



Solução de Consulta nº 504 - Cosit

Data 17 de outubro de 2017

Processo

Interessado

CNPJ/CPF

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

SISCOSERV. SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CARGA. INTERMEDIACÃO.

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.

SISCOSERV. SERVIÇO DE REMESSA EXPRESSA. INTERMEDIACÃO.

A pessoa jurídica que adquirir, de empresa domiciliada no exterior, serviço de remessa expressa deve registrar a operação no Siscoserv, ainda que a contratação seja intermediada por empresa domiciliada no Brasil.

SISCOSERV. SERVIÇO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO TERMINAL. INTERMEDIACÃO.

A responsabilidade pelo registro do serviço de movimentação de cargas no terminal é da tomadora dos serviços e não do operador logístico, quando este apenas intermediar as transações de comércio exterior.

SISCOSERV. SERVIÇO DE REMESSA EXPRESSA. SERVIÇO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO TERMINAL. DATA DE INÍCIO E DE CONCLUSÃO.

Ainda que a consultante não tenha ciência do momento do início e do término da efetiva prestação do serviço antes do término do prazo para registro no Siscoserv, permanecerá o dever de registro desta informação com base na responsabilidade assumida pelo prestador do serviço. Caso o início e/ou o término da prestação do serviço ocorram em momentos distintos do declarado inicialmente, incumbirá à consultante promover a retificação desta informação.

Quanto ao serviço de movimentação de carga no terminal, referente à movimentação de contêineres, tanto no embarque quanto no desembarque da mercadoria no exterior, o encerramento do serviço se dará quando encerrado o embarque ou desembarque.

SISCOSERV. REEMBOLSO DE THC AO TRANSPORTADOR DE CARGA INTERNACIONAL. COMPROVANTE DE PAGAMENTO.

O reembolso de THC - *Terminal Handling Charge* ao transportador deve ser considerado como valor comercial da aquisição do serviço de transporte internacional de carga, devendo converter o valor expresso em real para a moeda da operação principal pela taxa de câmbio do dia do pagamento. Pode-se considerar o número do documento referente ao pagamento feito ao operador logístico.

Dispositivos Legais: Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, art. 25, *caput* e § 3º, inciso I; Portaria Conjunta RFB/SCS nº 1.908, de 19 de julho de 2012, art. 1º, *caput* e § 6º, inciso I; Instrução Normativa RFB nº 1.277, de 28 de junho 2012, art. 1º, *caput* e § 4º, inciso I; Resolução nº 2.389 Antaq, de 13 de fevereiro de 2012, arts. 2º, incisos VI e VII, 3º e 4º; Manual de Aquisição do Siscoserv, 11ª edição, aprovada pela Portaria Conjunta RFB/SCS nº 768, de 13 de maio de 2016, itens 2.1 e 2.2.

Relatório

A pessoa jurídica acima qualificada informa que seu ramo de atividade principal é o de Comércio Varejista de Ferragens e Ferramentas e formula consulta sobre registro de operações no Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços (Siscoserv).

2. Eis a síntese dos questionamentos:
 - 2.1. Contrata transporte internacional de carga e outros serviços similares, como *courier*, através de operador logístico domiciliado no Brasil, a quem faz os pagamentos, embora a contratante seja a consulente. De quem é a responsabilidade pelo registro no Siscoserv: da consulente ou do operador logístico por ela contratado?
 - 2.2. A consulente faz contratação de serviço de movimentação de cargas no terminal, remunerado por THC (*Terminal Handling Charge*) cobrado pelos terminais portuários no País e no exterior. O pagamento é feito a operador logístico que administra a operação de importação, embora a tomadora de serviço seja a consulente. De quem é a responsabilidade pelo registro no Siscoserv: da consulente ou do operador logístico? A data de conclusão do serviço seria a da data da atracação do navio?
 - 2.3. O THC é pago ao Agente Logístico em reais, que promove o pagamento no exterior. Se o transporte internacional de carga é registrado em dólares, como lançar o THC, deve-se abrir nova operação para esse registro?
 - 2.4. Na contratação de serviço de *courier* na origem (exterior), a consulente não tem a informação precisa das datas do envio e do recebimento da mercadoria. Quais as datas de início e conclusão devem ser registradas? A data do BL para o início e a da atracação para a conclusão? As datas podem ser estimadas?

2.5. Os pagamentos feitos aos domiciliados no exterior são intermediados por empresa de logística, não tendo a consulente acesso ao documento que comprova o pagamento. No registro do pagamento pode-se considerar o número do documento referente ao pagamento feito ao operador logístico? Se não, como proceder?

Fundamentos

3. A formalização da consulta à legislação tributária subordina-se ao disposto nos artigos 46 a 58 do Decreto n.º 70.235, de 6 de março de 1972, nos artigos 48 a 50 da Lei n.º 9.430, de 27 de dezembro de 1996 e nos artigos 88 a 102 do Decreto n.º 7.574, de 29 de setembro de 2011. A matéria se encontra regulamentada, no âmbito da RFB, pela Instrução Normativa RFB n.º 1.396, de 16 de setembro de 2013. A Solução de Consulta não se presta a verificar a exatidão dos fatos apresentados pelo interessado, uma vez que se limita a apresentar a interpretação da legislação tributária conferida a tais fatos, partindo da premissa de que há conformidade entre os fatos narrados e a realidade factual. Não gera qualquer efeito caso se constate, a qualquer tempo, que não foram descritos, adequadamente, os fatos, aos quais, em tese, se aplica a Solução de Consulta.

Transporte internacional de carga

4. A Consulente afirma que contrata transporte internacional de carga através de operador logístico domiciliado no Brasil, a quem faz os pagamentos, embora seja ela a contratante. A responsabilidade pelo registro no Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços, Intangíveis e Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio (Siscoserv) é definida nas seguintes normas:

Lei n.º 12.546, de 14 de dezembro de 2011

Art. 25. É instituída a obrigação de prestar informações para fins econômico-comerciais ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior relativas às transações entre residentes ou domiciliados no País 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.

(...)

§ 3º São obrigados a prestar as informações de que trata o caput deste artigo:

I – o prestador ou tomador do serviço residente ou domiciliado no Brasil;

Portaria Conjunta RFB/SCS n.º 1.908, de 19 de julho de 2012

Art. 1º Fica instituído, a partir de 1º de agosto de 2012, o Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços, Intangíveis e de Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio (Siscoserv), na forma estabelecida nesta Portaria, para registro das informações relativas às transações realizadas 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, de que tratam o art. 1º da Portaria MDIC n.º 113, de 17 de

maio de 2012, e o art. 1º da Instrução Normativa RFB nº 1.277, de 28 de junho de 2012.

(...)

§ 6º Estão obrigados ao registro de que trata o caput:

I - o prestador ou o tomador do serviço residente ou domiciliado no Brasil;

IN RFB nº 1.277, de 28 de junho de 2012

Art. 1º Fica instituída a 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.

(...)

§ 4º São obrigados a prestar as informações de que trata o caput:

I - o prestador ou tomador do serviço residente ou domiciliado no Brasil;

5. Abaixo, reproduzem-se trechos da Solução de Consulta (SC) Cosit nº 257, de 26 de setembro de 2014, cujo objeto embora seja o serviço prestado por agente de carga, o mesmo raciocínio se aplica ao operador logístico, já que, tanto em um quanto em outro caso, não se trata de analisar a essência de cada uma destas atividades, mas sim as implicações jurídicas de o agente ou o operador apenas representarem o tomador do serviço de transporte de carga em face do efetivo prestador ou de figurarem como verdadeiros prestadores deste serviço. Basta dizer que a própria Solução de Consulta, em seu item 14.3, deixa claro 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”, *in verbis*:

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). Há diversas referências ao consolidador na legislação aduaneira, em especial, a definição explícita, para o transporte marítimo, do art. 2º, II, 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 (“II - consolidação de carga, o acobertamento de um ou mais conhecimentos de carga para transporte sob um único conhecimento genérico, envolvendo ou não a unitização da carga”); e do Anexo Único da IN RFB nº 1471, de 2014 (que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM), que se vale da mesma definição. Esclarece-se que, nesta solução, não se usa o termo consolidação no sentido de unitização (agrupamento físico) de carga.

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.

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.

6. Considerando que a atividade da consulente é o comércio varejista, tem-se por base que a mesma atua, nas situações descritas, como importadora ou exportadora. Adicionalmente, a consulente afirma que é a contratante do serviço de transporte de carga. Assim, de acordo com os trechos acima transcritos (lei, portaria, instrução normativa e solução de consulta), a responsabilidade pelo registro da aquisição do serviço de transporte internacional de carga não é do operador logístico que atua na função de mero intermediário, nos termos em que a Solução de Consulta Cosit n.º 257, de 2014, se referiu ao agente de carga; a responsabilidade pelo registro no Siscoserv é do importador ou exportador, ou seja, da consulente.

6.1 Em outras palavras, da mesma maneira que o agente de carga, ao apenas representar o tomador face ao prestador do serviço de transporte de carga, não figura em nenhum dos polos desta relação obrigacional, o operador logístico que age como mero representante do tomador não será o responsável pelo registro da aquisição deste serviço no Siscoserv. Tal responsabilidade será do tomador residente no País, caso referido serviço seja prestado por um residente no exterior.

Serviço de remessa expressa

7. Embora, naquele caso, a mencionada Solução de Consulta Cosit n.º 257, de 2014, estivesse tratando de serviço de transporte internacional de carga, o mesmo raciocínio também se aplica ao caso de serviço de remessa expressa.

8. Desta maneira, ainda que a contratação se dê por meio de operador logístico domiciliado no Brasil, tendo este agido como mero intermediário do tomador também domiciliado no Brasil, será de responsabilidade deste tomador o registro do serviço de remessa expressa prestado por domiciliado no exterior.

THC – Terminal Handling Charge

9. Cumpre mencionar que, para os fins da legislação brasileira, a Resolução n.º 2.389, de 13 de fevereiro de 2012, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a qual tem por objetivo “estabelecer parâmetros regulatórios para a prestação dos serviços de movimentação e de armazenagem alfandegada de contêineres e volumes em instalações de uso público, nos portos organizados”, apresenta as seguintes definições:

Art. 2º Para os efeitos desta norma, considera-se

(...)

VI - Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas até o momento do embarque, no caso da exportação, ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação, considerando-se, neste último caso, a inexistência de cláusula contratual que determine a entrega no portão do terminal;

VII - *Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC): preço cobrado pelo serviço de movimentação de cargas entre o **portão do terminal portuário** e o **costado da embarcação**, incluída a guarda transitória das cargas até o momento do embarque, no caso da exportação, **ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário**, no caso da importação, considerando-se, neste último caso, a inexistência de cláusula contratual que determine a entrega no portão do terminal;*

(...)

*Art. 3º A Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge -THC) **poderá** ser cobrada pela empresa de navegação, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de ressarcimento das despesas assumidas com a movimentação das cargas pagas ao operador portuário, ou seja, a Cesta de Serviços (Box Rate).*

Parágrafo único. A comprovação de pagamento da Taxa de Movimentação no Terminal (THC) é condição necessária para a liberação de cargas de importação por parte dos Recintos Alfandegados.

Art. 4º Os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) são realizados pelo operador portuário, na condição de contratado da empresa de navegação, do exportador, do importador ou do consignatário, mediante remuneração livremente negociada e estabelecida em contrato de prestação de serviços.

10. Verifica-se que o THC refere-se à remuneração por serviço praticamente idêntico ao do *Box Rate*, ambos prestados pelo operador portuário: serviço de movimentação de cargas a partir/até o **costado** da embarcação, para o primeiro; a partir/até o **porão** da embarcação, para o último. Pode-se dizer que o *Box Rate* engloba o THC. Observa-se também que o *Box Rate* pode ser contratado pela empresa de navegação, pelo exportador, pelo importador e pelo consignatário.

11. Não se vê razão para que o THC não possa ser cobrado diretamente do importador ou exportador, assim como o *Box Rate*, embora o art. 3º da Resolução Antaq nº 2.389, de 2012, preveja a possibilidade de a taxa ser cobrada da empresa de navegação e repassada ao importador, exportador ou consignatário, a título de ressarcimento. Entretanto, para fins de registro no Siscoserv, o fato de a taxa ser cobrada diretamente, ou não, do importador ou exportador não é determinante para a caracterização do dever de registro. Mais uma vez importa destacar que o fato de o importador ou o exportador figurar como tomador do serviço de movimentação de carga no terminal (quando o prestador for domiciliado no exterior) é que redundará no dever de registro desta aquisição de serviço no Siscoserv.

12. Veja-se a situação exposta na pergunta do item 2.2:

A Consulente faz contratação de THC (Terminal Handling Charge), cobrado pelos terminais portuários no país e no exterior. O pagamento é feito a Operador Logístico que administra as operações, embora a tomadora de serviço seja a Consulente. De quem é a responsabilidade pelo registro no Siscoserv: Consulente ou Operador Logístico? Qual a data de início e conclusão da operação?

13. A própria consulente, ao formular a pergunta, se coloca como tomadora do serviço de movimentação de carga no terminal, não havendo dúvidas, portanto, de que, em havendo obrigatoriedade do registro da aquisição do serviço, tal responsabilidade será sua, e não do operador logístico. Todavia, a consulente afirma existirem duas situações: THC cobrada por terminais portuários no Brasil e THC cobrada por terminais portuários localizados no exterior.

13.1. No primeiro caso, forçoso é concluir pela inexistência de dever de registro, uma vez que a obrigação acessória em análise não alcança relações jurídicas entres residentes no País. Contudo, caso a THC seja “cobrada por terminais portuários localizados no exterior” (e pressupondo que a expressão queira dizer “serviço de movimentação de carga no terminal prestado por residente no exterior”), haverá sim o dever de registro.

13.2. Portanto, será esta relação obrigacional de prestação de serviço, quando ocorrida entre residente no Brasil e residente no exterior, o elemento determinante para caracterizar o dever de registro no Siscoserv.

Data de Início e Conclusão da Prestação de Serviço

14. Em relação aos questionamentos sobre as datas de início e de conclusão dos serviços, cumpre tratarmos separadamente do serviço de remessa expressa e do serviço de movimentação de carga no terminal.

15. Quanto ao serviço de remessa expressa, a consulente afirma que não possui a informação precisa da data do envio e do recebimento da mercadoria, questionando se tais datas poderiam ser estimadas. Ocorre que, antes do efetivo transporte da mercadoria, a responsabilidade contratual já terá sido avençada, não sendo razoável supor que tal avença não tenha disposto sobre o período da prestação do serviço. Portanto, mesmo que se admita que a consulente não teria ciência do momento do início e do término da efetiva prestação do serviço antes do término do prazo para registro no Siscoserv, ainda sim haveria a necessidade de registro desta informação com base na responsabilidade assumida contratualmente pelo prestador do serviço. Caso o início e/ou o término da prestação do serviço ocorram em momentos distintos do declarado inicialmente, incumbirá à consulente promover a retificação desta informação.

16. Quanto ao serviço de movimentação de carga no terminal, em relação ao qual a consulente pergunta se a data de término do serviço seria a data de atracação do navio no porto, cumpre destacar que o serviço, na própria redação da consulente, se refere à “movimentação de contêineres, tanto no embarque quanto no desembarque”. Portanto, o encerramento do serviço se dará quando encerrado, no exterior, o embarque ou o desembarque da mercadoria, conforme o caso.

Registro do Serviço de Movimentação de Cargas no Terminal

17. A pergunta relativa ao THC, constante do item 2.3, faz concluir que, nesse caso, o THC é cobrado da empresa de navegação, que o repassa à Consulente, uma vez que a Consulente se preocupa com a forma como será feito o registro do serviço de movimentação de carga no terminal em razão de a remuneração pelo serviço de transporte estar expressa em dólares, como se observa abaixo:

O THC é pago ao Agente Logístico em reais, que promove o pagamento no exterior. Se o frete é registrado em dólares, como lançar o THC, deve-se abrir nova operação para esse registro?

18. De fato, outra não poderia ser a conclusão: sendo o pagamento feito ao operador logístico localizado no País, e estando o montante relativo ao THC inserido no valor do frete, forçoso reconhecer que a empresa de transporte é quem arcou com este custo face ao operador portuário no exterior e o repassou à Consulente. De outro modo, o valor do THC não estaria inserido no frete, mas seria pago em separado ao operador logístico aqui situado. Neste caso, o operador logístico é quem efetuará o pagamento diretamente ao operador portuário localizado no exterior.

19. Pois bem, para responder ao questionamento da Consulente, recorramos ao Manual do Módulo Aquisição, cuja 11ª edição foi instituída pela Portaria Conjunta RFB/SCS nº 768, de 13 de maio de 2016, que assim instrui em seu item 2.1 Inclusão do RAS, página 49:

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.

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.

20. Pela leitura do trecho acima, vê-se que o reembolso do THC à empresa de navegação deve ser considerado como valor comercial da aquisição do serviço de transporte de carga. Isso, mesmo que o THC tenha sido cobrado da empresa de navegação por operador portuário domiciliado no Brasil, pois, para a Consulente, esse valor passou a fazer parte da aquisição de serviço de transporte internacional de carga, que é prestado por domiciliado no exterior.

21. Em suma, no caso de o operador portuário (domiciliado no exterior) prestar o serviço de movimentação de carga no terminal diretamente à consulente, esta deverá elaborar um registro próprio para este contrato, o qual não se confunde com o contrato de prestação de serviços de transporte. Contudo, na hipótese de a empresa de transporte contratar e arcar com tal custo, sendo ressarcida pela consulente por meio de inserção do montante no valor do frete, um único contrato deverá ser reconhecido e registrado, aquele relativo ao transporte internacional de carga.

21.1. Especificamente quanto ao montante, na hipótese de um único contrato ser reconhecido e registrado, deve-se converter o THC, cobrado em reais, para a moeda da operação de transporte, pela taxa de câmbio do dia do pagamento. Não deve ser registrada uma nova operação.

Documento de pagamento

22. A Consulente afirma não ter acesso aos documentos referentes a pagamentos feitos aos domiciliados no exterior por intermédio da empresa de logística e pergunta se pode considerar o número do documento referente ao pagamento feito ao operador logístico.

23. Instrui o mencionado Manual de Aquisição, no item 2.2. Inclusão do RP, páginas 75 e 76, (grifos do original):

*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.*

24. Embora a Consulente não possa alegar não ter acesso a documentos, emitidos pela prestadora de serviços, que comprovem os pagamentos relativos a operações por ela contratadas, também não se vê razão para que não seja aceito o documento emitido pelo operador logístico, por meio do qual são feitos os pagamentos aos domiciliados no exterior. Assim, conclui-se que o número do documento a que se refere o trecho destacado do Manual de Aquisição pode ser o número do documento referente ao pagamento feito ao operador logístico.

Conclusão

25. Abaixo, as respostas da presente solução de consulta:

25.1. 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.

25.2. A pessoa jurídica que adquirir de empresa domiciliada no exterior serviço de Courier Internacional (serviço de remessa expressa) deve registrar a operação no Siscoserv, ainda que a contratação seja intermediada por empresa domiciliada no Brasil.

25.3. A responsabilidade pelo registro do serviço de movimentação de cargas no terminal é da tomadora dos serviços e não do operador logístico, quando este apenas intermediar as transações de comércio exterior.

25.4. Ainda que a consulente não tenha ciência do momento do início e do término da efetiva prestação do serviço antes do término do prazo para registro no Siscoserv, remanescerá o dever de registro desta informação com base na responsabilidade assumida pelo prestador do serviço. Caso o início e/ou o término da prestação do serviço ocorram em momentos distintos do declarado inicialmente, incumbirá à consulente promover a retificação desta informação.

25.5. Quanto ao serviço de movimentação de carga no terminal, referente à movimentação de contêineres, tanto no embarque quanto no desembarque da mercadoria no exterior, o encerramento do serviço se dará quando encerrado o embarque ou desembarque.

25.6. O reembolso de THC - Terminal Handling Charge ao transportador deve ser considerado como valor comercial da aquisição o serviço de transporte internacional de carga, devendo converter o valor expresso em real para a moeda da operação principal pela taxa de câmbio do dia do pagamento. Pode-se considerar o número do documento referente ao pagamento feito ao operador logístico.

(assinado digitalmente)

MARCIO AUGUSTO CAMPOS
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil

De acordo. Encaminhe-se à Senhora Coordenadora da Coordenação de Tributos sobre a Renda, Patrimônio e Operações Financeiras – Cotir.

(assinado digitalmente)

ANDREA COSTA CHAVES
Auditora-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Chefe da Divisão de Tributação Internacional

De acordo. À consideração do Coordenador-Geral da Coordenação-Geral de Tributação.

(assinado digitalmente)

CLÁUDIA LUCIA PIMENTEL MARTINS DA SILVA
Auditora-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Coordenadora da Cotir

Ordem de Intimação

Aprovo a Solução de Consulta. Publique-se e divulgue-se nos termos do art. 27 da IN RFB nº 1.396, de 16 de setembro de 2013. Dê-se ciência ao interessado.

(assinado digitalmente)

FERNANDO MOMBELLI
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Coordenador-Geral da Cosit