



Processo nº 11128.722365/2016-44
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3302-011.014 – 3^a Seção de Julgamento / 3^a Câmara / 2^a Turma Ordinária
Sessão de 27 de maio de 2021
Recorrente RANUR AGENCIAMENTO DE CARGAS E TRANSPORTES LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 09/02/2013

PRELIMINAR. ILEGITIMIDADE PASSIVA. INOCORRÊNCIA.

O agente de carga é responsável pela prestação de informação à Receita Federal sobre a desconsolidação da carga e responde pelo descumprimento de prazo a que der causa.

INFRAÇÃO ADUANEIRA. PERDA DO PRAZO PARA A PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. AUSÊNCIA DE DANO À FISCALIZAÇÃO. IRRELEVÂNCIA.

A responsabilidade pela infração aduaneira independe da intenção do agente, bem como da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato, sendo a atividade de lançamento vinculada e obrigatória uma vez constatada a infração.

INFRAÇÃO ADUANEIRA. PERDA DO PRAZO PARA A PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. INAPLICÁVEL. SÚMULA CARF Nº 126.

A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por maioria de votos, em rejeitar a diligência suscitada de ofício pela relatora. No mérito, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do voto da relatora. Vencidas as conselheiras Larissa Nunes Girard e Denise Madalena Green que convertiam o julgamento em diligência. Designado para redigir o voto vencedor o conselheiro Jorge Lima Abud quanto a negativa da conversão do julgamento em diligência. Votaram pelas conclusões quanto à preliminar os conselheiros Vinicius Guimarães, Walker Araújo, José Renato Pereira de Deus, Denise Madalena Green e Gilson Macedo Rosenburg Filho.

(documento assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenburg Filho - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Larissa Nunes Girard - Relatora

(documento assinado digitalmente)

Jorge Lima Abud - Redator designado

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Vinícius Guimarães, Walker Araujo, Jorge Lima Abud, Jose Renato Pereira de Deus, Larissa Nunes Girard, Raphael Madeira Abad, Denise Madalena Green e Gilson Macedo Rosenburg Filho.

Relatório

Trata-se de Auto de Infração lavrado para a aplicação de multa ao agente de carga pela prestação de informação relativa à desconsolidação de carga fora do prazo estabelecido pela Receita Federal, com base no art. 107, inciso IV, alínea “e”, do Decreto-Lei nº 37/1966, *in verbis*:

Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas:

.....
IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais):
.....

e) 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**; e [...] (grifado)

Conforme o Auto de Infração, a interessada deveria ter inserido no Siscomex Carga as informações sobre o Conhecimento Eletrônico (HBL) nº 151305027999834 no prazo mínimo de 48 horas antes da atracação do navio, ocorrida em 11.02.2013 às 09h59, mas o fez após a atracação, no dia 13.02.2013, razão pela qual o CE foi bloqueado automaticamente pelo sistema.

Na Impugnação a interessada alegou, preliminarmente, a ilegitimidade passiva. No mérito, que houve adiantamento da embarcação, devendo recair sobre o transportador responsabilização pela perda do prazo; que não ocorreu qualquer prejuízo à fiscalização; requereu a aplicação de denúncia espontânea, trazendo a antecipação de tutela em ação movida pela ACTC como reforço de tese; e, por fim, pediu a aplicação retroativa da revogação da penalidade, com base no art. 106, inciso II, do CTN, em virtude da publicação da Instrução Normativa RFB nº 1.473/2014.

Por meio do Acórdão DRJ nº 12-096.043, dispensado de ementa, a Delegacia de Julgamento decidiu pela manutenção do lançamento em sua integralidade.

O interessado tomou ciência do resultado do julgamento em 04.04.2019, conforme Aviso de Recebimento à fl. 107, e protocolizou o Recurso Voluntário em 10.04.2019, conforme Termo de Solicitação de Juntada à fl. 108.

No Recurso Voluntário, a recorrente apenas repisou os argumentos anteriores.

É o relatório.

Voto Vencido

Conselheira Larissa Nunes Girard, Relatora.

O Recurso Voluntário atende aos requisitos de admissibilidade, inclusive tempestividade, razão pela qual dele tomo conhecimento.

Ilegitimidade Passiva

De forma sintética, temos as seguintes alegações nesta preliminar: a responsabilidade pelo registro das informações no sistema é da empresa transportadora, descabendo imputar a qualquer representante a penalidade pelo descumprimento da obrigação; a responsabilização solidária deve decorrer de expressa previsão legal; a recorrente não é transportador internacional ou agente de carga, mas desconsolidador nacional, comparável a um agente de navegação e, dessa forma, não contido na alínea “e” do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei nº 37/1966; o desconsolidador é apenas mandatário do transportador, recaindo a responsabilidade sobre o mandante, como definido na Súmula TRF nº 192; como consta do HBL e das telas do Siscomex Carga anexos ao lançamento, a recorrente é mero agente de carga.

De pronto, chama a atenção a falta de coerência da recorrente no que toca à sua própria definição – ora afirma ser agente de carga, ora renega essa condição. E tenta criar um tipo de oposição, inexistente, entre agente de carga e desconsolidador.

Para os fins da nossa análise, limitada à atuação desse interveniente perante a Receita Federal, basta-nos saber que desconsolidador é a empresa nacional que representa um consolidador estrangeiro (NVOCC) para efetuar a desconsolidação da carga na importação, ao passo que o agente de cargas é a empresa nacional que efetua tanto a desconsolidação de cargas na importação quanto a consolidação de cargas para a exportação.

Por certo que a recorrente, que possui por razão social o nome Ranur Agenciamento de Cargas e Transportes Ltda. e, por objeto social, o “transporte de cargas, comissária na área de exportação, importação, assessoria e despachos aduaneiros, agenciamento, consolidação de cargas marítimas, aéreas internacional e doméstica”, é um agente de cargas e é o desconsolidador nesta operação, como consta do conhecimento filhote (HBL).

Esclarecido esse ponto, passemos aos argumentos.

Temos como premissa básica da defesa que a responsabilidade pela prestação de informações é do transportador, a quem deve ser imputada a penalidade. A meu ver, é do equívoco nesta premissa que decorre todo o desacerto que se segue na preliminar, como se verá a seguir.

A obrigação, expressa em lei, para que o representante do transportador preste informações sobre a carga, consta da legislação aduaneira há muito tempo, a exemplo do que consta no Regulamento Aduaneiro de 1985, o Decreto nº 91.030, que prevê que “os agentes autorizados de embarcações procedentes do exterior” são obrigados a prestar informação sobre o veículo e sobre a carga.

O que não existia nessa época era a atribuição de responsabilidade ao transportador em relação ao tributo, nem a definição do representante como responsável solidário com o transportador pelo tributo eventualmente devido, o que se resolveu com a publicação do Decreto-Lei nº 2.472/1988, que alterou o art. 32 do Decreto-Lei nº 37/1966 da seguinte forma:

Art . 32. É responsável pelo imposto:

I - o **transportador**, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno;

II - o depositário, assim considerada qualquer pessoa incumbida da custódia de mercadoria sob controle aduaneiro.

Parágrafo único. **É responsável solidário:**

a) o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto;

b) o **representante, no País, do transportador estrangeiro**. (grifado)

Assim, a partir de 1988 o representante no País passou a responder solidariamente com o transportador em relação a eventual exigência de tributos e penalidades pecuniárias decorrentes de infração à legislação aduaneira, razão pela qual tornou-se inaplicável a Súmula TRF nº 192 invocada pela recorrente, que fixava que o agente marítimo não era responsável tributário nem se equiparava ao transportador.

Ocorre que este processo não trata de tributo, mas de infração relacionada à prestação de informação pelo transportador. Devemos, portanto, buscar os dispositivos legais que regulam os deveres instrumentais aos quais estão sujeitos o transportador e o seu representante.

Nesse caminho, vemos que aquela obrigação para que o representante do transportador prestasse informações, constante do Regulamento Aduaneiro/1985, foi também aperfeiçoada, por meio de alteração do art. 37 do Decreto-Lei nº 37/1966, que passou a ter a seguinte redação a partir de 2003:

Art. 37. O **transportador** deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.

§ 1º O **agente de carga**, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, **consolide ou desconsolide cargas** e preste serviços conexos, e o operador portuário, **também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas**. [...] (grifado)

A partir da alteração acima, passou a existir definição expressa em lei sobre a obrigação do agente de carga em prestar as informações requeridas pela Receita Federal. Embora não seja definido no artigo quais seriam exatamente essas informações, foram elencadas as operações de interesse para o controle aduaneiro: consolidação ou desconsolidação de cargas e serviços conexos.

Outra observação acerca do art. 37 é que, pelo modo como foi redigido, é inequívoca a necessidade de disciplinamento infralegal para que o dispositivo alcance a sua plena eficácia, haja vista ser impossível prestar a informação enquanto a Receita Federal não definir a forma, o prazo e o interveniente que deve fazê-lo.

Para o modal marítimo, a legislação infralegal é a Instrução Normativa RFB nº 800/2007, que definiu minuciosamente prazos e informações a serem prestadas por cada tipo de transportador ou representante. E para o tema de nosso interesse, desconsolidação da carga, ela fixou que o interveniente responsável pela prestação de informação é o agente de carga consignatário do CE genérico, conforme art. 18 abaixo:

Seção VI Da Informação da Desconsolidação da Carga

Art. 17. A informação da desconsolidação da carga manifestada compreende:

I - a identificação do CE como genérico, pela informação da quantidade de seus conhecimentos agregados; e

II - a inclusão de todos os seus conhecimentos eletrônicos agregados.

Art. 18. A desconsolidação será informada pelo agente de carga que constar como consignatário do CE genérico ou por seu representante. [...] (grifado)

À vista do exposto, considero que a interpretação sistemática da legislação nos leva à conclusão de que, apesar de transportador e agente de carga serem responsáveis por prestar informações, no que toca à desconsolidação a obrigação é do agente de carga. É ele o sujeito passivo dessa obrigação acessória.

Dada a complexidade dos intervenientes do modal marítimo, em que atuam armadores, NVOCC, agências marítimas e agentes de carga, entre diversos outros, os eventuais erros podem ter origem na atuação de qualquer um deles, contudo, é sempre o representante nacional que irá responder perante a Administração Aduaneira. E não poderia ser de outra forma, tendo em vista que a jurisdição da Receita Federal não alcança os intervenientes estrangeiros, sendo necessário que constituam representantes nacionais, aptos a realizarem os procedimentos e a atuarem perante o órgão, de modo a tornar viável o exercício do controle aduaneiro.

Uma vez definido que a responsabilidade de informar a desconsolidação é do agente de carga, por consequência é ele quem responde quando perde o prazo.

Para além da óbvia definição do art. 107 do Decreto-Lei nº 37/1966, que estipula que será aplicada a multa de cinco mil reais ao agente de carga que deixar de prestar informação dentro do prazo, temos o regramento geral para as infrações aduaneiras, cujo caráter objetivo determina que responde quem dá causa à infração.

Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas:

.....
IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais):
.....

e) **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; e (grifado)

Temos, assim, toda a base legal para a formalização desta exigência contra o agente de carga: é dele a obrigação de prestar a informação e foi ele quem descumpriu o prazo.

Por fim, registro que é pacífico no CARF o entendimento de que tanto o agente de carga como a agência marítima são parte legítima para responder por esse tipo de multa aduaneira, a exemplo do que consta nos Acórdãos nº 3002-000.647, 3401-007.847, 3302-008.355 e 9303-007.908, entre diversos outros no mesmo sentido.

Dessa forma, rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva pela absoluta improcedência.

Até este ponto foi apresentado o entendimento desta relatora.

Contudo, durante o julgamento a maioria do Colegiado decidiu que acompanharia a rejeição da preliminar pelas conclusões. A posição vencedora foi constituída pelos

fundamentos habitualmente adotados pela Turma, razão pela qual transcrevo a seguir as razões de decidir que sustentam a rejeição da preliminar neste julgado:

“O sujeito passivo aduz, em síntese, que não se pode admitir a sua responsabilização por atos praticados por terceiros, na medida em que não se confunde nem se equipara à figura do transportador marítimo. Assinala, ainda, que nem mesmo se aplica a responsabilidade solidária entre o agente de cargas e o transportador marítimo, em face da inexistência de dispositivo legal para tanto.

No tocante à responsabilidade do agente de cargas, ao contrário do que alega a recorrente, há um arcabouço normativo **legal** que impõe o cumprimento de certos deveres instrumentais ao agente, como mandatário do transportador marítimo. Tais normas estão previstas nos arts. 94 e 95, inciso I do Decreto-Lei nº. 37/66, c/c o art. 135, inciso II do CTN, abaixo transcritos:

Art. 94 Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe inobservância, por parte da pessoa natural ou jurídica, de norma estabelecida neste Decreto-Lei, no seu regulamento ou em ato administrativo de caráter normativo destinado a completá-los.

Art. 95 Respondem pela infração:

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

Art. 135. São pessoalmente responsáveis pelos créditos correspondentes a obrigações tributárias resultantes de atos praticados com excesso de poderes ou infração de lei, contrato social ou estatutos:

I - as pessoas referidas no artigo anterior;

II - os mandatários, prepostos e empregados;(...)"

Assim, na condição de agente de cargas, a recorrente está obrigada a prestar, tempestivamente, às autoridades aduaneiras, informações sobre veículo e cargas transportadas ou operações que executar. Naturalmente, ao violar obrigação de prestar informações no tempo e modo normativamente previstos, em especial, as informações sobre a desconsolidação de cargas, dá azo à infração prevista na alínea "e" do inciso IV do artigo 107 do Decreto-Lei nº 37/66, com a redação dada pelo artigo 77 da Lei nº 10.833/2003, sendo responsabilizada pela infração em comento, a teor do que prevê as mencionadas normas dos arts. 94 e 95 do Decreto-Lei nº. 37/66, c/c o art. 135, inciso II do CTN.”

Mérito

No mérito a recorrente traz apenas uma defesa genérica, no sentido de que a responsabilidade é do transportador, por não avisar pelo adiantamento do navio.

Importante esclarecer que o adiantamento de navio, de duas horas, é irrelevante no caso, uma vez que a desconsolidação foi informada dois dias após a atracação.

Todavia, há discrepâncias no auto de infração que sugerem a real possibilidade de que, neste caso, o transportador seja realmente o responsável pelo atraso na desconsolidação. Suscito a questão de ofício porque considero que esteja dentro da competência de um julgador administrativo aferir a legalidade do ato exarado pela Fazenda Pública, ainda mais quando a dúvida refere-se à autoria da infração. Na preliminar a recorrente suscitou a ilegitimidade passiva sob a ótica de que um agente de carga jamais poderia ser responsabilizado – um argumento em

tese, no qual não se debruçou sobre as vicissitudes do caso. Continuo a tratar da legitimidade passiva, agora sob a ótica das especificidades deste processo.

Passemos aos fatos.

A desconsolidação foi informada 2 dias após a chegada do navio, perda de prazo significativa, considerando que o navio se adiantou por apenas 2 horas e que em 2013 os intervenientes já estavam mais acostumados com os prazos do sistema. Ademais, o auto de infração foi lavrado somente em 2017 e por servidor distinto daquele que efetuou o desbloqueio da carga.

Da análise da documentação anexa ao auto, vemos que tanto o Master como o House foram bloqueados pela tentativa de inserção de informações fora do prazo. O servidor responsável por efetuar o desbloqueio do Master, em 2013, inseriu a justificativa de que houve troca de CNPJ dos agentes de carga. E acrescentou que ainda haveria ainda a necessidade de realizar a desconsolidação – segue tela de sistema à fl. 6:

Relação de Bloqueios/Desbloqueios CE	
Tipo	03 - IMPEDE REGISTRO DE DI/DSI/DTA
Motivo	04 - PEDIDO RETIF - ALTERAÇÃO CARGA PÓS ATRACÃO
Data/Hora bloqueio	08/02/2013 15:51:24
Responsável bloqueio	BLOQUEIO AUTOMÁTICO
Justificativa bloqueio:	BLOQUEIO AUTOMATIC
Data/Hora desbloqueio	13/02/2013 13:57:58
Responsável desbloqueio	635.582.031-00 RODRIGO DUARTE FIRMINO
Justificativa desbloqueio:	TROCA CNPJ ENTRE AGENTES DE CARGA, CONFORME DOCUMENTOS APRESENTADOS. PERMANECE, CONTUDO, A NECESSIDADE DE REALIZAR A DESCONSOLIDAÇÃO.

O Master acima foi informado originalmente em 31.01 e bloqueado em 08.02, porque solicitada alguma alteração à qual não se tem acesso nos autos. O navio atracou em 11.02, e o Master foi desbloqueado em 13.02, às 13h57, tendo a recorrente finalmente inserido as informações às 17h02 do próprio dia 13.02, cerca de 3h após o desbloqueio.

A justificativa para o desbloqueio é sucinta e pode ser interpretada de mais de uma forma, mas a cronologia e a informação inserida no sistema sugerem que o agente de carga estaria impossibilitado de efetuar a desconsolidação, em virtude de ter sido informado um outro CNPJ como consignatário do Master, por equívoco do transportador/agência marítima. Assim, somente após a liberação da correção do Master, para inserção do correto CNPJ do agente de carga, a recorrente teria tido condição de prestar as informações de sua responsabilidade.

Pelo que consta nos autos é impossível saber exatamente o que se passou, seja porque uma operação pode conter diversos bloqueios que vão se superpondo e não foi trazido o histórico dos eventos, seja porque a justificativa para desbloqueio precisa ser confirmada, para sabermos se o responsável pelo lançamento desconsiderou essa informação por entender que não procedia ou se o fez por lapso.

Portanto, pela existência de indício relevante de que o agente de carga estaria impossibilitado de informar a desconsolidação da carga, o que, se confirmado, significaria que

ele de fato não deu causa à infração e não poderia responder pela multa, entendo que o julgamento deve ser convertido em diligência para o esclarecimento dos fatos.

Pelo exposto, proponho a conversão do julgamento em diligência para que a Unidade de Origem tome as seguintes providências:

1. efetuar o levantamento do histórico do fatos para esclarecer as dúvidas suscitadas no voto, em especial se foi informado inicialmente um CNPJ errado para o consignatário do CE máster e se a recorrente estava impedida de efetuar a desconsolidação dentro do prazo de 48h que antecedeu a atracação do navio, juntando aos autos as telas de sistema que mostrem o histórico dos fatos, o motivo dos bloqueios e as retificações realizadas;
2. apresentar relatório com conclusão sobre a responsabilidade do transportador e da recorrente sobre a perda do prazo;
3. dar ciência à recorrente do resultado desta diligência, abrindo-lhe o prazo de 30 dias para se manifestar, após o qual o processo deve ser devolvido ao CARF para que se prossiga o julgamento.

Todavia, vencida na proposta de diligência, pelas razões que o redator designado irá apresentar no voto vencedor, passo à análise de mérito.

Conforme já mencionado no início desta seção de mérito, a perda do prazo para efetuar a desconsolidação é incontroversa – foi realizada após a atracação do navio –, não tendo a recorrente apresentado qualquer elemento passível de modificar ou justificar esta constatação.

No que toca à alegação de que nenhum dano foi causado ao controle aduaneiro, a infração em matéria aduaneira tem caráter objetivo, bastando que o fato concreto subsuma-se ao tipo legal para que seja aplicada a penalidade, não sendo necessária a intenção de cometer o ato infracional nem relevante a extensão das consequências que dele decorrem, pois assim determina o art. 94 do Decreto-Lei nº 37/1966, transcrito logo acima neste voto. Em adição, o art. 142 do CTN define que a atividade de lançamento é vinculada e obrigatória. Logo, constatada a infração, a penalidade correspondente deve ser aplicada.

De qualquer forma, a alegação de ausência de dano à fiscalização não foi comprovada, é um argumento vazio. A Receita Federal estabeleceu um prazo anterior à atracação para recebimento das informações para que possa efetuar o gerenciamento de risco prévio e determinar, se necessário, medidas diferenciadas para determinadas cargas, sem comprometer a sua agilidade no processo de importação. Assim, não entregar essas informações no prazo certamente compromete esse controle prévio, não nos sendo possível saber se alguma irregularidade passou despercebida em decorrência da falta de tempo para a sua prevenção.

Quanto à aplicação de denúncia espontânea ao caso, trata-se de matéria sumulada no CARF, o que implica a adoção obrigatória do entendimento exarado nos seguintes termos:

Súmula Carf nº 126

A denúncia espontânea não alcança as penalidades infligidas pelo descumprimento dos deveres instrumentais decorrentes da inobservância dos prazos fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para prestação de informações à administração aduaneira, mesmo após o advento da nova redação do art. 102 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, dada pelo art. 40 da Lei nº 12.350, de 2010.

Por fim, como último argumento temos outra inovação recursal, que é o pedido de aplicação retroativa da Instrução Normativa RFB nº 1.473/2014, porque teria revogado a penalidade em análise.

Conheço da alegação porque se enquadra na alínea “b” do § 4º do art. 16, exceção para o conhecimento tardio quando se tratar de fato ou direito superveniente – a alteração legislativa ocorrida em 2014 não era passível de ser alegada quando interposta a Impugnação.

Por meio dessa norma retificadora, foi revogado todo o capítulo de Infrações e Penalidades da Instrução Normativa RFB nº 800/2007, apenas, já que não é possível instituir ou revogar artigo de lei por meio de norma infretilgal. Imagino que o propósito desta revogação tenha sido o de simplesmente retirar de uma instrução normativa recomendações ou interpretações fixadas sobre a aplicação das penalidades estabelecidas no Decreto-Lei nº 37/1966, essa sim norma hábil para instituir ou revogar a multa, tendo em vista as infinitas possibilidades e complexidades dos casos concretos.

Logo, uma vez que nenhuma penalidade foi revogada, inexiste dispositivo mais benéfico para ser aplicado retroativamente.

Por todo o exposto, rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva e nego provimento ao Recurso Voluntário.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Larissa Nunes Girard

Voto Vencedor

Conselheiro Jorge Lima Abud, Redator Designado.

- Da proposta de Resolução.

Entendo inadequada a proposta de Resolução, pois constato que nos autos estão presentes elementos suficientes para o julgamento, tanto é que a Delegacia Regional de Julgamento assim procedeu, reservando-me o direito a uma eventual discordância tanto quanto à decisão de mérito da 1a instância, como ao seu modo de julgar.

No mais, percebo que a situação em que os autos se encontram permite o pronunciamento de uma decisão, sendo desnecessário carrear aos autos novos itens de prova.

A questão que induziu dúvida suscitada que resultou na proposta de Resolução pela Relatora - a quem cumprimento pelo didatismo e reconheço o seu zelo na busca da informação – não foi invocada no Recurso Voluntário. Não sendo matéria de ordem pública, não deve ser conhecida pelo Colegiado.

Assim, não reconheço a presença de elementos capazes de suscitem a dúvida, no sentido de obstaculizar o pronunciamento do Colegiado.

É como voto.

Jorge Lima Abud - Relator.

