

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
PRIMEIRA CAMARA

PROCESSO Nº : 10783.000068/94.63
SESSÃO DE : 26 de fevereiro de 1997
ACÓRDÃO Nº : 301-28.283
RECURSO Nº : 117.537
RECORRENTE : RIO NEGRO INDÚSTRIA E COMÉRCIO IMPORTAÇÃO
E EXPORTAÇÃO LTDA.
RECORRIDA : ALF - PORTO DE VITORIA/ES

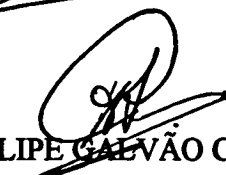
Importação. Redução do I.P.I. vinculado na importação de veículos de transporte coletivo com 15 ou mais assentos. Enquadramento na nota complementar 87.7 da TAB. Não existem no processo elementos suficientes para condenar o importador ao pagamento da diferença de tributos. Os veículos quer de 15 quer de 16 lugares são idênticos, desde que, no primeiro caso, sejam considerados todos os seus ocupantes. Dado provimento ao recurso voluntário para reformar a decisão recorrida.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

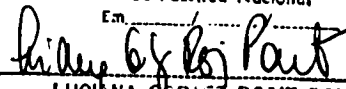
ACORDAM os Membros da Primeira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 26 de fevereiro de 1997


MOACYR ELOY DE MEDEIROS
Presidente


LUIZ FELIPE GALVÃO CALHEIROS
Relator

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

Em _____

LUCIANA OCRIZ RORIZ PONTES
Procuradora da Fazenda Nacional

18 JUN 1997

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: LEDA RUIZ DAMASCENO, JOÃO BAPTISTA MOREIRA, FAUSTO DE FREITAS E CASTRO NETO, MÁRCIA REGINA MACHADO MELARÉ e ISALBERTO ZAVÃO LIMA. Ausente o Conselheiro SÉRGIO DE CASTRO NEVES.

RECURSO Nº : 117.537
ACÓRDÃO Nº : 301-28.283
RECORRENTE : RIO NEGRO INDÚSTRIA E COMÉRCIO IMPORTAÇÃO
E EXPORTAÇÃO LTDA.
RECORRIDA : ALF - PORTO DE VITORIA/ES
RELATOR(A) : LUIZ FELIPE GALVÃO CALHEIROS

RELATÓRIO

Foi a recorrente autuada por ter a fiscalização entendido que os veículos importados, descritos, basicamente, nas declarações de importação como “automóvel para transporte de 15 pessoas e seus componentes diversos”, não se enquadrariam no regime de tributação reduzida prevista pela Nota Complementar 87.7 da Tarifa Aduaneira do Brasil - TAB.

Fundamenta o autuante seu procedimento fiscal na presunção de que os veículos automóveis não possuíam a capacidade mínima de 15 passageiros ali exigida, excluindo-se o motorista, bem como não apresentavam a característica de microônibus que, segundo pretendia a autoridade de primeira instância haveria que ser um “pequeno ônibus”.

Em sua impugnação tempestiva, a interessada procura demonstrar que as mercadorias objeto da autuação são, realmente, microônibus e que possuem quinze assentos para quinze pessoas, atendendo, portanto, a todos os requisitos previstos pela Nota Complementar 87.7, da TAB. A autoridade, autuante, em longa argumentação de fls. 82 a 87, que me dispense reproduzir, propõe a manutenção do auto de infração, o que foi acatado pela decisão de fls. 781 a 784, baseada nas premissas de que o veículo não seria microônibus por falta de local apropriado à bagagem, bem como não teria capacidade para 15 passageiros, porque o 15º assento seria o do motorista. Foi pois, considerada procedente a ação fiscal, com o que não se conformou o importador que, em tempo hábil, recorre a este Colegiado, apresentando as mesmas razões de defesa, mas também cópia do parecer COSIT/DINOM 279, de 28 de abril de 1995, que, pela sua inteligência, é fundamental, embora não conclusivo, à resolução do presente litígio.

É o relatório.

RECURSO Nº : 117.537
ACÓRDÃO Nº : 301-28.283

VOTO

Antes de mais nada, é, imprescindível entender-se que jamais se tratou aqui de questão de classificação tarifária. A posição correta da mercadoria é no código 8702.10.99.00, aceita por gregos e troianos, sem a menor sombra de dúvida. A questão é sim, tributária. É, simplesmente, o regime de tributação do I.P.I. vinculado que se discute, embora como consequência de uma nota complementar (87.7) que estabelece, no âmbito genérico da posição 8702.10.99.00, algumas condições específicas para que se aplique a redução do mencionado imposto. Em outras palavras, algumas mercadorias que se enquadram na posição mencionada podem se beneficiar da redução tributária, desde que atendam àquelas condições específicas. É evidente que, para interpretação da nota complementar, necessário se torna considerar o texto da posição como um todo, bem como definir alguns conceitos com base naquele texto. Assim é que me parece fundamental formular exatamente a questão de que se trata. O fisco considera inaplicável a nota complementar porque o veículo, em primeiro lugar não seria microônibus e, em segundo teria capacidade para apenas, 14 passageiros, ao invés do mínimo de 15, exigidos pela nota. A empresa, por sua vez, diz que o veículo é um microônibus, segundo todas as definições técnicas e não um "ônibus pequeno" conforme quer o fisco; e que tem capacidade para 15 passageiros. Tais condições atenderiam, portanto, às exigências da nota complementar. Dispensando-me de considerar o bate-boca exaustivo que do processo consta, analisemos as conclusões técnicas.

Quanto a questão do microônibus: o parecer COSIT 1438/93, já havia, naquela época, considerando normas da ABNT, definido como microônibus os veículos em questão. Já o COSIT 279/95 é conclusivo "in verbis": "Portanto, em conformidade com os pareceres emitidos pelo DENATRAN, de acordo com a legislação vigente, **entendemos que o veículo sob consulta deve ser enquadrado como microônibus**". Cai aí, sem dúvida, o primeiro argumento da autoridade de primeira instância. O veículo é um microônibus.

No que se refere à capacidade de veículo, se de 14 ou 15 passageiros, a questão é mais sutil, embora, no meu entender, suficientemente clara. Contudo, examinemos alguns aspectos, especialmente quanto aos pareceres COSIT. O primeiro, de 1993 examinou um veículo que dispunha, no total, de 15 lugares e, num entendimento meramente interpretativo, considerou que a sua capacidade era de 14 passageiros, vez que o motorista não seria um passageiro. Isso é, no mínimo, discutível, até porque a nota 3 ao capítulo 87 define como veículos automóveis para transporte coletivo de passageiros "na acepção da posição 87.02, os veículos concebidos para transportar dez pessoas no mínimo, incluindo o motorista". (O grifo é meu) Ora, se incluímos o motorista, pelo menos como pessoa, no limite para conceituar um transporte coletivo de passageiros e o excluímos, como passageiro, para descaracterizar outro limite de

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
PRIMEIRA CAMARA

RECURSO Nº : 117.537
ACÓRDÃO Nº : 301-28.283

capacidade de transporte do veículo é acender uma vela a Deus e outra ao diabo. E este se manifestou rapidamente através do fabricante chinês que não é bobo e já está se acostumando com as trapalhadas da alfândega brasileira: simplesmente, sem, de início, modificar qualquer outra coisa, acrescentou mais um banquinho ao mesmo veículo e pronto: milagre! Resolvida a questão com saber confunciano: o malfadado veículo de 15 lugares e 14 passageiros passou a ter 16 lugares e 15 passageiros. E este último foi aquele objeto e consulta resolvida pelo parecer COSIT 279/95 que se limitou à classificação tarifária que não era, absolutamente, objeto do litígio e concluiu que “com relação aos aspectos da tributação, cabe esclarecer que a interessada deverá formular consulta específica, conforme legislação em vigor”. Contudo, mesmo não sendo conclusivo quando a questão aqui discutida, o citado parecer é bastante esclarecedor quando afirma textualmente:

“Na forma apresentada não conseguimos encontrar razões que se oponham ao enquadramento do veículo sob consulta na NC 87.7, uma vez que tem todas as características necessárias ao enquadramento:

a) atende completamente à definição de microônibus da norma da terminologia TB 152 da ABNT, no item 3.2.1.5;

b) qualquer que seja o enfoque interpretativo das expressões “motorista”, “passageiros”, “ocupante”, “tripulante” ou outras equivalentes, situa o veículo sob consulta no âmbito da NC 87.7 (16 ocupantes)”.

Assim é que se revelou perfeita a solução chinesa. Entendo contudo, com a mais absoluta convicção, que não existem no processo elementos suficientes, a não ser meras e inconsequentes interpretações, que permitam manter a decisão de primeira instância. Não é um simples banquinho de 30 ou 40 dólares e irá ser o argumento definitivo numa questão de tal magnitude! Entendo que os veículos com 15 ou 16 lugares são idênticos em princípio e tanto um como outro se enquadram nas exigências da nota complementar 87.7, desde que consideremos todos os 15 ocupantes no primeiro caso. Assim não posso em sã consciência deixar de dar, como de fato DOU PROVIMENTO integral ao recurso voluntário, para reformar a decisão recorrida.

Sala das Sessões, em 26 de fevereiro de 1997



LUIZ FELIPE GALVÃO CALHEIROS - RELATOR