

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10830.003678/94-61
SESSÃO DE : 15 de outubro de 1998
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859
RECURSO N.º : 119.504
RECORRENTE : SETCO INDÚSTRIA, 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.

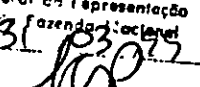
RECURSO PROVIDO.

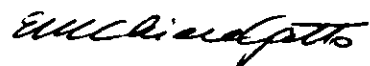
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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 CAMPOLLO NETO
Presidente em Exercício

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral de Representação Extrajudicial
fazenda nacional
em 31/10/98

LUCIANA CORIEZ RORIZ PONTES
Procuradora da Fazenda Nacional


ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO
Relatora

31 MAR 1999

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

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859
RECORRENTE : SETCO INDÚSTRIA, COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO E
EXPORTAÇÃO LTDA
RECORRIDA : DRJ/CAMPINAS/SP
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO

RELATÓRIO

Contra a empresa supracitada foi lavrado, em 24/06/1994, o Auto de Infração de fls. 01 e seguintes, cuja descrição dos fatos e enquadramento legal transcrevo, a seguir:

“No exercício das funções de Auditor Fiscal do Tesouro Nacional, em ato de conferência física dos veículos despachados nas Declarações de Importação abaixo relacionadas e classificados na posição TAB/SH 8702.10.9900, constatei que os mesmos não possuem as características de um microônibus, citadas na Nota Complementar (87-7), item “b” da TIPI (cópia em anexo), necessária à redução para 0% (zero por cento) do IPI-Vinculado pleiteado, uma vez que o mesmo não possui capacidade para 15 (quinze) passageiros, mas somente para 14 (quatorze) passageiros e 01 (um) condutor (motorista).

Foi feita intimação no Quadro 24 para pagamento do IPI - Vinculado devido, alíquota de 12% (doze por cento).

Não tendo sido atendida a referida intimação, lavro o presente Auto de Infração para exigência do IPI - Vinculado e seus acréscimos legais.....”.

Segue uma relação das várias Declarações de Importação/Adição, objeto do Auto, constando das fls. 04/10 o Demonstrativo de Apuração do Imposto sobre Produtos Industrializados - na Importação, convertido em UFIR, num valor total de 100.850,05 UFIRs.

Declarando-se ciente do Auto lavrado e de seus anexos, no próprio documento, em 24/06/1994, a importadora apresentou impugnação tempestiva (fls. 202/211), 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 nº 87-7, letra “b” da TIPI;

WMA

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

- que, no entender do Sr. Auditor Fiscal, os veículos constantes das mencionadas Declarações de Importação e submetidos a despacho “possuem 15 assentos, portanto capacidade para apenas 14 passageiros, excluindo-se o condutor”;
- que, por esse motivo, fundamentado no Parecer COSIT (DINOM) nº 1438/93, que considerou 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, foi lavrado o Auto de Infração ora impugnado.
- Quanto ao mérito, alegou a interessada:
 - que, de acordo com o Parecer COSIT (DINOM) nº 1438/93, o veículo objeto da consulta formulada se classifica no código 8702.10.9900 da TAB, aprovada pela Portaria MEFP nº 58/91;
 - que, embora o Parecer acima referido considere que o veículo em questão não está abrangido pela redução de alíquota de que trata a Norma Complementar NC (87-7) da TIPI, tal entendimento não pode prosperar, pois, sob todos os aspectos em que se analise hipótese, em tudo e por tudo a NC (87-7) abrange as HI-TOPIC, ainda que se configurasse a mesma para transportar apenas 15 passageiros, incluído o motorista, que não é o caso.
 - Que o item 5 do Parecer COSIT (DINOM) é inaplicável ao presente caso por absoluta incompetência daquele 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.
 - Que, sob o ponto de vista de enquadramento fiscal, tais veículos automotores, em uma de suas versões, 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 motorista (condutor), portanto ocupando todos eles os lugares ou assentos existentes, de sorte a inexistir dúvida que o condutor também é pessoa passageira do veículo automotor, já que dele não é parte imanente nem peça constitutiva. Essa conceituação está baseada na definição básica adotada pela Nomenclatura Brasileira de Mercadorias, baseada no Sistema Harmonizado, no que se refere à posição 8702 (gênero do capítulo), não fazendo qualquer

euca

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

distinção entre pessoas e passageiros. Por outro lado, há autorização expressa (introduzida pela NC 87-7/IPI) para a redução a 0% da alíquota do código 8702.10.9900, relativamente aos veículos que especifica e, dentre eles, “os microônibus, com capacidade de 15 a 20 passageiros”. O que a lei não distinguiu, é defeso ao intérprete fazê-lo. Quisesse o legislador excluir o condutor, na definição da capacidade de algum veículo, teria se manifestado nesse sentido. Por seu turno, a ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas define um microônibus como sendo; “um veículo de passageiros, com no mínimo quatro rodas, com carroçaria e destinado ao transporte de 9 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 TB162/1978). Assim, o veículo que comporta transportar no mínimo 15 pessoas é microônibus, para os efeitos da NC 87-7.

- Que, sob o ponto de vista semântico, de acordo com Aurélio Buarque de Holanda (Novo Dicionário da Língua Portuguesa, 2ª Edição, Nova Fronteira), “Passageiro ...Pessoa que viaja num veículo”. Note-se, assim, que passageiro e pessoa são a mesma coisa, ou seja, tem a mesma significação. Assim, dentre todas as pessoas que viajam num veículo, portanto, que ocupam seus assentos, está incluído o condutor. Na hipótese de que se trata, todas estas pessoas, incluindo o motorista, ocupam os 15 lugares existentes, naquela configuração citada do modelo HI-TOPIC.
- Que o entendimento da impugnante, bem como o do DENATRAN - órgão máximo de trânsito do País - de que os veículos em questão enquadram-se na categoria de microônibus, encontrou guarida na própria Secretaria da Receita Federal em São Paulo, na pessoa do engenheiro assistente técnico Juarez Porto Henriques que, ao elaborar Laudo Técnico a pedido da autoridade aduaneira respectiva, enquadrou exatamente as mesmas HI-TOPIC como microônibus, de acordo com a Norma ABNT-TB-162/78, propiciando, assim, a liberação de vários veículos deste tipo, antes do advento do malfadado Parecer COSIT (DINOM) nº 1438/93.
- Que, por todas estas razões, os veículos HI-TOPIC, ainda que considerados na sua versão com 15 assentos, eram e são efetivamente microônibus.
- Que todo este questionamento, contudo, perde sua razão de ser porque, em verdade, as HI-TOPIC possuem 16 assentos, ou sejam, transportam 15 pessoas, excluído o motorista.

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

- Que a tecnologia moderna determina a fabricação de veículos sob diferentes modelos para diversas aplicações, utilizando-se, porém, da mesma plataforma básica e de quase todos os demais componentes estruturais e mecânicos, estes escolhidos em razão da destinação do veículo. A Ásia Motors CO., INC., seguiu esta tendência universal quando do lançamento da família HI-TOPIC.
- Assim, a versão objeto do Parecer COSIT (DINOM) n. 1438/93 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 descansa - braços, além de um espaço reservado para bagagens entre o último banco e a porta traseira.
- Percebendo a Ásia Motors 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 descansa - braços retraídos, acomodando 16 pessoas, incluído o motorista - e ainda com local para bagagem de todos os ocupantes, conforme especificação expedida pela própria fabricante (manual já anexado em processo administrativo anterior).
- Não se trata, no caso, de mera alteração das características da mercadoria para beneficiar-se de regimes de menor tributação, pois a impugnante já entendia que a antiga configuração já se abrigava nos termos da NC (87-7).
- Desta forma, verifica-se claramente a inaplicabilidade do Parecer COSIT (DINOM) 1438/93 ao caso em espécie e a total improcedência dos fundamentos e fatos que embasaram o Auto lavrado tornando-o, por consequência, insubsistente.
- Requer, assim, o acolhimento de sua impugnação, protestando pela produção de outras provas, caso necessárias.

A Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Campinas/SP julgou a ação fiscal procedente, através da Decisão nº 11.175/05/GD/1255/95 (fls. 245/254), assim ementada:

Emulch

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

“IPI- VINCULADO.

PRINCÍPIO DA INTERPRETAÇÃO RESTRITIVA DAS
ISENÇÕES E REDUÇÕES DE TRIBUTOS. TIPI/SH. NC (87-7).

O benefício da redução de alíquota do IPI, de 12% para 0% somente favorece os veículos que se enquadram perfeitamente na especificação do benefício”.

Fundamentou-se citada autoridade no seguinte arrazoado,
sinteticamente:

- O texto do Capítulo 87 da NBM/SH e suas Notas, e as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Codificação e de Designação de Mercadorias (NESH) , relativas ao Capítulo 87, revelam;
- que se consideram veículos automóveis para transporte coletivo de passageiros, na acepção da posição 8702, os veículos concebidos para transportar 10 pessoas, no mínimo, incluído o motorista (Nota 3 ao Capítulo 87);
- que, conseqüentemente, claro está que a palavra “pessoas” é empregada para designar todos os ocupantes do veículo, ou seja, passageiros e motorista
- que a posição 8702 compreende todos os veículos automóveis concebidos para transportar 10 ou mais pessoas, incluído o motorista (Nota Explicativa da Subposição 8702);
- que podem citar-se, como compreendidos nesta posição 8702 os ônibus urbanos e interurbanos, os trolebus, os ônibus leitos, os microônibus, as “van” ou “peruas”, “et alia”.
- Que a Norma TB 162/1978, da ABNT, ao definir microônibus, exclui, no que tange ao número de pessoas sentadas (9 a 25), a tripulação. Salienta, ademais, que tal veículo, além de se destinar ao transporte de pessoas, destina-se, ao transporte de bagagem.
- Assim, tanto na linguagem fiscal quanto na técnica, em matéria de transporte rodoviário coletivo, faz-se distinção conceptual substancial entre os passageiros e a tripulação.
- Se os textos dos atos legais e as especificações técnicas fazem distinção entre as expressões é imperativo interpretá-los respeitando tal distinção.

euclh

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

- Que o exame do Capítulo 87 da NBM/SH e das respectivas NESH revela, ainda, que os veículos podem, conforme a finalidade para a qual foram concebidos, serem para transporte de passageiros, de uso misto ou de carga.
- Que os veículos de carga, mesmo tendo acomodações para sua tripulação, nem por isto se transformam em veículos de passageiros ou de uso misto.
- Que a própria legislação de trânsito adota idêntica classificação para identificar as espécies dos veículos: passageiros, misto ou carga.
- Que as autoridades de trânsito utilizam a denominação “microônibus” para designar as HI-TOPIC por mera decorrência da designação adotada pela importadora e pelas concessionárias da marca na emissão das Notas Fiscais, cuja especificação é fielmente reproduzida nos documentos policiais.
- Que o laudo a que faz referência a impugnação já foi analisado na Decisão proferida naquele processo e considerado desprovido de autenticidade, não possuindo nenhuma firma de funcionários da Receita Federal requisitando o exame ou designando o técnico para atuar em determinado despacho;
- Que os veículos importados Ásia Motors, AM-715, HI-TOPIC, são do tipo conhecido no Brasil como “peruas”, dos quais podem ser citados como exemplos as VW Kombi, as Bestas Kia Motors, as H-100, entre outras;
- que os próprios catálogos promocionais da Ásia Motors do Brasil consideram as HI-TOPIC AM 715 como “peruas”, denominando como o microônibus da família o MICRO BUS AM 815 (fls. 230 e 233);
- Do ponto de vista fiscal, face ao conteúdo da Nota 3 ao Capítulo 87 da NAB/SH, as HI-TOPIC AM 715 classificam-se corretamente no código NBM/SH 8702.10.9900. Contudo, a Nota Complementar ao Capítulo 87 da TIPI/SH, NC (87-7) confere redução da alíquota do IPI de 12% para 0% não para todos os veículos classificados no código 8702.10.9900, mas exclusivamente para o ônibus especial para transporte de passageiros em pistas de aeroportos, e para o microônibus, com capacidade de 15 a 20 passageiros.

EMLA

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

- Considerando-se a interpretação restritiva dos benefícios fiscais, consagrada no art. 111 do CTN, é imperioso concluir que esta redução não beneficia as HI-TOPIC AM 715, porque este veículo é uma “perua” ou “van”, nem é um microônibus, nem tem capacidade para 15 passageiros.
- Tal conclusão é corroborada por manifestação da Coordenação Geral do Sistema de Tributação (COSIT), firmada, por delegação de competência, pelo Chefe da Divisão de Nomenclatura (DINOM), de acordo com o Regimento Interno do então DpRF, hoje SRF, art. 30, incisos II e III - fls. 236). É a matéria de que trata o Parecer COSIT (DINOM) nº 1.438/93.
- A alegação da impugnação a respeito de um suposto aumento da capacidade de 15 para 16 lugares, que teria sido introduzido nas HI-TOPIC, mediante o sacrifício de descansa braços, não é argumento que venha a socorrer a impugnante, pois o último banco, justamente o que é dobrável para abrir espaço para a bagagem, não comporta a existência de descansa braços que, se existissem, impediriam o rebatimento do banco (fls. 243). Além disso, a largura do banco, de 1.360mm (fls. 229), se dividida entre 4 passageiros, ofereceria 340mm para cada um deles, ou seja, um espaço totalmente insuficiente para acomodá-los.

Para esclarecimento de meus I. Pares, passo à leitura dos “Considerando” que fundamentaram a decisão singular (fls.253).

Cientificada em 09/07/97, conforme AR às fls. 258, a interessada interpôs recurso tempestivo a este Terceiro Conselho de Contribuintes (fls. 259/281), pelas razões que expôs:

- PRELIMINARMENTE
- Quando da prolação da decisão específica neste Auto (agosto de 1995), já havia sido editado e publicado o Parecer COSIT (DINOM) nº 279, de 28 de abril de 1995, o qual decidiu, em única e última instância a questão relativa à classificação e enquadramento fiscal do veículo objeto da autuação: veículo automotor, tipo microônibus, fabricado na Coréia do Sul pela Ásia Motors CO., INC., sob a marca Ásia Motors modelo AM 715 A SLX, classificado no código NBM/SH 8702.10.9900.
- Tal Parecer, em conformidade com os pareceres emitidos pelo DENATRAN, de acordo com a legislação vigente, entendeu que o veículo sob consulta deve ser enquadrado como microônibus.....

EMULA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

classificando-se, a partir de 01/01/95 , no código 87.02.10.00 da Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul, aprovada pelo Decreto nº 1343, de 23/12/94 (DOU de 26/12/94) e no código 8702.10.9900 da TIPI aprovada pelo Decreto nº 97410/88 e da TAB- Portaria MEFP n. 58/95 (vigente até 31.12.1994).

- Dessa forma, tendo em vista o efeito vinculante de Parecer emitido pela mais alta esfera do Sistema de Tributação, temos que a decisão recorrida jamais poderia ter sido prolatada.

É o relatório.



RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

VOTO

Adoto na íntegra o voto do I. Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, proferido em sessão realizada aos 15/10/98, referente à mesma matéria aqui analisada e do qual resultou o Acórdão nº 302-33.861, que a seguir transcrevo:

“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:

EMILIA

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

“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) 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 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.

Guilherme

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

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.

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

Emilia

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

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.

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.

Euclides

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

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, 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.”

EMER

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.504
ACÓRDÃO Nº : 302-33.859

Adotando, como por mim já assinalado, o entendimento do douto
Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, voto no sentido de prover o recurso
interposto.

Sala das Sessões, em 15 de outubro de 1998.



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO - Relatora