



Receita Federal

Superintendência Regional da Receita Federal do Brasil
da 10ª RF

SRRF10/Disit

Fls. 115

Solução de Consulta nº 10.036 - SRRF10/Disit

Data 6 de maio de 2016

Processo

Interessado

CNPJ/CPF

DOCUMENTO FORNECIDO EM CUMPRIMENTO À LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO. REGISTRE-SE QUE A PUBLICAÇÃO, NA IMPRENSA OFICIAL, DE ATO NORMATIVO SUPERVENIENTE MODIFICA AS CONCLUSÕES EM CONTRÁRIO CONSTANTES EM SOLUÇÕES DE CONSULTA OU EM SOLUÇÕES DE DIVERGÊNCIA, INDEPENDENTEMENTE DE COMUNICAÇÃO AO CONSULENTE (arts. 99 e 100 do Decreto nº 7.574, de 29 de setembro de 2011).

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

SISCOSERV. SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL. INFORMAÇÕES. RESPONSABILIDADE.

Prestador de serviço de transporte de carga é alguém que se obriga com quem quer enviar coisas (tomador do serviço) a transportá-las de um lugar para outro, entregando-as a quem foi indicado para recebê-las. A obrigação se evidencia pela emissão do conhecimento de carga.

O obrigado a transportar que não é operador de veículo deverá subcontratar alguém que efetivamente faça o transporte. Logo, simultaneamente, será prestador e tomador de serviço de transporte.

Quem age em nome do tomador ou do prestador de serviço de transporte não é, ele mesmo, prestador ou tomador de tal serviço. Mas é prestador ou tomador de serviços auxiliares conexos (que facilitam a cada interveniente cumprir suas obrigações relativas ao contrato de transporte) quando o faz em seu próprio nome.

Se tomador e prestador forem ambos residentes ou domiciliados no Brasil, não surge a obrigação de prestação de informações no Siscoserv.

O valor a informar pelo tomador de um dado serviço é o montante total transferido, creditado, empregado ou entregue ao prestador como pagamento pelos serviços prestados, incluídos os custos incorridos, necessários para a efetiva prestação. Já o prestador informará o montante total do pagamento recebido do tomador pelos serviços que prestou, incluídos os custos incorridos, necessários para a efetiva prestação. Em ambos os casos, é irrelevante que tenha havido a discriminação das

parcelas componentes, mesmo que se refiram a despesas que o prestador estaria apenas “repassando” ao tomador.

Quando o tomador de serviço de transporte não puder discriminar do valor pago a parcela devida ao transportador daquela parcela atribuída ao representante ou ao intermediário por meio de quem foi efetuado o pagamento do serviço principal, o transporte deverá ser informado pelo valor total pago.

O conhecimento de carga é um documento admissível como comprovante do pagamento relativo ao serviço de transporte tomado diretamente de um transportador efetivo (daquele que, de fato, realiza o transporte) domiciliado no exterior.

A responsabilidade pelo registro no Siscoserv decorre da relação jurídica estabelecida no contrato de prestação dos serviços e não das responsabilidades mutuamente assumidas pelo contrato de compra e venda de mercadorias, as quais dizem respeito apenas ao importador e ao exportador.

SOLUÇÃO DE CONSULTA VINCULADA ÀS SOLUÇÕES DE CONSULTA COSIT N.º 257, DE 26 DE SETEMBRO DE 2014, E N.º 222, DE 27 DE OUTUBRO DE 2015.

Dispositivos Legais: Decreto-Lei n.º 37, de 1966, art. 37, § 1º; Lei n.º 10.406, de 2002 (Código Civil), arts. 730 e 744; Lei n.º 12.546, de 2011, art. 25; Portarias Conjuntas RFB/SCS n.º 1.908, de 2012, n.º 1.895, de 2013, n.º 43, de 2015, e n.º 219, de 2016; Instrução Normativa RFB n.º 800, de 2007, arts. 2º, II, e 3º; Instrução Normativa RFB n.º 1.277, de 2012, art. 1º, §§ 1º, II, e 4º; e Instrução Normativa RFB n.º 1.396, de 2013, art. 22.

Relatório

1. A interessada, pessoa jurídica de direito privado, formulou consulta, anexada às fls. 71 a 111 deste processo, na forma da Instrução Normativa RFB n.º 1.396, de 16 de setembro de 2013, acerca da obrigação de prestar informações relativas às transações entre residentes ou domiciliados no Brasil e residentes ou domiciliados no exterior que compreendam serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio das pessoas físicas, das pessoas jurídicas ou dos entes despersonalizados, nos termos da Instrução Normativa RFB n.º 1.277, de 28 de junho de 2012, que devem ser registradas no Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços, Intangíveis e Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio (Siscoserv), instituído pela Portaria Conjunta RFB/SCS n.º 1.908, de 19 de julho de 2012, editada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e pela Secretaria de Comércio e Serviços do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (SCS).

2. Informa que “tem seu trabalho voltado para o agenciamento de cargas no transporte internacional através dos modais aéreo, marítimo e terrestre, tanto na exportação quanto na importação”.

3. Define “prestação de serviço” como “o ato pelo qual alguma pessoa, física ou jurídica, obriga-se a exercer uma conduta” e como “tomador do serviço” a “pessoa que recebeu o serviço de forma direta, ou seja, para quem o prestador realizou a atividade descrita no contrato, não se abrangendo o beneficiário indireto do serviço em tal conceito”.

4. Afirma que o “agente de carga” “tem como principal atividade o agenciamento de transportes, sendo contratado por prestadores deste serviço para promover seus negócios jurídicos em determinada área” e que o “agenciamento de transporte” ou “agenciamento de carga” é uma “atividade econômica” “na qual a empresa mantém uma relação contratual com um transportador, na maioria das vezes um transportador contratual, para promover o serviço do proponente numa certa região, localizando cargas e clientes para suprir as necessidades econômicas de seu contratante”.

5. No subitem “**3.1.1 Agente de carga como agenciador do transportador contratual**” (negritos do original), refere que a “atividade econômica de agenciamento de transporte” “é perfeitamente verificada nas operações de transporte de mercadoria do exterior ao Brasil, na qual se utilize conhecimentos de embarque filhotes (*house bill of lading*)” nos quais “o emissor do conhecimento de embarque filhote é o prestador do serviço de transporte e o agente brasileiro seu contratado para auxiliá-lo no término da prestação do serviço, com a entrega da mercadoria”.

5.1. Explica que o “*Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)*” “é um transportador (*carrier*) que oferece seus serviços ao público em geral (*common*), todavia não opera qualquer embarcação (*non-vessel operating*), figurando-se como um transportador contratual, ou seja, aquele que, embora não possua nem opere embarcações, assume a obrigação de transportar”, e, “para que o transporte seja efetivado”, ele “contrata o transportador executor, qual seja, o proprietário ou afretador da embarcação”, o qual figura “como remetente (*shipper*) no conhecimento de embarque” (*master bill of lading*), emitido “pela companhia de navegação” contra o NVOCC.

5.2. Diz que, “quando um transportador meramente contratual está envolvido na operação”, surgem “duas relações de transporte”:

[1] a relação do proprietário da carga com o seu transportador (pessoa que assumiu via contrato transportar a mercadoria, emissora do conhecimento de embarque filhote - transportador contratual ou NVOCC quando no modo marítimo); e

[2] a relação do transportador meramente contratual com aquele que efetivamente transportará a mercadoria (transportador executor, companhia de navegação no transporte marítimo, companhia aérea no transporte aéreo, etc).

5.3. Entende que o “serviço de transporte de carga” constitui-se na “obrigação de receber uma mercadoria, emitindo-se o competente conhecimento de embarque, transladar a mercadoria até seu destino e entregá-la a quem se mostrar com direito de recebê-la, o possuidor do conhecimento de embarque original”.

5.4. Acrescenta que, quando o agente de carga promove os “negócios do transportador contratual” e age em nome dele “para atingir os fins” “assumidos na prestação do serviço contratado”, o “agente de carga” “não agirá em nome próprio” e não emitirá “seu conhecimento de embarque” figurando, no *house bill of lading*, “como pessoa a ser contatada para recebimento da carga”.

5.5. No subitem “3.2.3”, manifesta seu entendimento de que o agente que atua “como agenciador do transportador contratual” age apenas “adimplindo, em nome de outrem, com as obrigações por este assumidas”, portanto, “as contratações que o agente de carga

realizar para cumprir o contrato de transporte assumido por um transportador contratual, serão, de fato, contratações” deste último.

6. No subitem “**3.1.2 Agente de carga como representante do remetente ou destinatário da mercadoria**” (negritos do original), apresenta os argumentos que o levam a discordar da classificação adotada pelo § 1º do art. 37 do “Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966”, que qualifica o agente de carga como “o representante do exportador ou importador”. Diz que, “no transporte marítimo, essa função é internacionalmente conhecida como transitário de carga (*freight forwarder*)” que é a “figura ideal para uma terceirização de serviço do embarcador ou consignatário da carga providenciando em seu lugar todas as operações necessárias a isso”.

6.1. No subitem “3.2.2”, que trata desse mesmo tópico, afirma que nessa condição “todas as contratações realizadas pelo agente de carga” são “em realidade, efetuadas pelo mandante” e que, “difícilmente”, “o agente de carga contratará algum serviço para si”.

7. No subitem “**3.1.3 Agente de carga como transportador contratual**” alega, com base no Código Civil e na doutrina, que “as obrigações assumidas” pelo “transportador contratual ou executor” “são exatamente iguais” e que “o reconhecimento do transportador” se dá “através da identificação daquele que emitiu o conhecimento de embarque” o qual permite “identificar a função exercida contratualmente por todos os sujeitos envolvidos no transporte, uma vez que a indicação do remetente, destinatário e transportador é obrigatória” pela legislação de regência, sendo “o transportador” o “seu emissor, ou em nome de quem se emitiu o conhecimento de embarque, quando através de interposta pessoa” (negritos do original). Menciona que, às vezes, “o agente de carga” “assume, por relação contratual, a posição de transportador” e se caracteriza como o “NVOCC”, o “consolidador de carga”, o “comissário de transporte” ou o “transportador contratual”.

7.1. No subitem “3.2.1”, que trata dessa mesma situação, segue dizendo que às vezes “o agente de carga assume a posição de transportador contratual” e emite o “conhecimento de embarque”, mas que quase a “unanimidade” de “agentes de carga” “não possuem qualquer veículo transportador”, por isso eles entram em contato com o “transportador executor”, qual seja: “a empresa de navegação (proprietário, afretador, armador)”, a “agência ou agente marítimo” ou “a companhia aérea ou sua agência”. Além disso, se o “agente de carga não possuir filial no local de destino da mercadoria, deverá manter uma relação contratual com outra pessoa (física ou jurídica) para representá-lo ou agenciá-lo, a quem o destinatário da mercadoria requisitará a sua entrega”.

8. No tópico “**4 DOCUMENTOS DE ANÁLISE NECESSÁRIA**”, discorre sobre a “Fatura comercial (*commercial invoice*) ou fatura pro-forma”, o “Conhecimento de embarque (*bill of lading*)”, o “Conhecimento de embarque eletrônico” e o “Contrato de agenciamento entre transportador contratual e seu representante em outro país” (destaques do original).

9. Sob o título de “**5 RELAÇÕES JURÍDICAS PARA O SISCOSERV**”, afirma que “somente as operações contratuais para prestação de serviço que envolvam pessoas residentes e domiciliadas em dois países diferentes, sendo um deles necessariamente o Brasil, merecem registro das informações no SISCOSERV”, e assim sintetiza seu entendimento sobre a obrigação de registro no Siscoserv (destaques do original):

Resumo geral:

1) O emissor do conhecimento de embarque (master ou house) vende serviço de transporte e conexos;

a. O contratante do serviço de transporte e conexos será determinado conforme o INCOTERM para o conhecimento de embarque house e conforme o contrato de agenciamento para o master,

2) O emissor do conhecimento de embarque (master ou house) contrata serviço de agenciamento no destino;

a. Agente de destino vende serviço de agenciamento para o emissor do conhecimento de embarque (master ou house).

Sempre que um desses personagens residir e domiciliar no exterior, sendo o outro residente e domiciliado no Brasil, haverá lançamento no SISCOSERV.

10. Menciona que nas “operações de transporte do Brasil para o exterior”, emite o “conhecimento de embarque filhote (*house bill of lading*), assume a posição de transportador contratual” e subcontrata “os serviços de transporte junto a um transportador executor (armador, cia aérea, etc)”, que emite o “conhecimento de embarque mãe (*master bill of lading*)”. Nessa condição, “por vezes precisa contratar um agente de carga desconsolidador no destino”. Conclui esse tópico vinculando a obrigação de registro no Siscoserv aos *Incoterms* utilizados na operação. Prossegue dizendo que, nas “operações de transporte do exterior ao Brasil”, “assume a posição de representante/agente do emissor do conhecimento de embarque house” e efetua “a desconsolidação da operação no destino”.

10.1. Diz, ainda, que “nos denominados embarques diretos” ela “pode atuar como representante do remetente ou destinatário (exportador ou importador)”.

11. Por fim, apresenta suas “QUESTÕES RELATIVAS AO AGENTE DE CARGA E SUA RELAÇÃO COM O SISCOSERV”, nos exatos termos abaixo (destaques do original):

8.1 Agente de carga como agenciador do transportador contratual

8.1.1 Quando o agente de carga, residente e domiciliado no Brasil, agencia os serviços do transportador contratual estrangeiro, como é o caso da grande maioria dos transportes do exterior para o Brasil (exemplo mais comum: importação), entende-se que o agente de carga prestará o serviço de agenciamento de carga unicamente para o emissor do conhecimento de embarque filhote (*house bill of lading*), devendo o agente de carga registrar a venda de serviço (RAS) de agenciamento de carga. A relação de transporte ocorre entre o remetente ou destinatário, dependendo do INCOTERM, e o emissor do conhecimento de embarque filhote (*house bill of lading*). Tal posição está correta?

8.1.1.1 Caso positivo, o valor a ser declarado no SISCOSERV pela agente seria aquele que condiz ao exato valor de remuneração que o agente de carga recebeu ou reteve a título de comissão do transportador contratual?

8.1.2 Nessa hipótese, em relação ao importador ou exportador, em tal situação, ainda que tenha entrado em contato com o agente de carga local para a realização do transporte, contrataram o emissor do conhecimento de embarque filhote (*house bill of lading*) para sua prestação, posto que assim está descrito em todos os documentos oficiais de transporte, incluindo o próprio conhecimento de embarque, que possui força de escritura pública e é o mais preciso instrumento de comprovação do contratual. Tal posição está correta?

8.1.2.1 Caso positivo, caberá ao importador ou exportador a responsabilidade pelo lançamento das informações de aquisição do serviço de transporte do transportador contratual no SISCOSERV?

8.2 Agente de carga como representante do exportador ou importador

8.2.1 *Estando o agente de carga munido de tal posição contratual, fator que acontece mais comumente nos chamados embarques direto, o agente de carga age em nome do exportador ou importador, normalmente estando ambos residindo ou domiciliando no mesmo país. Caso assim seja, não haveria que se falar em registro no SISCOSERV quanto aos serviços prestados pelo agente de carga. Tal posição está correta?*

8.2.2 *Nos casos em que o agente de carga represente um importador ou exportador residente e domiciliado no exterior, estar-se-á diante de uma relação contratual registrável no SISCOSERV, relativa à venda de seu serviço (RVS). Tal posição está correta?*

8.2.2.1 *Caso positivo, o valor a ser registrado no SISCOSERV pelo agente é aquele recebido como contraprestação do serviço do seu representado?*

8.2.3 *Nessa situação, por sua vez, assim como na posição anterior (item 8.1), o importador ou exportador deverá, dependendo de suas negociações e do INCOTERM, registrar as informações relativas à aquisição do serviço de transporte no SISCOSERV, independentemente de haver ou não a presença de um transportador contratual ou apenas o executor, já que o agente de carga não está presente no conhecimento de embarque e age apenas como seu representante. Tal posição está correta?*

8.3 Agente de carga como transportador contratual

8.3.1 *Quando o agente de carga brasileiro atua na qualidade de transportador contratual, emitindo seu conhecimento de embarque (exemplo mais comum: exportação), na relação entre o agente de carga e dono de carga - evidenciada pelo conhecimento de embarque filhote (house bill of lading), quando a sua relação for com o remetente ou destinatário domiciliado no Brasil, não haveria registro no SISCOSERV. Tal posição está correta?*

OBS: Neste tópico a consulente acrescenta, em nota de rodapé, que esta situação “dependerá do INCOTERM da operação”.

8.3.2 *Quando a relação do agente de carga como transportador contratual for com o remetente ou destinatário domiciliado no exterior, haverá pelo agente de carga o registro de venda do serviço (RVS) de transporte, em valor igual à diferença entre o valor de compra do frete (valor pago ao transportador executor) e o valor de venda do frete (valor recebido do cliente). Tal posição está correta ou o valor a ser declarado é aquele constante no conhecimento de embarque filhote (house bill of lading)?*

OBS: Neste tópico a consulente acrescenta, em nota de rodapé, que esta situação “dependerá do INCOTERM da operação”.

8.3.3 *Quando a relação for entre o agente de carga como transportador contratual e seu representante no destino, deve o agente de carga registrar a aquisição de serviço (RAS) de agenciamento de carga, no montante do pagamento realizado ou retido pelo agente de destino a título de comissão. Tal posição está correta?*

8.3.4 *Na relação entre o agente de carga e o transportador executor -evidenciada pelo conhecimento de embarque genérico (master bill of lading), quando o transportador executor (p.e. armador) for residente e domiciliado no Brasil, não haveria registro no SISCOSERV. Tal posição está correta?*

8.3.5 *Na relação entre o agente de carga e transportador executor -evidenciada pelo conhecimento de embarque genérico (master bill of lading), quando o*

transportador executor for residente e domiciliado no exterior, haverá pelo agente de carga o registro de aquisição de serviço (RAS), no valor do serviço do transportador executor. Tal posição está correta?

8.3.5.1 É prática comum dos transportadores marítimos e aéreos não emitirem nota fiscal de seus serviços ou invoices, mas tão somente recibo de pagamento com identificação de CNPJ e dados nacionais de seu agente, afirmando ser o conhecimento de embarque o documento fiscal equivalente. Quando tal situação ocorrer, o número do documento fiscal para o registro de pagamento (RP) deve ser o número do conhecimento de embarque ou do recibo, caso possua?

8.4 Valores de lançamento

8.4.1 Em relação aos valores a lançar no SISCOSERV, quando relativos ao frete internacional, é possível unir todas as despesas constantes no conhecimento de embarque, seja físico e/ou eletrônico, em um só lançamento, considerando-os todos como frete, já que os valores descritos dividem-se em diversos custos e inclusive, no transporte aquaviário, dizem respeito à remuneração do transporte, nos termos do § 1º, do art. 5º, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004?

8.4.1.1 Especial atenção deve ser dada à capatazia (THC), tendo em vista que tal valor representa o serviço prestado por um operador portuário/aeroportuário ao transportador executor, operador da embarcação ou aeronave, sendo repassado ao seu cliente. Ressalta-se que o tomador de tal serviço não é o remetente ou destinatário da carga, mas sim o transportador. Diante disso, tal valor, quando repassado pelo transportador ao remetente ou destinatário, deve ser considerado como serviço de frete e adicionado ao seu valor, utilizando-se uma única operação e NBS. Tal afirmativa está correta ou deve-se entender um serviço próprio com lançamento próprio?

Fundamentos

12. Em primeiro lugar, cabe mencionar que, conforme o art. 1º da Instrução Normativa RFB nº 1.277, de 2012, a obrigação de prestar informações no Siscoserv decorre das transações estabelecidas entre residentes ou domiciliados no Brasil e residentes ou domiciliados no exterior. Dessarte, as transações efetivadas entre residentes ou domiciliados no Brasil, ainda que se refiram a operações internacionais, não se incluem entre as que se sujeitam à obrigação de que ora se trata.

13. Observe-se que a Coordenação-Geral de Tributação (Cosit) já se manifestou acerca dos questionamentos formulados pela consulente, por meio das Soluções de Consulta Cosit nº 257, de 26 de setembro de 2014, e nº 222, de 27 de outubro de 2015, cujo entendimento, na parte que interessa à solução da presente consulta, será a seguir reproduzido, conforme determinação do art. 22 da Instrução Normativa RFB nº 1.396, de 2013, constituindo-se, esta solução de consulta, em uma Solução de Consulta Vinculada.

13.1. A íntegra das referidas Soluções de Consulta Cosit pode ser encontrada no sítio da Secretaria da Receita Federal do Brasil: www.receita.fazenda.gov.br, no menu lateral esquerdo “Acesso Rápido”, itens “Legislação”, “Soluções de Consulta”, mediante a indicação do número do ato e do ano de sua edição, nos campos próprios.

14. Na referida Solução de Consulta Cosit nº 257, de 2014, a Cosit tratou, detalhadamente, das relações jurídicas estabelecidas pelo contrato de prestação de serviços quando na operação há a participação de intervenientes, especialmente do agente de carga, tanto quando age na condição de representante do importador, do exportador, do transportador

ou do consolidador, quanto nas situações em que age em seu próprio nome, prestando serviços auxiliares conexos ao serviço de transporte internacional, inclusive a desconsolidação, como se vê dos seus itens a seguir reproduzidos (sublinhou-se; negritos do original):

(...)

A transação envolvendo o serviço de transporte

9. No tocante aos serviços, para identificar o tomador ou o prestador – e, logo, definir responsabilidades quanto à prestação de informações no Siscoserv –, dizem os referidos manuais que o relevante é a **relação contratual**, cuja caracterização independe de contratação de câmbio, do meio de pagamento ou da existência de um instrumento formal de contrato. A dificuldade, contudo, é delinear tal relação.

10. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas (Código Civil, art. 730). No transporte de coisas, quem assume a obrigação de transportar deve emitir o **conhecimento de carga** (idem, art. 744), cuja existência faz presumir a conclusão do contrato, e entregar o bem ao destinatário indicado pelo **remetente** (tomador do serviço), sendo algo externo ao contrato de transporte a relação entre remetente e destinatário, que podem ser, inclusive, a mesma pessoa.

10.1. Ou seja, prestador de serviço de transporte de carga é alguém que se obriga com quem quer enviar coisas (tomador do serviço) a transportá-las de um lugar para outro, entregando-as a quem foi indicado para recebê-las. A obrigação se evidencia pela emissão do conhecimento de carga.

11. Note-se, entretanto, que, com frequência, a contratação de serviços de transporte de carga é uma transação que envolve vários “atores” executando diferentes “papéis”.

12. A transação mais simples, com apenas dois “papéis”, seria aquela em que o remetente da carga contrata diretamente aquele que, de fato, realizará o transporte (o **transportador efetivo**) – sendo irrelevante sob que regime jurídico o transportador dispõe do veículo.

13. O comum, porém, é que o obrigado a transportar não seja operador de veículo, devendo, portanto, **subcontratar** um transportador efetivo (ou mais de um, conforme a necessidade). Ou seja, ao mesmo tempo presta e toma o serviço de transporte. A praxe é que agrupe as cargas de seus clientes dirigidas ao mesmo local de destino como uma só remessa, obtendo junto ao transportador efetivo um só conhecimento para todo o grupo.

13.1. Este acobertamento de vários conhecimentos sobre um único outro é chamado de “consolidação” (e quem o realiza, subcontratando o serviço efetivo de transporte, é **consolidador**). (...)

13.2. O conhecimento que acoberta é dito “genérico” ou “master”, e os conhecimentos acobertados, de “filhotes” ou “houses”. É importante notar que no conhecimento genérico é o consolidador que consta como remetente.

13.3. No local de destino, quem constar como destinatário do conhecimento genérico deverá providenciar a “desconsolidação”, ou seja, tornar cada conhecimento filhote disponível ao respectivo destinatário.

13.4. É admissível que o consolidador subcontrate outro consolidador e assim por diante, podendo se formar uma cadeia de consolidadores entre o remetente e o transportador efetivo.

14. Por fim, tanto o remetente ou destinatário, de um lado, quanto o consolidador ou transportador efetivo, de outro, podem contratar uma pessoa jurídica para, agindo em nome daqueles, representá-los perante os demais atores e as autoridades aduaneiras e de transporte.

14.1. Este “ator”, quando **representa** o importador ou o exportador, contratando o serviço de transporte em nome de qualquer destes, é designado de agente de carga pelo §1º do art. 37 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, in verbis:

Art. 37.(...)

§ 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. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

14.2. Contudo, no transporte marítimo, também é agente de carga, segundo o art. 3º da IN RFB 800, de 2007, o representante, no Brasil, do consolidador estrangeiro (“O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de carga.”), sendo esta relação de representação indicada pela **carta de apontamento**, conforme consta no art. 21, III, 7, da Norma Complementar nº 1, de 2008, aprovada pela Portaria nº 72, de 2008, do Ministério dos Transportes (que disciplina o uso do sistema Mercante).

14.3. É importante enfatizar que aquilo que a legislação citada chama de agente de carga é o “papel” ou função de **representante**, e não uma espécie de empresa caracterizada por uma atividade particular – logo, não se identifica um agente de carga apenas, p. ex., por sua razão social ou código CNAE, sendo preciso verificar, em cada transação, se a empresa está representando o remetente ou o consolidador.

14.4. Nada impede que a empresa que exerce o papel ou função de representante também preste, a seus representados ou não, serviços auxiliares administrativos e operacionais anteriores ou posteriores à operação de transporte, incluindo os atos materiais necessários para consolidação e desconsolidação, como, p. ex., a inserção de dados nos sistemas de controle informatizado da RFB (Siscomex-Carga ou Mantra). Pode até mesmo prestar ao consolidador o serviço de **agenciamento**, no sentido do art. 710 do Código Civil, promovendo os negócios dele em zona determinada, e fechando contratos em nome do consolidador (caso tenha recebido poderes para tanto).

14.5. Contudo, se esta mesma empresa assumir o compromisso de transportar a coisa, emitindo um conhecimento, então não atuará como agente de carga (nas acepções do Decreto-Lei nº 37, 1966 e da IN RFB 800, de 2007), mas como consolidador.

15. Cabe notar, ainda, que o destinatário de um conhecimento genérico pode realizar, em nome próprio, como prestação de serviço ao consolidador, a desconsolidação. Neste caso, não atua como agente de carga na acepção acima, sendo melhor designar esse “papel” como agente desconsolidador (que pode outrossim contratar alguém para representá-lo e executar os atos materiais pertinentes).

16. Assim, em uma transação com todos os atores, tem-se, de um lado, uma cadeia de prestações/tomadas de serviço de transporte envolvendo o remetente, o(s) consolidador(es) e o(s) transportador(es) efetivo(s) e, de outro, em paralelo, cada um desses tomando de terceiros serviços auxiliares que lhes facilitem

cumprir suas obrigações relativas ao contrato de transporte, inclusive a desconsolidação (a exata designação e classificação de tais serviços não são objeto desta solução). Estes terceiros exercem a função de agente de carga, no sentido aqui exposto, se agirem em nome de quem os contrata.

16.1. Portanto, o agente de carga, enquanto representante do importador, do exportador ou ainda do transportador (cfe. 14.1 e 14.2), não é tomador ou prestador de serviço de transporte, uma vez que age em nome de seus representados. Mas será prestador ou tomador de serviços auxiliares, quando o fizer em seu próprio nome.

(...)

15. Acerca do serviço de desconsolidação, referido no item 15 da Solução de Consulta Cosit n.º 257, de 2014, cabe transcrever o exemplo do “Capítulo 3”, dos “Cenários Exemplificativos de Registro no Siscoserv”, constante da 10ª Edição dos Manuais Informatizados – Módulos Aquisição e Venda, aprovada pela Portaria Conjunta RFB/SCS n.º 219, de 19 de fevereiro de 2016, atualmente em vigor.

15.1. O “Cenário 1.3” assim dispõe sobre o “Transporte internacional de cargas com consolidação e desconsolidação de cargas” (destaques do original):

Atores:

Eex: Exportador residente ou domiciliado no Exterior

Ibr: Importador residente ou domiciliado no Brasil

Cex: Consolidador de cargas residente ou domiciliado no Exterior

Dbr: Desconsolidador de cargas residente ou domiciliado no Brasil

Tex: Transportador residente ou domiciliado no Exterior

Relações entre os Atores:

Eex – Ibr: Eex compromete-se com o Ibr a transportar a mercadoria até local indicado por Ibr em solo brasileiro.

Eex – Cex: Eex contrata Cex para providenciar a consolidação e o transporte da mercadoria até o local indicado por Ibr

Cex – Dbr: Cex contrata Dbr para fazer a desconsolidação da mercadoria.

Cex – Tex: Cex contrata em seu próprio nome Tex para transportar a mercadoria.

Registros devidos:

Dbr: RVS pelo serviço de desconsolidação tendo Cex como adquirente.

Não há registro no Siscoserv pelo serviço de transporte de cargas neste caso, pois ambos, Cex e Tex, são domiciliados no exterior.

16. Nos itens 17 e 18 da Solução de Consulta Cosit n.º 257, de 2014, a Cosit, com base na 8ª versão do Manual Informatizado do Siscoserv, aprovada pela Portaria Conjunta RFB/SCS n.º 1.895, de 30 de dezembro de 2013, deixou claro que os custos incorridos na prestação do serviço, necessários para a sua efetivação, compõem o valor da operação a ser informado no Siscoserv, pelo tomador do serviço, residente ou domiciliado no Brasil, sendo irrelevante que as parcelas que o compõem se refiram a despesas que o prestador estaria apenas repassando ao tomador, como se lê abaixo (destaques do original):

(...)

Valores a serem informados no Siscoserv

17. No tocante ao valor a ser informado, os manuais de aquisição e de venda dizem ambos o seguinte (sublinhou-se):

Valor

Deve ser especificado o valor da operação, na moeda indicada em **Código da Moeda /Descrição da Moeda**.

Para o Siscoserv é considerado como valor comercial das operações o valor bruto pactuado entre as partes adicionado de todos os custos necessários para a efetiva prestação do serviço, transferência do intangível ou realização de outra operação que produza variação no patrimônio. Estes valores deverão ser considerados no mesmo código NBS da operação final.

17.1. O manual de **aquisição** expõe o seguinte exemplo:

1) Empresa (A), domiciliada no Brasil, adquire um serviço de uma empresa (B), residente no exterior. Posteriormente, a empresa (B) envia uma nota de despesa solicitando reembolso de transportes, alimentação e hospedagem, entre outros custos incorridos durante a prestação desse serviço.

Neste caso, a empresa (A) deve adicionar o valor dessas despesas ao valor total da operação adquirida, mediante retificação do RAS, conforme o item 3.1.4.

17.2. Já o manual de **venda** coloca o mesmo exemplo, mas da perspectiva do prestador:

1) Empresa (A), domiciliada no Brasil, presta um serviço para uma empresa (B), domiciliada no exterior. Posteriormente, a empresa (A) envia uma nota de despesa solicitando reembolso de transportes, alimentação e hospedagem, entre outros custos incorridos durante a prestação desse serviço.

Neste caso, a empresa (A) deve adicionar o valor dessas despesas ao valor total da operação, mediante retificação do RVS, conforme o item 3.1.4.

18. Logo, e considerando a definição de “pagamento” constante no manual de aquisição, vê-se que o valor a informar pelo tomador de um dado serviço é o **montante total** transferido, creditado, empregado ou entregue ao prestador como pagamento pelos serviços prestados, incluídos os custos incorridos, necessários para a efetiva prestação (cfe. item 17, supra). Já o prestador, quando obrigado informará o montante total do pagamento recebido do tomador. Em ambos os casos, é irrelevante que tenha havido a discriminação das parcelas componentes, mesmo que se refiram a despesas que o prestador estaria apenas “repassando” ao tomador.

18.1. Quando a transação envolve agentes de carga (repita-se, no sentido usado nesta solução), autorizados por seus representados a receber ou efetuar pagamentos em nome destes, retendo sua “comissão”, deve-se ter em conta o seguinte:

18.1.1. Se o agente representa o tomador do serviço de transporte, o tomador, em verdade, realiza dois pagamentos: o primeiro, devido ao prestador do serviço de transporte e o segundo, devido ao agente, pela prestação dos serviços auxiliares.

18.1.2. Se o agente representa o prestador do serviço de transporte, o prestador, simultaneamente, recebe um valor pelo serviço que prestou e paga um outro valor pelo serviço auxiliar que tomou.

18.2. Estando o consolidador na posição de tomador do serviço de transporte, se a transação for de tal modo que não lhe permita saber, do valor total pago, qual a parcela do prestador do serviço de transporte e qual a parcela do representante (ou de quem faça as vezes de “intermediário” entre transportador efetivo e consolidador), então é o valor total que deverá ser informado no Siscoserv.

18.3. Que se note que o valor a informar no Siscoserv não coincide necessariamente com a base de cálculo de tributos incidentes sobre a importação de serviços ou sobre a receita ou renda advinda de sua exportação.

(...)

16.1. Isso posto, cabe mencionar que a Cosit, na Solução de Consulta Cosit n.º 257, de 2014, já analisou a questão que trata do registro no Siscoserv de informações relativas ao “frete internacional, quando discriminadas as parcelas que compõem o valor do frete”, dentre as quais destacou a “parcela referente à capatazia”, também identificada como Taxa de Movimentação no Terminal – THC (item 4 do seu Relatório).

16.2. Assim sendo, para os fins do Siscoserv, conclui-se que a “capatazia (THC)”, referida pela consulente no questionamento 8.4.1.1, na condição de parcela constante do conhecimento de carga emitido pelo transportador, residente ou domiciliado no exterior, corresponde, em verdade, a custos incorridos com a prestação do serviço de transporte internacional, necessários a sua efetiva prestação. Por conseguinte, o valor desembolsado a esse título deve ser computado no valor da operação a ser informado no Siscoserv pelo tomador do serviço de transporte internacional, no mesmo código NBS desse serviço, sendo irrelevante que esse desembolso se refira a despesas que o prestador do serviço de transporte estaria apenas repassando ao tomador.

16.3. Acrescente-se, por fim, que a mesma orientação extraída da 8ª Edição do Manual Informatizado - Módulo Aquisição do Siscoserv, constante dos itens 17 e 18 da Solução de Consulta Cosit n.º 257, de 2014, acima reproduzida, consta da 10ª Edição dos Manuais Informatizados - Módulo Aquisição, aprovada pela Portaria Conjunta RFB/SCS n.º 219, de 2016.

17. No item 19 da Solução de Consulta Cosit n.º 257, de 2014, a Cosit, manifestou seu entendimento acerca dos documentos que comprovam o “pagamento pelo serviço de transporte tomado do exterior”, para fins de registro das informações no Siscoserv (destaques do original):

(...)

O conhecimento de carga como comprovante do pagamento pelo serviço de transporte tomado do exterior

19. Quanto ao cabimento do conhecimento de carga como documento comprobatório do pagamento, quando da contratação do transportador efetivo (cfe. perguntado pelo consulente, item 3.3.7.1 supra), veja-se o que diz o manual de aquisição:

f) inserir o **Número do Documento** que comprove o pagamento ao residente ou domiciliado no exterior e acionar o botão **Avançar**. O usuário deve preencher o campo **Número do Documento** com o número da invoice ou do contrato ou de outro documento que comprove o pagamento realizado.

19.1. O trecho destacado mostra que são aceitos como comprovantes de pagamento (a transferência de valores financeiros, conforme o manual) documentos que, em verdade, comprovam a existência da relação contratual (a invoice e o contrato – este, no sentido de instrumento contratual).

19.2. Ora, de acordo com o art. 744 do Código Civil, reconhece-se o mesmo poder probatório ao conhecimento de carga, no tocante ao contrato de transporte de coisas. Portanto, por analogia, o conhecimento também deve ser admitido como comprovante do pagamento efetuado pelo tomador do serviço de transporte de carga, quando este contratar diretamente o transportador efetivo (o armador ou a companhia aérea etc.).

17.1. Note-se que essa mesma orientação, que também foi extraída da 8ª Edição do Manual Informatizado - Módulo Aquisição do Siscoserv, consta, igualmente, da 10ª Edição dos Manuais Informatizados - Módulo Aquisição, anteriormente referida.

18. A seguir, as conclusões da Cosit manifestadas na Solução de Consulta Cosit nº 257, de 2014, que sintetizam a fundamentação acima transcrita (negritos do original; sublinhou-se):

Conclusão

20. Diante do exposto, respondem-se as questões da consulente da seguinte forma:

20.1. Consulente atuando como **consolidador**:

20.1.1. Prestador do serviço de transporte de carga é aquele que se obriga com quem quer enviar coisas (tomador do serviço) a transportá-las de um lugar para outro, entregando-as a quem foi indicado para recebê-las, obrigação esta que se evidencia pela emissão do conhecimento de carga. Quem se obriga a transportar, mas não é operador de veículo, deverá subcontratar alguém que efetivamente faça o transporte. Logo, simultaneamente, será prestador e tomador do serviço de transporte.

20.1.2. Na posição de prestador, surgirá a obrigação de registro no Siscoserv somente quando o tomador for residente ou domiciliado no exterior. E na posição de tomador, surgirá a mesma obrigação somente quando o transportador efetivo (ou o outro consolidador, se for o caso), contratado pela consulente, for domiciliado no exterior.

20.1.3. O valor a informar no Siscoserv pelo consolidador quando na posição de tomador do serviço de transporte é o montante total transferido, creditado, empregado ou entregue ao prestador como pagamento pelos serviços prestados, incluídos os custos incorridos, necessários para a efetiva prestação. Já na posição de prestador, informará o montante total do pagamento recebido do tomador. Em ambos os casos, é irrelevante que tenha havido a discriminação das parcelas componentes, mesmo que se refiram a despesas que o prestador estaria apenas “repassando” ao tomador.

20.1.4. Se o consolidador se valer de serviços de um representante: (a) caso este representante retenha algum valor a título de comissão quando efetuar pagamentos ao prestador em nome do consolidador, então o consolidador estará realizando dois pagamentos – um ao prestador e outro ao representante; (b) caso

a retenção ocorra quando o representante receber em nome do consolidador, este, simultaneamente, perceberá um pagamento (do remetente) e efetuará um outro (ao representante). Evidentemente, sendo o representante residente ou domiciliado no Brasil, o valor a ele pago não deverá ser informado no Siscoserv.

20.1.5. Se não for possível, para o consolidador tomador de serviço de transporte, discriminar a parcela que cabe ao transportador daquela que cabe ao representante ou intermediário por meio de quem efetuou o pagamento ao prestador do serviço principal (transporte), deverá então informar, para este último, o valor total pago.

20.1.6. O conhecimento de carga é um documento admissível como comprovante do pagamento relativo ao serviço de transporte tomado diretamente de um transportador efetivo (daquele que, de fato, realiza o transporte) domiciliado no exterior.

20.2. Consulente atuando como **representante do exportador ou do importador**:

20.2.1. Aquele que age em nome do tomador de serviço de transporte não é, ele mesmo, tomador de tal serviço. Mas é prestador ou tomador de serviços auxiliares conexos ao serviço de transporte, quando o faz em seu próprio nome, como, p. ex., os atos materiais de preparação de documentos ou a inserção de dados em sistemas informatizados.

20.2.2. O “serviço de representação”, por assim dizer, e os serviços auxiliares conexos ao transporte são passíveis de registro no Siscoserv, quando prestados pela consulente para pessoa residente ou domiciliada no exterior, ou quando por ela tomados de prestadores residentes ou domiciliados no exterior (sua exata classificação não é objeto da consulta).

20.2.3. Por consequência, é do exportador ou importador (se residente ou domiciliado no Brasil) a obrigação de informar no Siscoserv a tomada do serviço de transporte junto a prestador residente ou domiciliado no exterior (claro, conforme o Incoterm adotado na transação), o que não impede que alguém lhe forneça serviços auxiliares, tais como a realização dos respectivos registros no sistema.

20.2.4. O valor a ser registrado pelo representante é aquele recebido como contraprestação pelo serviço fornecido ao representado (ou de qualquer outro que tenha tomado seus serviços auxiliares), mesmo se a percepção de tal valor se der pela retenção de um montante a título de comissão, quando o tomador do serviço de transporte efetua o pagamento ao transportador efetivo ou consolidador por meio do representante.

20.3. Consulente atuando como agenciador (**representante**) **do consolidador ou do transportador efetivo**:

20.3.1. Quem que age em nome do transportador efetivo (armador, companhia aérea etc.) ou do consolidador não é, ele mesmo, prestador do serviço de transporte. Mas é prestador (ou tomador) de serviços auxiliares conexos ao serviço de transporte, quando o faz em seu próprio nome, como, p. ex., os atos materiais de preparação de documentos, a inserção de dados em sistemas informatizados ou mesmo o chamado agenciamento de cargas (serviço de intermediação comercial entre o consolidador e o tomador do serviço de transporte).

20.3.2. O “serviço de representação”, por assim dizer, e os serviços auxiliares conexos ao transporte são passíveis de registro no Siscoserv, quando prestados pela consulente para pessoa residente ou domiciliada no exterior, ou quando por

ela tomados de prestadores residentes ou domiciliados no exterior (a exata classificação desse serviço não é objeto da consulta).

20.3.3. O valor a ser registrado pelo representante é aquele recebido como contraprestação pelo serviço fornecido ao representado (ou a qualquer outro que tenha tomado seus serviços auxiliares), mesmo se a percepção de tal valor se der pela retenção de um montante a título de comissão, quando o representante for autorizado a receber o pagamento em nome do prestador do serviço de transporte (ou a efetuar o pagamento, quando o consolidador atuar na posição de tomador deste serviço).

18.1. Em relação à expressão entre parênteses “(claro, conforme o *Incoterm* adotado na transação)”, mencionada no item 20.2.3 da Solução de Consulta Cosit n.º 257, de 2014, cabe acrescentar que ela apenas sugere que o uso de determinado *Incoterm* serve como referência para reger a repartição de custos/riscos na relação pactuada entre o comprador e o vendedor da mercadoria, mas os *Incoterms* não são determinantes para fins de definir a obrigatoriedade do registro de informações no Siscoserv, a qual decorre da relação estabelecida para a prestação de serviços.

18.2. Essa orientação foi, posteriormente, ratificada pela Cosit, ao concluir, na Solução de Consulta Cosit n.º 222, de 2015, que os Termos Internacionais de Comércio - *Incoterms* **não são determinantes** para o cumprimento das obrigações acessórias perante o Siscoserv e que a prestação de informações no Siscoserv deve observar a relação contratual estabelecida para a prestação dos serviços, como se lê nos seus itens a seguir reproduzidos (sublinhou-se; negritos do original):

(...)

5. Embora a consulente se refira à importação de bens, a presente solução também alcança a exportação.

6. De início, esclareçamos que, segundo a 9ª edição do Manual Informatizado do Módulo Aquisição do Siscoserv, aprovada pela Portaria Conjunta RFB/SCS n.º 43/15, a prestação de serviços de transporte, de seguro e quanto a agentes externos, bem como de demais serviços relacionados às operações de comércio exterior de bens, serão objeto de registro no sistema por não serem incorporados ao valor dos bens e mercadorias (p. 15). Disposição idêntica consta do manual do Módulo Venda (p. 17).

Prestação de serviço de transporte

7. Tratemos inicialmente da prestação de serviço de transporte.

8. Cabe observar que a presente *leva obrigatoriamente em conta*, por força do art. 8º da IN RFB n.º 1396/13, a Solução de Consulta (SC) Cosit n.º 257/14, que dispõe sobre as obrigações perante o Siscoserv quando envolvida prestação de serviço de transporte de carga.

9. Conforme os referidos manuais, para a identificação do tomador e do prestador do serviço, o relevante é a **relação contratual**, cuja caracterização *independe* de contratação de câmbio, do meio de pagamento ou da existência de um instrumento formal de contrato (p. 5 – Aquisição; p. 5-6 - Venda).

10. No presente caso, *cumprе salientar que*, embora a contratação de serviços de transporte e seguro, por parte da consulente, encontre sua razão de ser nas responsabilidades por ela assumidas no bojo do contrato de compra e venda de bens e mercadorias, responsabilidades para as quais os *Incoterms* servem como referências para sua melhor compreensão (“cláusulas padrão”), o fato é que a relação jurídica estabelecida pelo contrato de compra e venda e a estabelecida

pelo contrato de prestação de serviços não se confundem. Assim, por se tratarem de liames obrigacionais autônomos, a relação jurídica de prestação de serviço, e não o contrato de compra e venda em si, é que será determinante quando da análise da obrigatoriedade, ou não, de efetuar registro no Siscoserv.

11. Feitas tais considerações, passemos a analisar as dúvidas trazidas pela consulente, considerando a situação fática narrada:

11.1. A consulente contrata agente de carga residente no Brasil para operacionalizar transporte internacional de mercadoria a ser importada: caso o transportador seja não residente no Brasil, haverá necessidade de registro no Siscoserv, cuja responsabilidade recairá sobre o agente de carga, se a contratação do serviço se der em seu próprio nome (situação em que ele não agirá como agente de carga em sentido estrito, nos termos do que estabelece o § 1º do art. 37 do Decreto-Lei nº 37, de 1966), ou sobre a consulente, na hipótese de o agente de carga apenas representá-la perante o prestador de serviço domiciliado no exterior (situação descrita no dispositivo legal supra mencionado).

11.2. A consulente não contrata agente ou transportador para efetuar o transporte internacional da mercadoria a ser importada, o que é feito pelo exportador domiciliado no exterior: nesta hipótese, a consulente não teria qualquer responsabilidade pelo eventual registro no Siscoserv.

Conclusão

19. Diante do exposto, responde-se à consulente que:

a) Nas situações em que atua como **consolidador**:

a.1) *prestador* do serviço de transporte de carga é aquele que se obriga com quem quer enviar coisas (tomador do serviço) a transportá-las de um lugar para outro, entregando-as a quem foi indicado para recebê-las, obrigação esta que se evidencia pela emissão do conhecimento de carga. Quem se obriga a transportar, mas não é operador de veículo, deverá *subcontratar* alguém que efetivamente faça o transporte. Logo, simultaneamente, será prestador e tomador do serviço de transporte;

a.2) na posição de *prestador*, surgirá a obrigação de registro no Siscoserv somente quando o *tomador* for residente ou domiciliado no exterior. E na posição de *tomador*, surgirá a mesma obrigação somente quando o *transportador efetivo* (ou o outro *consolidador*, se for o caso), contratado pela consulente, for domiciliado no exterior;

a.3) O valor a informar no Siscoserv pelo consolidador quando na posição de *tomador* do serviço de transporte é o *montante total* transferido, creditado, empregado ou entregue ao prestador como pagamento pelos serviços prestados, incluídos os custos incorridos, necessários para a efetiva prestação. Já na posição de *prestador*, informará o montante total do pagamento recebido do tomador. Em ambos os casos, é irrelevante que tenha havido a discriminação das parcelas componentes, mesmo que se refiram a despesas que o prestador estaria apenas “repassando” ao tomador;

a.4) se o consolidador se valer de serviços de um representante: I) caso este representante retenha algum valor a título de comissão quando *efetuar pagamentos* ao prestador em nome do consolidador, então o consolidador estará realizando *dois* pagamentos – um ao prestador e outro ao representante; II) caso a retenção ocorra quando o representante

receber em nome do consolidador, este, simultaneamente, perceberá um pagamento (do remetente) e efetuará um outro (ao representante). Evidentemente, sendo o representante residente ou domiciliado no Brasil, o valor a ele pago não deverá ser informado no Siscoserv;

a.5) se não for possível, para o consolidador tomador de serviço de transporte, discriminar a parcela que cabe ao transportador daquela que cabe ao representante ou intermediário por meio de quem efetuou o pagamento ao prestador do serviço principal (transporte), deverá então informar, para este último, o valor total pago;

a.6) o *conhecimento de carga* é um documento admissível como comprovante do pagamento relativo ao serviço de transporte tomado diretamente de um transportador efetivo (daquele que, de fato, realiza o transporte) domiciliado no exterior.

b) Nas situações em que atua como **representante do exportador ou do importador**:

b.1) aquele que age em nome do tomador de serviço de transporte não é, ele mesmo, tomador de tal serviço. Mas é prestador ou tomador de serviços auxiliares conexos ao serviço de transporte, quando o faz em seu próprio nome, como, p. ex., os atos materiais de preparação de documentos ou a inserção de dados em sistemas informatizados;

b.2) o “serviço de representação”, por assim dizer, e os serviços auxiliares conexos ao transporte são passíveis de registro no Siscoserv, quando prestados pela consulente para pessoa residente ou domiciliada no exterior, ou quando por ela tomados de prestadores residentes ou domiciliados no exterior (sua exata classificação não é objeto da consulta);

b.3) por consequência, é do exportador ou importador (se residente ou domiciliado no Brasil) a obrigação de informar no Siscoserv a tomada do serviço de transporte junto a prestador residente ou domiciliado no exterior, o que não impede que alguém lhe forneça serviços auxiliares, tais como a realização dos respectivos registros no sistema;

b.4) o valor a ser registrado pelo representante é aquele recebido como contraprestação pelo serviço fornecido ao *representado* (ou de qualquer outro que tenha tomado seus serviços auxiliares), mesmo se a percepção de tal valor se der pela retenção de um montante a título de comissão, quando o tomador do serviço de transporte efetua o pagamento ao transportador efetivo ou consolidador por meio do representante.

c) Nas situações em que atua como *agenciador* (**representante**) **do consolidador ou do transportador efetivo**:

c.1) quem que age em nome do transportador efetivo (armador, companhia aérea etc.) ou do consolidador não é, ele mesmo, prestador do serviço de transporte. Mas é prestador (ou tomador) de serviços auxiliares conexos ao serviço de transporte, quando o faz em seu próprio nome, como, p. ex., os atos materiais de preparação de documentos, a inserção de dados em sistemas informatizados ou mesmo o chamado agenciamento de cargas (serviço de intermediação comercial entre o consolidador e o tomador do serviço de transporte);

c.2) o “serviço de representação”, por assim dizer, e os serviços auxiliares conexos ao transporte são passíveis de registro no Siscoserv, quando prestados pela consulente para pessoa residente ou domiciliada no exterior, ou quando por ela tomados de prestadores residentes ou domiciliados no exterior (a exata classificação desse serviço não é objeto da consulta);

c.3) o valor a ser registrado pelo representante é aquele recebido como contraprestação pelo serviço fornecido ao *representado* (ou a qualquer outro que tenha tomado seus serviços auxiliares), mesmo se a percepção de tal valor se der pela retenção de um

montante a título de comissão, quando o representante for autorizado a receber o pagamento em nome do prestador do serviço de transporte (ou a efetuar o pagamento, quando o consolidador atuar na posição de tomador deste serviço).

d) o valor da Taxa de Movimentação no Terminal (*Terminal Handling Charge - THC*), constante do conhecimento de carga, emitido por residente ou domiciliado no exterior, em virtude da prestação do serviço de transporte internacional, deve ser computado no valor da operação a ser informado no Siscoserv pelo tomador desse serviço, no mesmo código NBS do serviço de transporte de cargas, mesmo que esse valor tenha sido repassado ao prestador do serviço por intermédio de um agente de carga, domiciliado no Brasil;

e) a responsabilidade pelo registro no Siscoserv decorre da relação jurídica estabelecida no contrato de prestação dos serviços e não das responsabilidades mutuamente assumidas pelo contrato de compra e venda de mercadorias, as quais dizem respeito apenas ao importador e ao exportador.

Encaminhe-se à revisora.

Assinado digitalmente.

CASSIA TREVIZAN
Auditora-Fiscal da RFB

De acordo. Encaminhe-se à Chefe da SRRF10/Disit.

Assinado digitalmente.

LOURDES TERESINHA ROSSONI LUVISON
Auditora-Fiscal da RFB

Ordem de Intimação

Aprovo a Solução de Consulta e declaro sua vinculação às Soluções de Consulta Cosit nº 257, de 26 de setembro de 2014, e nº 222, de 27 de outubro de 2015, com base nos arts. 22 e 24 da Instrução Normativa RFB nº 1.396, de 16 de setembro de 2013. Publique-se e divulgue-se nos termos do art. 27 da Instrução Normativa RFB nº 1.396, de 2013. Dê-se ciência à consulente.

Assinado digitalmente.

IOLANDA MARIA BINS PERIN
Auditora-Fiscal da RFB - Chefe da SRRF10/Disit