

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10314.002682/94-87
SESSÃO DE : 13 de outubro de 1998
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845
RECURSO N.º : 119.063
RECORRENTE : GREAT CARS COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA.
RECORRIDA : DRJ/ SÃO PAULO/ SP

NULIDADE

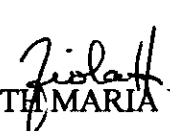
Considera-se nulo o Auto de Infração que não especifique, de forma clara e incontroversa, a disposição legal infringida.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

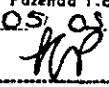
ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em anular o processo a partir do Auto de Infração, inclusive, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 13 de outubro de 1998.


UBALDO CAMPELETO NETO
Presidente em Exercício


ELIZABETH MARIA VIOLATTO
Relatora

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral de Representação Extrajudicial
da Fazenda Nacional
Em 05.03.99


LUCIANA CORDEIRO RORIZ PONTES
Procuradora da Fazenda Nacional

05 JAN 1999

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES e LUIS ANTONIO FLORA. Ausente o Conselheiro HENRIQUE PRADO MEGDA.

RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845
RECORRENTE : GREAT CARS COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA.
RECORRIDA : DRJ/ SÃO PAULO/ SP
RELATORA : ELIZABETH MARIA VIOLATTO

RELATÓRIO

Adoto o relatório e voto da Ilustre Conselheira Maria Helena Cotta Cardozo, com as adaptações inerentes a este processo, tais como; número de folhas, datas, etc:

“A empresa GREAT CARS COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA. recorre ao Terceiro Conselho de Contribuintes, de decisão proferida pela DRJ/São Paulo - SP.

DOS ANTECEDENTES À AUTUAÇÃO

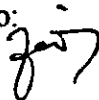
A empresa acima identificada submeteu a despacho aduaneiro, em 22/04/94, por meio da Declaração de Importação nº 303.996/94 (fls. 03 a 08), o veículo marca CRYSLER, modelo JIPE GRAND CHEROKEE LAREDO, ano de fabricação 1993, modelo 1994, 4 portas, a gasolina, com 220 HP, 5.198 CC, 16 válvulas, tração 4x4 e transmissão automática. O veículo foi classificado pela empresa no código TAB/SH 8703.24.0500, cujas alíquotas são de 35% para o Imposto de Importação - II e 12% para o Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI.

DA AUTUAÇÃO

Contra a empresa supra, em relação à importação descrita, foi lavrado pela IRF-São Paulo - SP, em 16/06/94, o Auto de Infração de fls. 01, no valor de 9.319,81 UFIR. Conforme o autuante, em ato de conferência física, verificou-se que a correta classificação do veículo em tela seria no código 8703.24.0801, com alíquota *ad-valorem* de 30% de IPI, “no exato mandamento do Parecer Normativo nº 02/94, de 24/03/94”.

DA IMPUGNAÇÃO

Regularmente notificada (fls. 02), a empresa autuada, por sua advogada, apresentou impugnação tempestiva (fls. 09 a 11-A), acompanhada dos documentos de fls. 13 a 26, com os seguintes argumentos, em resumo:



RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

- a data de chegada da mercadoria do país de embarque se deu em 15/01/94, e em consequência sua classificação foi fixada na posição TAB 8703.24.0500, com alíquota de 12%;

- no Ato Declaratório nº 2/94, o legislador incluiu como características dos jipes aspectos técnicos fora dos parâmetros considerados e apontados por acordo internacional, segundo o qual os jipes não possuem "guinchos";

- as regras foram consideradas para todos os veículos, inclusive aqueles que já haviam desembarcado no território nacional, o que é um absurdo, pois o importador já possuía em mãos a Guia de Importação, que é a autorização do governo brasileiro para a importação do veículo em tela. Isso significa que o próprio governo possuía classificação anterior, anuindo assim com a importação aqui discutida, o que se torna por princípio ato inconstitucional, uma vez que tal parecer normativo passa a cercear os direitos do importador no tocante ao preço de comercialização da mercadoria;

- o importador trouxe do exterior na mesma ocasião vinte e seis veículos, tendo desembarcado apenas vinte e, com relação aos seis restantes, utilizado as prerrogativas que a lei lhe faculta (cento e vinte dias, prorrogáveis por igual período), quando foi tomado de surpresa pela publicação e aplicação das novas definições apenas brasileiras de jipe, o que o impediu de liberar os veículos restantes;

- se tomadas ao pé da letra as "novas definições de jipe", raríssimos serão os veículos que as terão. Caso seja necessário laudo para que se constate as características de jipe, o veículo em questão as terá todas, exceto uma, absurda e propositadamente colocada pelo legislador, que é o tal "guincho", peça única que então passou a desclassificar o veículo como jipe. Essa desclassificação só ocorre nas leis brasileiras, que vêm desrespeitando até os acordos internacionais, o que se tornou objeto de mandado de segurança da Associação Brasileira dos Comerciantes e Importadores de Veículos Automotores - ABRACIVA, perante a Justiça Federal. É nesse tocante a presente impugnação, face a absurda desclassificação do veículo pela falta de um guincho, que pode até ser considerado e vendido como mero acessório;

- o fato gerador do imposto em questão se dá no momento do desembarco aduaneiro, quando da procedência estrangeira, como *in casu*, consoante o artigo 46, inciso I, do Código Tributário Nacional - CTN, porém havia o mesmo passado pela DRF e já havia a anuência



RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

por parte do governo brasileiro na importação do veículo pré-definido como jipe, através da liberação da própria guia de importação;

- a recepção e entendido desembaraço aduaneiro, pela DRF Santos - SP se deu em 20/01/94, portanto, antes da edição do aludido Parecer Normativo, não havendo razão para se falar em diferença de alíquota, pois a mercadoria se encontrava alfandegada desde a data de sua chegada;

- embora o registro da D.I. nº 303.998 tenha se dado em 22/04/94, qualquer alteração constou da mesma, tendo sido elaborada nos mesmos moldes da legislação que até então se encontrava em vigor, conforme acima alegado e esclarecido.

Finalmente, requer a interessada seja liberado o veículo em questão, mediante o pagamento de fiança bancária, em consonância com a Portaria 389/76, sendo, posteriormente, o presente Auto de Infração julgado insubsistente e inconsistente, por ser de justiça.

DA LIBERAÇÃO DO VEÍCULO MEDIANTE FIANÇA BANCÁRIA.

Em 15/08/94, a empresa autuada apresentou à Inspetoria da Receita Federal em São Paulo, Termo de Responsabilidade, no sentido de que fosse liberado o veículo objeto da autuação, mediante o pagamento de fiança bancária, pleito esse aceito pela repartição autuante. Assim, a mercadoria foi desembaraçada em 22/08/94, conforme documento de fls. 54.

DA AUTUAÇÃO COMPLEMENTAR

Após a liberação da mercadoria, foi o presente processo ao Serviço de Tributação da IRF São Paulo - SP, elaborando-se a informação de fls. 67 a 70, apontando preliminarmente, em resumo, que:

- tendo sido desembaraçada a mercadoria sob litígio em 22/08/94, ocorreu nessa data a incidência do fato gerador do IPI, nos termos do artigo 46, inciso I, do CTN, combinado com o artigo 29, inciso I, do RIPI, aprovado pelo Decreto 87.981/82. Pela falta de lançamento da diferença do tributo, o contribuinte infringiu o artigo 55, inciso I, letra "a", e inciso II, letra "a", combinados com o artigo 57, inciso III, todos do RIPI, sujeitando-se à multa prevista no artigo 364, inciso II, desse mesmo diploma legal;

Quanto ao mérito, a informação aborda os seguintes pontos, em resumo:



RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

- a autuada investe contra o Auto de Infração afirmando que o veículo importado deve ser classificado como jipe, por força de acordo internacional segundo o qual os jipes não possuem "guinchos", insurgindo-se assim contra os atos normativos baixados pela Coordenação-Geral do Sistema de Tributação - COSIT (Ato Declaratório nº 32/93 e Parecer Normativo nº 02/94);

- a litigante não aponta qual dos acordos internacionais foi transgredido. As únicas normas inter países que definem as características dos jipes são aquelas vigentes entre os membros da Comunidade Econômica Européia, que não foram ratificadas pelo Brasil, sendo que o Ato Declaratório COSIT nº 32/93 foi formulado com o mais absoluto respeito àquelas regras. Por outro lado o GATT, do qual o Brasil é participante, é absolutamente omissivo sobre a matéria, o que se comprova pela análise dos textos postos em vigor pelo Decreto 97.409/88;

- esta norma de legislação tributária (artigo 100, inciso I, do CTN) não possui natureza constitutiva. Como ato interpretativo, limita-se a explicitar o sentido e o alcance do termo jipe. Por possuir natureza declaratória, sua eficácia retroage ao momento em que os códigos NBM referentes a jipes passaram a integrar a TAB, propiciando orientação à Secretaria da Receita Federal e aos sujeitos passivos interessados na matéria (Parecer Normativo COSIT nº 05/94).

Por fim, a informação conclui:

"A ação fiscal instaurada comprova a prática do ilícito em espécie e extensão, eis que o veículo importado não está provido de guincho para reboque."

Assim, retornou o presente processo ao autuante, para a lavratura de Auto de Infração Complementar, bem como reabertura de prazo para defesa da autuada, de acordo com a preliminar levantada pelo autor da informação (fls. 66 e 72).

DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

Em 19/11/96 a Delegacia da Receita Federal de Julgamento em São Paulo - SP exarou a decisão DRJ/SP nº 7034/96-42.312, com o seguinte teor, em resumo:

- a controvérsia entre a pretensão fiscal e a contestação da autuada cinge-se à questão de o veículo em tela classificar-se como jipe ou veículo de uso misto;

 5

RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

- o Ato Declaratório (Normativo) nº 32, de 28/09/93, estabelece os requisitos para a classificação fiscal dos veículos denominados jipes na NBM/SH;

- as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado da posição 8703 estabelecem que "entendem-se por veículos de uso misto, na acepção da presente posição, os veículos com nove lugares sentados no máximo (incluído o motorista), cujo interior pode ser utilizado, sem modificação da estrutura, tanto para o transporte de pessoas como para o de mercadorias";

- o Parecer Normativo nº 02/94 determina que os veículos de passageiros que atendam às condições para serem classificados como jipes e como veículos de uso misto ("Station Wagon"), devem ser classificados, por aplicação da RGI 3a., "c", combinada com a (RGC-1), ambas da NBM/SH, nos códigos referentes aos veículos de uso misto, porque esses códigos estão em ordem numérica superior aos dos jipes;

- é certo que o veículo automotor em questão trata-se de um jipe / veículo de uso misto; assim, o código NBM/SH correto para o mesmo é o código 8703.24.0801;

- quanto à penalidade lançada, a hipótese prevista no artigo 364, II, do RIPI, não é de aplicação ao IPI vinculado à importação. Conforme o *caput* desse artigo, a multa é aplicável quando ocorre falta de lançamento do valor, total ou parcial, do imposto na respectiva nota fiscal, ou a falta de recolhimento do imposto lançado na nota fiscal, porém não declarado ao órgão arrecadador. Além disso, a classificação fiscal errônea não é penalizada, nos termos do ADN-COSIT nº 36/96, quando a mercadoria está corretamente descrita na DI. Ademais, a irregularidade ocorreu no curso do despacho aduaneiro, antes portanto da ocorrência do fato gerador do IPI, não cabendo, nesse caso, qualquer penalidade na área do IPI, conforme PN-CST nº 32/76.

Assim, a DRJ São Paulo julgou procedente em parte a ação fiscal, mantendo o lançamento do tributo e exonerando o valor da multa.

DO RECURSO AO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

Em 27/12/96, tempestivamente, vem a empresa interessada apresentar recurso a este Conselho de Contribuintes. Além das razões já expostas na impugnação, a recorrente alega, em resumo:



RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

- a majoração da alíquota do IPI foi feita através do Ato Declaratório (Normativo) nº 32, de 28/09/93, complementada pelo Parecer Normativo 02/94;

- a definição de jipe adotada pelo ato normativo discorda frontalmente de todos os parâmetros mecânicos e técnicos, inclusive internacionais e considerados pelos fabricantes, que de maneira oposta definem jipes há longos anos. Aliás, não se enquadrando perfeitamente à luz do Parecer Normativo 02/94 sob o código 8703.24.0801, já que o veículo em questão é a gasolina, motor 5.2 lts, tração 4x4, 16 válvulas, 5.198 CC, 220 HP e 8 cilindros, logo, com cilindradas superiores à descrição e tipificação da TIPI/TAB com referência a tal, e classificado como jipe, seguindo o item 8 da classificação fiscal, e de igual maneira não atendendo a veículo de uso misto. Ressalte-se que a classificação como jipe fica explícita dada a liberação da própria Guia de Importação pela DRF, anuindo, vez que a data do conhecimento se deu em 26/12/94;

- trata-se o presente de IPI, definido pela própria Constituição como imposto, logo, tributo não vinculado, vez que não atrela o Estado a realizar qualquer prestação em favor do contribuinte. E por tratar-se de mercadoria importada, também está sujeita à incidência de Imposto de Importação, cujo fato gerador, somado ao IPI tem-se não somente com o desembaraço do bem importado, mas também sobre qualquer mercadoria que penetre o território nacional (artigos 19, 20, 46 e 47, e respectivos incisos, do CTN);

- quebra do princípio da igualdade - não se pode falar em igualdade de todos perante a lei sem se falar em igualdade perante os tributos (artigo 5º da Constituição Federal). Sempre que possível, os impostos serão de caráter pessoal e graduados seguindo-se a capacidade econômica do contribuinte, sendo vedado às pessoas de direito público instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação, função, denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos (artigos 145, parágrafo 1º, e 150, inciso II, da CF);

- os atos normativos e portanto declaratórios, expedidos pelas autoridades administrativas, têm obrigatoriedade para as autoridades subordinadas, e não para os contribuintes, aos quais serve como orientação. Conforme Ruy Barbosa Nogueira esses atos são geralmente circulares, portarias, instruções e ordens de serviço. Tais atos não são leis, mas sim pequenas partes dessas. O contribuinte não está obrigado a observar atos normativos, mesmo porque só a lei é de



RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

observância compulsória, dentro dos liames constitucionais, precipuamente;

- quebra do princípio da legalidade - o artigo 150, inciso I, da Constituição Federal, diz que é vedado às pessoas de direito público exigir ou aumentar tributo sem que a lei o estabeleça. O artigo 5º, inciso II, também faz referência ao princípio genérico da legalidade, estabelecendo que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer algo senão em virtude de lei. Se até mesmo os antigos Decretos-leis, atuais medidas provisórias, que muitas vezes criam tributos, são instrumentos legislativos fracos, o que dizer de pareceres normativos, que sequer dependem da aprovação do Congresso Nacional, como é o caso das medidas provisórias. O princípio da legalidade é regra básica do sistema tributário e primeiras garantias em favor do contribuinte;

- o artigo 103, inciso I, do Código Tributário Nacional, refere-se às meras decisões sem caráter de lei, restando claro que elas só produzem efeitos normativos após 30 dias da data de publicação. O fato gerador está na Constituição, é sempre oriundo de lei e, no presente caso, se deu no desembarque do bem no território nacional;

- quebra do princípio da anterioridade - não é possível a instituição ou cobrança de imposto no mesmo exercício financeiro em que a Lei o criou (artigo 150, inciso III, "b", da Constituição Federal), nem a criação de tributo relativo a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os tenha instituído ou majorado (se esse fosse o caso; entretanto, na situação presente trata-se de mero ato normativo). Estar-se-ia criando um tributo retroativo, incidindo sobre fatos geradores já ocorridos, o que é totalmente absurdo;

- o artigo 153, parágrafo 1º, diz que podem ser alteradas as alíquotas dos impostos enumerados nos incisos I, II, IV e V, atendidas as condições e os limites estabelecidos em lei. Entretanto a presente majoração não atendeu a nenhum dos princípios retro enumerados (igualdade, legalidade e anterioridade). Além disso, a União só pode instituir novos impostos mediante Lei Complementar, desde que não cumulativos e que não tenham fato gerador ou base de cálculo próprios de impostos já previstos pela Constituição (artigo 154, inciso I);

- o artigo 170, inciso IX, da Constituição Federal, estabelece "tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no Brasil". A majoração do IPI ora enfocada em 18 %, além de ter sido criada por parecer normativo, não atende aos princípios

RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

constitucionais, inclusive porque a recorrente é empresa de pequeno a médio porte;

- a decisão recorrida fere os princípios constitucionais, quando define que os atos normativos da COSIT (AD nº 32/93 e PN nº 02/94), de natureza declaratória não constitutiva, retroagem ao momento em que os códigos referentes aos jipes passaram a integrar a TAB, propiciando a presente autuação;

- a recepção e o entendido desembaraço da mercadoria se deu com a sua chegada, em 15/01/94, e portanto antes da edição do aludido parecer normativo, não havendo que se falar em majoração de alíquotas, tendo em vista os princípios constitucionais já mencionados. O trâmite aduaneiro não foi concluído por empecilhos causados pela própria DRF, vez que ali permaneceu aportada a mercadoria por mais de três meses, como se tal fato não tivesse causado prejuízos à recorrente, ou tivesse tal atraso se dado por sua vontade. Dito parecer normativo, inconstitucional, jamais poderia atingir desembarques anteriores à data de sua promulgação, até porque só existe ilícito se existe lei anterior que assim o defina, sendo seus efeitos aplicáveis apenas em benefício "pró réu", contrariamente ao presente caso, cuja aplicação veio a prejudicar a recorrente. No caso, a majoração do IPI, retroativa e instituída por "mera mudança e alteração de tabelas" chega às raias do fantástico, ferindo os mais mezinhos princípios dos direitos e garantias constitucionais e de ordem tributária;

- por outro lado, confrontando-se as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado da posição 87.03 e o Parecer Normativo 02/94, conclui-se que nenhum veículo, mesmo que tenha os aludidos "guinchos ou local apropriado para recebê-los", será de tal maneira enquadrado, a não ser os próprios "guinchos" (aqueles de carregar automóveis avariados), pois tais veículos e até mesmo os de carga que comumente transitam em nossas ruas podem ser considerados de uso misto, vez que também transportam pessoas/passageiros...até irônico se torna. A presente alteração, além de inconstitucional, foi tratada como mero adicional de receita.

Em face do exposto, a recorrente espera que se dê provimento ao recurso, a fim de que seja modificada a decisão ora recorrida, declarando-se a aplicação e majoração do IPI aqui tratada descabida e inconstitucional, restituindo-se-lhe a garantia prestada de acordo com o item 8.1 da Portaria MF nº 389/76."

É o relatório.



RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

VOTO

“O exame das peças do presente processo mostra que a razão do litígio reside na correta classificação tarifária do veículo marca CRYSLER, modelo JIPE GRAND CHEROKEE LAREDO, desclassificado do código TAB/SH 8703.24.0500 (destinado aos jipes) e reclassificado no código 8703.24.0801 (privativo dos veículos de uso misto).

Preliminarmente ao estudo do mérito, é conveniente que se verifique o aspecto formal dos autos, à luz do Decreto 70.235/72, que estabelece as regras do Processo Administrativo Fiscal.

A peça inicial e fundamental do processo, que é o Auto de Infração, aponta como enquadramento legal do suposto ilícito (fls. 02-verso), *verbis*:

“Em ato de conferência física, verificamos que a correta classificação fiscal do bem acima descrito é 87.03.24.08.01, com a alíquota “ad valorem” de 30% (trinta por cento) de IPI (Imposto s/ Produtos Industrializados), no exato mandamento do PARECER NORMATIVO Nº 02/94, de 24/03/94.” (grifei)

Como se nota, não há indicação do item transgredido, dentro do universo de itens que compõem o referido parecer, o que contraria o artigo 10, inciso IV, do Decreto nº 70.235/72, que determina que o Auto de Infração deve conter, obrigatoriamente, a disposição legal infringida. Tal lapso não traria maiores consequências, se o ato em foco abordasse um único tema. Entretanto, o Parecer Normativo COSIT nº 02/94 aborda dois temas distintos, a saber:

- do 1º ao 4º item - esclarece dúvidas suscitadas pelo Ato Declaratório (Normativo) COSIT nº 32/93, que estabeleceu os requisitos necessários para que um veículo fosse classificado como jipe (no caso, a dúvida era sobre o significado de “guincho ou local apropriado para recebê-lo”); e

- do 5º item em diante - trata do procedimento a ser adotado, caso o veículo sob exame possua dupla classificação - jipe e veículo de uso misto (o texto orienta no sentido de que, uma vez atendidas as condições para que o veículo seja considerado jipe, estabelecidas no Ato Declaratório acima, caso o veículo possa também ser classificado como de uso misto, ou seja, caso atenda simultaneamente a ambas as

RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

classificações, ele deverá ser enquadrado no código situado em último lugar na ordem numérica).

A omissão do Auto de Infração quanto ao item infringido dá margem a duas interpretações. Primeiramente, poder-se-ia imaginar que, não possuindo guincho ou local apropriado a recebê-lo, "no exato mandamento do Parecer Normativo nº 02/94", o veículo foi desclassificado como "jipe", pois é disso que trata a primeira parte do parecer em foco. Entretanto, o fato de o veículo em tela ter sido reclassificado no código destinado aos "veículos de uso misto" leva a crer que se tratava efetivamente de um jipe (inclusive com o guincho ou local apropriado para recebê-lo), mas que apresentava simultaneamente as características de veículo de uso misto, daí tendo resultado a infração, pois esse é o "exato mandamento" da segunda parte do parecer que serviu de base para a autuação.

Entretanto, com surpresa se verifica que a impugnação em momento algum aborda o problema da dupla classificação jipe/uso misto, e que toda a argumentação é direcionada no sentido da ausência de guincho ou local apropriado a recebê-lo, como se depreende do trecho que abaixo se transcreve (fls. 10 e 11):

"Cabe-nos ainda salientar que, se formos tomar ao pé da letra as novas definições de jipe, raríssimos serão os veículos que as tenham, e caso seja necessário, seja feito laudo para constatação de veículo com características de jipe, o veículo em questão as terá todas, menos, pela falta de um item absurdamente e propositadamente colocado pelo legislador, que é o tal "guincho", peça única que então passou a desclassificar o veículo como jipe, somente nas leis brasileiras, que vêm desrespeitando até os acordos internacionais, o que se tornou objeto de mandado de segurança da Associação Brasileira dos Comerciantes e Importadores de Veículos Automotores - ABRACIVA, perante a Justiça Federal, e é nesse tocante que IMPUGNAMOS O PRESENTE AUTO DE INFRAÇÃO, em face da absurda e ínfima desclassificação do veículo pela falta de um guincho, que pode até ser considerado e vendido como mero acessório!" (grifei)

Posteriormente o Serviço de Tributação da Inspeção da Receita Federal em São Paulo, em informação de fls. 67 a 70, vem corroborar o entendimento esposado pela autuada, no que diz respeito ao motivo da autuação, concluindo (fls. 70):

"A ação fiscal instaurada comprova a prática do ilícito em espécie e extensão, eis que, o veículo importado não está provido de guincho para reboque." (grifei)



RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

Apesar do lapso verificado no Auto de Infração, até esse momento parece não haver dúvida quanto à causa da autuação, uma vez que o próprio autuado e um dos setores da repartição autuante (Seção de Tributação) concordam que a autuação ocorreu em função da ausência de requisito necessário à classificação do veículo como jipe (no caso, o guincho).

Entretanto, a decisão emanada da Delegacia da Receita Federal de Julgamento em São Paulo - SP vem mudar totalmente o eixo da discussão, quando deixa de enfrentar as argumentações contidas na impugnação, relativas à ausência do guincho, e analisa a matéria exclusivamente sob o ângulo da dupla classificação - jipe/uso misto -, passando assim a admitir que o veículo em questão era efetivamente um jipe, pressupondo-se com todas as características exigidas. O trecho abaixo transcrito (fls. 81/82) demonstra esse entendimento:

“a) o Ato Declaratório (Normativo) nº 32, de 28/09/93, estabelece os requisitos para a classificação fiscal dos veículos denominados “jipes” na NBM/SH (tração nas quatro rodas, guincho ou local apropriado para recebê-lo, etc);

b) as notas Explicativas do Sistema Harmonizado da posição 8703 estabelecem que “entendem-se por veículos de uso misto, na acepção da presente posição, os veículos com nove lugares sentados no máximo (incluindo o motorista), cujo interior pode ser utilizado, sem modificação da estrutura, tanto para o transporte de pessoas como para o de mercadorias”;

c) o Parecer Normativo nº 02/94 determina que os veículos de passageiros que atendam às condições para serem classificados como jipes e como veículos de uso misto (“Station Wagons”), devem ser classificados, por aplicação da RGI 3a., “c”, combinada com a (RGI-1), ambas da NBM/SH, nos códigos referentes aos veículos de uso misto, porque esses códigos estão em ordem numérica superior aos dos jipes;

d) é certo que o veículo automotor em questão trata-se de um jipe/veículo de uso misto; assim, o código NBM/SH correto para o mesmo é o código 8703.24.0801.” (grifei)

Como se vê, constam do processo manifestações de duas autoridades da Receita Federal especializadas em tributação (Seção de Tributação e Delegacia de Julgamento), com conteúdos totalmente opostos. Claro está que o lapso manifesto no Auto de Infração criou essa contradição, impedindo a correta análise dos fatos e, em especial, do recurso, uma

RECURSO Nº : 119.063
ACÓRDÃO Nº : 302-33.845

vez que as duas abordagens são antagônicas: o próprio recorrente, bem como o Serviço de Tributação da IRF São Paulo, admitiram que o veículo importado não possui guincho nem local apropriado para recebê-lo, o que é suficiente para desclassificá-lo como "jipe" (alíquota de 12%). Nesse caso, sua classificação poderia ter sido deslocada para o código relativo a "Outros" (alíquota de 25%). Entretanto, o fato de o veículo ter sido deslocado justamente para o código referente a "veículos de uso misto" (alíquota de 30%), aliado à menção ao Ato Declaratório COSIT nº 02/94 no Auto de Infração, denota tratar-se efetivamente de um jipe, com todas as características necessárias, inclusive o guincho, mas que possui também as características de uso misto, abordagem esta defendida na decisão da DRJ São Paulo.

Diante da controvérsia, sem que se saiba o real motivo da autuação, não há que se falar na análise do recurso, pois os dois temas que poderiam ter dado causa ao Auto de Infração teriam linhas de argumentação diversas.

O artigo 59, inciso II, parágrafo 2º, do Decreto nº 70.235/72, estabelece que serão nulos os despachos e decisões com preterição do direito de defesa. Com base nesse mandamento legal, voto pela NULIDADE do Auto de Infração objeto do presente processo, no sentido de que a autoridade autuante especifique com detalhes a falta cometida pela autuada, fornecendo a sua completa capitulação legal."

Sala das Sessões, em 13 de outubro de 1998.


ELIZABETH MARIA VIOLATTO - Relatora