Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais

RESOLUÇÃO GERADA NO PGD-CARF PROCESSO 10283.720914/2019-33

Processo nº	10283.720914/2019-33
Recurso	Voluntário
Resolução nº	**3402-003.390 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 2ª Turma Ordinária**
Sessão de	13 de dezembro de 2021
Assunto	DILIGÊNCIA
Recorrente	MOTO HONDA DA AMAZONIA LTDA
Interessado	FAZENDA NACIONAL

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Resolvem os membros do colegiado, por unanimidade de votos, converter o julgamento do recurso em diligência, nos termos do voto da relatora.

(documento assinado digitalmente)

Pedro Sousa Bispo - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Maysa de Sá PIttondo Deligne - Relatora

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Pedro Sousa Bispo, Lázaro Antonio Souza Soares, Maysa de Sá Pittondo Deligne, Marcos Roberto da Silva (suplente convocado), Cynthia Elena de Campos, Marcos Antônio Borges (suplente convocado), Renata da Silveira Bilhim e Thaís de Laurentiis Galkowicz. Ausente o Conselheiro Jorge Luis Cabral, substituído pelo Conselheiro Marcos Antônio Borges (suplente convocado).

Relatório

Por bem resumir os fatos, peço vênia para adotar o relatório do Acórdão n.º 16-90.609, da DRJ São Paulo:

> Trata-se de impugnação ao auto de infração de fls. 2 e ss., lavrado em 11/04/2019, para a exigência do IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO - II, no montante de R$ 31.797.410,27, aí incluídos juros de mora e multa de ofício de 75%, em razão da falta de recolhimento do II, no período de **janeiro/2015 a dezembro/2017**, **devido na internação de produtos da Zona Franca de Manaus - ZFM, importados com benefícios fiscais previstos no Decreto-Lei nº 288/67.**
>
> No curso da fiscalização, conforme Relatório de Fiscalização de fls. 21 e ss., foi constatado que o contribuinte procedeu à incorreta classificação fiscal na Nomenclatura

Comum do Mercosul - NCM, na internação de bens declarando-os na NCM 8711.30.00, quando deveriam ter sido classificados na NCM 8703.21.00 e a utilização de coeficiente de redução do Imposto de Importação FIXO para mercadorias sujeitas a coeficiente de redução VARIÁVEL.

Extraiu-se do Relatório Fiscal, de fls. 21 e ss., o desenrolar do procedimento fiscal:

Trata-se de veículo quadriciclo, conhecido como ATV (All Terrain Vehicle), modelo TRX 420 FourTrax, fabricado pela Moto Honda da Amazônia LTDA. Conforme o sítio da empresa na Internet, esse modelo conta com:

> Moderno painel digital com um visor compacto e completo, velocímetro, hodômetro total e parcial, horímetro, relógio, marcador de temperatura do líquido de arrefecimento, marcador de combustível, indicadores de marchas, tração 4x4, ré e falha na bateria, além de uma função inovadora que indica a necessidade de manutenção", além de um "motor monocilíndrico de 420cc que reduz perdas e desgastes na engrenagem de transmissão e possibilita.

No curso do procedimento fiscal identificou-se diversas soluções de consulta que tiveram como objeto a classificação fiscal de veículos denominados quadriciclos ou similares e, em todas elas, determinou-se a classificação fiscal na NCM 8703.21.00.

Como exemplo, a Solução de Consulta N° 31 - SRRF09/Diana, de 13 de abril de 2011, informa que esses tipos de veículos tem um sistema de direção baseado no Princípio de Ackerman, característico de veículos automóveis, apesar de serem dotados de guidão:

Consequentemente, concluiu-se pela impossibilidade de classificação desses veículos como motocicleta (posição 87.11), apesar das várias semelhanças existentes, **pelo fato de sua direção estar baseada no princípio de Ackerman** o que, é ratificado pela nota de exclusão da posição nas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado, in verbis:

> Notas explicativas do Sistema Harmonizado posição (8711)
>
> São, pelo contrário, EXCLUÍDOS:
>
> **a) Os veículos de quatro rodas, para transporte de passageiros, com chassi tubular, munidos de um sistema de direção do tipo automóvel, baseado, por exemplo, no princípio de Ackerman (posição 87.03).**

Por sua vez, a Solução de Consulta SRRF05/DIANA N° 20, de 13 de julho de 2009 também concluiu que o veículo denominado quadriciclo pelo interessado é considerado como um "veículo para todo terreno" (all-terrain vehicle - ATV) e que a posição 8703 do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias é o nicho apropriado para classificar o objeto da presente análise.

> 87.03 - Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida

A respeito do alcance da posição 8703, as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (NESH) assim orientam (in verbis):

Documento nato-digital

> Com exceção dos veículos automóveis para o transporte de pessoas incluídos na posição 87.02, a presente posição compreende os veículos automóveis de qualquer tipo, incluindo os veículos automóveis anfíbios para o transporte de pessoas, qualquer que seja o motor que os acione (motor de pistão, de ignição por centelha (faísca*) ou por compressão, elétrico, turbina a gás, uma combinação de um motor de pistão de combustão interna e um ou mais motores elétricos, etc.).
>
> **INCLUEM-SE nesta posição:**
>
> **d) Os veículos de quatro rodas, com chassis tubular, munidos com um sistema de direção do tipo automóvel, por exemplo, baseado no princípio de Ackerman.**

Assim, deve o produto ser reenquadrado na subposição de 1° nível 8703.2, visto que sua motorização atende aos requisitos contidos no texto dessa subposição, e, conseqüentemente, na subposição de 2° nível 8703.21

> **8703.2 - Outros veículos, unicamente com motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*):**
>
> **8703.21 -- De cilindrada não superior a 1.000 cm3**

Como a posição não apresenta desdobramentos regionais, encontra-se a classificação dos artigos no código NCM 8703.21.00.

Cabe demonstrar, ainda, a mudança legislativa ocorrida em 10 de dezembro de 2018, na qual, a Lei Nº 13.755, incluiu o § 13 ao artigo 7° ao decreto lei 288/67, este, incluindo os quadriciclos no rol dos beneficiários do coeficiente de redução fixo, assevera-se que tal novidade legislativa não afeta os fatos ocorridos antes de seu advento.

Assim, antes do advento da novação legislativa os quadriciclos NÃO estavam albergados pelo coeficiente de redução fixo previsto no decreto lei 288/1967, dessa forma é devida a diferença de tributo não recolhida.

...

5. DO COEFICIENTE DE REDUÇÃO APLICÁVEL

Tendo em vista a reclassificação do produto da posição 8711 para a posição 8703, as internações realizadas para fora da Amazônia Ocidental e Áreas de Livre Comércio do produto pesquisado estão sujeitos ao pagamento do II reduzido calculados através de DCR-e com coeficiente de redução variável conforme demonstra-se a seguir.

Por se tratar de estabelecimento industrial com projeto aprovado pela SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus), na aquisição de insumos no mercado externo, a empresa faz jus aos benefícios fiscais previstos no art. 3º do Decreto-lei nº 288/67 e no art. 14-A da Lei 10.865/04. Tais benesses consistem na suspensão de tributos vinculados à operação de importação.

Na saída para o restante do território nacional dos produtos industrializados vinculados aos insumos importados, originam-se as obrigações de:

1. Despender o regular tratamento administrativo das mercadorias comentadas, ou seja, realizar o devido despacho aduaneiro de internação;

Documento nato-digital

2. Recolher os gravames tributários, outrora suspensos, relacionados aos insumos importados produtivo, quando determinado e na forma definida pela legislação de regência.

Sobre o controle de saída de mercadorias da Zona Franca de Manaus (ZFM) para o restante do território aduaneiro, ou melhor, a respeito do despacho de internação, cabe dizer que este pode ocorrer via procedimento ordinário ou simplificado. Tais procedimentos encontram-se definidos na Instrução Normativa SRF nº 242/02 e são consubstanciados numa DCI própria para cada tipo.

O procedimento simplificado, facultativo ao internador, é expediente precedido de habilitação específica e é formalizado com registro de uma "DCI mensal". Esta Declaração abrange todas as operações realizadas no mês anterior (mês de referência) e não impõe a obrigação de apresentação das mercadorias em recinto alfandegado. O contribuinte em questão possui habilitação para tanto e utilizou-se deste expediente para internação dos produtos ora fiscalizados. Sendo assim, o elemento temporal do fato gerador das obrigações tratadas foi a data do registro da DCI mensal.

No curso da fiscalização constatou-se que os bens internados pelo contribuinte no período fiscalizado estariam sujeitos ao coeficiente de redução do Imposto de Importação calculado na sistemática VARIÁVEL.

Durante o período analisado, o contribuinte utilizou erroneamente o coeficiente de redução FIXO previsto no parágrafo § 4° do artigo 7º do Decreto-Lei Nº 288/1967.

...

Para que se possa definir qual tipo de coeficiente de redução deve ser aplicado aos produtos basta a análise dos §4º e § 9° do artigo 7° do Decreto-Lei 288/67(vigente à época das internações).

> § 4° Para os produtos industrializados na Zona Franca de Manaus, salvo os bens de informática e os veículos automóveis, tratores e outros veículos terrestres, suas partes e peças, excluídos os das posições 8711 a 8714 da Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB), cujos projetos tenham sido aprovados pelo Conselho de Administração da Suframa até 31 de março de 1991 ou para seus congêneres ou similares, compreendidos na mesma posição e subposição da Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB), constantes de projetos que venham a ser aprovados, no prazo de que trata o art. 40 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, a redução de que trata o caput deste artigo será de oitenta e oito por cento.
>
> § 9° Os veículos automóveis, tratores e outros veículos terrestres, suas partes e peças, excluídos os das posições e subposições 8711 a 8714 da Tabela Aduaneira do Brasil (TAB) e respectivas partes e peças, industrializados na Zona Franca de Manaus, quando dela saírem para qualquer ponto do Território Nacional, estarão sujeitos à exigibilidade do Imposto sobre Importação relativo a matérias primas, produtos intermediários, materiais secundários e de embalagem, componentes e outros insumos, de origem estrangeira e neles empregados, conforme coeficiente de redução estabelecido neste artigo, ao qual serão acrescidos cinco pontos percentuais.(Parágrafo incluído pela Lei nº 8.387, de 30.12.91)

Da leitura do parágrafo 4º verifica-se que o coeficiente de redução fixo de 88% NÃO se aplica aos veículos automotores, excluídos os das posições 8711

a 8714, sendo assim, para os produtos da NCM 8703.21.00 não é possível a aplicação deste percentual de redução.

Da leitura do parágrafo 9º extrai-se que tais itens (8703.21.00) estão incluídos no coeficiente de redução calculado conforme o parágrafo 1º do artigo 7° do Decreto-Lei 288/67, ao qual serão acrescidos 5(cinco) pontos percentuais.

6. DA MODALIDADE DE INTERNAÇÃO DE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS COM PROCESSO PRODUTIVO BÁSICO (PI COM PPB)

A modalidade de internação em comento é a prevista no inciso II do §1°, Art. 1°, da Instrução Normativa SRF n° 242/02 e é declarada conforme item 4 o Anexo I ou item 3 do Anexo II.

Sobre os Produtos Industrializados-(PIs) de acordo com ou respeitando o Processo Produtivo Básico (PPB), no momento de sua internação o recolhimento do II ocorre parcialmente sobre todos os insumos importados. O recolhimento parcial mencionado respeita a aplicação de um percentual de redução definido pelo Art. 7°, e seus parágrafos, do Decreto-lei n° 288/67.

A depender do produto industrializado em questão, este percentual ou coeficiente de redução, como se convencionou chamar, pode ser fixo ou variar em razão direta à participação dos insumos nacionais e mão-de-obra direta empregados no processo produtivo.

Para cálculo do coeficiente variável e definição do quantum debeatur do imposto sobre cada unidade de produto industrializado, foi criado através da Instrução Normativa SRF n° 17/01 o DCRE.

Este demonstrativo reúne todos componentes empregados no processo produtivo: mão de obra; componentes nacionais; componentes importados. Sua principal função, portanto, é computar o II integral suspenso sobre todos componentes importados de uma unidade produzida, aplicar sobre esse total o coeficiente de redução, seja ele fixo ou variável, e, por fim, determinar o II reduzido unitário a recolher.

Por seu turno, o despacho aduaneiro de internação inicia-se com o registro da DCI. Na modalidade "Produto Industrializado com PPB", esta declaração faz constar a quantidade dos PIs e os DCREs relacionados a tais produtos. Assim sendo, a DCI proporciona o recolhimento do II devido, por meio da aplicação do II reduzido unitário a recolher (definido no DCRE) sobre as quantidades internadas dos PIs.

Em suma, destarte é fácil compreender que a correição do DCRE é fundamental para o adequado recolhimento do II, devido no momento do registro da DCI.

7. DO CÁLCULO DO TRIBUTOS DEVIDOS

Definida a necessidade de DCR-e com coeficiente de redução variável para que se possa proceder à correta internação das mercadorias da NCM 8703.21.00 passou-se ao cálculo de tal coeficiente.

Importante destacar que se considerou no cálculo os valores já constantes nos DCR-e's apresentados pela empresa. Assim, como a empresa já havia apresentado os valores dos componentes nacionais e importados (apresentados quando do registro dos DCR-e's na sistemática fixa), para o cálculo do II reduzido correto necessitava-se, agora, apenas da mão de obra empregada aos produtos finais.

Sendo assim, intimou-se a empresa a apresentar o custo de mão de obra em conformidade com a IN SRF Nº 17/2001

Em 28/02/2019 a empresa apresentou o custo de mão de obra dos DCR-e's citados, em conformidade com a IN SRF Nº 17, DE 16 de Fevereiro de 2001.

De posse da mão de obra utilizada na produção das mercadorias da NCM 8703.21.00 internadas utilizando coeficiente de redução fixo, passou-se ao cálculo do coeficiente variável que deveria ter sido aplicado às mercadorias, conforme demonstra-se:

O coeficiente de redução do imposto de importação variável foi obtido mediante a aplicação da fórmula abaixo, descrita na Instrução Normativa SRF n° 17/2001:

COEFICIENTE DE REDUÇÃO VARIÁVEL = CCN+CMO

CCN+CCI+CMO

Onde:

a) custo dos componentes nacionais (CCN): o preço de aquisição mais recente de matérias primas, produtos intermediários e materiais secundários e de embalagem, de origem nacional, registrado nas respectivas notas fiscais, convertido em dólar dos Estados Unidos pela taxa de câmbio vigente à data de emissão desses documentos;

b) custo dos componentes importados (CCI): o valor aduaneiro de aquisição mais recente de matérias-primas, produtos intermediários e materiais secundários e de embalagem, de origem estrangeira, em dólar dos Estados Unidos constante da respectiva Declaração de Importação (DI);

c) custo da mão-de-obra (CMO): o custo da mão-de-obra, apropriado nos três meses anteriores à apuração, compreendendo os salários despendidos com o pessoal empregado como mão-de-obra direta no processo produtivo para a fabricação de uma unidade, incluídos os encargos trabalhistas e sociais, convertido em dólar dos Estados Unidos pela taxa de câmbio média do trimestre considerado;

Dessa forma, por haver uma menor utilização de componentes nacionais na composição dos produtos internados pela empresa, conforme pode ser verificado no anexo II, tem-se um coeficiente de redução variável inferior ao coeficiente de redução fixo (88%).

Devido à natureza dos produtos internados, conforme mencionado anteriormente, a empresa não poderia se beneficiar do coeficiente de redução maior (fixo) que vem utilizando em suas internações.

Em se tratando de coeficiente de redução para veículos automotores, cabe mencionar que, de acordo com o § 9° do artigo 7° do Decreto-Lei 288/67, o resultado calculado através da fórmula acima sofrerá um acréscimo de cinco pontos percentuais:

> § 9° Os veículos automóveis, tratores e outros veículos terrestres, suas partes e peças, excluídos os das posições e subposições 8711 a 8714 da Tabela Aduaneira do Brasil (TAB) e respectivas partes e peças, industrializados na Zona Franca de Manaus, quando dela saírem para qualquer ponto do Território Nacional, estarão sujeitos à exigibilidade do Imposto sobre Importação relativo a matérias-primas, produtos intermediários, materiais secundários e de embalagem, componentes e outros insumos, de origem estrangeira e neles empregados, conforme

> coeficiente de redução estabelecido neste artigo, AO QUAL SERÃO ACRESCIDOS CINCO PONTOS PERCENTUAIS.

Ressalta-se que foram desconsideradas as vendas para estabelecimentos instalados no âmbito da Zona Franca de Manaus (ZFM), Amazônia Ocidental (AOC), já que, nestes casos, não há que se falar em recolhimento de II-Reduzido, conforme determina o Art. 1º do Decreto-Lei Nº 356/1968.

Sendo assim, buscou-se todas os DCR-e's utilizados nas internações de produtos industrializados conforme Processo Produtivo Básico (PI com PPB) no período de jan/2015 a dez/2017. Com esses dados, verificou-se: a quantidade de produtos internada com a utilização indevida da redução de 88% do II, o valor do II integral dos insumos importados de cada produto declarado, bem como o respectivo II reduzido a ser recolhido na internação do mesmo e a taxa de câmbio da respectiva DCI.

Com o coeficiente de redução calculado através da fórmula já apresentada e a quantidade internada de cada produto e sua respectiva DCR-e, conforme ANEXO I, passou-se então a apurar o valor do II-suspenso e não recolhido na internação quando da utilização indevida do coeficiente de redução fixo na respectivas DCR-e's dentro das DCI's.

Em resumo, com os dados dos componentes nacionais, importados e a mão de obra, calculou-se o coeficiente de redução variável de cada produto. Com o coeficiente calculado e o valor de II suspenso de cada unidade de produto, o passo seguinte foi a multiplicação da quantidade internada por esses valores, isto é, foi aplicada o percentual de redução variável para cada produto internado. Esse percentual menor de redução resulta em um valor de Imposto de Importação devido e não recolhido de R$ 15.764.046,18, já subtraído o valor referente aos 12% recolhidos e considerando os cinco pontos percentuais adicionais a que empresa tem direito conforme § 9° do artigo 7° do Decreto Lei 288/1967, já mencionado.

Os demonstrativos de cálculo individualizados por DCRE e por DCI estão evidenciados nos Anexos I e II do presente relatório fiscal.

Apurou a fiscalização a falta de recolhimento do II devido na internação de produtos da Zona Franca de Manaus – ZFM, importados com benefícios fiscais do Decreto-Lei nº 288/67, procedeu a apuração do tributo devido e à lavratura do presente auto de infração com os ajustes necessários, tendo sido lançado a diferença do Imposto de Importação reduzido, a multa aplicável pela falta de recolhimento e os acréscimos legais devidos.

Cientificado, em 22/04/2019, conforme doc. de fls. 940, apresentou, em 22/05/2019, a impugnação de fls. 951 e ss. com as alegações abaixo sintetizadas:

- não saberia se a fiscalização teria utilizado a RGI nº 1, 2, 3, 4, 5, ou 6 para classificar a mercadoria;

- a única fundamentação utilizada no auto de infração seriam soluções de consulta sobre classificação fiscal exaradas pela própria RFB, que, desacompanhadas de fundamentação, não podem servir como fundamento para a lavratura de auto de infração sobre classificação fiscal;

- com base na RGI nº 3 a), e nas Notas Explicativas das citadas posições as características mais específicas do equipamento conduzem para a classificação utilizada pela Impugnante, qual seja: NCM 8711;

- a fiscalização teria partido do pressuposto de que o equipamento "Quadriciclo Honda TRX420 Fourtrax" deveria ser classificado na NCM 8703.21.00 e não na NCM 8711.30.00, baseando-se em soluções de consulta favoráveis a este entendimento, bem como em pareceres de classificação do Comitê do Sistema Harmonizado da Organização Mundial das Alfândegas – OMA, que classificariam equipamento similar no NCM 8703, porém o equipamento denominado "Quadriciclo Honda TRX420 Fourtrax" não seria idêntico ao veículo classificado pela OMA na posição 8703.21, e o parecer da OMA não poderia ser utilizado no presente caso;

- a diferença entre o "Quadriciclo Honda TRX420 Fourtrax" e os equipamentos classificados pela OMA poderiam ser comprovados com a inspeção física da mercadoria ou, ainda, com a confecção de laudo técnico elaborado por engenheiro capacitado e habilitado na RFB para realizar a diligência;

- caso existam dúvidas sobre as características do equipamento, a Impugnante manifesta-se no sentido de que o julgamento dessa Impugnação seja convertido em diligência, para que seja confeccionado laudo por perito devidamente credenciado;

- dentro da própria Receita Federal do Brasil existia e ainda existe discordância sobre em qual código o quadriciclo deve ser enquadrado, pois em algumas soluções de consulta a Receita Federal do Brasil entende que o correto enquadramento é a NCM 8703.21.00 e em outras soluções de consulta entende que o NCM correto é o 8711.30.00 ou ainda o NCM 8714.10.00;

- a adoção de diferentes classificações fixadas em Soluções de Consultas para empresas concorrentes entre si seria fato capaz de prejudicar a participação de uma ou algumas delas no mercado em função do custo tributário distinto que onera a cada uma;

- a existência de diversas soluções de consulta, para o mesmo equipamento, com resultados distintos, feriria o princípio da segurança jurídica, revelaria mudança de tendência da RFB para classificar um mesmo equipamento, trazendo insegurança e risco à Impugnante;

- teria ocorrido mudança de critério jurídico e a conseqüente violação ao art. 146 do CTN, as importações realizadas pela impugnante já teriam passado pela conferência documental e física, parametrizadas no canal vermelho e teriam sido desembaraçadas sem qualquer ressalva da autoridade fiscalizadora;

- anos após o desembaraço aduaneiro, a fiscalização realizou a revisão das operações de importação e identificou um possível equívoco na classificação adotada pela Impugnante, o que a levou a lavrar o presente auto de infração para cobrar diferença de tributo;

- muito embora o Fisco tenha concordado com a classificação fiscal adotada pela Impugnante quando do desembaraço aduaneiro, mudou a sua interpretação, alterando o critério jurídico de classificação das mercadorias importadas;

- a regra do art. 146, do CTN teria ligação direta com a proteção do ato jurídico perfeito, tanto é que apenas veda o exercício do lançamento em relação a fatos geradores ocorridos anteriormente à modificação do critério jurídico;

- existia e ainda existe soluções de consulta da RFB sobre o tema, que endossam o posicionamento adotado pela Impugnante, prova cabal de que o entendimento era uma prática reiterada da fiscalização, tanto que até respondia consultas formais nesse sentido;

Documento nato-digital

> - ante a ausência de questionamento quando do desembaraço das mercadorias em canal vermelho ao longo dos anos, houve a caracterização de uma prática reiterada da Receita Federal do Brasil, produzindo os efeitos estabelecidos pelo art. 100, III, e parágrafo único do CTN, de maneira a elidir o auto de infração e a própria aplicação de multas à Impugnante;
>
> - a Lei nº 13.755/2018, em seu art. 33, teria alterado os arts. 7º e 9º do Decreto-Lei nº 288/1967, para incluir os quadriciclos e triciclos na hipótese de isenção prevista no art. 3º do referido Decreto-Lei.
>
> - desde do advento da referida lei, os quadriciclos teriam sido incluídos no rol de mercadorias isentas pelo Decreto-Lei nº 288/1967, independente do NCM adotado pela impugnante;
>
> - não haveria razão para a manutenção das penalidades aplicadas em razão de suposta classificação incorreta, ante o princípio da retroatividade benigna prevista nos artigos 106 e 112 do CTN, visto ainda não ter sido definitivamente julgado o caso concreto;
>
> - uma vez que os quadricíclos foram inclusos na hipótese de isenção do Decreto-lei 288/66, na remota hipótese de prevalecer o entendimento de que a NCM 8703.2100 é a correta, não há dúvida que ao menos as penalidades exigidas no presente AIIM devem ser canceladas.
>
> É o Relatório. (e-fls. 1.071/1.079 - grifei)

A defesa apresentada foi julgada improcedente pelo acórdão ementado nos seguintes termos:

> ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS
>
> Período de apuração: 01/01/2015 a 31/12/2017
>
> RECLASSIFICAÇÃO FISCAL. Havendo a reclassificação fiscal com alteração para maior do percentual de redução da alíquota de importação, tornam-se exigíveis as diferenças de tributos com os acréscimos legais previstos na legislação.
>
> REVISÃO ADUANEIRA. MUDANÇA DE CRITÉRIO JURÍDICO. INOCORRÊNCIA. O desembaraço aduaneiro é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira da mercadoria, não configurando lançamento por homologação do recolhimento realizado pelo contribuinte nem critério jurídico a ser observado pela autoridade fiscal, estando o respectivo despacho de importação sujeito a reexame no prazo quinquenal, por meio da denominada revisão aduaneira, a qual, por sua vez, não se confunde com a revisão de lançamento e não propicia a arguição de mudança de critério jurídico.
>
> PRÁTICAS REITERADAS (art.100, III, do CTN). INEXISTÊNCIA. NORMA EXPRESSA. A pretensão de ver determinadas práticas como integrantes da legislação tributária, na qualidade de normas complementares, somente tem lugar quando inexiste norma jurídica expressa que rege o assunto, adicionado de um reconhecimento formal da prática, pela autoridade administrativa competente.
>
> MULTA PROPORCIONAL E JUROS DE MORA. EXCLUSÃO. IMPOSSIBILIDADE. Só se configura a excludente de penalidades e juros de mora na observância de convênio, ato ou decisão com eficácia normativa atribuída por lei ou práticas reiteradas da administração perfeitamente caracterizadas, sendo inadmissível a sua formação contra legem.
>
> Impugnação Improcedente (e-fls. 1.070)

Documento nato-digital

Intimada desta decisão em 12/11/2019 (e-fl. 1.094) a empresa apresentou Recurso Voluntário em 10/12/2019 (e-fl. 10.97 e ss.) alegando, em síntese:

> ***(i)*** a nulidade da r. decisão recorrida por ter deixado de analisar todos os argumentos da impugnação, em especial a análise da questão da classificação fiscal sobre o prisma das Regras Gerais de Interpretação, sem a identificação expressa de quais foram as regras utilizadas para desenquadrar a classificação fiscal utilizada pela Recorrente.
>
> ***(ii)*** no mérito, sustenta:
>
> ***(ii.1)*** a correta classificação fiscal da mercadoria, evidenciando que o Auto de Infração não trouxe a regra para proceder com a reclassificação fiscal. Sustenta que a classificação fiscal adotada pela empresa está respaldada na RGI n.º 3 a), enquadrando-se no capítulo 8711.30.00. Aponta a existência de soluções de consulta que respaldam seu entendimento;
>
> ***(ii.2)*** a ocorrência de alteração de critério jurídico do lançamento em violação ao art. 146, do CTN, considerando que algumas das importações registradas em janeiro/2016 e fevereiro/2016 foram parametrizadas no canal vermelho de conferência aduaneira. Acresce que as mercadorias possuem processo produtivo básico - PPB devidamente aprovado pela SUFRAMA com a indicação da classificação fiscal adotada pelo sujeito. Não se entendendo desta forma sustenta a aplicação do art. 100 do CTN, considerando que a classificação fiscal adotada pela empresa está respaldada na prática reiterada.
>
> ***(iii)*** por fim, sustenta a aplicação da retroatividade benigna considerando a aplicação da Lei n.º 13.755/2018 que expressamente passou a admitir a isenção da Zona Franca de Manaus para os quadricíclos, independentemente da classificação fiscal (art. 7º, § 13 do Decreto-lei 288/1976)
>
> Em seguida, os autos foram direcionados a este Conselho para julgamento.
>
> É o relatório.

Voto

Conselheira Maysa de Sá PIttondo Deligne, Relatora.

O Recurso Voluntário é tempestivo e cabe ser conhecido.

Contudo, o processo não se encontra suficientemente instruído para julgamento, como se passa a delinear a seguir.

Como relatado, o presente Auto de Infração foi lavrado vez que a fiscalização entende que no período de janeiro/2015 a dezembro/2017 o contribuinte pagou a menor o Imposto de Importação - II devido na internação na Zona Franca de Manaus - ZFM de insumos importados do veículo quadriciclo, conhecido como ATV (All Terrain Vehicle), modelo TRX 420 FourTrax), importados com benefícios fiscais previstos no Decreto-Lei nº 288/67.

Documento nato-digital

Por entender que a classificação fiscal da mercadoria estaria equivocada, devendo se enquadrar não na NCM 8711, mas sim na NCM 8703, entendeu a fiscalização que a empresa não poderia se beneficiar do coeficiente de redução fixo de 88% (oitenta e oito por cento) do art. 7º, §4º, do Decreto-lei 288/1967 utilizado pela empresa em suas internações:

> Art. 7° Os produtos industrializados na Zona Franca de Manaus, salvo os bens de informática e os veículos automóveis, tratores e outros veículos terrestres, suas partes e peças, excluídos os das posições 8711 a 8714 da Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB), e respectivas partes e peças, quando dela saírem para qualquer ponto do Território Nacional, estarão sujeitos à exigibilidade do Imposto sobre Importação relativo a matérias-primas, produtos intermediários, materiais secundários e de embalagem, componentes e outros insumos de origem estrangeira neles empregados, calculado o tributo mediante coeficiente de redução de sua alíquota ad valorem, na conformidade do § 1° deste artigo, desde que atendam nível de industrialização local compatível com processo produtivo básico para produtos compreendidos na mesma posição e subposição da Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB). (Redação dada pela Lei nº 8.387, de 30.12.91)
>
> (...)
>
> § 4° Para os produtos industrializados na Zona Franca de Manaus, salvo os bens de informática e os veículos automóveis, tratores e outros veículos terrestres, suas partes e peças, excluídos os das posições 8711 a 8714 da Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB), cujos projetos tenham sido aprovados pelo Conselho de Administração da Suframa até 31 de março de 1991 ou para seus congêneres ou similares, compreendidos na mesma posição e subposição da Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB), constantes de projetos que venham a ser aprovados, no prazo de que trata o art. 40 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, a redução de que trata o caput deste artigo será de oitenta e oito por cento. (Parágrafo incluído pela Lei nº 8.387, de 30.12.91) (grifei)

Atentando-se para os presentes autos, observa-se que a Recorrente considerou que os quadricíclos por ela fabricados se enquadravam expressamente na previsão do dispositivo acima transcrito por expressa orientação do Conselho de Administração da SUFRAMA, como se depreende da Resolução CAS n.º 203/2008 anexa aos autos (e-fl. 903):

RESOLUÇÃO N.º 203 , DE 28 DE AGOSTO DE2008

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA SUFRAMA, no uso da competência prevista no artigo 4º, inciso I, alínea c do Capitulo IV, Anexo I ao Decreto nº 6.372, de 14 de fevereiro de 2008;

CONSIDERANDO os termos do Parecer Técnico de Projeto N.º 195/2008 – SPR/CGPRI/COAPI, da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA, submetido a este Colegiado em sua 234ª Reunião Ordinária, realizada em 28 de agosto de 2008;

CONSIDERANDO o disposto nos artigos 8º e 20 do Regimento Interno do Conselho de Administração da SUFRAMA, resolve:

Art. 1º APROVAR o projeto industrial de AMPLIAÇÃO/ATUALIZAÇÃO da empresa MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA., na Zona Franca de Manaus, na forma do Parecer Técnico de Projeto N.º 195/2008 – SPR/CGPRI/COAPI, para produção de MOTOCICLETA ATÉ 100 CM3, MOTOCICLETA ACIMA DE 100 CM3 ATÉ 450 CM3, MOTOCICLETA ACIMA DE 450 CM3, MOTONETA ATÉ 100 CM3, MOTONETA ACIMA DE 100 CM3 ATÉ 450 CM3 e QUADRICICLO ACIMA DE 100 CM3, para o gozo dos incentivos previstos nos artigos 7º e 9º do Decreto-lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967 e legislação posterior.

Art. 2º DEFINIR que a redução da alíquota do Imposto de Importação (II) relativo às matérias-primas, materiais secundários e de embalagem, componentes e outros insumos de origem estrangeira, utilizados na fabricação dos produtos constantes no Art. 1º desta Resolução, será de 88% (oitenta e oito por cento), conforme parágrafo 4º do Art. 7º do Decreto-lei N.º 288/67, com redação dada pela Lei N.º 8.387/91.

Com efeito, o art. 2º acima transcrito expressamente indica que a previsão do art. 7º, §4º, do Decreto-lei n.º 288/1967 se aplica para os produtos referenciados no art. 1º (dentre os quais o QUADRICICLO ACIMA DE 100 CM3). Acresce-se que foi confirmado o cumprimento do processo produtivo básico (PPB) à época dos fatos autuados, em conformidade com a Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 67, de 05.03.2009 que estabelece o PPB para os produtos Ciclomotores, Motonetas, Motocicletas, Triciclos e Quadriciclos, industrializados na Zona Franca de Manaus. De fato, constam dos autos os laudos de produção acostados às e-fls. 900/902, que se referem especificamente ao QUADRICICLO.

Assim, no entender da SUFRAMA, os quadricíclos estariam na exceção do art. 7º, §4º, do Decreto-lei 288/1967, como veículos terrestres das posições 8711 a 8714. Contudo, seja a Resolução, sejam os laudos técnicos em qualquer momento fazem menção à classificação fiscal do quadriciclo.

Sem adentrar na competência da SUFRAMA quanto à classificação fiscal das mercadorias, observa-se que há dúvida quanto aos elementos fáticos que respaldam a fiscalização quanto à reclassificação fiscal.

Conforme indicado no Relatório de Fiscalização a Recorrente procedeu com o enquadramento das mercadorias na NCM 8711.30.00, quando, no entender da fiscalização deveriam ter sido classificados na NCM 8703.21.00. Vejamos os textos dessas subposições:

Posição Contribuinte - 8711.30.00	**Posição Fisco - 8703.21.00**
8711.30.00 - Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios - Motocicletas (incluídos os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, mesmo com carro lateral; carros laterais - Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 250cm³ mas não superior a	8703.21.00 - Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios - Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis

500cm³	de corrida. - Outros veículos, unicamente com motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*): - De cilindrada não superior a 1.000 cm3

Para respaldar seu entendimento, a fiscalização:

(a) fez referência a soluções de consulta (aparentemente formuladas por outras pessoas jurídicas) quanto aos quadricíclos, que teriam alcançado o entendimento no sentido de que a posição correta seria a 8703 (Soluções de Consulta DIANA05 nº 20/2009, DIANA02 nº 01/2011, DIANA02 nº 04/2011, DIANA09 nº 31/2011);

(b) afirma que os pareceres da OMA quanto a posição 8703.20 confirmariam que os quadricíclos deveriam ser enquadrados na referida posição.

Reproduz-se abaixo o fundamento trazido pela fiscalização para a reclassificação:

> Trata-se de veículo quadriciclo, conhecido como ATV (All Terrain Vehicle), modelo TRX 420 FourTrax, fabricado pela Moto Honda da Amazônia LTDA. Conforme o sítio da empresa na Internet, esse modelo conta com:
>
> > Moderno painel digital com um visor compacto e completo, velocímetro, hodômetro total e parcial, horímetro, relógio, marcador de temperatura do líquido de arrefecimento, marcador de combustível, indicadores de marchas, tração 4x4, ré e falha na bateria, além de uma função inovadora que indica a necessidade de manutenção", além de um "motor monocilíndrico de 420cc que reduz perdas e desgastes na engrenagem de transmissão e possibilita.
>
> No curso do procedimento fiscal identificou-se diversas soluções de consulta que tiveram como objeto a classificação fiscal de veículos denominados quadriciclos ou similares e, em todas elas, determinou-se a classificação fiscal na NCM 8703.21.00.
>
> **Como exemplo, a Solução de Consulta N° 31 - SRRF09/Diana, de 13 de abril de 2011, informa que esses tipos de veículos tem um sistema de direção baseado no Princípio de Ackerman, característico de veículos automóveis, apesar de serem dotados de guidão:**
>
> Consequentemente, concluiu-se pela impossibilidade de classificação desses veículos como motocicleta (posição 87.11), apesar das várias semelhanças existentes, **pelo fato de sua direção estar baseada no princípio de Ackerman** o que, é ratificado pela nota de exclusão da posição nas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado, in verbis:
>
> > **Notas explicativas do Sistema Harmonizado posição (8711)**
> >
> > **São, pelo contrário, EXCLUÍDOS:**
> >
> > **a) Os veículos de quatro rodas, para transporte de passageiros, com chassi tubular, munidos de um sistema de direção do tipo automóvel, baseado, por exemplo, no princípio de Ackerman (posição 87.03).**
>
> Por sua vez, a Solução de Consulta SRRF05/DIANA N° 20, de 13 de julho de 2009 também concluiu que o veículo denominado quadriciclo pelo interessado é considerado como um "veículo para todo terreno" (all-terrain vehicle - ATV) e que a posição 8703 do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias é o nicho apropriado para classificar o objeto da presente análise.

Documento nato-digital

87.03 - Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida

A respeito do alcance da posição 8703, as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (NESH) assim orientam (in verbis):

> Com exceção dos veículos automóveis para o transporte de pessoas incluídos na posição 87.02, a presente posição compreende os veículos automóveis de qualquer tipo, incluindo os veículos automóveis anfíbios para o transporte de pessoas, qualquer que seja o motor que os acione (motor de pistão, de ignição por centelha (faísca*) ou por compressão, elétrico, turbina a gás, uma combinação de um motor de pistão de combustão interna e um ou mais motores elétricos, etc.).
>
> **INCLUEM-SE nesta posição:**
>
> **d) Os veículos de quatro rodas, com chassis tubular, munidos com um sistema de direção do tipo automóvel, por exemplo, baseado no princípio de Ackerman.**

Assim, deve o produto ser reenquadrado na subposição de 1° nível 8703.2, visto que sua motorização atende aos requisitos contidos no texto dessa subposição, e, conseqüentemente, na subposição de 2° nível 8703.21

8703.2 - Outros veículos, unicamente com motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*):

8703.21 -- De cilindrada não superior a 1.000 cm3

Como a posição não apresenta desdobramentos regionais, encontra-se a classificação dos artigos no código NCM 8703.21.00.

Além disso, a Instrução Normativa RFB n° 1.459, de 28 de março de 20145, que aprovou o texto consolidado da Coletânea de Pareceres de Classificação da Organização Mundial das Aduanas (OMA), mostra que os veículos do tipo todo terreno (ATV), com duas ou quatro rodas motoras, se classificam na subposição de segundo nível 8703.21, é dizer (in verbis):

8703.21

e) Veículo para todo terreno de quatro rodas (com duas rodas motoras), com chassi tubular, munido de selim do tipo utilizado em motocicletas, de um guidão para dirigi-lo e de pneumáticos de baixa pressão. A direção pode posicionar as duas rodas dianteiras como em um veículo automóvel tradicional (princípio de Ackerman). O veículo é dotado de uma caixa de marchas automática com marcha a ré, de uma transmissão por corrente no eixo traseiro e de freios a tambor dianteiros e traseiros. É propulsionado por um motor monocilíndrico de quatro tempos com cilindrada de 124 cm3. Não é equipado com porta-malas nem com barra de atrelagem.

f) Veículo para todo terreno com quatro rodas motoras, com chassi tubular, munido de selim do tipo utilizado em motocicletas, de guidão para dirigi-lo e de pneumáticos de baixa pressão (pneus-balões). A direção pode posicionar as duas rodas dianteiras como em um veículo automóvel tradicional (princípio de Ackerman). O veículo é munido de transmissão com cinco marchas do tipo dual range e marcha a ré, freios a tambor duplo dianteiros e freios a tambor simples traseiros. É movido por um motor monocilíndrico a quatro tempos, com cilindrada de 386 cm3, sendo a potência transmitida às rodas dianteiras e traseiras por eixos. É equipado com compartimento de carga para o transporte de mercadorias (capacidade total de carga de 120 kg, excluindo o motorista) e

Documento nato-digital

> um engate para reboque, e pode rebocar até 410 kg (o veículo mesmo pesa 273 kg).(grifou-se)
>
> Além do princípio de Ackerman já salientado, enumera-se algumas características presentes no quadriciclo analisado, retiradas do manual do proprietário disponível. no sítio da fabricante. Tais características deixam clara a necessidade de classificação de acordo com o os pareceres emitidos pela OMA.
>
> Uso somente no off-road
>
> Veiculo ATV (veículos do tipo para todo terreno) 7
>
> Selim do tipo utilizado em motocicletas
>
> **Quatro rodas motoras**
>
> **Pneus sem câmara de baixa pressão**
>
> **Chassi tubular de berço duplo**
>
> **Guidão**
>
> Freio traseiro a tambor/160mm
>
> Motor monocilíndrico de quadro tempos
>
> Sistema de transmissão com 5 velocidades à frente e 1 à ré
>
> 2 compartimentos para transporte de mercadorias (dianteiro e traseiro)
>
> Engate de reboque
>
> Sistema de diferencial 8
>
> **Peso de 263 kg para o modelo trx420fm**
>
> **Capacidade de reboque máxima de 385 kgf**
>
> Dessa forma, **verifica-se claramente que a NCM 8703.21.00 da TEC, adotada nos Pareceres de Classificação da OMA supracitados deve ser aplicada ao produto internado pela empresa**. (grifei)

Primeiramente, observa-se que quaisquer das soluções de consulta referenciadas pela fiscalização foram anexadas na íntegra aos presentes autos. De fato, não é possível confirmar os fundamentos trazidos pela fiscalização ao fazer referência à Solução de Consulta N° 31 - SRRF09/Diana, de 13 de abril de 2011 e à Solução de Consulta SRRF05/DIANA N° 20, de 13 de julho de 2009 (que teria reformado solução de consulta no qual foi adotada a classificação fiscal adotada pela Recorrente).

Ainda que as informações referenciadas a essas soluções de consulta tenham sido aparentemente reproduzidas pela fiscalização, para que seja avaliado eventual prejuízo à defesa do sujeito passivo, entendo essencial a juntada aos presentes autos da íntegra das soluções de Consulta.

Ora, de fato, o principal fundamento jurídico da autuação é a previsão expressa das notas explicativas específicas das posições 8711 e 8703 que afirmam que os veículos de quadro rodas, com chassi tubular, "*munidos de um sistema de direção do tipo automóvel,*

baseado, por exemplo, ***no princípio de Ackerman***" estariam excluídos da posição 8711 (utilizada pelo contribuinte) e incluídos na posição 8703 (adotada pela fiscalização):

> Notas explicativas do Sistema Harmonizado
>
> - **Posição (8711)**
>
> São, pelo contrário, **EXCLUÍDOS:**
>
> **a) Os veículos de quatro rodas**, para transporte de passageiros, **com chassi tubular, munidos de um sistema de direção do tipo automóvel, baseado, por exemplo, no princípio de Ackerman (posição 87.03).**
>
> - **Posição (8703)**
>
> **INCLUEM-SE** nesta posição:
>
> d) **Os veículos de quatro rodas, com chassis tubular, munidos com um sistema de direção do tipo automóvel, por exemplo, baseado no princípio de Ackerman**.

Contudo, nas notas explicativas não constam maiores considerações quanto a esse princípio, tratando-se de característica fática essencial da mercadoria para ser enquadrada na posição pretendida pela fiscalização. Pelo parecer da OMA transcrito pela fiscalização, esse princípio seria o fato da "*direção pode posicionar as duas rodas dianteiras como em um veículo automóvel tradicional*":

> f) Veículo para todo terreno com quatro rodas motoras, com chassi tubular, munido de selim do tipo utilizado em motocicletas, de guidão para dirigi-lo e de pneumáticos de baixa pressão (pneus-balões). **A direção pode posicionar as duas rodas dianteiras como em um veículo automóvel tradicional (princípio de Ackerman).** O veículo é munido de transmissão com cinco marchas do tipo dual range e marcha a ré, freios a tambor duplo dianteiros e freios a tambor simples traseiros**. É movido por um motor monocilíndrico a quatro tempos, com cilindrada de 386 cm3, sendo a potência transmitida às rodas dianteiras e traseiras por eixos. É equipado com compartimento de carga para o transporte de mercadorias (capacidade total de carga de 120 kg, excluindo o motorista) e um engate para reboque, e pode rebocar até 410 kg (o veículo mesmo pesa 273 kg).** (grifei)

Contudo, estaria essa característica presente no veículo sobre análise? As fotos constantes do manual seriam suficientes para essa finalidade? Caso positivo, quais fotos? Ainda que a fiscalização tenha anexado aos autos o Manual do Proprietário do quadricíclo (e-fls. 52/791), o teor desse manual sob o aspecto do princípio de Ackerman não foi analisado considerando as notas da NESH e o parecer da OMA.

Isso porque o respaldo fático da fiscalização constaria da Solução de Consulta n.° 31 - SRRF09/Diana, de 13 de abril de 2011, na qual teria sido informado que "*esses tipos de veículos* [leia-se, os que foram objeto de autuação] *tem um sistema de* ***direção baseado no Princípio de Ackerman****, característico de veículos automóveis,* ***apesar de serem dotados de guidão***". Contudo, a falta da cópia integral dessa solução de consulta na autuação pode ter eventualmente prejudicado a defesa do contribuinte a depender dos elementos técnicos apontados como relevantes naquela solução de consulta para confirmar o que seria o sistema de direção baseado no princípio de Ackerman. O prejuízo a defesa poderá decorrer do fato da empresa não ter acesso públicos aos fundamentos da solução de consulta, considerando que ela foi (aparentemente) direcionada a sujeito passivo distinto da Recorrente.

Documento nato-digital

Com isso, considerando os fundamentos trazidos pela fiscalização aos presentes autos, importante que a fiscalização anexe aos presentes autos as cópias integrais da Solução de Consulta N° 31 - SRRF09/Diana, de 13 de abril de 2011 e da Solução de Consulta SRRF05/DIANA N° 20, de 13 de julho de 2009, com os aspectos técnicos que foram considerados naquelas soluções. Caso as soluções de consulta tenham sido formuladas por pessoa jurídica distinta da Recorrente ou de outro grupo econômico, necessário que a fiscalização oculte as menções à outra pessoa jurídica.

Acresce-se que atentando-se para o parecer da OMA transcrito pela fiscalização, acima reproduzido, os dados técnicos nele indicados são distintos daqueles constantes do Manual, não sendo possível atestar se essas diferenças poderiam contaminar por completo a aplicação do referido parecer ao presente caso.

Primeira questão que gera dúvida quando se compara o parecer da OMA trazido pela fiscalização e o manual do usuário se refere a capacidade máxima de carga, que não seria de 120 Kg, excluindo o motorista, como indicado no parecer, mas de 220 kg, incluindo o motorista (e-fl. 233):

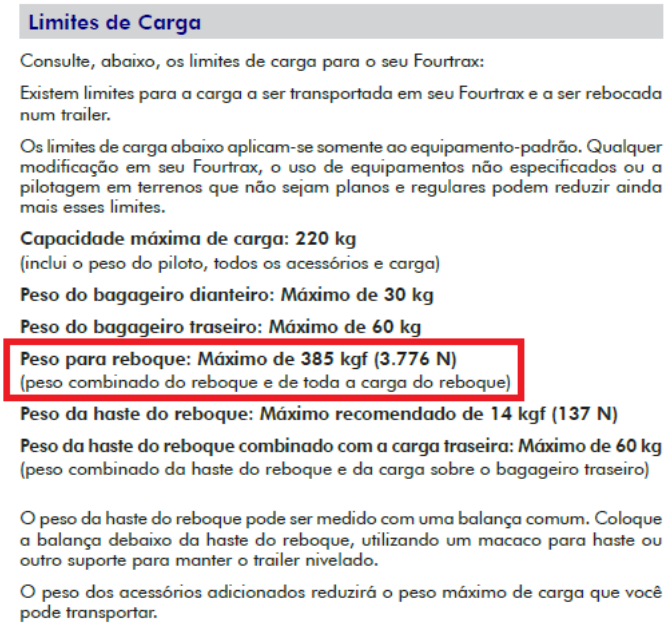
CAPACIDADE	
Capacidade de passageiro	Somente piloto
Capacidade máxima de carga	220 kg (incluindo piloto, carga e acessórios)

O parecer da OMA acima ainda indica a cilindrada de 396 cm3 e o peso do veículo de 273kg, características essas que não coincidem com as informações técnicas do quadricíclos (e-fls. 233/234) como consignado pelo própria fiscalização:

PESO	
Peso seco	247 kg (TRX420TM)
	263 kg (TRX420FM)

MOTOR	
Tipo	OHV, monocilíndrico, 4 tempos, refrigeração líquida
Cilindrada	420 cm³
Diâmetro e curso	86,5 x 71,5 mm
Relação de compressão	9,9 : 1
Potência máxima	26,9 cv a 6.250 rpm
Torque máximo	3,4 kgf.m a 5.000 rpm
Vela de ignição, padrão	BKR5E-11 (NGK) ou K16PR-U11 (DENSO)
Folga dos eletrodos	1,00 – 1,10 mm
Folga das válvulas (motor frio) Admissão Escapamento	 0,15 mm 0,23 mm
Rotação de marcha lenta	1.400 ± 100 rpm
Sistema de alimentação	Injeção eletrônica PGM-FI
Sistema de lubrificação	Forçada, por bomba trocoidal
Sistema de partida	Elétrica

Da mesma forma, a capacidade de reboque de 410kg indicada no parecer da OMA não se aproxima com a especificação técnica do quadricíclo (e-fl. 104):



Limites de Carga

Consulte, abaixo, os limites de carga para o seu Fourtrax:

Existem limites para a carga a ser transportada em seu Fourtrax e a ser rebocada num trailer.

Os limites de carga abaixo aplicam-se somente ao equipamento-padrão. Qualquer modificação em seu Fourtrax, o uso de equipamentos não especificados ou a pilotagem em terrenos que não sejam planos e regulares podem reduzir ainda mais esses limites.

Capacidade máxima de carga: 220 kg
(inclui o peso do piloto, todos os acessórios e carga)

Peso do bagageiro dianteiro: Máximo de 30 kg

Peso do bagageiro traseiro: Máximo de 60 kg

Peso para reboque: Máximo de 385 kgf (3.776 N)
(peso combinado do reboque e de toda a carga do reboque)

Peso da haste do reboque: Máximo recomendado de 14 kgf (137 N)

Peso da haste do reboque combinado com a carga traseira: Máximo de 60 kg
(peso combinado da haste do reboque e da carga sobre o bagageiro traseiro)

O peso da haste do reboque pode ser medido com uma balança comum. Coloque a balança debaixo da haste do reboque, utilizando um macaco para haste ou outro suporte para manter o trailer nivelado.

O peso dos acessórios adicionados reduzirá o peso máximo de carga que você pode transportar.

Seriam essas características essenciais para a aplicação das notas específicas da NESH? Ou basta o sistema de direção baseado no Princípio de Ackerman? Quais foram as características específicas consideradas essenciais para fins de reclassificar os veículos no código 8703.21.00?

Com isso, essa relatora possui dúvidas quanto à autuação e os elementos probatórios apresentados pela fiscalização, razão pela qual à luz do art. 29 do Decreto n.º 70.235/72[1] proponho o conversão do julgamento do recurso em diligência para que a autoridade fiscal de origem:

(i) Anexe aos presentes autos as cópias integrais da Solução de Consulta N° 31 - SRRF09/Diana, de 13 de abril de 2011 e da Solução de Consulta SRRF05/DIANA N° 20, de 13 de julho de 2009. Caso as soluções de consulta tenham sido formuladas por pessoa jurídica distinta da Recorrente ou de outro grupo econômico, necessário que a fiscalização oculte as menções à outra pessoa jurídica.

(ii) Traga os esclarecimentos que julgar pertinente quanto às características técnicas anexadas aos presentes autos (manual do usuário) e as notas da NESH, esclarecendo em especial:

(ii.1) nos veículos objeto da autuação, a direção pode posicionar as duas rodas dianteiras como em um veículo automóvel tradicional (princípio de Ackerman)? Esse é o mesmo conceito do princípio de Ackerman adotado pela Solução de Consulta n.º 31/2011?

(ii.2) As fotos constantes do manual do proprietário são suficientes para confirmar que os veículos são munidos de um sistema de direção baseado

[1] *"Art. 29. Na apreciação da prova, a autoridade julgadora formará livremente sua convicção, podendo determinar as diligências que entender necessárias."*

no princípio de Ackerman? Caso positivo, referenciar as folhas do processo nos quais constam as fotos que confirmam essa característica técnica;

(ii.3) as características constantes do parecer da OMA (capacidade de reboque, cilindrada, peso do veículo e capacidade máxima de carga) são essenciais para a aplicação das notas específicas da NESH? Ou basta o sistema de direção baseado no Princípio de Ackerman? Quais as características técnicas/fáticas consideradas como essenciais pela fiscalização para proceder com o reenquadramento?

Concluída a diligência e antes do retorno do processo a este CARF, intimar a Recorrente do resultado da diligência para, se for de seu interesse, se manifestar no prazo de 30 (trinta) dias.

É como proponho a presente Resolução.

(documento assinado digitalmente)

Maysa de Sá Pittondo Deligne.