



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

Processo nº 10111.000235/2007-82
Recurso nº Voluntário
Acórdão nº 3402-002.215 – 4ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 22 de outubro de 2013
Matéria Classificação de Mercadorias
Recorrente AUTOTRAC COM E TELECOMUNICAÇÕES SA
Recorrida DRJ Recife (PE)

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do Fato Gerador: 06/03/2007

Ementa:

PROVAS - A prova dos fatos deverá ser colhida pelos meios admitidos em direito, no processo, e pela forma estabelecida em lei. Será na prova assim produzida que irá o julgador formar sua convicção sobre os fatos, sendo-lhe vedado fundamentá-la em elementos desprovidos da segurança jurídica que os princípios e normas processuais acautelam.

Cabe a Autoridade Fiscal comprovar a ocorrência dos fatos geradores que ensejaram a feitura do auto de infração, nos termos do art. 333 do Código de Processo Civil.

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. A Máquina móvel para sistema de controle e acesso dos serviços móveis de processamento de texto e posicionamento de veículos, constituído por antena móvel de transmissão e recepção de satélite, de sistema de posicionamento GPS, unidade de controle receptor GPS, acionador de veículo com tela de cristal, designada comercialmente como Terminal Móvel de Comunicação se classifica no código TEC 8517.62.71.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os membros da 4ª câmara / 2ª turma ordinária da terceira SEÇÃO DE JULGAMENTO, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recuso, nos termos do voto do relator.

GILSON MACEDO ROSENBERG FILHO – Relator/Presidente em exercício.

Participaram, ainda, do presente julgamento, os Conselheiros João Carlos Cassuli Junior, Silvia de Brito Oliveira, Francisco Mauricio Rabelo de Albuquerque Silva e Winderley Moraes Pereira.

Relatório

Como forma de elucidar os fatos ocorridos até a decisão da Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento, colaciono o relatório do Acórdão recorrido, *in verbis*:

Em procedimento fiscal de verificação do cumprimento das obrigações tributárias pelo contribuinte foi apurada a infração de mercadoria importada classificada incorretamente na NBM/TIPI (que se baseia na NCM/TEC), objeto da Declaração de Importação nº 07/0280062-1, registrada em 05/03/2007, o que deu margem à lavratura, em 22/03/2007, de quatro Autos de Infração (AI).

O primeiro AI, às fls. 01 a 05 do processo digital, foi lavrado para a cobrança da multa regulamentar de 1% sobre o valor aduaneiro da mercadoria, por sua classificação incorreta na nomenclatura e tarifa respectiva, no valor total de R\$ 19.730,39 (dezenove mil, setecentos e trinta reais e oito centavos), nos termos dos Demonstrativos de fl. 06, e extrato do processo, à fl.39).

O segundo AI, às fls. 07 a 10, deu-se para a cobrança da diferença do Imposto sobre Produtos Industrializado, em decorrência da alteração na alíquota incidente sobre a mercadoria importada, por conta de sua reclassificação tarifária (de 15% para 20%), com os acréscimos legais cabíveis e a multa de ofício de 75%, no valor total de R\$ 98.650,40 (noventa e oito mil, seiscentos e cinquenta reais e quarenta centavos), nos termos dos Demonstrativos de Apuração de fls.11 e 12, e extrato do processo, à fl.39.

O terceiro AI, às fls.13 a 16, foi lavrado para a cobrança da diferença da Cofins Importação, em decorrência da alteração ocorrida na base de cálculo dessa contribuição, acrescida dos juros de mora e da multa de ofício de 75%, no valor total de R\$ 621,86 (seiscentos e vinte e um reais e oitenta e seis centavos), e R\$ 466,39 (quatrocentos e sessenta e seis reais e trinta e nove centavos), nos termos dos Demonstrativos de Apuração de fls.17 e 18, e extrato do processo, à fl.39.

E, finalmente, o quarto AI, às fls. 18 a 22, deu-se para a cobrança da diferença do PIS/Pasep, também em decorrência da alteração ocorrida na base de cálculo dessa contribuição, por conta da reclassificação da mercadoria importada no montante de R\$ 135,01 (cento e trinta e cinco reais e um centavo), e de R\$ 101,25 (cento e um reais e vinte e cinco centavos) nos termos dos

Demonstrativos de Apuração de fls. 23 e 24, e extrato do processo à fl.39.

O crédito tributário totalizou os montantes constantes do Termo de Encerramento, à fl.25.

Na descrição dos fatos constante dos quatro AI, a autoridade lançadora explicou que o contribuinte importou, por meio da DI mencionada, aparelho móvel de GPS, assim descrito nos documentos de importação

“650 unidades de um aparelho móvel de comunicação, constituído de antena de transmissão e recepção por satélite, com GPS integrado, teclado com tela de cristal líquido e cabos acessórios, utilizado para o rastreamento de veículo e comunicação de dados entre este e a empresa, fazendo uso do Sistema de Posicionamento Global (GPS)...”, classificando o aparelho no código NBM/TIPI 8517.62.71 “Aparelhos de recepção, conversão e transmissão ou regeneração de voz, imagens ou outros, incluídos os aparelhos de comutação e roteamento”, sujeito à alíquota do IPI de 15%, em consonância com o Decreto nº 6.006, de 2006.

A autoridade lançadora, analisando detalhadamente a mercadoria importada e o código adotado pelo importador, sob a ótica legal do Sistema Harmonizado, da NBM/TIPI e das Regras Gerais de Interpretação do SH, incorporadas pela NCM e pela NBM, concluiu que, sendo o produto constituído por um aparelho receptor GPS acoplado, que desempenha a função de auto localização (radio navegação), classifica-se na Posição 8526 (aparelhos de radio navegação), mais precisamente na Subposição 8526.91.00, o que ensejaria a aplicação da alíquota do IPI de 20% (em vez de 15%), de acordo com o Decreto nº 6.006, de 2006.

Destacou, ainda, que a Receita Federal já firmou entendimento quanto à classificação desse tipo de aparelho, conforme o disposto no artigo 1º, do Ato Declaratório Interpretativo (ADI) nº 22, de 20.08.2004, cujo teor transcreveu.

Foram anexados aos autos digitais, às fls. 31 a 38, o extrato da DI, e cópias do Conhecimento de Carga e da Fatura Comercial, além de extrato do processo obtido junto ao Sistema da RFB: SincorProfisc, à fl.39.

DA IMPUGNAÇÃO

Intimada, a empresa apresentou, tempestivamente a sua impugnação, às fls. 40 a 76, anexando vasta documentação, que, em linhas gerais, repete a apresentada pela autuação, acrescentado manual técnico sobre o produto e laudo pericial. Pode ser ela assim resumida:

Na Preliminar:

Arguiu nulidade do lançamento por inépcia, ao amparo do artigo 10 do Decreto nº 70.235, de 1972, que dispõe que o AI será lavrado por servidor competente, no local da verificação da falta e conterà obrigatoriamente, dentre outros quesitos, a disposição legal infringida e a penalidade aplicável.

Alegou que o fiscal autuante lastreou o lançamento em ADI da SRF (nº 22, de 2004) e em Acórdão da 1ª Turma da DRJ, nº 6.607, de 23.04.2004, ato e decisão que não possuem força legal, bem como em artigos do Decreto nº 4.543, de 2002, que não mostram relação com o fato descrito, o mesmo ocorrendo com os dispositivos legais citados na exigência dos demais encargos e acréscimos legais

No Mérito:

Após transcrever, na íntegra, a descrição dos fatos e enquadramento legal contidos nos quatro AI, informou que importou dos EUA, através da DI mencionada, a mercadoria descrita, pagando todos os impostos devidos.

Que o Manual de Instalação do MCT ou IMCT (Terminal Móvel) o define como parte móvel do sistema OmmTracs, que é instalado no veículo do cliente e dá ao motorista a habilidade de enviar mensagens para a central de despacho e recebê-las. Envia também informações sobre a localização do veículo.

O aparelho consiste nos seguintes componentes:

- Unidade de comunicação antena (ACU), que se comunica com o satélite e contem circuitos de operações e memória;*
- Dispositivo de interface de usuário pode ser um teclado (DU), teclado expandido (EDU) ou um MVPc;*
- MVPc um computador de bordo, com uma tecla sensível a toque, teclado integrado, microfone e altofalante, que pode rodar programas próprios ou comerciais;*
- Teclado (DU) consiste em um teclado e um display que o motorista usa para se comunicar com o despachante;*
- Teclado estendido (EDU) a versão mais nova do DU; consiste em um teclado e um display que o motorista usa para se comunicar com o despachante.*

Cada terminal móvel tem o seu próprio endereço de unidade que é o "serial number" do ACU. Esse endereço é usado pelo NMC (Network Management Computer) para rotear as mensagens para o veículo correto. O operador do aparelho móvel usa as telas do display para criar, mandar e ler mensagens, verificar o sistema e descobrir problemas.

Alegou que o terminal importado é utilizado exclusivamente integrado a um sistema denominado OmniSat, cuja função é propiciar a comunicação de mensagens e textos entre um ponto

fixo e outro móvel, basicamente entre a administração de uma empresa ou entidade e os seus veículos.

O Sistema é formado por quatro componentes principais:

a) O Terminal de Comunicação Móvel (MCT) que está instalado nos veículos e consiste em uma Unidade Externa (Antena Banda C, com receptor GPS, e um módulo tela/teclado ou terminal);

b) O Gerenciador de Recursos da Rede (NMF Network Management Facilities), localizado na Autotrac Brasília, DF, sendo o responsável pelo processamento e gerenciamento do tráfego de mensagens entre a empresa e a frota; além disso o NMC Network Management Computer é o responsável por receber e processar as informações;

c) A Estação de trabalho que terá o software QTRACS BR 2000 instalado para utilização pelo operador de tráfego na empresa;

d) O satélite BRASILSAT B2, que usa um transportador exclusivo na Banda Q, a 36.000 km de distância sobre o equador e a 65° de longitude oeste; o Sistema OmniSAT tem a capacidade de envio e recebimento de mensagens entre o operador de tráfego da empresa e os seus veículos, e também está apto a mostrar a posição de cada veículo em formato texto ou gráfico na tela do computador.

Alegou que o terminal móvel tem destinação específica definida, qual seja a de se integrar ao sistema OmniSat para funcionar em conjunto com ele, constituindo um corpo único para executar funções diferentes, mas complementares, entre as quais predomina a de telecomunicações, que caracteriza e define o sistema, sendo as demais funções acessórias, inclusive a de permitir a determinação da localização do veículo.

A defendente informou que seguiu orientação constante da seção XVI e respectivas notas legais da TIPI então vigente, em especial as notas 3 (combinações de máquinas), 4 (unidades funcionais) e 5 (abrangência do termo máquinas). Citou o conteúdo da Posição 8525 e o desdobramento internacional e regional que lhe interessa dessa Posição:

“8525 APARELHOS TRANSMISSORES (EMISSORES) PARA RADIOTELEFONIA RADIOTELEGRAFIA, RADIODIFUSÃO/OU TELEVISÃO, MESMO INCORPORANDO UM APARELHO DE RECEPÇÃO OU UM APARELHO DE GRAVAÇÃO OU DE E PRODUÇÃO DE SOM; CÂMARAS DE TELEVISÃO; CÂMARAS DE VÍDEO DE IMAGENS FIXAS E OUTRAS CÂMARAS (“CAMCORDE RS”)

8525.20 Aparelhos transmissores (emissores) com aparelho receptor incorporado.

8525.20.1 De telecomunicações por satélite.

8525.20.13 Digital, para transmissão de voz ou dados operando em banda C, Ku ou L.”

E explicou que, após a edição do Decreto nº 6.006/2006, foi necessário adequar o terminal móvel à nova nomenclatura vigente, tendo em vista a extinção do código NBM 8525.20.13, o que foi possível por meio do Subitem 8517.62.71, o qual descreve, perfeitamente, o aparelho em questão:

"8517 APARELHOS TELEFÔNICOS, INCLUÍDOS OS TELEFONES PARA REDES CELULARES E PARA OUTRAS REDES SEM FIO; OUTROS APARELHOS PARA TRANSMISSÃO OU RECEPÇÃO DE V02, IMAGENS, DADOS, INCLUÍDOS OS APARELHOS DE COMUNICAÇÃO EM REDES POR OU SEM FIO (TAL COMO UMA REDE LOCAL) (LAN) OU UMA/REDE DE ÁREA ESTENDIDA (WAN), EXCETO APARELHOS DAS POSIÇÃO 84.43, 8525, 8527.

8517.62 Aparelhos de recepção, conversão, transmissão ou regeneração de voz, imagens ou outros dados, incluindo os aparelhos de comutação e rastreamento.

"8517.62.7 Outros aparelhos emissores com receptor incorporado, digitais.

"8517.62.71 Terminais portáteis de sistema bidirecional de radiomensagens, de taxa de transmissão inferior ou igual a 112Kbits/s."

Acrescentou que o referido terminal é por ela importado para ser empregado nos serviços que disponibiliza; o Estatuto Social da empresa, em seu artigo 3º, define que o objeto social da sociedade é a comercialização de equipamentos e a prestação de serviços referentes a sistemas de controle de veículos terrestres e aquaviários, aplicados à gestão e segurança dos transportes.

O serviço de telecomunicação empregado na atividade da impugnante é objeto de autorização da Agência Nacional de Telecomunicações ANATEL, conforme outorga constante do Ato nº 42.767 de 26 de fevereiro de 2004 e é definido como "SERVIÇO LIMITADO ESPECIALIZADO" com a finalidade de comunicação de dados bidirecionais, na forma de mensagem de texto, rastreamento e monitoração de veículos, em âmbito interior e internacional, por prazo determinado, sem caráter de exclusividade, tendo como área de prestação o território nacional.

Como se depreende das definições acima, a comunicação (transmissão de dados em forma de mensagens de textos) é a função essencial no serviço prestado pela Autotrac, sendo o posicionamento de veículos mera função acessória. Não há qualquer menção à radionavegação no Estatuto Social da Autotrac nem na Portaria da outorga de Permissão do Minicom/ANATEL.

De acordo com o glossário da Agência Nacional de Telecomunicações ANATEL, radionavegação é definida como "radiodeterminação utilizada para navegação, inclusive aviso de obstrução"; Radiodeterminação, por sua vez é a "determinação

da posição, velocidade e/ou características de um objeto, ou obtenção de informação relacionada com estes parâmetros, por meio de propriedades de propagação de ondas..” e tais conceitos não se confundem com transmissão de dados.

Na falta do exame técnico do MCT por parte das autoridades alfandegárias do Aeroporto Internacional de Brasília, procedimento elementar para a legalidade do ato, imprescindível para a exigência da alteração da NBM após 10 anos de desembarcos mensais regulares, envolvendo valores significativamente elevados, a impugnante procurou a Universidade de Brasília UnB para elaboração de laudo técnico do aparelho móvel (MCT) e do Sistema QmniSAT, com vistas a esclarecer às autoridades alfandegárias a classificação correta do sistema importado. O laudo anexo não deixa dúvidas acerca da correta classificação feita pelo importador.

Prosseguiu afirmando que os serviços prestados pela impugnante, através do Sistema OmniSAT, são objeto de outorga da Anatel, classificados na portaria como serviços de comunicação, recolhendo a impugnante todos os impostos de telecomunicações, tais como ICMS, FTJST, FUNTEL, TFF, TFI e outros. Ou seja, o próprio órgão máximo regulador das telecomunicações brasileiras definiu, através do ato da outorga, Ato nº 42.767, que os serviços prestados pela impugnante são de comunicação.

Apresentou, ainda, a defendente, declarações do fabricante e fornecedor do aparelho móvel e de empresa de auditoria externa independente, com vistas a identificar e comprovar o custo de importação do GPS embutido no preço FOB do MCT e a participação da receita gerada pelo uso do GPS na receita total de comunicação.

Segundo ela, ficou demonstrado pelo critério de engenharia, com base nas características, funções, aplicações e utilidades, conforme comprovado pelo laudo emitido pela Universidade de Brasília UnB, que a função principal do MCT é a de comunicação, sendo acessória a função de posicionamento, viabilizada pelo GPS.

Comprovou, ainda, a seu ver, que pelo critério econômico e financeiro, conforme certificado pelas declarações do fornecedor externo do aparelho móvel, Qualcomm Incorporated, e pela empresa de Auditoria Independente, Moore Stephens, a composição do GPS, no custo e na receita da Autotrac, é irrelevante, representando apenas 4% do custo FOB do MCT e 11,7% do total da receita de comunicação gerada, bem como que a própria Anatel já classificou os serviços prestados pela Autotrac como de comunicação, sendo, conseqüentemente, o MCT, um equipamento de comunicação.

Sobre o ADI SRF nº 22, de 2004, argumentou que ao substituir o AD SRF nº 14, de 2003, criado para esclarecer o disposto na Nota nº 244, da Coana/Cotac/Dinom, vinculou-se automaticamente ao disposto nessa norma, a qual, na segunda

parte de seu § 2º, dispõe que o GPS foi classificado na posição 8526, como aparelho de radionavegação, considerando que desempenha a única e bem determinada função de auto localização em coordenadas de altitude, latitude e longitude, por meio de sinais de rádio emitidos por uma constelação de satélites. Então, tem-se que o ADI nº 22/2004 ultrapassou a orientação contida na Nota citada, ao dispor que: “....Aparelhos receptores GPS(Global Positioning System GPS), que desempenham a função de auto localização em coordenadas de altitude, latitude e longitude, por meio de sinais de rádio emitidos por uma constelação de satélites (radionavegação, para quaisquer usos, classificam-se no código 8526.91.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (a Nota nº 244 Coana /Cotac/Dinom concluía, expressamente, que o GPS deveria classificar-se na posição 8526 quando se caracterizasse em si com um GPS), o que considerou uma inconsistência técnica e jurídica relevante (erro material) entre o ADI SRF nº 22/2004 e a Nota que lhe deu origem.

A ora impugnante vem promovendo a importação dos aparelhos móveis desde o início de suas operações na década passada. Durante todo esse período, o desembaraço das importações da impugnante ocorreu sem nenhuma contestação por parte dos fiscais da alfândega. Por diversas vezes, o desembaraço da mercadoria importada se deu através do chamado canal vermelho. Como se sabe, nesses casos o produto importado é detidamente examinado pelos fiscais alfandegários. Lista diversas DI que passaram pelo carnal vermelho e alega que, em casos de práticas reiteradamente observadas pelas autoridades administrativas, haveria que se afastar, pelo menos, as penalidades e os juros de mora, de acordo com o parágrafo único do artigo 100 do Código Tributário Nacional (CTN). Transcreve ementa do então Conselho de Contribuintes e da CST sobre a matéria.

Requeru, por todo o exposto, a declaração de nulidade do AI ora impugnado, por ausência dos requisitos legais e formais para a sua subsistência e, repassada a preliminar, no mérito, pediu que fosse julgada improcedente a exigência por falta de amparo na legislação tributária, tendo em vista a argumentação e os documentos apresentados. Por fim requereu que, na hipótese de serem rejeitados os pedidos anteriores, fossem excluídas as penalidades, ao amparo do artigo 100 do CTN.

A Quarta Turma da DRJ de Recife (PE) julgou a impugnação improcedente, nos termos do Acórdão nº 11-36.467, de 28 de março de 2012, cuja ementa foi vazada nos seguintes termos:

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 06/03/2007

Classificação incorreta de mercadorias. Multa de 1% sobre o seu valor aduaneiro.

As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado, as Regras Gerais Complementares e a Regra Geral Complementar da TIPI são o suporte legal para a classificação de mercadorias na Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM) Tabela do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI).

Terminal móvel que incorpora um receptor GPS ("Global Positioning System" Sistema de Posicionamento Global), constituído de antena de transmissão e recepção por satélite, teclado com tela de cristal líquido e cabos acessórios, do tipo utilizado para o rastreamento de veículo e comunicação da dados entre este e a empresa, classifica-se no código 8526.91.00 da NBM/TIPI vigente à época da ocorrência do fato gerador da importação.

Pela classificação incorreta da mercadoria na NBM/TIPI, cabe a aplicação da multa regulamentar, proporcional ao seu valor aduaneiro (1%), nos termos da MP nº 2.158, de 2001, c/c a Lei 10.833, de 2003.

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI

Data do fato gerador: 06/03/2007

Insuficiência de recolhimento do IPI. Multa de Ofício

Constatado o não recolhimento de diferença do IPI incidente sobre os bens importados, em razão de erro ocorrido em sua classificação fiscal, cabe o lançamento da diferença desse imposto, de acordo com o Decreto nº 6.006, de 2006, acrescida dos juros de mora e da multa de ofício, nos termos da Lei nº 9.430, de 1996.

ASSUNTO: CONTRIBUIÇÃO PARA O FINANCIAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL COFINS

Data do fato gerador: 06/03/2007

Insuficiência de recolhimento da Cofins. Multa de Ofício.

Em razão da diferença da alíquota do IPI, em decorrência da reclassificação fiscal das mercadorias importadas, cabe a reconstituição da base de cálculo dessa contribuição e o recolhimento de sua diferença, nos termos da Lei nº 10.865, de 2004, c/c Decreto nº 6.006, de 2006. acrescida dos juros de mora e da multa de ofício de 75%, nos termos da Lei nº 9.430, de 1996.

ASSUNTO: CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP

Data do fato gerador: 06/03/2007

Insuficiência de recolhimento do PIS/PASEP. Multa de Ofício.

Em razão da diferença das alíquotas do IPI, em decorrência da reclassificação fiscal das mercadorias importadas, cabe a reconstituição da base de cálculo dessa contribuição e o recolhimento da sua diferença, nos termos da Lei nº 10.865, de 2004, c/c Decreto nº 6.006, de 2006, acrescida dos juros moratórios e da multa de ofício de 75%, nos termos da Lei nº 9.430, de 1996.

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Data do fato gerador: 06/03/2007

Revisão de Ofício

Tendo o contribuinte agido em desacordo com a legislação tributária aplicável, a autoridade administrativa, no estrito cumprimento de seu dever, deve proceder à revisão de ofício e, se for o caso, exigir, por meio do respectivo lançamento, os tributos não pagos por ocasião do desembaraço da mercadoria, além dos acréscimos legais e regulamentares cabíveis.

Jurisprudência Administrativa. Efeitos.

As decisões de órgãos singulares ou colegiados de jurisdição administrativa possuem efeito inter partes. Para que se constituam em normas complementares da legislação tributária, necessitam de eficácia normativa a ser atribuída por lei.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido.

Inconformado com a decisão de primeiro grau, o recorrente protocolou recurso voluntário que abaixo sintetizo:

- 1) O v. acórdão expressamente informa que se valeu de informações obtidas na internet para formar sua fundamentação, mas não indicou que informações seriam essas, incorrendo assim em nulidade por violação aos princípios do contraditório e ampla defesa;
- 2) O v. acórdão não aduziu qualquer fundamento técnico que sustentassem suas afirmações, incorrendo igualmente em nulidade nesse particular. Os únicos fundamentos apresentados para discussão técnica sobre a função de equipamento são jurídicos e inaplicáveis ao caso: i) Ato Declaratório Interpretativo acerca do equipamento do GPS em si, e não sobre equipamento que faz uso do GPS, como o MCT e ii) Solução de Consulta acerca de equipamento distinto, o qual tão somente indica a localização dos veículos e envia imagens de maneira unidirecional; ou seja, o equipamento não envia mensagens elaboradas por pessoas no veículo e, menos ainda, recebe qualquer

espécie de mensagem ou dado enviado pela central, não configurando assim equipamento de telecomunicação;

3)

O v. acórdão deixou de apreciar o laudo técnico da UnB, desconsiderando toda a análise lá posta ao argumento de que o laudo não tem o condão de classificar a mercadoria. Em outras palavras, os julgadores de primeira instância não comprovaram a improcedência do laudo, mas tampouco se valeram de suas informações para, interpretando-as, realizar a classificação fiscal, que seria o mister do intérprete do laudo;

4)

Casos idênticos ao presente, envolvendo a Recorrente, já foram apreciados pelo Conselho de Contribuintes, atual CARF. A Egrégia Segunda Câmara do antigo Conselho de Contribuintes, por seis votos a um, e a Câmara Superior de Recursos Fiscais, à unanimidade e quanto ao mérito, entenderam como correta a classificação fiscal do MCT utilizada pela Recorrente no Recurso nº 130.748 (Recurso Especial nº 302-130.748). E a Egrégia 2ª Turma da 1ª Câmara da 3ª Seção do CARF, também à unanimidade e sobre o mérito, entendeu da mesma forma quando do julgamento dos Recursos Voluntários n.s 143.883, 143.902, 143.903 e 143.905;

5)

A Receita Federal do Brasil já reconheceu, em Solução de Consulta relativa a equipamento em tudo semelhante ao MCT, como correta a classificação adotada pela Recorrente;

6)

Em equipamentos com função de rastreamento praticamente idêntica à do MCT - e sem nenhuma função de comunicação - a Receita Federal, destoando da Solução de Consulta indicada no acórdão, também reconheceu, em Soluções de Consulta, que a classificação não é de radionavegação, aplicando enquadramentos semelhantes, com os devidos ajustes, ao utilizado pela Recorrente;

7)

Conforme laudo técnico da Universidade de Brasília, a ser considerado nos termos do artigo 30 do Decreto nº 70.235/72, o MCT se enquadra nas características técnicas de um equipamento com função principal de telecomunicação, devendo assim ser enquadrado na posição 8517.62.71, por adequar-se, palavra por palavra, na descrição da NCM;

8)

Financeiramente, a receita de comunicação gerada pelo MCT no ano da primeira autuação, idêntica à presente, foi de 88,2967% contra 11,7033% da receita de localização (com uso do GPS). Assim, a comunicação é

a função principal do equipamento não só tecnicamente, mas também do ponto de vista econômico e de utilização pelo cliente;

9)

Ainda que se entendesse que a localização do veículo seria a função principal do MCT, o que não é o caso, este não exerce função de radionavegação, não possuindo meios para indicação de rota, direção, ou qualquer outra informação que sirva como auxiliar para o atingimento do ponto de destino. Ou seja, localização e radionavegação são conceitos absolutamente distintos, o que certamente motivou as conclusões das Soluções de Consulta acerca de equipamento cuja função principal foi considerada como a de rastreamento ou acerca de equipamento cuja única função é a de localização de veículos.

Termina a petição recursal requerendo o descabimento da exigência dos tributos e seus respectivos consectários em sua totalidade. Alternativamente, caso se entenda como correta a classificação fiscal adotada pela fiscalização, que sejam afastados os encargos moratórios nos termos do art. 100 do Código Tributário Nacional.

É o Relatório.

Voto

Conselheiro Gilson Macedo Rosenburg Filho, Relator.

A impugnação foi apresentada com observância do prazo previsto, bem como dos demais requisitos de admissibilidade, de sorte que dele conheço e passo a análise de mérito.

Como bem posto pelo recorrente, a essência da discussão é se o aparelho denominado Terminal Móvel de Comunicação (MCT) deve ser classificado na posição 8517.62.71, adotada pela Recorrente por se tratar de equipamento de comunicação, com função principal de comunicação e acessória de localização de veículos, ou ser classificado na posição 8526.91.00, relativo aos equipamentos de radionavegação, como entende a autoridade fiscal.

Preliminarmente, ressalto que a Fiscalização não utilizou laudos técnicos para reclassificar o produto e dar supedâneo ao auto de infração.

Diferente foi a atitude do recorrente, que apresentou dois laudos técnicos, emitidos pelo Departamento de Engenharia Elétrica da Faculdade de Tecnologia Universidade de Brasília, para comprovar o equívoco cometido pela fiscalização quando da reclassificação do produto por ela importado.

Reproduzo as conclusões dos laudos técnicos apresentados

(...)

“2- DO OBJETO DO EXAME

2.1 DESCRIÇÃO DO EQUIPAMENTO EXAMINADO

O equipamento examinado foi fabricado nos Estados Unidos da América (EUA) pela empresa Qualcomm Incorporated, possuindo o número de série : 834299 (Antena e transceptor) e 060577 (teclado), figura 1 abaixo. Tal equipamento é importado para o Brasil com a denominação: "Máquina móvel para sistema de controle acesso dos serviços móveis de processamento de texto e posicionamento de veículos, constituído por antena móvel de transmissão e recepção por satélite, unidade de controle receptor GPS, tela de cristal líquido e teclado". Tal equipamento também é conhecido pela denominação abreviada de MCT(Terminal Móvel de Comunicação).

(...)

4.1.11 Definir o que é MCT

Resposta:

O terminal móvel de comunicação (MCT) é a parte móvel do sistema OmniSAT, que é instalado no veículo do cliente. É um transceptor (transmissor e receptor) de telecomunicações por satélite, digital, destinado a transmissão de dados. Opera em banda C(= 4 a 6GHz) e é composto de duas partes interligadas por cabo:

- Antena e transceptor - Contém a antena que se comunica com o satélite e quatro placas de circuitos que contém o transmissor, o receptor e circuitos de processamento de dados. Contém também uma placa receptora GPS (Global Positioning System), opcional que capta sinais da constelação de satélites GPS.*
- Teclado - Consiste em um teclado do tipo máquina de datilografia, tela de cristal líquido de quatro linhas, cada uma com trinta e oito caracteres. Não possui capacidade gráfica. Possui ainda indicador sonoro de chegada de mensagem. O motorista digita a mensagem, que é transmitida a base da transportadora via satélite.*

4.1.2 Definir as funções do MCT

Resposta:

A função básica do MCT é transmitir e receber dados para e a partir da estação terrena de comunicação via satélite da Autotrac, conhecida como Central de Gerenciamento de Rede (NMF). O satélite utilizado é o BRASILSAT B2, que serve como interface de transmissão e recepção entre o MCT e a estação terrena. Através da placa receptora GPS, o MCT capta os sinais dos satélites GPS (satélites diferentes do BRASILSAT B2) que são armazenados na forma bruta de latitude e longitude.

4.1.3 - Identificar e detalhar a função do GPS no MCT.

Resposta:

O MCT possui uma placa receptora GPS. A função da placa é captar sinais dos satélites GPS e armazená-los (sempre que nova informação de dados é recebida a anterior é descartada). Os dados estão na sua forma bruta, isto é, em latitude e longitude, ou seja, no MCT os dados não são transformados em posições geo-referenciadas (posições baseadas em estradas e cidades), bem como não existe no MCT mapas ou software que transformem os dados brutos em informações acabadas, prontas para uso local (no veículo), tais como indicação de direção, distância percorrida, velocidade, guia de ponto de destino e indicador de caminho reverso, usualmente disponibilizadas em GPS's convencionais.

4.1.4 - Mensurar a área física aproximada ocupada pela placa GPS no MCT.

Resposta:

O MCT é um aparelho de forma circular, possuindo aproximadamente 39,1 cm de diâmetro e 24,8 cm de altura.

A placa de GPS fica localizada internamente no MCT, possuindo aproximadamente 10,9

cm de comprimento, 5,9 cm de largura e 2,0 cm de espessura, ocupa aproximadamente 2,62% da área útil do aparelho.

4.1.5 - Identificar e esclarecer a utilidade do GPS para o usuário do MCT no veículo.

Resposta:

Os sinais captados dos satélites GPS pela placa receptora GPS contida no MCT são ali armazenados na forma de dados brutos de latitude e longitude, não tendo aplicação prática no veículo. Estes dados são transmitidos ao cliente, quando por ele solicitado, e, uma vez na base do cliente, são tratados pelo software Qtracs. São transformados em informações acabadas, na forma de posições geo-referenciadas que indicam ao cliente, através de mapa geográfico na tela de seu microcomputador, a localização do veículo. Ou seja, para serem úteis, os dados brutos de latitude e longitude captados pela placa receptora GPS devem primeiro ser transmitidos à base (via de regra a sede do cliente) pela unidade de comunicação-antena, contida no MCT, e depois transformados pelo software QTracs em informações acabadas para devido uso.

4.1.6 Esclarecer se o posicionamento pode ser obtido pelo MCT sem a utilização da placa receptora GPS e se esta é opcional no MCT.

Resposta:

O posicionamento pode ser obtido pelo MCT também pela metodologia QASPR (Sistema de Posicionamento Automático

Satelital da Qualcomm). Diferentemente do sistema GPS, o sistema QASPR calcula o posicionamento através de satélites geoestacionários, sem a placa receptora GPS, podendo ser utilizado, inclusive, para o parque já instalado de MCTs, sem recall. A placa receptora GPS é fabricada por terceiros e montada no MCT da Qualcomm por encaixe (plug), pode ter a sua utilidade no MCT (dados brutos de latitude e longitude) substituída pelo sistema QASPR, bem como pode ser desativada, desabilitada ou retirada sem afetar a operação do MCT. Portanto é considerada um item opcional.

4.1.7 - Definir e justificar qual é a função principal do MCT e qual a função acessória.

Resposta:

a) Função principal - comunicar-se com a estação terrena de comunicação satelital da Autotrac.

Esta função é realizada pela sua unidade de comunicação-antena transceptor, através de 04 (quatro) placas de circuitos eletrônicos nela contida. Circuitos estes, responsáveis pela transmissão e recepção de dados entre o MCT e a estação terrena de comunicação satelital da Autotrac, passando pelo satélite geoestacionário brasileiro BRASILSAT B2.

Os dados transmitidos pelo MCT são captados pelo satélite BRASILSAT B2 e por este transmitidos à estação terrena da Autotrac. E no sentido inverso, dados transmitidos pela estação terrena da Autotrac são captados pelo satélite BRASILSAT B2 e por este transmitidos ao MCT.

b) Função acessória - captar sinais dos satélites GPS e armazená-los na forma de dados brutos de latitude e longitude.

Esta função é realizada pela placa receptora GPS, que capta sinais dos satélites GPS e os armazena no MCT, na forma de dados brutos de latitude e longitude.

Considerando que:

- A placa receptora GPS é um opcional;
- O MCT pode obter o posicionamento pela metodologia QASPR (sistema automático de posicionamento da Qualcomm);
- Ao desabilitar, desativar ou mesmo retirar a placa receptora GPS do MCT ele continua operante em perfeitas condições técnicas de ser instalado no veículo, e a comunicação entre o MCT e a estação terrena não é afetada;
- Ao manter, no MCT apenas o GPS, o sistema Omni S AT fica inoperante, uma vez que a função de comunicação é a parte essencial do sistema. Sem a comunicação, o cliente não pode ordenar qualquer ação de seu interesse ao veículo, e ainda sem a função de comunicação, todas as aplicabilidades do sistema deixam de existir, inclusive o posicionamento;

• A latitude e longitude armazenada no MCT são dados brutos, sem aplicação prática no veículo. Estão ali armazenadas somente para serem transmitidas pela unidade de comunicação-antena à base (via de regra a sede do cliente) e somente lá (no cliente), através de software apropriado (Qtracs), podem ser transformadas em posições georeferenciadas prontas para serem utilizadas pelo usuário se e quando este resolver utilizá-las. A função da placa receptora GPS depende da unidade de comunicação-antena para transmitir a latitude e longitude para a base, pois somente ali estes dados são transformados em informações acabadas para uso.

Conclui-se que, tecnicamente, pelo critério de engenharia e concepção do MCT, sua função principal é a de se comunicar com a estação terrena de comunicação satelital da Autotrac, a qual disponibiliza os dados recebidos do MCT ao cliente, e em situação inversa, transmite os dados recebidos do cliente ao MCT.

Conclui-se ainda, que, pelos mesmos motivos acima, a função do MCT de captar os sinais dos satélites GPS através da placa receptora GPS e armazená-los na forma de dados brutos de latitude e longitude é função acessória.

4.2 - QUESITOS RELACIONADOS AO MCT ENQUANTO PARTE DO SISTEMA OMNISAT.

4.2.1 - Esclarecer se o MCT opera isoladamente; em caso negativo, identificar e descrever o sistema do qual o MCT é dependente para operar.

Resposta:

O MCT foi concebido como parte móvel de um sistema denominado Sistema OmniSAT. As funcionalidades do MCT somente resultam em aplicação prática quando o MCT opera como parte integrante do Sistema OmniSAT. O MCT, quando operado isoladamente, não proporciona aplicação prática.

O Sistema OmniSAT é um sistema de comunicação móvel via satélite, bidirecional, na forma de mensagens de texto e posicionamento de veículos, que proporciona comunicação entre o cliente (via de regra uma empresa transportadora ou que possua uma frota de veículos) e sua frota, conforme demonstração gráfica e conceitos a seguir:

(...)

a) Cliente - Usuário onde se instala em um microcomputador comum (PC), o software denominado Qtracs. Esse software se comunica com a estação terrena de comunicação satelital da Autotrac, através de meios de acesso convencionais (Internet, Frame Relay, linhas dedicadas, linhas discadas, RENPAC etc). O software transmite dados que se destinam ao MCT e adquire na estação terrena dados transmitidos do MCT que se destinam ao cliente;

b) Estação terrena de comunicação via satélite - Estação de propriedade da Autotrac, conhecida como Central de - Gerenciamento (NMF), localizada em Brasília-DF, é responsável por receber dados transmitidos pelo cliente através do software Qtracs e transmiti-los para o MCT via satélite, bem como receber os dados transmitidos pelo MCT e disponibilizá-los ao cliente através de sua interface com o software Qtracs (item "a", supra);

c) Satélite BRASILSAT B2 - Interface de transmissão e recepção de dados entre a estação terrena de comunicação satelital da Autotrac e o MCT e vice-versa;

d) Conjunto de satélites GPS - São satélites do sistema GPS {Global Positioning System}, responsáveis por transmitir os sinais que são captados pelo receptor GPS localizado no MCT e armazenados no MCT na forma de dados brutos de latitude e longitude;

e) MCT - Parte móvel do sistema OmniSAT que é instalada no veículo do cliente. O MCT é o responsável por transmitir e receber dados para e da estação terrena da Autotrac, inclusive transmissão dos dados brutos de latitude e longitude por ele captados do sistema GPS

(...)

4.2.4 - Identificar e detalhar a função do GPS no sistema do qual o MCT faz parte (Sistema OmniSAT).

Resposta:

No Sistema OmniSAT, o GPS é a placa receptora contida no MCT responsável por captar sinais do conjunto de satélites GPS e os armazenar na forma de dados brutos de latitude e longitude, portanto sem utilidade prática no local (veículo). Os dados de latitude e longitude armazenados no MCT não se destinam ao motorista do veículo onde o MCT é instalado. Estes dados são transmitidos ao cliente, quando por ele solicitado, e, uma vez na base do cliente, são tratados pelo software Qtracs que os transforma em informações acabadas, na forma de posições georeferenciadas. Informações que indicam ao cliente através de mapa geográfico na tela de seu microcomputador também por meio do software Qtracs, a localização do veículo.

4.2.5 - Esclarecer se, na ausência do GPS no MCT, o Sistema OmniSAT continua operando ou fica inoperante.

Resposta:

Estando o GPS desativado, desabilitado ou mesmo retirado do MCT, o sistema OmniSAT continua operando normalmente, transmitindo dados, bidirecionais, entre o cliente e sua frota equipada com MCT.

4.2.6 - Esclarecer se, permanecendo o MCT apenas com o GPS, ou seja, ficando ausente a função de comunicação (transmissão e

recepção'), o Sistema OmniSAT continua operando ou fica inoperante.

Resposta:

Permanecendo no MCT apenas o GPS, o sistema OmniSAT fica inoperante, uma vez que a função de comunicação é parte essencial do sistema, isto é, executa a comunicação entre base (via de regra a sede do cliente) e o veículo. Sem a função de comunicação, toda aplicabilidade do sistema deixa de existir, inclusive o posicionamento.

4.2.7 - Esclarecer se, estando integrado ao Sistema OmniSAT ou isoladamente, o MCT é aplicado primariamente como aparelho de radionavegação.

Resposta:

A aplicação em radionavegação pressupõe que o aparelho oriente seu usuário a navegar (se localizar ou se dirigir a um determinado destino), através de determinada rota.

No sistema OmniSAT, o MCT não funciona isoladamente e, mesmo agregado ao sistema, não armazena nem contém dados acabados que orientem ou auxiliem o motorista (usuário do MCT no veículo) a navegar. Não lhe fornece a rota, ou mesmo indicação de direção, uma vez que ali estão armazenados somente os dados brutos de latitude e longitude.

O uso do posicionamento é efetuado somente na base do cliente e, mesmo que se aventasse transmiti-lo para o veículo, estaria subordinado ao sistema de comunicação para que fosse enviado na forma de mensagem de texto ao MCT.

Desta forma, seja integrado ao Sistema OmniSAT ou isoladamente, o MCT não possui aplicação primária em radionavegação nos termos conhecidos dos aparelhos usualmente comercializados e utilizados para tal aplicação, qual seja, proporcionar ao operador do aparelho a indicação de direção, distância percorrida, velocidade, guia de ponto de destino e indicador de caminho reverso.

4.2.8 - Esclarecer se em algum dos dois grupos de APARELHOS descritos abaixo se enquadra o equipamento objeto do exame (MCT), considerando as suas funções/aplicações/utilidades, enquanto integrado ao Sistema OmniSAT ou mesmo isoladamente:

a) APARELHOS transmissores (emissores) com aparelho receptor incorporado, de telecomunicação por satélite, digital, para transmissão de dados operando em banda C;

b) APARELHOS de radionavegação.

Resposta:

Considerando todo o conjunto dos quesitos e respostas anteriores, e, em especial o exame físico do equipamento, e a verificação das suas funções/aplicações/utilidades através de ensaios experimentais executados, conclui-se tratar-se de um equipamento que se classifica na alternativa "a" apresentada acima.

Os laudos foram assinados pelo Professor Doutor Plínio Ricardo Ganime Alves, em 10/05/2004 e o outro em 13/04/2010.

Diante dos fundamentos jurídicos apresentados, adoto o voto proferido pela Terceira Turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais no processo nº 11817.000283/2003-62, como razão de decidir, *verbis*:

A Regra Geral de Interpretação do Sistema Harmonizado nº 1 estabelece que os títulos das seções, capítulos e subcapítulos têm apenas valor indicativo. Para os efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das notas de seção e de capítulo e, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e notas, pelas regras gerais seguintes.

Portanto, devem ser respeitadas as notas de seção e, no presente caso, o que reza a Nota 3 da Seção XVI, na qual se encontra o Capítulo 85, que alberga as posições guerreadas.

Transcrevo-a:

3. Salvo disposições em contrário, as combinações de máquinas de espécies diferentes, destinadas a funcionar em conjunto e constituindo um corpo único, bem como as máquinas concebidas para executar duas ou mais funções diferentes, alternativas ou complementares, classificam-se de acordo com a função principal que caracterize o conjunto. (grifei)

No presente caso, questiona-se se a existência de GPS no aparelho o desloca para a posição específica de aparelhos de radionavegação.

Resta, tão somente, definir qual é a principal função da mercadoria.

Reza o Decreto nº 70.235/72, em seu artigo 30, que os laudos ou pareceres do Laboratório Nacional de Análises, do Instituto Nacional de Tecnologia e de outros órgãos federais congêneres serão adotados nos aspectos técnicos de sua competência, salvo se comprovadas as suas impropriedades.

A empresa instruiu seu recurso voluntário com o Laudo produzido pelo Departamento de Engenharia Elétrica da Faculdade de Tecnologia, da Universidade de Brasília, pelo Prof. Doutor Plínio Ricardo Ganime Alves, que enquadra-se no dispositivo legal supra citado e cuja impropriedade não foi aventada. Portanto, recorro a ele, no que concerne aos aspectos técnicos.

(.)

Como se vê, a função principal do MCT é comunicar-se com a estação da Autotrac, que disponibiliza os dados recebidos ao cliente e transmite os dados recebidos do cliente ao MCT. A função exercida por meio do GPS é acessória.

Portanto, conforme Nota 3 da Seção XVI, a mercadoria deve ser classificada de acordo com a sua principal função, que é a de telecomunicação por satélite, (...)

Agora digo eu.

Nos termos dos laudos apresentados, o MCT se enquadra como emissor com aparelho incorporado receptor incorporado de telecomunicação por satélite, digital para transmissão de dados operando em banda C.

Pela descrição técnica proferida no laudo da Unb, entendo que o produto deve ser classificado na posição 8517.62.71 - *Terminais portáteis de sistema bidirecional de radiomensagens, de taxa de transmissão inferior ou igual a 112 kbits/s* - posição adotada pelo recorrente e contestada pelo fisco sem embasamento técnico.

Quanto às nulidades suscitadas, deixo de apreciá-las em virtude de votar pelo deferimento total da questão de mérito, nos termos § 3º do art. 59 do Decreto nº 70.235/72.

Forte nestes argumentos, dou provimento ao recurso voluntário para cancelar os autos de infração em discussão neste processo administrativo.

É como voto.

Sala das Sessões, 22/10/2013.

Gilson Macedo Rosenburg Filho