

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10830.003453/94-41
SESSÃO DE : 15 de outubro de 1998
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861
RECURSO Nº : 119.454
RECORRENTE : SETCO - INDÚSTRIA E COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO E
EXPORTAÇÃO LTDA
RECORRIDA : DRJ/CAMPINAS/SP

REDUÇÃO – (NC 87-7) – CÓDIGO TAB/SH 8707.10.9900

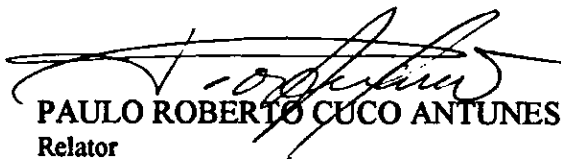
De conformidade com o Parecer Cosit (Dinom) nº 279, de 28/04/95 - Proc. 13805-001688/94-30 – os veículos modelo “HI TOPIC AM 715 A SLX”, fabricado por “ÁSIA MOTORS” da Coréia do Sul, são classificados como “microônibus” e possuem capacidade para 15 passageiros enquadrando-se, portanto, na Nota Complementar nº 87-7, que reduz para 0% (zero por cento) a alíquota do IPI, código TAB/SH 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, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 15 de outubro de 1998


UBALDO CAMPELLO NETO
Presidente em Exercício


PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
Relator

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral da Representação Extrajudicial
da Fazenda Nacional
Em 05/05/99


LUCIANA CORTEZ RORIZ PONTES
Procuradora da Fazenda Nacional

05 JAN 1999

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

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861
RECORRENTE : SETCO - INDÚSTRIA E COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO E
EXPORTAÇÃO LTDA
RECORRIDA : DRJ/CAMPINAS/SP
RELATOR(A) : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Contra a empresa RIO NEGRO INDÚSTRIA COMÉRCIO IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA, foi lavrado Auto de Infração pela DRF-Campinas/SP (fls. 01), exigindo crédito tributário no valor de UFIR'S 69.980,00 relativo a IPI - Vinculado, pelos seguintes fatos e enquadramento legal assim descritos no verso do mesmo "AI": **verbis**

"No exercício das funções de Auditor Fiscal do Tesouro Nacional, lavramos o presente Auto de Infração, uma vez que o Importador não atendeu a Intimação constante do quadro 24 das Declarações de Importação abaixo relacionadas, nas quais exigimos o recolhimento dos valores referentes ao IPI-vinculado, pois foi constatado, na conferência física, que os veículos examinados não possuem as características de um microônibus citadas na Nota Complementar nº 87-7, letra b, da TIPI, e portanto não tem direito a redução constante da referida Nota."

As DIs questionadas encontram-se acostadas por cópias, juntamente com os documentos de importação correspondentes, de fls. 02 até 126.

Em tempo hábil a Autuada apresentou Impugnação com anexos (fls. 129 até 199), cujos argumentos estão assim resumidos na Decisão recorrida:

"em caráter preliminar,

- que o Auto de Infração não especifica em que os veículos importados não se coadunam com a NC TIPI/SH (87-7), o que representaria cerceamento de seu direito de defesa;

quanto ao mérito da ação fiscal,

- que, na definição de conceituado dicionário brasileiro, **passageiro, tripulante e pessoas**, seriam expressões com o mesmo significado;

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

- que, na emissão de documentos de licenciamento de veículo automotores, as autoridades de trânsito utilizam normalmente a expressão passageiros e lugares para indicar a quantidade de pessoas que podem ser normalmente transportadas pelos veículos;

- que os veículos importados, HI TOPIC, são microônibus porque têm capacidade para acomodar 15 pessoas;

- que o texto da posição NBM/SH: "veículos automóveis para transporte coletivo de passageiros" não distingue pessoas de passageiros; assim sendo, é defeso ao intérprete distinguir o que a lei não distingue;

- que, conforme cópias de certificados de registro de veículos que acosta, as autoridades de trânsito qualificaram como microônibus as HI TOPIC a que se referem;

- que um laudo emitido por técnico credenciado da Receita Federal, que apenas, qualificou a HI TOPIC como microônibus, conforme norma ABNT-TB-162/78;

- que o Parecer COSIT (DINOM) Nº 1438, de 30/11/93 é impertinente ao caso em estudo, posto que emitido por órgão incompetente para se manifestar sobre a tripulação;

- que, apesar disso, salienta o fato de dito Parecer indicar como correta a classificação 8702.10.9900 para os veículos HI TOPIC;

- que, a polêmica quanto ao número de passageiros que as HI TOPIC podem transportar está superada pelo fato de sua lotação haver sido ampliada para 16 lugares, com a supressão de descansa-braços;

e, como pedido,

- que a ação fiscal deve ser considerada insubsistente, com a consequente liberação do depósito em garantia efetuado para a liberação provisória dos veículos.

Por proposta da fiscalização, foi promovida a rerratificação do Auto de Infração, incluindo-se na exigência inicial a parcela de UFIR'S 699,80,

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

correspondente a juros de mora, reabrindo-se prazo à Autuada para recolher ou impugnar a nova exigência.

Decidindo o feito, a Autoridade singular julgou procedente a ação fiscal, conforme Decisão nº 11.175/05/GD 1149/95, cujos fundamentos estão sintetizados nos Considerandos seguintes:

Considerando que o presente processo percorreu seus trâmites normais, estando em condições de ser julgado;

Considerando que a HI TOPIC AM 715 fabricada pela ASIA MOTORS é uma “perua” ou “van” com capacidade para transportar 14 passageiros sem bagagem, além do motorista;

Considerando que, como tal, é considerada um veículo automóvel de transporte coletivo, na acepção da posição NBM/SH 8702;

Considerando que ela tem enquadramento no código tarifário vigente à data da importação 8702.10.9900;

Considerando que, entretanto, não é classificável como MICROÔNIBUS, face às suas específicas características e face à definição desse tipo de veículos contida na Norma TB-162 da ABNT;

Considerando que a pretendida redução da alíquota do IPI conferida pela NC (87-7), de 12% para 0%, não abrange senão os MICROÔNIBUS, que não é o caso da HI TOPIC;

Considerando que, ademais, apenas os MICROÔNIBUS COM CAPACIDADE PARA 15 A 20 PASSAGEIROS são favorecidos por essa redução de alíquota, que também não é o caso da HI TOPIC;

Considerando o princípio da interpretação restritiva dos benefícios fiscais consagrado no art. 111 do CTN;

Considerando que, dessa maneira, o desembaraço aduaneiro na importação dos veículos HI TOPIC fica sujeito ao prévio recolhimento do IPI-Vinculado à alíquota de 125;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

Tempestivamente a Autuada recorreu a este Conselho, em extensa petição às fls. 249/271 e anexos às fls. 272/304, onde se inclui cópia do Acórdão nº 302-33.188 desta Câmara.

Junta, ainda, cópia do Parecer COSIT (DINOM) nº 279, que utiliza para espancar a fundamentação contida na Decisão recorrida.

Para melhor entendimento de meus I. Pares, passo à leitura das principais partes do Recurso Voluntário em questão, como segue:

(leitura)

No Recurso demonstra-se que a autuada RIO NEGRO IND. COM. IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA, passou a denominar-se SETCO INDÚSTRIA E COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA, como indicado na capa deste processo e na pauta de julgamento publicada.

Presentes os autos à D. Procuradoria da Fazenda Nacional, após haver solicitado a atualização do débito, apurado em Ufir's 108014,13, manifestou-se às fls. 312 no sentido de que deixava de emitir Parecer em razão do valor da dívida, em conformidade com a Portaria MF nº 189/97, art. 1º § 1º, I.

É o relatório.



RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

VOTO

Preliminarmente, cumpre-me ressaltar que o Auto de Infração lavrado pela repartição fiscal de origem é passível de nulidade, uma vez que não atende, efetivamente, ao que dispõe o art. 10, do Decreto nº 70.235/72, não tendo ficado claramente definida qual a infração cometida pela Autuada e a disposição legal infringida, como bem ressalva a Interessada.

Não obstante, como já existem nesta Câmara precedentes favoráveis à Recorrente em relação ao mérito, em observância ao disposto no parágrafo 3º, do art. 59, do Decreto nº 70.235/72, introduzido pelo art. 1º da Lei nº 8.748/93, deixo de invocar a nulidade em questão e passo a decidir sobre o mérito.

De fato, a matéria já foi exaustivamente examinada no âmbito deste Conselho, inclusive nesta Segunda Câmara, como se depreende do Acórdão trazido por cópia pela Suplicante, de nº 302-33.188, proferido em sessão do dia 23 de novembro de 1995, em julgamento do Recurso nº 117.059, de autoria da mesma Interessada.

Consideradas as devidas adaptações, adoto e transcrevo aqui o Voto, de minha autoria, que norteou a Decisão desta Câmara, estampada no referido Acórdão, como segue:

“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:

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

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.Is acostadas aos autos, com base na 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 “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 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 freqüentes, 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.

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

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 (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.

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

Ocorre, entretanto, que a Coordenação do Sistema de Tributação (COSIT), através do Parecer COSIT/DINOM nr. 279/95, em seu item 11 antes citado, descreve o veículo "HI-TOPIC AM 715 A SLX", um dos modelos objeto das GIs. que integram os autos, como tendo capacidade para 15 (quinze) pessoas, excluído o motorista, o que conflita com os informes das mencionadas GIs. e DIs.; 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 Nota Complementar nº 87-7 ao estabelecer um mínimo de 15 (quinze) passageiros para conceder o benefício da redução da alíquota do IPI refere-se, especificamente, àquelas pessoas que se definem como tal, ou sejam, que ao serem transportados pelo veículo ali se encontrem "de passagem". Por sua vez, o motorista ou condutor é, na essência, a tripulação do veículo.

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

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.

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/DINOM 279/95, sofreu apenas algumas modificações internas, sem alteração da sua plataforma básica, tendo a fabricante (ASIA 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,

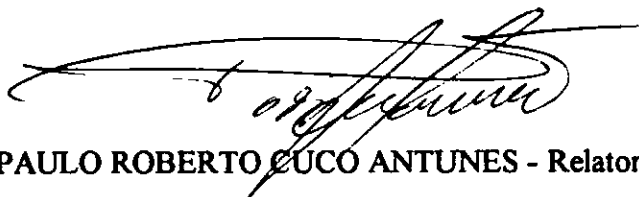
MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.454
ACÓRDÃO Nº : 302-33.861

na Nota Complementar (NC) 87-7, gozando da alíquota reduzida para 0% (zero por cento).”

Diante do exposto e coerentemente com as demais decisões já proferidas no âmbito deste Conselho sobre a mesma matéria, voto no sentido de dar provimento ao Recurso ora em exame.

Sala das Sessões, em 15 de outubro de 1998.



PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES - Relator