

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10314.003985/94.44
SESSÃO DE : 24 de janeiro de 1996
ACÓRDÃO Nº : 302-33.235
RECURSO Nº : 117.619
RECORRENTE : RIO NEGRO INDÚSTRIA, COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO
E EXPORTAÇÃO LTDA
RECORRIDA : DRJ - SÃO PAULO/SP

REDUÇÃO - NC 87/7 - CÓDIGO TAB/SH 8707.10.9900. De conformidade com o Parecer COSIT (DINOM) Nº 279, de 28/04/95 - Proc. 13805-001.688/94-30 - Os veículos modelo "Hi-Topic AM 715 A SLX", fabricado por "Ásia Motors" da Coréia do Sul, são classificados como "Microônibus" e possuem capacidade para 15 pessoas (excluído o motorista), portanto (15) passageiros, enquadrando-se desta forma, na Nota Complementar nº 87-7, que reduz para 0% (zero por cento) a alíquota do código 8702.10.9900. Recurso provido.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso. O conselheiro Henrique Prado Megda, declarou-se impedido, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 24 de janeiro de 1996



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO
PRESIDENTE E RELATORA



PROCURADOR DA FAZENDA NACIONAL

VISTA EM

10 OUT 1996

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros : ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES E ANTENOR DE BARROS LEITE FILHO. Ausentes os Conselheiros UBALDO CAMPELLO NETO e LUIZ ANTONIO FLORA.

RECURSO N° : 117.619
ACÓRDÃO N° : 302-33.235
RECORRENTE : RIO NEGRO INDÚSTRIA, COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO
E EXPORTAÇÃO LTDA
RECORRIDA : DRJ - SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO

RELATÓRIO

Contra a empresa supra citada foi lavrado, em 29/04/94, o Auto de Infração de fls. 02, cuja descrição dos fatos e enquadramento legal transcrevo a seguir:

“No exercício das funções de AFTN, em ato de conferência física-documental, constatamos que as mercadorias constantes das DI's de números abaixo, registradas em 12/09/94, não fazem jus à redução pleiteada para o IPI vinculado, de 12% para 0% (zero por cento), constante na Nota Complementar (87-7), letra “b” da TIPI.

A Nota complementar (87-7), letra “b” da TIPI, Decreto 97.410/88, alcança os microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros. De acordo com o Parecer COSIT (DINOM) n° 1438, de 30/11/93, consideram-se como microônibus, unicamente os veículos com capacidade para transportar de 09 a 25 pessoas sentadas e que disponham, além disso, de LOCAL PRÓPRIO E EXCLUSIVO PARA O TRANSPORTE DE BAGAGEM.

Os veículos submetidos a despacho possuem 15 assentos, portanto capacidade para apenas 14 passageiros, excluindo-se o condutor, além de não possuírem local próprio e exclusivo para o transporte de bagagem, conforme o Parecer acima.

Face ao exposto, lavramos o presente Auto de Infração, para a exigência do tributo cabível e respectivos acréscimos legais”.

Segue uma relação das várias DI's envolvidas no processo e, às fls. 03/05, o Demonstrativo de Apuração do Crédito Tributário, referente, apenas, ao valor do IPI apurado, convertido em UFIR, num total de 155.344,40 UFIRs.

Regularmente intimada (fls. 249), a atuada apresentou impugnação tempestiva ao feito fiscal, argumentando, basicamente, que:

- no ato de conferência física-documental, a fiscalização constatou que as mercadorias constantes das Declarações de Importação em referência, não fazem jus à redução do IPI vinculado de 12 para 0%, constante da Nota Complementar de n° 87-7, letra “b”, da TIPI;

EMILIA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 117.619
ACÓRDÃO N° : 302-33.235

- no entender do Sr. Auditor Fiscal, os veículos em apreço "possuem 15 assentos, portanto, capacidade para apenas 14 passageiros, excluindo-se o condutor";

- por este motivo, fundamentado no Parecer COSIT (DINOM) n° 1438/93, foi lavrado o Auto de Infração ora impugnado;

Quanto ao mérito, alegou a interessada:

1) que em tudo e por tudo a N.C. (87-7) da TAB abrange as Hi-Topic, razão pela qual o entendimento da fiscalização não poderá prosperar.

Que a moderna tecnologia determina a fabricação de veículos com vistas à segurança e ao conforto dos passageiros. Dessa forma, todos os seus componentes estruturais e mecânicos são submetidos a inúmeros testes, objetivando reduzir os danos pessoais advindos de acidentes;

A Ásia Motors CO., Inc. seguiu esta tendência universal quando do lançamento da Hi-topic.

2) que o veículo Hi-Topic sempre esteve enquadrado no benefício fiscal instituído pela NC (87-7) da TAB, quer se analise a questão sob a ótica semântica, quer sob a ótica fiscal, quer sob a categorização dos vários organismos federais.

- Sob o ponto de vista semântico, passageiro, tripulação e pessoa, neste caso, são uma e a mesma coisa, ou seja, tem a mesma significação. Assim, dentre todas as pessoas que viajam num veículo, que ocupam seus assentos, está incluído o condutor e a tripulação, os quais não se confundem com o próprio veículo.

Os órgãos de trânsito aludem ao número de lugares que o veículo tem, todos para serem ocupados pelos passageiros, sem diferenciar o respectivo condutor ou motorista e a tripulação. Logo, é microônibus, para os efeitos da N.C. n° 87-7, o veículo que comporta transportar no mínimo 15 pessoas.

- Sob o ponto de vista de enquadramento fiscal, tais veículos automotores, em uma das versões, conforme constava do então vigente Manual do Proprietário, eram destinados ao transporte coletivo de passageiros, tendo 15 assentos.

Ao proceder a legislação o respectivo enquadramento, no caput da classe respectiva de tais veículos, aduz a 10 pessoas ou mais, incluído o condutor e a tripulação, portanto, ocupando todos eles os lugares (assentos) existentes, de sorte a inexistir dúvida que o

EMULC

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 117.619
ACÓRDÃO N° : 302-33.235

condutor e a tripulação também são pessoas passageiras do veículo automotor, já que dele não são parte imanente nem peça constitutiva - v. categorização da posição 8702 da TAB-Tarifa Aduaneira do Brasil.

Essa conceituação está baseada na definição básica adotada pela "Nomenclatura Brasileira de Mercadorias, baseada no Sistema Harmonizado", quando, na posição 8702 aduz a "veículos automóveis para transporte coletivo de passageiros", não fazendo qualquer distinção entre pessoas e passageiros.

Por seu turno, a ABNT define um microônibus como sendo: "um veículo de passageiros, com no mínimo quatro rodas, com carroçaria e destinado ao transporte de 09 a 25 pessoas sentadas, exclusive a tripulação e bagagem. Poderá ser dotado de menor número de lugares, no caso de apresentar melhores características de conforto, dentro do mesmo espaço". (Norma TB 162/1978).

Não existe dúvida que, dentre os 15/20 passageiros, está incluído o condutor e a tripulação, como afirmou o caput da norma acima ressaltada.

A NC 87-7/IPI autorizara expressamente a redução a 0% da alíquota do código 8702.10.9900, relativamente aos veículos que especifica e, dentre eles, expressamente: ... "b) microônibus, com capacidade de 15 a 20 passageiros."

Quisesse o legislador excluir o condutor e a tripulação, na definição da capacidade de algum veículo, a lei expressamente teria se manifestado nesse sentido.

Ademais, quisesse ainda o legislador definir qual o tipo de veículo que seria contemplado pelo benefício fiscal, não estando nele incluído o veículo Hi-Topic, também o teria feito expressamente, incluindo nessa definição a exclusão do condutor e da tripulação.

Contudo, o legislador não o fez!

- Sob o ponto de vista de "Tratamento dos Organismos Federais", pode e deve ser entendida como verdadeira a declaração do órgão máximo de trânsito do País - o DENATRAN - sobre classificação do Hi-Topic.

Existem precedentes no Brasil de classificação fiscal e de licenciamento/ emplacamento exatamente da Hi-Topic AM-715, tendo sido aceita a categorização de microônibus para a mesma.

Eulda

RECURSO N° : 117.619
ACÓRDÃO N° : 302-33.235

3) Que o entendimento da impugnante e do próprio DENATRAN encontrou guarida na Secretaria da Receita Federal no Estado de São Paulo.

4) Que, por outro lado, o Parecer COSIT (DINOM) n° 1438, de 30/11/93, é inaplicável ao presente caso, principalmente o item 5 do mesmo, por absoluta incompetência desse respeitável órgão em opinar sobre tributação. Ao mesmo compete opinar sobre classificação fiscal de mercadorias, em face à Nomenclatura Brasileira de Mercadorias, competindo exclusivamente à Divisão de Tributação opinar sobre o alcance tributário.

Quanto à matéria de sua competência efetiva, decidiu a DINOM que o veículo se classifica no código 8702.10.9900 da TAB, ou seja, é um microônibus.

Ademais, o referido Parecer foi elaborado em face a um modelo específico de veículo pertencente a uma "família" Hi-Topic, composta de vários modelos, diferente daquele objeto do presente processo.

Finaliza enfatizando que o veículo objeto do Auto de Infração:

- era e continua sendo abrigado pela citada NC (87-7), gozando da redução de alíquota do IPI vinculado, ainda que na sua versão de 15 assentos;

- o é mais ainda, porquanto na sua versão fisicamente armazenada, ele tem efetivamente 16 assentos;

-tem local próprio e exclusivo para o transporte de bagagem de todos os seus ocupantes.

Insiste em que os veículos Hi-Topic AM-715 eram e são efetivamente microônibus e só podem e devem ser enquadrados na posição mencionada na classificação fiscal, e, portanto, gozando do benefício de alíquota de 0% para o IPI.

Requer, assim, que seja julgado insubsistente o Auto de Infração, protestando pela produção de outras provas, caso necessárias.

A autoridade singular julgou a ação fiscal procedente, através da Decisão DRJ/SP n° 0849/95-41.37 (fls. 277/283), assim ementada:

"IPI - Microônibus com 15 assentos, classificado no código TAB 8702.10.9900, não faz jus à redução de 12% para 0% com base na N.C. 87-7 letra "b" da TIPI, Decreto n° 97.410/88, Parecer COSIT n° 1438 de 30.11.93".

ELM

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 117.619
ACÓRDÃO N° : 302-33.235

Fundamentou-se citada autoridade no seguinte arrazoado, sinteticamente:

1) Quanto ao avanço tecnológico e modernidade das Hi-Topic, tem convicção serem necessários e aplaude a iniciativa do fabricante dos veículos em implementá-los, porém não tem como relacionar as características “conforto” e “segurança” com redução ou não redução da alíquota do IPI vinculado à importação.

2) O impugnante entrou em um campo por demais subjetivo ao afirmar que o veículo Hi-Topic sempre esteve enquadrado no benefício fiscal instituído pela N.C. 87-7, quer sob o ponto de vista semântico, quer sob o ponto de vista fiscal.

A autoridade monocrática analisou, aqui, as definições de “passageiro”, “tripulação” e “pessoa”, de acordo com o dicionário contemporâneo da Língua Portuguesa Caldas Aulete, volume IV, pág. 2.702, concluindo que “passageiro”, e “tripulação” são conceitos distintos, pois o primeiro é aquele que está de passagem, sendo que a tripulação, na qual se inclui o motorista, está empregada ou ocupada duradouramente naquele serviço.

Utiliza, ainda, definição dada por Aurélio Buarque de Holanda.

Enfrenta, ademais, o exemplo citado pela importadora, diferenciado “veículo de passeio” de “veículo para transporte coletivo”.

3) Argumenta que a posição 87.02 da NBM/SH utiliza a expressão “passageiro” no sentido lato, genérico, com o intuito apenas de definir e classificar os veículos destinados ao transporte coletivo.

4) Quanto à definição de microônibus dada pela ABNT, assinala que o conceito está nitidamente ligado a sua finalidade, ou seja, transporte coletivo, sendo que a palavra “passageiros” é usada para distinguir transporte de carga e transporte de pessoas, e que, ao excluir a tripulação e a bagagem, deixa claro que a capacidade de um microônibus corresponde ao número de assentos do veículo excluídos os assentos da tripulação ou o assento do motorista e o espaço da bagagem.

5) Considera irrelevante a alegação da impugnante com referência ao DENATRAN, pois, em nenhum momento, a condição de microônibus, para o veículo sob litígio, foi negado. Esclarece que o questionado é a não implementação, pela empresa, da condição para usufruir de um benefício, e que a norma (Nota Complementar NC 87-7 da TIPI) é clara e específica, não beneficiando com a alíquota reduzida a 0%, os microônibus com capacidade menor de 15 ou maior de 20 passageiros.

EMULA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 117.619
ACÓRDÃO N° : 302-33.235

6) Quanto à alegação da defendente que o Parecer COSIT citado não é aplicável por absoluta incompetência da Divisão de Nomenclatura, considera-a injustificável, vez que tal ato tem o respaldo da Coordenação Geral do Sistema de Tributação, órgão competente para normatizar sobre a aplicação da legislação.

7) Enfrentou, ainda, a argumentação da autuada de que os veículos de que se trata possuem 16 assentos e têm capacidade para transportar a bagagem de todos os seus ocupantes, e, com base nas informações contidas no processo consulta n° 10168.007.025/93-21, conclui que as Hi-Topic, do presente processo, não possuem lugar próprio para bagagem e que, para obtê-lo, seria necessário tirar o lugar de três passageiros. Com base na informação do AFTN que julgou o processo n° 10314.000485/94-13, conclui que seria impossível a acomodação de 4 pessoas no espaço ocupado pelo banco traseiro do veículo em questão, o qual possui, apenas, 1,36 metros.

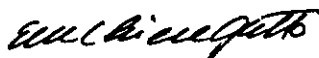
O contribuinte tomou ciência da Decisão Singular em 18/05/1995, protocolizando Recurso ao Terceiro Conselho de Contribuintes em 08/06/95.

Na peça recursal, a importadora reprisou todas as razões apresentadas na impugnação, anexando novo Parecer COSIT (DINOM) sobre a matéria, de n° 279 e datada 28/04/95 que, segundo a mesma, atesta peremptoriamente que o veículo Hi-Topic AM 715 A SLX é dotado de 15 lugares (excluído o motorista) e que sua classificação é a de "microônibus. (Parecer: fls. 301/312).

Anexou, ademais, novo laudo técnico de engenheiro certificante cadastrado na Alfândega do Porto de Vitória, o qual, no seu entendimento, comprova inequivocamente a improcedência da ação fiscal (fls. 313/322).

Finaliza seu recurso requerendo que o mesmo seja julgado procedente, com a reforma da decisão singular, para o fim de ser afastada a exigência de recolhimento do crédito tributário apurado e determinada a imediata liberação da caução administrativa ofertada por ocasião do desembaraço alfandegário do bem em questão.

É o relatório.



RECURSO Nº : 117.619
ACÓRDÃO Nº : 302-33.235

VOTO

Adoto, neste processo, o voto do douto Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes com referência ao recurso nº 117.059, por se tratar da mesma matéria e da mesma interessada, julgado em sessão realizada em 23/11/95 e que resultou no Acórdão nº 302-33.188, com as adequações pertinentes:

“Como se verifica do Relatório ora exposto os litigantes - Fisco e Contribuinte - concordam com a classificação da mercadoria envolvida no código TAB/SH 8707.10.9900, que abrange os "VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PARA TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, COM MOTOR DE PISTÃO, DE IGNIÇÃO POR COMPRESSÃO (DIESEL OU SEMIDIESEL)", descrição essa que se adequa aos veículos importados pela Recorrente.

A controvérsia reside, entretanto, quanto ao enquadramento dos veículos importados na Nota Complementar (NC) 87-7 do referido capítulo, que assim estabelece:

“Fica reduzida a 0% (zero por cento) a alíquota do código 8702.10.9900, relativamente aos seguintes veículos quando nele classificados:

- a) ônibus especial para transporte de passageiros em pistas de aeroportos;
- b) Micro-ônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros”.

A Recorrente submeteu os veículos a despacho, com a redução do IPI de 12% (doze por cento) para 0% (zero por cento), conforme D.I's. acostadas aos autos, com base alínea “b” da referida Nota Complementar, que requer a existência de duas características nos veículos, para obtenção do benefício, quais sejam:

- tratar-se de MICRO-ÔNIBUS;
- com capacidade para transporte de 15 a 20 PASSAGEIROS.

Entendeu a fiscalização que os veículos não podem ser classificados como MICRO-ÔNIBUS, que define como sendo um "ÔNIBUS PEQUENO", dado a:

- impossibilidade de realizar a contento, funções típicas de um “micro-ônibus” pois que não projetado para tal fim;

Emilia

RECURSO Nº : 117.619
ACÓRDÃO Nº : 302-33.235

- inexistência das características intrínsecas de um ônibus;
- não possui altura interna suficiente, não sendo possível rápida saída e acesso de pessoas ao seu interior; não há separação física entre motorista e passageiros e há dificuldade na locomoção interna de passageiros, importante em veículos tipo ônibus, devido ao exíguo espaço interior; ausência de corredor existente nos ônibus;
- haveria grande dificuldade em utilizar tal veículo para o transporte coletivo urbano com paradas frequentes, e mesmo o transporte de longa distância ficaria prejudicado quando a capacidade total estiver utilizada, pois não possui capacidade para acondicionar carga sem que a capacidade de passageiros seja reduzida proporcionalmente;
- pelo seu designe e características, assemelha-se a uma "van" ou furgão, inclusive com porta lateral do lado do motorista, incomum nos veículos do tipo ônibus.

A Recorrente, em sua Impugnação, reclamou da sumária descrição dos fatos no Auto de Infração, entendendo que deveria ter sido explicado, com detalhes, o porquê de tais conclusões do Autuante, tendo concentrado sua defesa, preparada para um outro processo distinto, sobre a definição dada por um fiscal, também em outro processo e, no seu entender, sem amparo técnico, sobre o que seja um "micro-ônibus".

Atacou, também na mesma Impugnação, o entendimento do Autuante sobre a definição de "passageiros" sem, entretanto, divergir da informação de que a capacidade total que pode ser transportada pelos veículos, incluindo a tripulação, é de 15 (quinze) pessoas.

As Guias de Importação correspondentes, assim como as DIs que integram os autos, descrevem a capacidade total de transporte dos mesmos veículos como sendo de 15 (quinze) PESSOAS, sem qualquer indicação da existência de outros lugares para tripulação (condutor/motorista) e compartimento para bagagem.

Em seu Recurso inova a Suplicante ao alegar que: "todo o questionamento envolvendo a capacidade dos HI-TOPIC na verdade foi em vão, porque, em verdade, eles possuem 16 assentos e com capacidade para acomodar a bagagem de todos os seus ocupantes, ou seja, para atender o preciosismo de algumas autoridades, transportam 15 pessoas, excluído o motorista".

Com efeito, o veículo ao qual a Recorrente se reporta em sua Apelação a este Conselho é, na verdade, uma nova versão do veículo

EMUCA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.619
ACÓRDÃO Nº : 302-33.235

de que se trata, agora com capacidade para transporte de 16 (dezesesseis) pessoas, incluído o motorista e com compartimento próprio para o transporte de bagagem.

Tal argumentação não se faz acompanhar de qualquer comprovação documental, colidindo com a descrição feita pelo Autuante (fls. 02 dos autos) de que os veículos importados não possuem a capacidade mínima exigida na NC 87/7, ou seja, 15 (quinze) passageiros, exclusive a tripulação, fato não contestado quando da impugnação de Lançamento pela mesma Recorrente.

Ocorre, entretanto, que a Coordenação do Sistema de Tributação (COSIT), através do Parecer COSIT/DINOM nº. 279/95, em seu item 11 antes citado, descreve o veículo "HI-TOPIC AM 715 A SLX", um dos modelos objeto das G.Is. que integram os autos, como tendo capacidade para 15 (quinze) pessoas, excluído o motorista, o que conflita com os informes das mencionadas G.I's. e D.Is.; com a descrição dada no Auto de Infração (fls. 02) e com a própria Impugnação de Lançamento. Diz também o mencionado Parecer que tal veículo possui compartimento para bagagem no teto (externo), não se encontrando qualquer indicação desse fato nos documentos que integram os autos.

Nesse novo Parecer, após consulta formulada ao DENATRAN de onde foram obtidos detalhados esclarecimentos a respeito do assunto, a COSIT entende que em conformidade com os Pareceres emitidos pelo referido DENATRAN, de acordo com a legislação vigente, o veículo sob consulta deve ser enquadrado como micro ônibus, com base na avaliação técnica consignada no Parecer da Divisão de Engenharia e Segurança Veicular - DSV do DENATRAN.

Dito isto, e desconhecendo outras razões que possam levar-me a entendimento diverso, acolho as alegações da Suplicante de que os veículos objeto do presente litígio, à época das importações de que se tratam, enquadravam-se como "micro-ônibus", o que atende à primeira exigência estampada no item "b", da NC 87/7, do Capítulo 87 da TAB/SH.

Com relação à outra exigência contida na mesma alínea "b" da referida Nota Complementar - capacidade de 15 a 20 passageiros, tenho convicção de que, em se tratando de um "microônibus", como já definido, as pessoas de "passageiro" e "motorista/conductor" não se confundem.

Emilia

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.619
ACÓRDÃO Nº : 302-33.235

Entendo que a Norma Complementar n 87-7 ao estabelecer um mínimo de 15 (quinze) passageiros para conceder o benefício da redução da alíquota do I.P.I. refere-se, especificamente, àquelas pessoas que se definem como tal, ou sejam, que ao serem transportadas pelo veículo ali se encontrem "de passagem" - Por sua vez, o motorista ou condutor é, na essência, a tripulação do veículo.

Em todo o tipo de transporte coletivo, seja marítimo, aéreo ou terrestre, aí se incluindo os ônibus e os micro-ônibus, é sempre feita a distinção entre passageiros e tripulação, quando se refere à capacidade de pessoas a serem transportadas. Tal distinção torna-se clara ao considerarmos que o veículo pode trafegar sem passageiros, mas não sem o condutor/motorista.

Quando o micro-ônibus é empregado em atividade comercial - exemplo: transporte escolar, mais claro se torna a distinção mencionada, haja vista que o condutor/motorista, exercendo uma atividade profissional, deve estar habilitado para tal finalidade, enquanto que os passageiros não necessitam possuir qualquer habilitação como motoristas. Em tal caso, tanto faz que o condutor seja o próprio dono do veículo ou empregado do seu proprietário, pois estará sempre desempenhando uma atividade profissional (comercial), enquanto que os passageiros são apenas usuários.

Neste passo, temos que a NC 87-7 ao referir-se à capacidade de 15 a 20 "passageiros", não considera, obviamente, a tripulação (motorista ou condutor).

Ocorre que a COSIT, ao examinar a situação da versão do mesmo veículo "HI-TOPIC", agora no modelo "AM 715A SLX", admitiu que o mesmo possui "capacidade" para 16 (dezesseis) pessoas, incluído o motorista, ou seja, 15 (quinze) passageiros.

Tal veículo, segundo se infere do Parecer COSIT/DINON 279/95, sofreu apenas algumas modificações internas, sem alteração da sua plataforma básica, tendo a Fabricante (ÁSIA MOTORS) providenciado o reforço da suspensão, sacrificando o conforto da marcha e da performance, bem como a retirada do "descansa-braços" do último banco, aumentando a capacidade total do veículo para 16 (dezesseis) pessoas, incluído o motorista, com colocação de bagageiro externo.

Assim acontecendo, considerando que os veículos envolvidos no processo ora em exame, modelo "AM 715A SLX, HI TOPIC", além

EMULA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 117.619
ACÓRDÃO N° : 302-33.235


de se definirem, à época, como "micro-ônibus", possuem capacidade real para 16 (dezesseis) pessoas, incluído o motorista, temos que a importação em questão se enquadra, efetivamente, na Nota Complementar (NC) 87-7, gozando da alíquota reduzida para 0% (zero por cento).

Quando muito, teria a Autuada incorrido em infração por "declaração inexata", devido constar das G.Is. e das D.Is. a capacidade total de 15 (quinze) pessoas, quando o correto seria de 16 (dezesseis) pessoas. Porém tal situação não se discute nos autos.

Em assim sendo, voto no sentido de dar provimento ao Recurso em
exame".

Face ao exposto, acompanho o Ilmo Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, votando pelo provimento integral do recurso interposto.

Sala das Sessões, em 24 de janeiro de 1996.



ELIZABETH ;EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO - RELATORA