

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10783-005547/93-12
SESSÃO DE : 24 de janeiro de 1996
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236
RECURSO Nº : 117.058
RECORRENTE : RIO NEGRO INDÚSTRIA E COMÉRCIO IMPORTAÇÃO E
EXPORTAÇÃO LTDA.
RECORRIDA : ALF - PORTO DE VITÓRIA - ES

REDUÇÃO - NC 87/7 - CÓDIGO TAB/SH 8707.10.9900.

De conformidade com o Parecer COSIT (DINOM nº 279, de 28/04/95 - Proc. 13805-001688/94-30 - os veículos modelo "Hí 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 (quinze) 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.

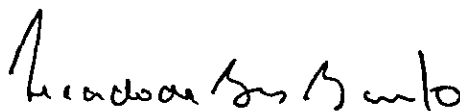
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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

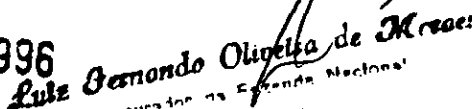


ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO
Presidente



RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO
Relator

VISTA EM 22 OUT 1996



Luiz Fernando Oliveira de Moraes
Procurador da Fazenda Nacional

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: Elizabeth Maria Violatto, Paulo Roberto Cuco Antunes, Luis Antônio Flora e Antenor de Barros L. Filho. Ausentes os Conselheiros Ubaldo Campello Neto e Luis Antonio Flora.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236
RECORRENTE : RIO NEGRO INDÚSTRIA E COMÉRCIO IMPORTAÇÃO
E EXPORTAÇÃO LTDA.
RECORRIDA : ALF - PORTO DE VITÓRIA - ES
RELATOR : RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO

RELATÓRIO

Contra a empresa ora Recorrente - RIO NEGRO INDÚSTRIA E COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA.- , foi lavrado Auto de Infração pela Alfândega do porto de Vitória-ES, pelos fatos e enquadramento legal descritos às fls. 02 dos autos, conforme transcrições seguintes:

"No exercício regular das funções de Auditor Fiscal do Tesouro Nacional, no decurso do despacho aduaneiro de Importação previsto no artigo 411 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91030/85, processado com base nas D.I's. relacionadas em anexo, constatamos que o Importador requer sejam os veículos importados, classificados na TAB/SH, sob o código 8702-10-9900, desembaraçados com redução da alíquota do IPI vinculado, de 12 para 0%.

Ocorre que os veículos em questão não se adequam às exigências da Nota Complementar 87/7 da TAB/SH, que reduziu a alíquota do IPI vinculado para zero por centos, por não possuírem a capacidade mínima de passageiros ali requerida, ou seja, 15 (quinze) passageiros exclusive a tripulação, e por não serem microônibus.

Diante do exposto, lavramos o presente Auto de Infração para calcular e exigir o Imposto sobre Produtos Industrializados, demonstrado em 09 folhas anexas., em conformidade com o artigo 62 e artigo 63, I, "a" do RIPI, aprovado pelo Dec. 87.981/82"

O crédito tributário lançado (fls. 01) limita-se, exclusivamente, ao valor do I.P.I. apurado, convertido em UFIR.

Em suas razões de impugnação, apresentadas tempestivamente, a Autuada reporta-se a uma outra defesa, apresentada em processo diverso, anexando cópia e reiterando todos os seus termos, cujos principais argumentos destaco, em síntese:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

- Que a Impugnante é importadora de veículos estrangeiros procedentes da Coreia do Sul, denominados "Hi-Topic", modelo "microônibus", segundo seu entendimento. Tendo buscado desembaraçar um lote de veículos, conforme D.I's. de nºs 006363 a 006369 e 007043, a fiscalização aduaneira entendeu que os referidos veículos não se enquadravam na Nota Complementar à TAB (NC 87/7) que reduz a zero a alíquota do IPI VINCULADO e efetuou lançamento de ofício, com fundamento no art. 364, II, do Regulamento do Imposto sobre Produtos Industrializados;

- Que entende viciado o Auto de Infração lavrado, tendo em vista que ele se baseia única e exclusivamente na afirmação da Senhor Agente Fiscal de que "os veículos em pauta não se adequam às exigências da NC 87/7 da TAB". Evidente que a fiscalização deveria, no Auto de Infração, explicitar porque os veículos não se adequam à norma que reduziu o IPI a zero, posto que, sem essa colocação, o contribuinte não tem condições de contra-argumentar, tendo cerceado seu direito de defesa. Só por isso o processo deveria ser considerado nulo;

- Que parece não haver qualquer dúvida quanto à classificação do produto no Código 8702.10.9900, como reconhece o próprio fisco, ou seja.- VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PARA O TRANSPORTE DE DEZ PESSOAS OU MAIS, INCLUÍDO O MOTORISTA (CONDUTOR) - COM MOTOR DE PISTÃO, DE IGNIÇÃO POR COMPRESSÃO (DIESEL OU SEMIDIESEL) - OUTROS;

Que embora o auto de Infração não permita saber quais as razões porque o produto deva ser tributado à alíquota de 12%, infere que a divergência entre Fisco e Contribuinte possa estar no fato de o Fisco entender que o produto importado pela Impugnante não se caracterize como microônibus conforme mencionado na NC 87/7 "verbis"

"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 passageiro em pistas de aeroportos;
- b) microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros".

Que essa inferência decorre das apreciações elaboradas por um Agente do Fisco da Inspetoria no processo de desembaraço aduaneiro das mercadorias, que diz equivocadamente, o seguinte:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

"Após exame físico do veículo, opinamos pela impropriedade, da classificação como microônibus face às seguintes objeções:

a) Não possui o veículo o corredor comum aos ônibus e microônibus, conforme conhecidos no Brasil;

b) A poltrona da frente (1º) é ocupada pelo motorista juntamente com dois outros passageiros como nos furgões e automóveis (sedan), não havendo lugar separado por grades e/ou vidro para o mesmo;

c) Há 4 poltronas idênticas para 3 passageiros cada, sendo que a capacidade de 15 pessoas (incl. condutor) é obtida pela existência de uma 5ª poltrona, de dimensões reduzidas em relação às demais e fixada junto à porta traseira;

d) As dimensões e a altura são próprias de um furgão alongado.

Parece-nos ser caso de se ouvir um órgão técnico normativo como o DENATRAN".

- Que é mais que evidente não ter o Fiscal nenhuma razão nas suas considerações. Carecem elas de fundamentação técnica e científica. Ao dizer que o veículo não é um "microônibus" porque não tem "corredor comum aos ônibus e microônibus conforme conhecidos no Brasil", o Agente invoca uma característica não contemplada em nenhuma publicação técnica para classificar "microônibus" parecendo ser de sua própria cabeça ou seja, uma mera dedução subjetiva, a característica desejada. Pode ser que o Agente esteja ainda preso a antigos modelos de microônibus, como aqueles a que a população denominava de "lotação" no Rio de Janeiro das décadas de 50/60. Puro saudosismo que não encontra amparo legal para descaracterizar o veículo: um "moderno microônibus";

- Que também uma forma antiquada de classificar o veículo, em desacordo com os modernos conceitos automobilísticos, está a afirmação contida na letra "b". Não consegue a Autuada descobrir em que dispositivo legal ou técnico pode ser encontrado que, para que o veículo sob análise seja um microônibus fosse necessário que o motorista tivesse um lugar especial, separado dos demais passageiros por grades e/ou vidro. Essa característica, como lhe parece, é a mais própria de um "carro de presos" do que de um microônibus;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

- Não procede, outrossim, a tentativa de descaracterizar o veículo como "microônibus, pelas dimensões dos bancos ou da altura interna. Como o fiscal entende conveniente a audiência de um órgão técnico, para dirimir dúvidas quanto à classificação do veículo sob análise, buscamos a definição de "microônibus" na Norma TB-162, de 1978 da ABNT Docs. 03 a 05 que anexa por cópias - assim descrita:

"3.2.1.5 Microônibus - É um veículo de passageiros, com no mínimo quatro rodas, com carroceria e destinado ao transporte de 9 a 25 pessoas sentadas, exclusive a tripulação e a bagagem. Poderá ser dotado de menor número de lugares, no caso de apresentar melhores características de conforto, dentro do mesmo espaço".

- De outra parte, como quer o Agente Fiscal, o DENATRAN por meio do Departamento Nacional de Trânsito de São Paulo, já se manifestou a respeito da caracterização do veículo no momento em que ao registrá-lo, classifica-o como "PAS/MICROÔNIBUS", conforme se vê de um certificado daquele órgão, bem como da Guia de Recolhimento do IPVA - DOCS. anexos por cópias;

- Quanto à possibilidade de se questionar a inclusão ou não do motorista como passageiro, cumprem as seguintes considerações:

- Sob o ponto de vista do enquadramento fiscal.

- Os veículos automotores em questão destinam-se ao transporte coletivo de passageiros, com 15 assentos, conforme especificação expedida pela própria fabricante - doc. 09 anexo; igualmente e para todos os fins legais, o "Driver's Manual" que acompanha o veículo oficialmente alude, no Capítulo "Vehicle Specifications".- 15 passenger - DOC. 09 cópia anexa;

- Que, por outro lado, a TAB estabelece no "caput" do Código de classificação: 8702 - VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PARA O TRANSPORTE DE DEZ PESSOAS OU MAIS, INCLUINDO O MOTORISTA (CONDUTOR)" Portanto, ocupando todos eles os lugares (assentos/seats) existentes, de sorte a inexistir dúvida que o condutor também é pessoa passageira do veículo;

Que, finalmente, quisesse a legislação para fins de outorga do benefício fiscal da redução da alíquota, excluir da categoria dos veículos coletivos apenas os "microônibus" que têm apenas 15 assentos para 14 pessoas e mais 1 condutor, os teria distinguido

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

expressamente, aludindo a "microônibus" com capacidade de 15 a 20 passageiros, excluído o condutor". Todavia não o fez. Ao contrário, contemplou-o expressamente com o benefício fiscal. Aqui vale a máxima, "não pode o intérprete distinguir onde a lei não distingue",

- Sob a ponto de vista semântico.

- Que, como a questão mais se afigura a semântica que de hermenêutica, convém buscar a definição dada por Aurélio Buarque de Holanda Ferreira (Novo Dicionário da Língua Portuguesa) para s.m. Passageiro:

"PASSAGEIRO.- s.m. Pessoa que viaja num veículo;

- Observe-se que, neste caso, passageiro e pessoa são uma e a mesma coisa, ou seja, têm a mesma significação;

- Assim, dentre todas as pessoas que viajam num veículo, ou seja, que ocupam seus assentos, está incluído o condutor que também é uma pessoa que não se confunde com o próprio veículo. E, na hipótese concreta de que tratamos, juntas todas essas pessoas (incluindo o motorista) ocupam elas os 15 lugares existentes;

- Que, por todas as razões apresentadas, não restam dúvidas de que os veículos HI-TOPIC AM-715 são efetivamente "microônibus" e somente podem ser classificados no Código 8702 10 9900, gozando do benefício da alíquota zero de IPI-VINCULADO, conforme determina a NC 87/7.

Presentes os autos ao AFTN autuante, manifestou-se às fls. 65/71, com longas considerações que o levam à conclusão de que o veículo importado não é um "microônibus", possuindo capacidade máxima (considerando apenas um tripulante) de 14 passageiros, não atendendo a um dos requisitos da NC 87-7, necessários para se obter o benefício pretendido, propondo a manutenção do lançamento fiscal.

Ao seu Parecer apresenta, em anexo, catálogos técnicos do veículo HI-TOPIC AM 715, objeto do presente litígio, bem como do veículo MICRO BUS AM 815, ambos do mesmo Fabricante, procurando demonstrar o que seja, efetivamente, um moderno "microônibus".

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

Acrescenta, ainda o Autuante, cópia do Parecer COSIT (DINOM) nº 1438, de 30/11/93, dando solução à Consulta formulada por "ABEIVA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS IMPORTADORAS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES", a respeito da classificação da seguinte mercadoria:

"Veículo automóvel para o transporte de 14 pessoas sentadas (excluindo o motorista), sem compartimento próprio para bagagem, com banco traseiro escamoteável, com motor de ignição por compressão (diesel), modelo "HI-TOPIC (Coach)", fabricado por Asia Motors da Coreia do Sul".

O referido órgão, solucionou a Consulta formulada mantendo a classificação do veículo no código 8702.10.9900 da TAB. Porém, especificamente com relação à matéria que interessa ao presente litígio, assim se pronunciou a referida COSIT:

"5. Quanto à Nota Complementar NC (87-7) b), da TIPI, Decreto nº 97.410/88, cumpre informar que ela só alcança os microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros, o que não é o caso do veículo objeto da consulta porque:

a) ele tem capacidade para transportar, no máximo, 14 passageiros sem bagagem;

b) a Norma TAB-162 da ABNT (Terminologia de veículos rodoviários automotores, seus rebocados e combinados), que define microônibus como sendo:

"....um veículo de passageiros com no mínimo quatro rodas com carroceria e destinado ao transporte de 9 a 25 pessoas sentadas, excluída a tripulação, e bagagem" (os grifos não são do original). Permite que se considerem como microônibus unicamente os veículos com capacidade para transportar de 9 a 25 pessoas sentadas e que disponham, além disso, de local próprio e exclusivo para o transporte de bagagem.

A autoridade julgadora recorrida julgou procedente a ação fiscal, adotando o Parecer SESIT de fls. 81/84, cujos principais fundamentos, em síntese são os seguintes:

- Que a NC 87-7 reduz a alíquota do IPI sobre os veículos do código 8702.10.9900, desde que microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros, sem entrar no campo da definição;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

- Que surge dúvida relativa a inclusão ou não do condutor (motorista) no rol dos passageiros;
- Que a própria TAB faz distinção ao tratar da capacidade dos veículos de passageiros, dela constando expressões como “-x pessoas ou mais, incluído o condutor” (motorista), distinção que seria desnecessária se a capacidade se relacionasse, a ocupante, estando clara que há ocupantes passageiros e ocupantes que são tripulantes;
- Que a Norma Técnica da ABNT que a impugnante invoca para embasar seus argumentos define microônibus como veículo de passageiros, com no mínimo 09 (nove) a 25 (vinte e cinco) pessoas sentadas, exclusive a tripulação e bagagem, o que deixa claro que para a ABNT o motorista não é passageiro e se fôssemos aplicar esse entendimento a Norma Complementar 87-7 da TAB, que exige 15(quinze) passageiros no mínimo para fazer jus à redução de tributo pretendida o veículo importado pela recorrente não se enquadraria na hipótese, já que sua capacidade é de 15(quinze) ocupantes, inclusive condutor, que, naturalmente, integra a tripulação. Há que se fazer referência ainda à bagagem, uma vez que a mesma norma ABNT prevê espaço próprio para a mesma, sem a utilização de espaço destinado aos passageiros cujo número é referido exclusive tripulação e bagagem;
- Que quanto a esse aspecto a autuada silencia em seu arrazoadado, visto que a HI-TOPIC não possui espaço para tal fim, nem em bagageiros sobre as poltronas ou compartimento próprio, sob o piso, sendo a capacidade de 15 ocupantes da mesma alcançada com a total eliminação de espaço para bagagem que só poderia ser alojada com a retirada de uma ou mais poltronas;
- Que, como se vê em seu arrazoadado, a Impugnante, em que pese tentar aparentar solidez nos seus argumentos, inclusive tentando ridicularizar o parecer inicial da fiscalização, analisando-o sob o acicate da galhofa, tachando-o de saudosista o desprovido de base técnica, em momento algum conseguiu derribar aquelas considerações com base em argumentos técnicos ou legais convincentes. Ao contrário, até os elementos de divulgação publicitária ou técnica oriundos da importadora contribuem para afastar o veículo em questão da classificação de microônibus;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

- Que o anúncio de fls. 78 refere-se à possível concorrente como "outra" afirmando ser a HI-TOPIC a única com capacidade para 15 pessoas, referindo-se a uma "VAN" e não a outro microônibus;
- Que a fls. 79 é ainda mais elucidativa, de vez que, extraída de catálogo de veículos importados, vendo-se que o veículo ali anunciado e descrito, modelo AM 815 é denominado pelo fabricante (ASIA MOTORS), de MICRO-BUS, ou seja MICROÔNIBUS, distinguindo-se da HI-TOPIC pela existência no mesmo das seguintes características: corredor, espaço para bagagem, compartimento separado para o motorista (condutor) e até duas portas, sendo uma para os passageiros (dobrável) e uma, à frente, junto ao assento destinado ao segundo tripulante, que normalmente é o Guia, se usado o veículo para viagens turísticas, ou uma babá (ou bedel) para utilização do veículo como transporte escolar, ou mesmo cobrador, para seu uso como transporte coletivo público;
- Que além de tudo que se inclui no presente processo, há que se fazer referência ao parecer da COSIT (Coordenação do Sistema de Tributação)/DINOM (Divisão de Nomenclatura), em resposta à consulta da ABEIVA (Associação Brasileira de Importadores de veículos/ Automotores), com cópia às fls. 80/82, que consolida nossa postura pela manutenção do Auto de Infração, nos termos e condições em que foi lavrado.

Com guarda de prazo a Autuada apela a este Conselho, pleiteando a reforma da Decisão singular, trazendo argumentos novos.

Destaco alguns trechos do Recurso, para melhor ilustração de meus Pares, como segue:

- Á única afirmativa da r. decisão recorrida que oferece consistência legal, mas que não subsiste a uma análise mais profunda como adiante se demonstrará, é a da existência do parecer COSIT/DINOM nº 1438/83;
- É de ser considerado inaplicável o item 5 do aludido Parecer da DINOM, por absoluta incompetência desse respeitável órgão em opinar sobre tributação. Na parte que lhe competia - classificação de mercadoria - andou bem, pois classificou o veículo no código 8702.10.9900, exatamente o constante do despacho em análise. Quando se envolveu com tributação é que andou mal, pois não é sua especialidade. É o que se provará a seguir;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

- Efetivamente, compete à DINOM - DIVISÃO DE NOMENCLATURA DA COSIT opinar sobre a classificação fiscal de mercadoria, em face à Nomenclatura Brasileira de Mercadorias, competindo exclusivamente à Divisão de Tributação opinar sobre o alcance das normas tributárias;
- A própria DINOM, por via travessa, acabou por reconhecer sua não-competência para explicitar o verdadeiro conteúdo jurídico da norma tributária, uma vez que manifestou opinião subjetiva sobre o assunto, dizendo que "cumpre informar" (não decidir efetivamente) "que ela só alcança os microônibus capacidade de 15 a 20 passageiros, o que não é o caso do veículo objeto da consulta. Somente "informou" sua opinião, porque fora perguntada na consulta, não porque pudesse fazer coisa julgada definitiva sobre o assunto que, repita-se, é da competência da Divisão de Tributação;
- O item 5 do transcrito Parecer, elaborado em face a um modelo específico de veículo pertencente à uma "família" HI-TOPIC, composta de vários modelos, não poderá prevalecer diante de evidências fáticas que acarretará, como consequência lógica, na insubsistência do Auto de Infração lavrado pela zelosa fiscalização;
- A versão do veículo objeto do Parecer COSIT (DINOM nº 1438, de 30/11/93, representava um microônibus com grande conforto e com lotação limitada a 15 passageiros, possuindo seu banco traseiro capacidade para apenas 3 pessoas, com a utilização de largos descanso-braços, além de um espaço reservado para bagagens entre o último banco o a porta traseira;
- Percebendo a ASIA MOTORS CO.,INC., a necessidade universal de acomodar mais passageiros, mantendo-se o conforto original para o qual a HI-TOPIC fora projetada, concebeu uma nova linha de veículos com o último banco com descanso-braços retraídos, acomodando 16 pessoas incluindo o motorista e ainda com local para bagagem de todos os ocupantes, conforme especificação expedida pela própria Fabricante;
- Não se trata de mera alteração de características da mercadoria, para enquadrá-la em situações com regimes de menor tributação posto que a Requerente já entendia que a antiga configuração dos veículos HI-TOPIC para 15 assentos, já se subsumia aos termos da Norma complementar NC (87-7);

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

- Assim, 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, excluindo o motorista;

Em resumo, o veículo objeto do Auto de Infração em epígrafe:

a) era e continua sendo abrigado pela citada NC (87-7) o gozando da redução da alíquota do IPI vinculado, ainda que na sua versão de 15 assentos, conforme visto, seja sob a ponto de vista fiscal, semântico ou de tratamento pelos organismos públicos em geral;

b) o é mais ainda, porquanto na sua versão fisicamente armazenada ele tem efetivamente 16 assentos - transporta 15 passageiros e mais o motorista; e

c) tem local próprio o exclusivo para o transporte de bagagem de todos os seus ocupantes;

- Por todas essas razões, a conclusão é uma só: os veículos HI-TOPIC AM-715, ainda que considerados na sua versão com 15 assentos, eram e são efetivamente microônibus e só podem ser enquadrados na posição mencionada da classificação fiscal, e, portanto, gozando do benefício da alíquota de 0% (zero por cento) do IPI.

Em Requerimento dirigido a esta Câmara, recentemente, a Suplicante apresentou Memorial, acompanhado de cópias de Laudo emitido por dois Engenheiros, sem data de emissão, bem como do Parecer COSIT (DINOM) nº. 279, de 28/04/95.

O referido Laudo Técnico refere-se ao veículo marca Ásia Motors Co., modelo TOPIC - AM 725, com número de lugares para 16 (dezesseis) pessoas, incluindo o condutor.

Já o Parecer COSIT supramencionado, atendendo Consulta da Interessada: ABEIVA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS IMPORTADORAS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, refere-se ao veículo modelo "Hi-Topic AM 715 A SLX", da mesma Fabricante, com capacidade para 15 (quinze) pessoas, excluindo o motorista, sendo, obviamente, com capacidade total para 16 (dezesseis) pessoas, incluindo o motorista.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

Do referido Parecer COSIT, vale destacar os seguintes tópicos conclusivos:

9. "Conforme consta do processo (fls. 40,41), o DENATRAN até o presente momento, enquadra o veículo "HI-TOPIC AM 715", objeto da presente consulta, como microônibus, recomendando que o mesmo seja utilizado no transporte ponta a ponta, em função de suas particularidades. Ressalva, no entanto, que se encontre, junto ao CONTRAN, uma minuta de Resolução que dispõe sobre os requisitos de segurança de ônibus e microônibus e caracterize o que será o microônibus, doravante.

10. 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, com base na avaliação técnica consignada no Parecer da Divisão de Engenharia e Segurança Veicular - DSV do DETRAN (fls. 40 a 42).

11. Do exposto, com base nas RGLs 1ª e 6ª (Textos da posição 8702 e da subposição 8702.10) e com os esclarecimentos das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (versão luso-brasileira) da posição 8702, sou porque se responda à interessada que o "veículo automóvel para transporte de até 15 pessoas (excluído o motorista), com bancos escamoteáveis, compartimento para bagagem no teto (externo), motor de ignição por compressão (diesel), modelo "HI-TOPIC AM 715 A SLX", fabricado por "Ásia Motors" da Coréia do Sul, vulgarmente denominado "Microônibus", se classifica, a partir de 01/01/95, no código 8702.10.00 da Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul, aprovada pelo Decreto nº. 1343, de 23/12/94 (DOU de 16/12/94) e no código 8702.10.9900 da TIPI aprovada pelo Decreto nº 97.410/88 e da TAB-Portaria MEFP nº. 58/95 (vigente até 31/12/94)."

A Consulta em questão foi solucionada na forma do item 11 ora transcrito.

Examinando-se as D.Is. que integram os autos, constata-se que a Autuada discriminou os veículos, inicialmente, como sendo os modelos "AM 725A DLX" e "AM 725 SLX", tal como indicados nas respectivas G.Is., todos indicando a capacidade total de 15 (quinze) pessoas.

Posteriormente, obteve a Recorrente "Aditivos" às G.Is., alterando, dentre outras coisas, o modelo dos veículos para "AM 715A SLX" sem, contudo, alteração na capacidade anteriormente indicada (15 pessoas).

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

A partir de tais Aditivos às G.Is. a Importadora providenciou D.C.Is. (Declarações Complementares de Importação), produzindo alterações nas respectivas D.Is., dentre as quais os modelos anteriormente indicados, passando a constar apenas o "AM 715A SLX".

Também nas alterações produzidas através de D.C.Is. a Autuada não corrigiu a capacidade anteriormente indicada = 15 pessoas.

Na Impugnação de Lançamento antes mencionada, a Recorrente concordou, tacitamente, que os veículos em discussão tinham capacidade total para 15 (quinze) pessoas, incluído o motorista, como se verifica, dentre outras, de sua afirmação as fls. 19, "verbis" : "E na hipótese concreta de que se trata, juntas todas essas pessoas (incluindo o motorista), ocupam elas os 15 lugares (seats) existentes". (grifei)

Com relação à definição desses veículos como "MICROÔNIBUS", o referido Parecer COSIT (DINOM) nº. 279/95 transcreve o Parecer DAN 007/95, pelo qual o "DENATRAN" oferece resposta à consulta formulada pela mesma COSIT, nos seguintes termos:

"Cuida o presente processo de questões formuladas pelo Chefe da DINOM, do Departamento da Receita Federal, da Secretaria da Fazenda Nacional, a respeito da classificação do veículo TIPO MICROÔNIBUS, HI-TOPIC AM 715 A SLX, sobre o qual a ABEIVA-Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos Automotores, interessada no presente processo apresenta especificações e ilustrações.

2. Tendo sido distribuído ao Chefe da Divisão de Segurança Veicular, este após análise profunda da matéria, considerando todos os requisitos técnicos, homologações feitas anteriormente por este Departamento a veículos com as mesmas características e com fundamento no Regulamento do Código Nacional de Trânsito, classificou o veículo em comento como sendo "MICROÔNIBUS", através do Parecer 001/95 (fls. 90/92).

3. Todavia, no final de seu trabalho tece comentários, aduzindo que o DNER e Associação dos Fabricantes de Veículos e Ônibus, através de estudos, baseados em legislações internacionais definiram os requisitos técnicos indispensáveis para que o veículo venha a ser caracterizado como microônibus. E que de acordo com o Regulamento 80 da ECE os veículos a exemplo da HI-TOPIC-AM 715 deverão ser classificados em outra categoria, podendo ser chamados de misto ou utilitário ou outra denominação conveniente, com a finalidade de transportar pessoas no sistema porta a porta, como é o caso do transporte escolar. Informando também, que se encontra junto ao CONTRAN uma minuta de Resolução que dispõe sobre os requisitos de segurança de ônibus e microônibus, caracterizando o que será o último veículo doravante o que ensejou dúvida a respeito da indagação proposta sobre a classificação do veículo.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

4. O Chefe da DINOM, considerando os esclarecimentos feitos pelo dirigente da DSV, retorna aos autos, solicitando informação a este Departamento, se o veículo em questão pode ser enquadrado como "MICRO-ÔNIBUS" com capacidade de 15 a 20 passageiros.

5. Conforme definição de microônibus, disposta no Anexo I do Decreto nº 62.127, de 16/01/68, que regulamenta o Código Nacional de Trânsito, e que é a legislação a respeito da matéria que se encontra em vigor, e com base na avaliação técnica consignada no citado parecer da divisão de Engenharia e segurança Veicular - DSV, entendemos que o veículo objeto de discussão deve ser enquadrado como "MICROÔNIBUS".

Concluo, assim, o Relatório do presente processo.

É o relatório

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

VOTO

A decisão proferida, conforme relatado, concluiu por dar provimento ao recurso citado, pelas razões de fato e de direito abaixo, verbis:

“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 da código 8702.10.9900, relativamente aos seguintes veículos quando nele classificados:

- a) Ônibus especial para transporte de passageiros em pistas de aeroportos;
- b) Microônibus 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 MICROÔNIBUS;
- com capacidade para transporte de 15 a 20 PASSAGEIROS.

Entendeu a fiscalização que os veículos não podem ser classificados como MICROÔNIBUS, que define como sendo um “ÔNIBUS PEQUENO”, dado a:

- impossibilidade de realizar a contento, funções típicas de um “microônibus” pois que não projetado para tal fim;
- 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 o passageiros e há dificuldade na locomoção interna de

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

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 freqüentes, e mesmo a 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 "microônibus".

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 de que se trata, agora com capacidade para transporte de 16 (dezesseis) 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.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

Ocorre, entretanto, que a Coordenação do Sistema de Tributação (COSIT), através do Parecer COSIT/DINOM nº. 279/95, em seu item II antes citado, descreve o veículo "HI-TOPIC AM 715 A SLX", um dos modelos objeto das G.I's. 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 microônibus, 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 "microônibus", 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 condutor" não se confundem.

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 microônibus, 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.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 117.058
ACÓRDÃO Nº : 302-33.236

Quando o microônibus 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 de se definirem, à época, como "microônibus", 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.

Sala das Sessões, 24 de janeiro de 1996



RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO - Relator