966.

Ocorre que essa súmula já se encontra superada desde a publicação do Decreto-lei n.º 2.472, de 1.º de setembro de 1988, que deu nova redação ao art. 32 do Decreto-lei n.º 37, de 1966, e, com isso, trouxe expressamente a responsabilidade pelo pagamento do imposto de importação (por óbvio que nos casos de extravio ou falta de mercadoria) para o transportador e, caso este seja estrangeiro, solidariamente para o seu representante no País.

Este é o entendimento que se encontra assentado no REsp n.º 1.129.430/SP, de relatoria do Exmo. Sr. Ministro Luiz Fux, julgado no STJ no regime de recursos repetitivos. Nessa decisão, o STJ reconheceu a possibilidade de responsabilização da agência marítima após a alteração do art. 32 do Decreto-lei n.º 37, de 1966, pelo Decreto-lei n.º 2.472, de 1988:

PROCESSO CIVIL. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ARTIGO 543-C, DO CPC. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA. AGENTE MARÍTIMO. ARTIGO 32, DO DECRETO-LEI 37/66. FATO GERADOR ANTERIOR AO

## DECRETO-LEI 2.472/88. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA.

1. O agente marítimo, no exercício exclusivo de atribuições próprias, no período anterior à vigência do Decreto-Lei 2.472/88 (que alterou o artigo 32, do Decreto-Lei 37/66), não ostentava a condição de responsável tributário, nem se equiparava ao transportador, para fins de recolhimento do imposto sobre importação, porquanto inexistente previsão legal para tanto.

...

11. Conseqüentemente, antes do Decreto-Lei 2.472/88, inexistia hipótese legal expressa de responsabilidade tributária do "representante, no País, do transportador estrangeiro", contexto legislativo que culminou na edição da Súmula 192/TFR, editada em 19.11.1985, que cristalizou o entendimento de que: "O agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeitos do Decreto-Lei 37/66."

...

14. No que concerne ao período posterior à vigência do Decreto-Lei 2.472/88, sobreveio hipótese legal de responsabilidade tributária solidária (a qual não comporta benefício de ordem, à luz inclusive do parágrafo único, do artigo 124, do CTN) do "representante, no país, do transportador estrangeiro".

Nesse mesmo sentido, há diversas manifestações neste Conselho, a exemplo do Acórdão nº 9303-008.393 – 3ª Turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais, que, em sessão no dia 21 de março de 2019, proferiu a seguinte ementa a respeito da matéria:

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 08/12/2008, 16/12/2008, 23/12/2008, 02/01/2009

ILEGITIMIDADE PASSIVA. AGENTE MARÍTIMO. INOCORRÊNCIA. O agente marítimo que, na condição de representante do transportador estrangeiro, em caso de infração cometida responderá pela multa sancionadora da referida infração.

Dessarte, entendo que a recorrente, na condição de representante do transportador estrangeiro, responde por eventuais infrações relacionadas com a carga transportada.

Por essa razão, rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva.

#### Da exclusão de responsabilidade

A recorrente aduz que ela e/ou o transportador não podem ser "**penalizados por uma ação a qual não deram causa**".

Cita o art. 595 do Regulamento Aduaneiro de 2002, que "prevê a exclusão de responsabilidade no caso de extravio, avaria ou acréscimo se demonstrada a ocorrência de caso fortuito ou de força maior" e defende que "**a Ação de Pirataria ocorrida a bordo do navio "HS CHOPIN" se consolidou como um fato imprevisível, inevitável e irresistível, devendo o Transportador fazer jus à excludente legal**".

Reclama que o navio foi “**invadido e os contêineres arrombados por uma INEFICIÊNCIA ESTATAL em prevenir crimes desta natureza, uma vez que segurança pública é um dever do Estado e não do particular**”.

Diz que “não houve qualquer atitude culposa por parte do Transportador e muito menos de seu Agente Marítimo que pudesse concorrer para a Ação de Pirataria e a consequente violação dos contêineres com carga sob controle aduaneiro”.

Conclui, sem acrescentar qualquer comentário do porquê isso excluiria sua responsabilidade sobre o rompimento dos lacres dos containers, que “ficou configurado, portanto, como sendo **um fato da navegação previsto no art. 15, alínea “e” da Lei nº 2.180/54**, sem que tenha sido verificado o envolvimento e/ou participação do Comandante, da tripulação ou de quaisquer pessoas embarcadas em relação ao ato delituoso de autoria indeterminada”.

Conforme se depreende do Recurso Voluntário apresentado pela recorrente, não há qualquer questionamento de mérito quanto à ocorrência do fato infracional (rompimento dos lacres), mas tão somente quanto à possibilidade de aplicação da penalidade.

Quanto ao argumento de que a penalidade deve ser excluída pelo fato de a recorrente não ter dado causa e não ter tido culpa na ação que resultou no rompimento dos lacres dos containers, convém lembrar que o § 2º do art. 94 do Decreto-lei nº 37, de 1966, estabelece que, na ausência de dispositivo de lei expresso, a responsabilidade por infração aduaneira independe da intenção do agente ou do responsável. Dessa forma, tratando-se de responsabilidade objetiva, não há que se discutir sobre eventual elemento subjetivo, sendo irrelevante, para fins de aplicação da penalidade, a culpa da recorrente:

Art.94 - ...

...

§ 2º - Salvo disposição expressa em contrário, a responsabilidade por infração independe da intenção do agente ou do responsável e da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato.

O que deve ser considerado, de forma objetiva, é se a recorrente pode ser responsabilizada pela infração. E isso já vimos no tópico anterior, quando concluímos que à recorrente incumbe um dever de cuidado sobre a mercadoria transportada, o que a torna responsável por eventual infração relacionada a esta mercadoria.

No que diz respeito ao argumento de que a responsabilidade deve ser excluída em razão da ocorrência de caso fortuito ou de força maior (a recorrente defende que a ação de pirataria foi um fato imprevisível, inevitável e irresistível), é de se observar que, nos casos de roubo, os julgados mais recentes da Câmara Superior de Recursos Fiscais, seguindo precedentes do STJ, não tem afastado a responsabilidade daquele que tinha o dever de cuidado para com a carga,

Reproduzo, a seguir, parte do voto do Conselheiro Jorge Olmiro Lock Freire no Acórdão 9303-009.407 – 3ª Turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais, de 17 de setembro de 2019, que abordou o tema de forma bastante clara:

Assumindo a premissa de que, de acordo com os documentos acostados ao processo, a mercadoria foi alvo de roubo, a solução do litígio depende da avaliação se tal hipótese é suficiente para excluir a responsabilidade do transportador.

De fato, de acordo com o art. 595 do Regulamento Aduaneiro (Decreto n.º 4.543, de 2002), essa é uma das apurações a ser empreendida pela autoridade aduaneira:

*Art. 595. A autoridade aduaneira, ao reconhecer a responsabilidade nos termos do art. 591, verificará se os elementos apresentados pelo indicado como responsável demonstram a ocorrência de caso fortuito ou de força maior que possa excluir a sua responsabilidade.*

Segundo entende a recorrente, o fato da carga ter sido roubada seria suficiente para afastar a aplicação da penalidade imposta.

Em sentido inverso, a meu ver corretamente, entendeu o aresto recorrido que tal circunstância, por si só, não seria capaz de caracterizar a referida excludente e, conseqüentemente, de afastar a responsabilidade do transportador.

Chego a essa conclusão a partir da investigação do conceito de força maior, fixado nos termos da Lei Civil, bem assim da doutrina e da jurisprudência das mais altas cortes do País acerca do tema.

Diz o parágrafo único art. 1.058, do Código Civil de 1916, que teve sua redação reproduzida no parágrafo único do art. 393 do Novo Código Civil (Lei n.º 10.406, de 2002):

*Parágrafo único. O caso fortuito, ou de força maior, verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar, ou impedir.*

Interpretando o comando normativo, conceitua Pontes de Miranda (Tratado de Direito Privado, T. XXIII, p. 84.):

*"Fato necessário está, aí, por fato cuja determinação se procede sem que o devedor possa afastar, em suas conseqüências. Se o fato é necessário, mas o devedor pode evitar ou impedir os seus efeitos, não há caso fortuito por força maior".*

Note-se, portanto, que um dos requisitos essenciais para a caracterização de **uma das excludentes não é a inevitabilidade do fato, mas dos seus efeitos.**

Não se pode olvidar, ademais, a **segunda condição para caracterização das excludentes: a imprevisibilidade.** Nesse sentido, afirma De Plácido e Silva:

Caso fortuito:

*É expressão especialmente usada, na linguagem jurídica, para indicar todo caso que acontece imprevisivelmente, atuado por uma força que não se pode evitar.*

*São, assim, todos os acidentes que ocorrem, sem que a vontade do homem os possa impedir ou sem que tenha ele participado, de qualquer maneira, para a sua efetivação.*

*Todos os casos, que se revelam por força maior, dizem-se casos fortuitos, porque fortuito, do latim fortuitus, de fors, quer dizer casual, acidental, ao azar.*

**Ora, se a violência nas estradas é circunstância de conhecimento geral, não haveria como se alegar que o roubo de carga é um fato imprevisível e cujos efeitos seria impossível evitar.** Como é cediço, há meios para se conferir maior segurança ao

transporte e, conseqüentemente, minimizar os riscos do evento e, caso se concretize, seus efeitos.

Estar-se-ia, assim, diante de um **caso fortuito interno**, inerente ao risco da atividade econômica desenvolvida pela recorrente e, como tal, não poderia ser considerado um excludente da responsabilidade tributária.

Tal entendimento vem sendo sufragado pelo Superior Tribunal de Justiça que, analisando matéria semelhante, assentou o entendimento de que o roubo não exclui a responsabilidade tributária. Veja-se:

*REsp n.º 1.172.027 RJ (2009/02457394)*

*TRIBUTÁRIO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO AÇÃO ANULATÓRIA DE AUTO DE INFRAÇÃO ROUBO DE MERCADORIA DURANTE TRANSPORTE TERRESTRE CASO FORTUITO INTERNO RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.*

*1. O roubo de veículo e de carga sujeita a imposto de importação ocorrido no transporte de mercadoria já desembarçada não elide a responsabilidade de transportadora pelo pagamento do valor apurado em auto de infração, nos termos dos arts. 136 do CTN, 32 e 60 do Decreto-lei 37/66.*

*2. Recurso especial não provido. No mesmo sentido a SRF editou o ADI SRF n.º 12/2004, que dispõe:*

*O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, no uso da atribuição (...), declara:*

*Artigo único. O roubo ou o furto de mercadoria importada não se caracteriza como evento de caso fortuito ou de força maior, para efeito de exclusão de responsabilidade, nos termos do art. 595 do Decreto n.º 4.543, de 26 de dezembro de 2002 - Regulamento Aduaneiro, com as alterações do Decreto n.º 4.765, de 24 de junho de 2003, tendo em vista não atender, cumulativamente, as condições de ausência de imputabilidade, de inevitabilidade e de irresistibilidade.*

O Acórdão 9303-004.716, de 21/03/2017, com voto do Conselheiro Andrada Márcio Canuto Natal, designado redator do voto vencedor, enfrentou questão análoga, igualmente concluindo que o roubo da mercadoria não elide a responsabilidade dos tributos em se tratando de trânsito aduaneiro. No mesmo sentido, voto de minha relatoria, dentre outros, no Acórdão 9303-007.713, de 22/11/2018.

Dessarte, entendo que não há como se afastar a responsabilidade da recorrente em relação ao rompimento dos lacres dos trinta containers.

### **Conclusão**

Diante do exposto, voto por rejeitar a preliminar de ilegitimidade passiva para, no mérito, negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Arnaldo Diefenthaler Dornelles

Fl. 10 do Acórdão n.º 3201-008.119 - 3ª Sejul/2ª Câmara/1ª Turma Ordinária  
Processo n.º 11128.002259/2008-31