



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

Processo n° 10380.007524/2006-51
Recurso n° 261.077 Voluntário
Acórdão n° 3403-000.976 – 4ª Câmara / 3ª Turma Ordinária
Sessão de 2 de junho de 2011
Matéria Imposto Sobre Produtos Industrializados
Recorrente FORD MOTOR COMPANY DO BRASIL LTDA. (Sucessora de TROLLER VEÍCULOS ESPECIAIS LTDA).
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI

Período de apuração: 01/08/2001 a 05/08/2003

REDUÇÃO DE ALÍQUOTA. UTILITÁRIOS.

A enumeração contida na Nota Complementar 87-4 da Tabela de Incidência do IPI refere-se às características que o veículo utilitário deve apresentar para gozar da redução de alíquota. A menção à “potência máxima de até 115 cv”, contida na referida enumeração, deve ser entendida como a potência máxima efetiva do veículo e não a potência máxima líquida, utilizada para fins de homologação do motor perante os órgãos oficiais de metrologia e de controle do meio ambiente.

REDUÇÃO DE ALÍQUOTA. USO INDEVIDO. FALTA DE LANÇAMENTO.

A falta de lançamento do IPI decorrente da utilização de alíquota reduzida após a revogação do benefício, rende ensejo à exigência da diferença de imposto com os consectários do lançamento de ofício.

Recurso Voluntário Provido em Parte.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do Colegiado, por unanimidade de votos, em dar provimento parcial ao recurso para excluir do auto de infração os fatos geradores ocorridos até 12/01/2003, inclusive. Sustentou pela recorrente o Dr. Oscar Sant’Anna de Freitas e Castro. OAB/RJ nº 32.641.

Antonio Carlos Atulim – Presidente e Relator.

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros Winderley Moraes Pereira, Domingos de Sá Filho, Liduina Maria Alves Macambira, Ivan Allegretti e Marcos Tranchesi Ortiz.

Relatório

Trata-se de auto de infração lavrado em 10/08/2006 para exigir o crédito tributário relativo ao IPI, multa de ofício e juros de mora, em razão da insuficiência de lançamento do imposto.

Segundo o Termo de Verificação Fiscal (fls. 28 a 32), a empresa TROLLER VEÍCULOS ESPECIAIS S/A, sucedida por FORD MOTOR COMPANY DO BRASIL, deu saída aos veículos automotores de sua fabricação, classificados sob código 8703.33.10 das Tabelas de Incidência do IPI, aprovadas pelos Decretos nº 3.777, de 23 de março de 2001 e 4.070, de 28 de dezembro de 2001, no período compreendido entre agosto de 2001 e agosto de 2003, com erro de alíquota por ter enquadrado indevidamente seus produtos na Nota Complementar 87-4, uma vez que, segundo a fiscalização, os motores MWM SPRINT 4.07 TCA que equipavam os veículos tinham potência líquida máxima superior aos 115 cv referidos na citada Nota Complementar.

O fornecedor dos motores, mediante intimação da fiscalização, informou que a potência líquida máxima dos motores MWM SPRINT 4.07 TCA fornecidos à empresa TROLLER no período de 2001 a 2003, apurada segundo os critérios estabelecidos na norma ABNT NBR ISO 1585, é de 97 kW (132 cv) a 3.600 rpm, curva de potência nº 9.407.0.001.0077, conforme homologação junto ao INMETRO/IBAMA em 31/01/2000 (fls. 183/191).

Foi então lançada a diferença de 15% entre a alíquota normal para os veículos classificados nesta posição (25%) e a efetivamente aplicada pelo contribuinte (10%).

Em sua impugnação o contribuinte contraditou os itens 15 a 18 do Termo de Verificação Fiscal de fls. 28/32, procurando demonstrar que o fiscal, tomado por uma compulsão irresistível de constatar irregularidade, desconsiderou totalmente o laudo técnico elaborado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo e demais documentos que lhe foram apresentados. Alegou que: a) o fabricante, no curso das negociações, teria mencionado que a potência de 132 cv a 3.600 rpm seria a potência bruta, e que a potência líquida efetiva seria de aproximadamente 115 cv; b) o fabricante, conforme teria sido acordado, faria constar o valor de potência bruta no contrato e o de potência líquida nas notas fiscais de venda; c) na ocasião foi contratado o IPT para realizar um ensaio de medição da potência líquida efetiva do motor MWM SPRINT 4.07 TCA, cujo resultado está consolidado no Relatório Técnico nº 46.232/00, de 10/07/2000 (fls. 197/207), onde está comprovado que a potência líquida é de 84,6 kW (114,79 cv) a 3.200 rpm; f) a fiscalização não se desincumbiu do ônus de provar que os motores tinham potência líquida superior aos 115 cv; g) o Auditor-Fiscal deveria ter produzido a prova obrigatoriamente mediante laudo técnico, pois este seria o elemento indispensável à comprovação do pretense ilícito fiscal em matéria desta natureza, eminentemente técnica, de classificação de produto em razão de especificação; h) o veículo produzido foi objeto de testes pelas revistas especializadas e, em todas as reportagens a potência medida do motor foi de 115 cv a 3.200 rpm; h) a potência de 115 cv a 3.200 rpm consta dos prospectos institucionais da montadora, que não tinha nenhum interesse em divulgar uma potência menor do que a real.

A 3ª Turma da DRJ em Belém - PA, por meio do Acórdão nº 01-9.931, de 04/12/2007, manteve o lançamento, em julgado que recebeu a seguinte ementa:

“IPI. ALÍQUOTA. MOTOR. POTÊNCIA LÍQUIDA MÁXIMA.

Deve ser utilizado o valor de potência líquida máxima homologado junto ao INMETRO/IBAMA para determinação da alíquota do IPI.

Lançamento procedente”

Regularmente notificado daquele Acórdão em 16/06/2008, o sujeito passivo interpôs recurso voluntário de fls. 322/329, em 15/07/2008, instruído com os documentos de fls. 330/338. Alegou, em síntese, que tanto o autuante quanto o julgador de primeira instância fundamentaram seus atos apenas na declaração de terceiro com dupla e contraditória verdade, uma vez que durante as negociações a MWM informou que no contrato de fornecimento faria constar a potência bruta de 132 cv a 3600 rpm, enquanto que nas notas fiscais faria constar a potência líquida de 115 cv. Acrescentou que o autuante apegou-se a juízos subjetivos para fundamentar a autuação e que o voto condutor do acórdão de primeira instância apegou-se a pontos impertinentes para manter o trabalho fiscal, já que a homologação do INMETRO não é requisito exigido pela Nota Complementar 87-4. Alegou que para desqualificar o laudo do IPT, a fiscalização deveria ter contraposto outro laudo. Em vez disso fiou-se em uma informação que não tem nenhum respaldo, pois não se sabe com base em que a MWM informou à Receita Federal que os motores tinham potência efetiva de 132 cv a 3.600 rpm em vez dos 115 cv, informados nas suas notas fiscais de venda. O ensaio de desempenho do motor foi feito pelo IPT mais de oito meses antes da edição do Decreto que aprovou a Nota Complementar 87-4 e com o conhecimento do fabricante que em momento algum o contestou. Requereu a reforma da decisão de primeira instância e o cancelamento do auto de infração.

Por meio da Resolução nº 3403-00.002, de 07/07/2009, o julgamento foi convertido em diligência a fim de que a fornecedora dos motores, MWM, fosse intimada a esclarecer o descompasso existente entre as notas fiscais emitidas no momento da venda e a informação que prestada às fls. 188/189 dos autos.

O processo retornou com os documentos de fls. 372 a 379, onde a MWM informa, em síntese, que o aparente descompasso entre os valores informados sobre a potência dos motores fornecidos à TROLLER, no período em questão, se deve aos diferentes acessórios acoplados ao motor quando do teste para a homologação pelo INMETRO/IBAMA e quando do ensaio realizado pelo IPT.

Regularmente notificada dos documentos coligidos durante a diligência, a FORD MOTOR COMPANY DO BRASIL, sucessora da autuada por incorporação, por meio de seu representante legal, apresentou a manifestação de fls. 426 a 434, onde endossa os esclarecimentos prestados pela MWM e reafirma que a alíquota de 10% aplicada aos produtos no período em questão estava correta, pois os veículos tinham potência inferior a 115 cv, enquadrando-se perfeitamente na redução de alíquota prevista na Nota Complementar 87-4.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Antonio Carlos Atulim, Relator.

O recurso preenche os requisitos formais de admissibilidade e, portanto, dele tomo conhecimento.

Os documentos trazidos aos autos pela diligência solucionaram a dúvida em relação ao descompasso entre as informações prestadas pela MWM à fiscalização (fls. 183/191) e as notas fiscais de fornecimento dos motores. A razão desta diferença reside no fato de que as informações prestadas pela fornecedora se basearam no valor de potência obtido no teste efetuado pela MWM para fins de homologação do motor perante os órgãos oficiais de metrologia e de controle ambiental (132 cv a 3.600 rpm), medição efetuada por meio da execução do ensaio de potência com os periféricos acoplados ao motor preconizados pela NBR ISO 1585.

Por seu turno, o valor informado nas notas fiscais (115 cv) a pedido da TROLLER, foi obtido no ensaio realizado pelo IPT, que acoplou ao motor componentes de aplicação exclusiva nos Jipes Troller T4 e T5, para a determinação da potência líquida efetiva do motor instalado no veículo (fl. 199). Está confirmado que o objetivo do ensaio realizado pelo IPT foi medir a potência simulando a situação do motor instalado no veículo.

Desse modo, os valores da potência líquida efetiva (114,79 cv a 3.200 rpm) e da potência líquida máxima (132 cv a 3.600 rpm) são inquestionáveis, uma vez que obtidos em experimentos realizados sob condições distintas.

À luz dos esclarecimentos prestados na diligência, considero que não se pode afirmar que houve má-fé de quem quer que seja quanto ao fato de o contrato de fornecimento consignar a potência bruta e as notas fiscais de fornecimento a potência líquida a pedido da montadora.

Esclarecida a questão de fato, resta verificar a qual potência se referiu a Nota Complementar 87-4, que instituiu a redução de alíquota do IPI. Esta Nota Complementar integrava as Tabelas de Incidência do Imposto, vigentes no período compreendido entre 23/03/2001 e 12/01/2003 e estava redigida nos seguintes termos:

“Ficam reduzidas a dez por cento as alíquotas relativas aos veículos utilitários de fabricação nacional, concebidos para uso preponderantemente fora de estrada e para aplicação militar ou trabalho rural, com tração nas quatro rodas, classificados nos códigos 8703.32.10 e 8703.33.10, quando equipados com motor de quatro cilindros em linha, **potência máxima de até 115 cv**, transmissão manual com até cinco velocidades sincronizadas a frente e uma a ré com caixa de transferência com duas velocidades e com as seguintes dimensões: entreixo de até 2.794mm e bitolas do eixo dianteiro de até 1.590mm e do eixo traseiro de até 1.615mm.” (grifei)

Como bem apontou a decisão recorrida, realmente não há controvérsia alguma acerca da potência máxima referida na Nota Complementar 87-4 ser a potência líquida.

A questão reside em saber se “potência máxima de até 115 cv”, significa a potência máxima líquida, também chamada de potência declarada, obtida por meio da aplicação da NBR ISO 1585, ou se aquela expressão entre aspas se refere à potência máxima efetiva, relativa ao motor instalado no veículo, que foi obtida no ensaio realizado pelo IPT.

Tanto a fiscalização quanto a decisão de primeiro grau entenderam que a “potência máxima de até 115 cv” se refere à potência máxima líquida (132 cv a 3.600 rpm), que foi o valor base para a homologação do motor junto aos órgãos oficiais de metrologia e de

controle do meio ambiente. Para justificar tal entendimento, recorreram basicamente aos seguintes argumentos: 1) “máximo” significa o “maior de todos”, “aquela que está acima de todos”, “o limite extremo”, “o maior grau de uma quantidade variável”; 2) o Código de Defesa do Consumidor proíbe o fornecedor de colocar no mercado produtos em desacordo com normas expedidas por órgãos oficiais competentes ou, se normas específicas não existirem, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas ou outra entidade credenciada pelo CONMETRO; 3) o laudo do IPT não deixou claro qual padrão normativo foi utilizado na realização do ensaio, sendo pouco provável que tenha ocorrido nos estritos termos da NBR ISO 1585.

Pois bem, em matéria de determinação da alíquota de IPI a que estão sujeitos os produtos industrializados, o art. 130 do RIFI/2002, cuja matriz legal é o art. 13 da Lei nº 4.502/64, estabelece que:

“O imposto será calculado mediante a aplicação das alíquotas, constantes da TIPI, sobre o valor tributável dos produtos. (...)”

E quanto à classificação dos produtos na respectiva Tabela de Incidência, a Regra Geral de Interpretação nº 1 do sistema harmonizado de classificação de mercadorias, estabelece o seguinte:

“1. Os títulos das Seções, Capítulos e Subcapítulos têm apenas valor indicativo. **Para os efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das Notas de Seção e de Capítulo** e, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e Notas, pelas Regras seguintes: (...)” (grifei)

Ora, da conjugação do art. 13 da Lei nº 4.502/64 com a RGI nº 1, resulta que para determinar-se a alíquota do IPI de um determinado produto o aplicador do direito deve observar apenas o conteúdo dos textos das posições na Tabela e das notas de Seção e de Capítulo.

No caso concreto, não existe controvérsia quanto ao código em que devem ser classificados os veículos. A controvérsia é quanto ao enquadramento dos produtos na Nota Complementar que prevê a redução de alíquota.

A Nota Complementar 87-4 enumera as características que um utilitário deve possuir para gozar do benefício da alíquota reduzida.

Uma dessas características é que o **veículo** possua potência máxima de até 115 cv, o que restou sobejamente comprovado pelo laudo do IPT, que foi assinado por **três** engenheiros mecânicos daquele conceituado órgão.

O raciocínio empregado pela fiscalização e pela decisão de primeira instância não se sustenta frente ao que determina o art. 13 da Lei nº 4.502/64 e a RGI nº 1 para interpretação do sistema harmonizado, pois os textos da posição 8703 e das notas de Seção e de Capítulo não fazem nenhuma menção às normas da ABNT, à homologação pelos órgãos oficiais de metrologia e meio ambiente, ou ao Código de Defesa do Consumidor, como, aliás, bem apontou a defesa em seu recurso.

O texto da Nota Complementar 87-4 simplesmente se refere à **potência máxima**, sem especificar se é a potência declarada do motor ou a potência do veículo (entenda-se potência do veículo com o significado de potência líquida efetiva, que é a potência

disponível do motor quando ele está instalado no veículo). Ora, se tal requisito está contido em uma enumeração que elenca as características do veículo, e, mais, se está em uma Nota Complementar cuja finalidade foi determinar a redução de alíquota para veículos utilitários, é lógico inferir que o texto esteja se referindo à potência máxima desempenhada pelo veículo (potência líquida efetiva), e não à potência líquida máxima que o motor poderia teoricamente desenvolver.

Portanto, à luz do art. 13 da Lei nº 4.502/64, da RGI nº 1 e do texto da Nota Complementar 87-4 não vejo como se possa exigir que o contribuinte adote a potência líquida máxima, aferida por meio da aplicação da NBR ISO 1585, utilizada para a homologação do motor, pois esta exigência não consta nos textos da posição 8703 e nem das Notas da Seção XVII (Material de Transporte) ou das Notas do Capítulo 87 da Tabela de Incidência do IPI.

Uma coisa é a necessidade de seguir a norma da ABNT para padronizar a medida da potência do motor, a fim de enquadrá-lo em classes de ruído e de emissão de poluentes, com o objetivo de homologá-lo perante os órgãos oficiais de metrologia e de controle do meio ambiente; outra coisa completamente distinta são os requisitos exigidos pela legislação tributária para enquadrar o veículo na Tabela de Incidência do imposto a fim de determinar a alíquota aplicável.

Se a norma tributária de redução de alíquota descreve as características do veículo e não do motor e, ainda, se esta norma não é precisa em determinar que se utilize o valor de potência obtido sob as condições específicas da NBR ISO 1585, não vejo como se possa obrigar o contribuinte a utilizar tal valor, que foi obtido em condições ideais, em lugar do valor da potência líquida efetiva que o veículo pode atingir.

Ao contrário do que sugeriram a fiscalização e a decisão recorrida, utilizar a potência líquida efetiva de 114,79 cv para enquadrar, no período em questão, os Jipes Troller na redução de alíquota da Nota Complementar 87-4, não desrespeita o Código de Defesa do Consumidor, pois isto não significa que a empresa está oferecendo um produto em desacordo com as especificações técnicas da ABNT para o setor. Pelo contrário, além dos veículos estarem equipados com o mesmo motor que foi homologado pelos órgãos oficiais de metrologia e de controle do meio ambiente, a empresa está informando aos consumidores o valor efetivo da potência que o veículo pode atingir.

Relativamente à objeção da fiscalização oposta ao ensaio de potência realizado pelo IPT, verifica-se que ela não condiz com o que consta dos autos, uma vez que está claro que a medição seguiu a NBR ISO 1585, mas com os acessórios específicos do Jipe Troller. Para fazer esta constatação, basta ler o item 2 do laudo técnico (fl. 199/200) onde os engenheiros descreveram em detalhes o procedimento, especificando que as medições dos parâmetros de desempenho, consumo e teor de fuligem foram efetuadas de acordo com as normas da ABNT NBR ISO 1585 “Veículos rodoviários – Código de ensaio de motores – Potência líquida efetiva” e ABNT MB 1615 “Gás de escapamento emitido por motor Diesel – Medição do teor de fuligem com amostrador por elemento filtrante”. Por seu turno, o item 3 do laudo (fls. 200/203) descreve em detalhes os acessórios específicos dos Jipes Troller que foram acoplados ao motor durante o ensaio.

Por fim, reitero que para fins de determinação da alíquota do IPI aplicável aos Jipes Troller não existe nenhuma regra, quer no Regulamento do IPI, quer na Tabela de Incidência do imposto, que vincule o enquadramento na TIPI à potência líquida máxima declarada aos órgãos oficiais de metrologia e controle do meio ambiente.

À luz dos fundamentos acima expostos, considero que os Jipes Troller T4 e T5, por desenvolverem potência máxima efetiva de até 115 cv, conforme comprovado pelo laudo técnico do IPI, foram corretamente enquadrados pela empresa na redução de alíquota no período em que o benefício teve vigência.

Examinando-se os autos, verifica-se que o lançamento abarcou os fatos geradores ocorridos no período compreendido entre 01/08/2001 e 05/08/2003.

A redução de alíquota prevista na Nota Complementar 87-4, surgiu no mundo jurídico com o Decreto nº 3.777, de 23 de março de 2001 (DOU de 26/03/2001) e vigorou até 12 de janeiro de 2003, quando foi revogada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002, republicado no DOU de 13/01/2003. A redução de alíquota para esses veículos foi novamente instituída em outros termos, pelo Decreto nº 4.800, de 05 de agosto de 2003 (DOU de 06/08/2003).

Tendo em vista que o Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002 foi republicado na íntegra em 13 de janeiro de 2003, considero que esta deve ser considerada a data da revogação da redução de alíquota.

Os demonstrativos de apuração do IPI não lançado de fls. 53/63 revelam que para os fatos geradores ocorridos no período compreendido entre 13/01/2003 e 05/08/2003 o contribuinte deu saída aos veículos com alíquota reduzida, sem que existisse no mundo jurídico norma prevendo tal redução.

Em face do exposto, voto no sentido de dar provimento parcial ao recurso para excluir do auto de infração os fatos geradores ocorridos até 12/01/2003, inclusive, por considerar que até esta data os veículos foram corretamente tributados com a alíquota reduzida de 10%, prevista na Nota Complementar 87-4 da Tabela de Incidência do IPI.

Antonio Carlos Atulim



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF
Terceira Seção –Quarta Câmara

CARF-MF-
DF
Fl. _____

Processo nº: 10089.007524/2006-51

Interessada : FORD MOTOR COMPANY DO BRASIL LTDA (Sucessora de TROLLER VEÍCULOS ESPECIAIS LTDA)

TERMO DE INTIMAÇÃO

Em cumprimento ao disposto no § 3º do art. 81 do Anexo II ao Regimento Interno do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, aprovado pela Portaria Ministerial nº 256, de 22 de junho de 2009, intime-se o(a) Senhor(a) Procurador(a) da Fazenda Nacional, credenciado(a), junto a este Conselho a tomar ciência do Acórdão nº 3403-000.976, de 02 de junho de 2011.

Brasília, 08 de junho de 2011.

Antonio Carlos Atulim
Presidente da 3ª Turma Ordinária

Ciente com a observação abaixo:

- Apenas com Ciência
- Com Recurso Especial
- Com Embargos de Declaração
- Com Contrarrazões

Data da ciência: ____/____/____

Procurador(a) da Fazenda Nacional (identificação e assinatura)