



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

Processo nº 10830.721798/2017-64
Recurso nº Voluntário
Resolução nº **3201-001.343 – 2ª Câmara / 1ª Turma Ordinária**
Data 20 de junho de 2018
Assunto CLASSIFICAÇÃO FISCAL - DILIGÊNCIA
Recorrente PIRELLI PNEUS LTDA
Recorrida FAZENDA NACIONAL

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Resolvem os membros do colegiado, por unanimidade de votos, converter o julgamento em diligência.

(assinado digitalmente)

Charles Mayer de Castro Souza - Presidente.

(assinado digitalmente)

Leonardo Vinicius Toledo de Andrade - Relator.

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Charles Mayer de Castro Souza (Presidente), Paulo Roberto Duarte Moreira, Tatiana Josefovicz Belisário, Marcelo Giovani Vieira, Pedro Rinaldi de Oliveira Lima, Leonardo Correia Lima Macedo, Leonardo Vinicius Toledo de Andrade e Laercio Cruz Uliana Junior.

Relatório

Por retratar com fidelidade os fatos, adoto, com os devidos acréscimos, o relatório produzido em primeira instância, o qual está consignado nos seguintes termos:

"Trata-se de auto de infração lavrado para o lançamento do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, constituindo-se os respectivos créditos tributários em desfavor da contribuinte epigrafada, no montante total de R\$ 61.056.825,80 (sessenta e um milhões, cinquenta e seis mil, oitocentos e vinte e cinco reais, e oitenta centavos),

consolidado na data do lançamento, conforme demonstrativo do crédito tributário (e-fl. 572).

De acordo com a narrativa contida na Descrição dos Fatos e Enquadramento Legal (e-fls. 573/588) do auto de infração, a fiscalizada deu saídas a produtos de sua fabricação (pneus destinados a veículos automotores) com a classificação fiscal incorreta e, com isso, aplicando uma alíquota a menor para o IPI, conforme descreve o resumo do relatório fiscal que se segue.

1) Fatos apurados Vários modelos de pneus, principalmente das linhas Chrono e Scorpion, relacionados na Tabela 01 (e-fls. 573/574), destinados a “vans e utilitários” e “pick-up e SUV”, saíram do estabelecimento classificados sob o código NCM 4011.20.90, que se refere a pneus “dos tipos utilizados em ônibus e caminhões”.

As configurações dos pneus em questão, em sua maioria, são idênticas às verificadas pela Fiscalização da Delegacia da Receita Federal em Novo Hamburgo/RS em relação aos anos de 2011 e 2012 (processo nº 11065.722.024/2015-70). Por essa razão, os elementos de prova daquela fiscalização também foram aqui utilizados.

Em respostas a intimações efetuadas, a fiscalizada confirmou a utilização das configurações dos pneus relacionados na Tabela 01 em vans e utilitários, pick-up e SUV.

Segundo a empresa, os pneus haviam sido classificados pelo INMETRO e pela ALAPA (Associação Latino Americana dos Fabricantes de Pneus, Aros e Rodas) como pneus de carga utilizados em veículos comerciais leves, destinados a transportes de mercadoria e de pessoas, posicionados pelo INMETRO na Categoria 3 (pneus novos destinados a veículos comerciais leves e rebocados), o que os aproximaria dos pneus dos “tipos” usados em ônibus e caminhões. Contudo, a Portaria INMETRO nº 482/2010, que aprova requisitos de avaliação da conformidade para pneus novos, apresenta, em seu Anexo “B”, quatro distintas categorias de pneus, sendo que na Categoria 3 se inserem os “pneus novos destinados a veículos comerciais leves e rebocados” e na Categoria 4 os “pneus novos destinados a veículos comerciais e rebocados”. E é justamente nesta última categoria que estão classificados os pneus utilizados para ônibus e caminhões.

Para a interessada, de acordo com a Decisão nº 348, de 14 de outubro de 1997, exarada pela DISIT/SRRF8ªRF, alguns modelos de pneus destinados a caminhões leves, microônibus, caminhonetes e utilitários seriam classificados no código 4011.20.90. No entanto, nenhum dos modelos de pneus questionados no Termo de Início de Fiscalização possui características coincidentes com aqueles modelos objeto da consulta.

2) Metodologia da classificação fiscal Os procedimentos de classificação de mercadorias devem seguir os comandos do chamado Sistema Harmonizado (SH), tabela internacional de designação e codificação de mercadorias publicada e administrada pela Organização Mundial das Aduanas (OMA), da qual o Brasil é signatário. A metodologia destes procedimentos baseia-se na aplicação das seis Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado

(RGI/SH), e tanto a Tarifa Externa Comum (TEC) quanto a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI) têm por base estrutural a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) que, por sua vez, formata-se, oficialmente, a partir do Sistema Harmonizado, contendo desdobramentos regionais e Regras Gerais Complementares (RGC/NCM).

Um destes ditames impõe que tais Regras Gerais devem ser empregadas em ordem sequencial, ou seja, deve-se buscar a classificação utilizando-se, primeiramente, a RGI/SH nº 1 e, se esta não for suficiente, passa-se à regra seguinte, e assim sucessivamente.

Para auxiliar a interpretação do Sistema Harmonizado, foram aprovadas, por meio do Decreto nº 435, de 27 de janeiro de 1992, as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH) que, conforme o parágrafo único do art. 1º desse Decreto, “constituem elemento subsidiário de caráter fundamental para a correta interpretação do conteúdo das posições e subposições, bem como das Notas de Seção, Capítulo, posições e subposições da Nomenclatura do Sistema Harmonizado, anexas à Convenção Internacional de mesmo nome”.

No caso concreto, as mercadorias sob análise são pneumáticos novos de borracha para veículos automotores. Consoante explanação acima, sua classificação deve ser realizada na posição 40.11. A nível de subposição numa mesma posição, a classificação é realizada pelos textos dessas subposições e pelas notas de subposições respectivas, nos termos da primeira parte da RGI 6.

A subposição 4011.20 (cujo desdobramento 4011.20.90 foi utilizado pela empresa na classificação dos pneus ora em análise) é exclusiva dos pneus destinados a ônibus e caminhões. As respostas oferecidas pela própria fiscalizada, bem como informações referidas em páginas da internet da empresa e de seus revendedores indicam serem destinados a vans, utilitários, pick-ups, SUVs. Portanto não se destinam a ônibus e caminhões. Ainda em sua página na internet, a empresa relaciona os pneus destinados a ônibus e caminhões, dentre os quais não se encontra nenhum dos modelos aqui considerados.

A TIPI não apresenta elementos que permitam identificar com precisão o que seja um ônibus, de modo que cabe utilizar-se do sentido da palavra na língua portuguesa e na sua utilização merceológica. Assim, vans não são sinônimo de ônibus, portanto pneus para vans não podem ser classificados na TIPI como pneus para ônibus.

Já a diferenciação entre caminhões e furgões/pick-ups/utilitários é expressa na Nomenclatura. Todos os desdobramentos da subposição 8704.21 (veículos para transporte de carga, com carga máxima não superior a 5 toneladas) apresentam um Ex 01, com alíquota superior, para “camionetas, furgões, pick-ups e semelhantes” indicando expressamente que tais veículos não se enquadram no conceito de caminhões.

Conclui-se, portanto, que vans, pick-ups, utilitários e SUV não são ônibus nem caminhões.

Desta forma, por exclusão, os códigos mais adequados à classificação seriam 4011.10.00 e 4011.99.90, ambos tributados à alíquota de 15,00%.

3) Classificação fiscal para os pneus utilizados em vans As vans são veículos usados para transporte de passageiros ou de carga, hipótese em que são conhecidos como furgões. As vans para passageiros disponíveis no mercado nacional possuem, em sua quase totalidade, a capacidade de nove a dezenove passageiros mais o motorista, ou seja, dez a vinte ocupantes, sendo em alguns casos referidas como microônibus, mas jamais sendo consideradas como ônibus.

Os veículos com capacidade para dez ou mais pessoas são classificados na posição 87.02 da TIPI, enquanto os veículos para transporte de até nove pessoas na posição 87.03.

Portanto, os pneus destinados a vans (para transporte de passageiros) não podem ser classificados na subposição 4011.10, porque essa subposição, a teor do seu texto, se refere aos pneumáticos utilizados nos veículos classificados na posição 87.03, enquanto as vans para transporte de passageiros são classificadas na posição 87.02.

Já as vans para transporte de carga (furgões) classificam-se no Ex 01 dos desdobramentos das subposições de 2º nível 8704.21. Por consequência, os pneus destinados a esses veículos também não podem ser classificados na subposição 4011.10 (exclusiva de pneus dos veículos classificados na posição 87.03).

Assim sendo, os pneumáticos dos tipos utilizados em vans para transporte de passageiros ou de carga (furgões) devem ser classificados no código 4011.99.90 – Outros.

A fiscalizada apresentou o Ato Declaratório Executivo COANA nº 23/2014, que prescreve a adoção do código 8702.10.00 Ex 02 para diversos modelos de vans Sprinter (indicados como micro-ônibus teto baixo e micro-ônibus teto alto), fabricados pela Montadora Mercedes Benz. Entendeu que a parcela dos pneus usados nesses modelos deveria ser classificado no código 4011.20.90.

Ocorre que a classificação prescrita pela COANA (8702.10.00 Ex 02), refere-se a “veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista - Ex 02 - com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³”. O fato de um veículo se enquadrar nessa classificação não significa que seja um ônibus. Nessa classificação se enquadram tanto as vans (quer sejam merceologicamente denominadas micro-ônibus ou não) quanto os ônibus. No caso em tela, o próprio ADE identificou as vans como sendo micro-ônibus (de teto alto ou teto baixo) e não como ônibus.

Cabe repisar que a TIPI não possui um código específico para ônibus. A posição 87.02, suas subposições e respectivos Ex, que abrangem todos os automóveis para dez ou mais pessoas, limitam-se a segmentar os veículos em função do volume da cabine, sem atribuir uma terminologia a cada um deles.

4) *Classificação fiscal para os pneus utilizados em pick-ups e utilitários* As pick-ups e utilitários classificam-se no Ex 01 dos desdobramentos da subposição 8704.21. Portanto, os pneus destinados a esses veículos também não podem ser classificados na subposição 4011.10, já que esta, a teor de seu texto, é indicativa de pneus para automóveis de passageiros (posição 87.03).

Não sendo ônibus nem caminhões, os pneumáticos dos tipos utilizados em pick-ups e utilitários devem ser classificados no código 4011.99.90 – Outros.

5) *Classificação fiscal para os pneus utilizados em SUV* Os veículos conhecidos por SUV (Sport Utility Vehicle) são veículos mistos, que se destinam ao transporte de passageiros, mas apresentam uma capacidade de carga superior aos demais automóveis.

A NESH da posição 87.03 da TIPI define que “Entendem-se por veículos de uso misto (break ou station wagons), na acepção da presente posição, os veículos com nove lugares sentados no máximo (incluído o do motorista), cujo interior pode ser utilizado, sem modificação da estrutura, tanto para o transporte de pessoas como para o de mercadorias”.

Para fins da Nomenclatura, os veículos SUV se enquadram no conceito de veículo misto e devem ser classificados na posição 87.03. Assim, os pneumáticos dos tipos utilizados nesses veículos devem ser classificados no código 4011.10.00.

Com base nos fundamentos apresentados, a Fiscalização efetuou a reclassificação fiscal das mercadorias e apurou o imposto devido considerando as alíquotas correspondentes. Em seguida, reconstituiu a escrita fiscal e chegou ao resultado que lançou no auto de infração. Tudo conforme demonstrativos que instruem o auto (e-fls. 589/611).

Regularmente cientificada do lançamento em 10/04/2017, a interessada, não se conformando, apresentou impugnação (e-fls. 624/719) em 10/05/2017. Aduziu, em sua defesa, as razões em resumo expostas a seguir.

01) *Nulidade do auto de infração* A metodologia empregada pela Fiscalização para definir a classificação fiscal dos pneus consistiu, basicamente, em (1) verificar quais tipos de veículos poderiam utilizar os pneus;

(2) definir qual a classificação fiscal desses veículos de acordo com a TIPI; e (3) a partir da classificação desses veículos, que sequer são objeto de comercialização da empresa, enquadrar os pneus na classificação supostamente correta.

Nesse método, se verifica que, a todo momento, a Fiscalização analisa as características dos veículos que supostamente utilizam os pneus que se quer classificar, mas não dos próprios tipos de pneus cuja classificação se discute. Conclui que os pneus objetos da autuação seriam destinados à utilização por vans, utilitários, pick-ups, SUV e veículos de passeio e que somente poderiam ser classificados nos códigos 4011.10.00 ou 4011.99.90.

É possível constatar a existência de duas principais inconsistências: (i) para classificar os pneus objeto da autuação, a Fiscalização analisou as características dos veículos que podem utilizar esses pneus, mas nunca as características técnicas dos pneus, essenciais para a sua classificação fiscal; e (ii) em nenhum momento a Fiscalização utilizou as regras do Sistema Harmonizado para fins de classificação fiscal, também imprescindíveis para a classificação fiscal de produtos. Observa-se que em nenhum momento a Fiscalização faz referência a essas regras, quanto mais as utiliza.

Além disso, verifica-se que ao realizar a juntada das cópias de intimações e respostas referentes ao procedimento anterior, a Fiscalização utilizou-se apenas das informações que supostamente lhe seriam favoráveis. Ignorou completamente, porém, uma série de informações em relação aos pneus, que foram apresentadas naquela oportunidade, as quais confirmam a correção da classificação fiscal adotada pela empresa. Fica claro que o trabalho foi feito de forma apressada, sem o cuidado e a análise necessários ao caso.

Considerando essas inconsistências, que evidenciam a precariedade do procedimento de investigação fiscal, o auto de infração é claramente nulo, por violação ao artigo 142 do Código Tributário Nacional.

02) Considerações iniciais na contestação ao mérito do auto de infração Inicialmente, a impugnante faz uma explanação a respeito do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (Sistema Harmonizado) e das regras a serem observadas quando de sua aplicação.

Também manifesta, expressamente, concordância com parte do lançamento, desistindo de recorrer em relação a essa parcela. Assim declarou (e-fl. 649):

123. Como se verá adiante, a Impugnante procedeu ao recolhimento da parcela do auto de infração referente aos pneus listados nos itens 27, 30, 31 e 33 acima. Assim, sempre que nessa Impugnação se referir a todos os pneus, está se referindo a todos aqueles objeto da Impugnação, o que não abarca os referidos modelos.

03) Características técnicas como determinantes da correta classificação fiscal Não se pode conceber que a classificação fiscal de pneus possa ser feita sem a análise técnica da natureza desses pneus. Aliás, não se pode conceber que a classificação fiscal de qualquer produto prescindia da análise da natureza do produto que se pretende classificar.

Sem ignorar que os pneus objetos do auto de infração não são utilizados em ônibus e caminhões, mas considerando que todos eles possuem características relativas ao transporte de cargas e passageiros e, exatamente por isso, são utilizados em veículos semelhantes a ônibus e caminhões, a classificação fiscal deve ser adotada segundo as regras de maior especificidade e semelhança, tal como previsto nas RGI/SH nº 3a e nº 4.

A NESH não contempla um código NCM claro na Tabela TIPI para a classificação dos pneus para vans/micro-ônibus, pick ups, utilitários,

carga leve e SUVs. Assim, da análise da natureza e das características dos pneus objetos da presente autuação comprova-se que são pneus similares aos pneus dos tipos utilizados em caminhões e ônibus e, por isso, de acordo com as regras de interpretação da NESH, devem ser classificados no NCM 4011.20.90 - Outros (Dos tipos usados em ônibus ou caminhões).

A nomenclatura internacional dos pneus é utilizada pela indústria a fim de garantir que o adquirente de um pneu seja capaz de identificar suas propriedades apenas pela referência à nomenclatura, em qualquer país do mundo e independentemente do fabricante. Essa nomenclatura é adotada no Brasil e é confirmada pelas regras de padronização exigidas pelo Manual Técnico da ALAPA e pela Avaliação de Conformidade pelo INMETRO, que refletem as características e as propriedades reconhecidamente existentes no produto.

Essas informações sobre a nomenclatura dos pneumáticos são relevantes para o correto deslinde do feito e para a análise da classificação fiscal. São informações que devem ser consideradas como premissas quando da análise das questões apresentadas.

Analizando a nomenclatura da lista de pneus questionada pela Fiscalização, verifica-se que apesar de terem as mesmas dimensões e, por isso, serem de possível utilização em veículos de passeio, os pneus listados no auto de infração são fabricados com destinação específica para o transporte de carga. Todos os pneus são do tipo destinados à utilização por veículos de carga, possuindo maior durabilidade e resistência (aproximando-se dos tipos de pneus destinados à utilização por ônibus e caminhões e afastando-se dos tipos de pneus destinados ao uso por veículos de passeio). A utilização que eventualmente venha a ser dada por qualquer consumidor final não pode infirmar essa conclusão.

04) Adoção do código NCM 4011.20.90 de acordo com as regras do SH Considerando as Regras de Interpretação 3a e 4 da NESH, o código NCM com posição mais específica e/ou o código que indica produto com características técnicas mais semelhantes, qual seja, o NCM 4011.20.90, é o que deve ser adotado.

Esta conclusão tem como base: (i) a própria natureza e especificações técnicas dos pneus que são objetos da autuação, (ii) o entendimento do INMETRO de que os pneus fiscalizados não podem ser classificados como sendo os tipos destinados para utilização por veículos de passageiros, mas apenas como sendo os tipos de pneus destinados para uso em veículos de carga, (iii) as características de maior resistência e durabilidade dos pneus destinados para utilização em utilitários, vans/micro-ônibus, SUVs e pick-ups (veículos de carga), que as aproximam dos tipos de pneus destinados à utilização por ônibus e caminhões e, ao mesmo tempo, afastam os pneus fiscalizados dos tipos de pneus destinados à utilização por veículos de passageiros e (iv) a necessária prevalência de código mais específico em relação ao código mais genérico.

O INMETRO certificou que os pneus fiscalizados possuem estrutura mais reforçada se comparados aos pneus utilizados por veículos de passeio, pois têm como destinação o uso por veículos de transporte de

peças e/ou carga (e por isso são validados na Categoria 3 da Portaria nº 482), a Regra 4 das RGI deve ser aplicada para concluir que os pneus objeto do auto de infração devem ser classificados no NCM 4011.2090 (tipos de pneus utilizados por ônibus e caminhões), que descreve tipos de pneus com características que lhe são mais semelhantes.

O próprio INMETRO expressamente reconheceu que os pneus fiscalizados não são aqueles destinados à utilização por veículos de passeio. Dessa forma, com base na Regra 4 das RGI, não se pode falar em outra conclusão senão a de que os pneus fiscalizados devem ser classificados como tipos de pneus utilizados pelos veículos de carga, tal como os ônibus e os caminhões, mas não como dos tipos de pneus utilizados por veículos de passeio.

Para o caso específico em que a Fiscalização classifica os pneus no código NCM 4011.99.90 (Outros - Outros), a norma de interpretação aplicável é aquela descrita na Regra 3a, pela qual a posição mais específica deve prevalecer em relação à posição mais genérica. O NCM 4011.99.90 é uma posição residual, que deve ser adotada apenas se não houver qualquer outra posição aplicável, já que sequer atribui aos pneus qualquer característica específica.

Assim, de acordo com a Regra 3a das RGI, o NCM 4011.99.90 não pode ser utilizado para o caso concreto, já que existe posição mais específica, qual seja o NCM 4011.20.90, destinado aos tipos de pneus utilizados por ônibus e caminhões.

Pelas razões expostas, extraem-se duas conclusões iniciais:

- De acordo com a homologação do INMETRO, os pneus de SUVs devem ser classificados com base na Regra 4 das RGI, tendo em vista que o NCM 4011.2090 (tipos de pneus para ônibus e caminhões) descreve pneus com características técnicas mais semelhantes aos pneus fiscalizados;*
- De acordo com a validação do INMETRO, os pneus de vans/micro-ônibus, utilitários e pick-ups devem ser classificados conforme as Regras 3a e 4 das RGI, (i) porque o NCM 4011.2090 (tipos de pneus para ônibus e caminhões) é posição mais específica quando comparada ao NCM 4011.9990 (outros), sem qualquer característica indicada; e (ii) porque descreve pneus com características técnicas também mais semelhantes aos produtos objeto do auto de infração.*

05) Equívocos da Fiscalização na classificação adotada para os pneus Tentando fazer uma correlação com as posições NCM de veículos, a Fiscalização entendeu pela aplicação de uma regra de exclusão, enquadrando os pneus para vans/micro-ônibus, pick-ups e utilitários na categoria 4011.9990 (Outros), que não indica qualquer característica aos pneus que se pretende classificar. Incorreu, nessa conclusão, em uma série de equívocos.

Pneus para vans/micro-ônibus O primeiro equívoco decorre da aplicação das Regras Gerais de Interpretação. A classificação na posição "Outros", qualquer que seja o produto, é uma classificação genérica que sempre perde espaço para a categoria mais específica.

No caso dos autos, os pneus para vans/micro-ônibus e utilitários podem ser classificados no código NCM 4011.2090. Isso porque eles são pneus similares aos tipos usados por ônibus e caminhões, por todos os motivos (propriedades técnicas e características próprias, em conformidade com exigências de institutos especializados) já elencados.

O segundo equívoco é quanto ao NCM adotado para classificar as vans/micro-ônibus. A Fiscalização argumenta que vans/micro-ônibus não são ônibus e/ou caminhões e que, por isso, os pneus de vans/micro-ônibus e de utilitários não poderiam ser classificados como pneus de ônibus e de caminhões.

Não se pode deixar de mencionar que ônibus e vans/micro-ônibus não se relacionam pela igualdade, mas há uma nítida relação entre espécie e gênero, de modo que as vans são micro-ônibus e, portanto, espécie do gênero ônibus. Por isso, os pneus de vans/microônibus devem ser classificados no NCM 4011.20.90, dos tipos de pneus utilizados por ônibus e caminhões.

De qualquer forma, os pneus questionados devem ser classificados na categoria 4011.2090 porque esses pneus, e não os veículos, são do tipo de ônibus e caminhões, isto é, possuem características similares (banda de rodagem, durabilidade, estrutura interna) aos pneus dos tipos de ônibus e caminhão.

A palavra “tipo” na definição do código NCM 4011.2090 existe para destacar que deverão ser classificados nessa posição, além dos pneus de ônibus e caminhões, aqueles que sejam similares aos pneus de ônibus e de caminhões, o que confirma a adoção da Regra 4. Nesse sentido, a correlação feita pela Fiscalização entre as categorias dos veículos vans/microônibus na Tabela TIPI e os pneus autuados é irrelevante. Não é esse o caminho para a identificação da posição da classificação fiscal do produto pneu.

As vans de passageiros (micro-ônibus) estão enquadradas na mesma posição que os ônibus (NCM 8702) e as vans de carga na mesma posição que os caminhões (NCM 8704). Ou seja, o veículo van de passageiro é do tipo ônibus, ao passo que o veículo van de carga é do tipo de caminhão, confirmando a adoção do NCM 4011.2090, de pneus dos tipos de ônibus e de caminhões.

O Ato Declaratório Executivo COANA nº 23, de 23 de dezembro de 2014, também corrobora o exposto.

Pneus para pick-ups Considerando que, no caso concreto, há uma categoria mais específica e que os pneus de pick-ups têm características que os aproximam dos pneus dos tipos de caminhões (faz-se referência, novamente, à certificação INMETRO, às normativas da ALAPA, e às propriedades técnicas dos pneus), é o NCM 4011.2090 que deve prevalecer.

A correlação que se tentou fazer entre a classificação na TIPI de pneumáticos e a classificação de veículos é inadequada, já que se pauta em características de um produto para enquadrar outro.

Da mesma forma que as vans são espécies de ônibus, as pick-ups são espécies de caminhões. São camionetas.

A categoria 87.04 é justamente onde são enquadrados os veículos automóveis para transporte de mercadorias, entre os quais pick-ups, camionetas e grandes caminhões. Se o NCM 4011.2090 remete ao enquadramento de pneus dos tipos utilizados em ônibus e caminhões e a própria Fiscalização reconhece que as pick-ups estão no capítulo e na posição de caminhões, isto é, são tipos de veículos destinados para transporte de mercadorias, certo é que essa correlação, em vez de refutar, confirma a classificação adotada pela empresa.

Não é preciso ser um pneu de caminhão para ser classificado no código NCM 4011.2090.

Nele estão enquadrados também os pneus dos tipos de caminhão, isto é, de pneus similares.

Pneus para SUVs Uma primeira observação deve ser feita com relação ao pneu LT215/75R15 106T S-ATR wl, indicado pela Fiscalização como sendo de utilização em SUVs. Esse pneu não é destinado a tais veículos, não estava na relação do Termo de Intimação nº 01 e foi extraída dos procedimentos de fiscalização anteriores. Naqueles processos, quando da resposta ao Termo de Intimação, foi informado que o pneu citado seria destinado a pick-ups, o que foi indevidamente desconsiderado. Assim, tendo em vista que para esses pneus a identificação dos veículos é de pick-up e não de SUV, a impugnante faz referência às informações do tópico anterior (Dos pneus utilizados em pick-ups) para refutar o enquadramento proposto pela Fiscalização.

Os pneus para SUVs não são utilizados em veículos de passeio. Essa conclusão é extraída (i) a partir da verificação da metodologia de certificação a qual esses pneus estão submetidos, segundo as regras do INMETRO e da ALAPA, (ii) a partir da verificação de que, segundo os manuais da ALAPA, todos os pneus destinados a SUVs que foram listados no auto de infração recebem o indicativo de "LT", que demonstra a maior capacidade para suporte de carga e, (iii) a partir das conclusões referidas no laudo do INT, onde foi possível perceber a diferença técnica entre pneus utilizados em veículos de passeio e os pneus objetos do auto de infração.

Há que se considerar, ainda, que a própria Receita Federal emitiu Solução de Consulta na qual classificava os pneus de SUV aqui tratados em NCM diverso daquele indicado pela Fiscalização (Solução de Consulta DIANA/9ªRF nº 22, de 15 de abril de 2013). Veja-se que na solução de consulta em questão, o enquadramento dos pneus de SUVs foi feito no NCM 4011.99.90, e não no NCM proposto pela Fiscalização no auto contestado.

A autoridade fiscal repetiu o erro em relação às classificações anteriores, tentando fazer uma correlação entre o produto pneu e o produto veículo, e isso justificaria o enquadramento no código 4011.10.00. De acordo com a redação do código 4011.10.00, os pneus devem ser enquadrados nesse NCM se forem utilizados por: (1) automóveis de passageiros; (2) veículos de uso misto classificados

como station wagon; e (3) por automóveis de corrida. Ocorre que os pneus não são utilizados em nenhum desses tipos de automóveis.

A Fiscalização não levou em conta que os veículos de “uso misto” referidos na posição 4011.2090 não são SUVs, mas sim aqueles conhecidos como station wagons, veículos que comercialmente e comumente são identificados pela sigla SW. São, na verdade, veículos de passeio que, em boa tradução mercadológica para o português, significa perua.

A impugnante esclarece que comercializa dois tipos de pneus destinados aos veículos SUV, cujas classificações e tratamentos tributários são distintos, de acordo com suas propriedades técnicas e características e seguindo as regras da NESH.

O primeiro tipo refere-se aos pneus utilizados em veículos SUV de passeio e não se incluem no presente caso. Esses pneus têm estrutura menos reforçada, suportam menor carga e, portanto, identificam-se por semelhança a pneus de veículos de passeio.

O segundo tipo - este sim, objeto do auto de infração - destina-se à utilização em veículos SUV conhecidos efetivamente como light trucks ou veículos comerciais de carga, que são classificados no NCM 4011.20.90.

No mais, o próprio INMETRO já reconheceu, quando da avaliação técnica das características dos pneus e da emissão do Certificado de Conformidade, que os pneus questionados não podem ser enquadrados como pneus para veículos de passeio, mas como pneus destinados à utilização por veículos de carga. Não fosse assim, esses tipos de pneus não teriam sido homologados e a comercialização de tais produtos não teria sido autorizada pelo INMETRO.

06) Solução de Consulta nº 348/1997 A contribuinte formulou consulta à 8ª Região Fiscal da RFB, solicitando a confirmação do entendimento de que os pneus utilizados em veículos comerciais para transporte de carga leve e transporte coletivo de passageiros, além de veículos pick-up e off road deveriam ser classificadas no código NCM 4011.20.90.

Demonstrou-se que os pneus seriam utilizados em caminhões leves, microônibus, utilitários e camionetas para o transporte de carga leve e transporte coletivo de passageiros (parte deles objeto da presente autuação).

Demonstrou-se que os pneus em referência seriam semelhantes aos pneus utilizados em caminhões e ônibus pela estrutura reforçada de proteção e capacidade de carga.

A Decisão DISIT/SRRF/8ªRF nº 348, de 14 de outubro de 1997, reconheceu que os pneus utilizados em caminhões leves, microônibus, utilitários e camionetas para o transporte de carga leve e transporte coletivo de passageiros devem ser classificados na Classificação Fiscal Tarifária nº 4011.20.90 da TEC.

Com base nas informações prestadas pela consulente, foi possível demonstrar que os pneus objeto da consulta, assim como aqueles que

são objeto do auto de infração, além de terem as mesmas características técnicas, são bastante semelhantes aos pneus usados em caminhões médios e pesados (vide informações sobre o nº de lonas), distanciando-se, muito, daqueles pneus usados em automóveis de passageiros.

Portanto, amparada pela Solução de Consulta, a empresa passou a importar os pneus utilizados em transporte de carga leve e transporte coletivo de passageiros adotando a Classificação Fiscal Tarifária nº 4011.20 da TEC.

Vale ressaltar que a impugnante nunca teve qualquer conhecimento de que a Decisão DISIT/SRRF/8ªRF nº 348, de 1997, tenha sido alterada ou reformada de ofício, nos termos do art. 50 da Lei nº 9.430, de 1996. Portanto, a referida consulta permanece válida. E mais, ainda que tivesse sido revogada, todos os fatos praticados até a data da ciência da reforma ou revogação devem ser preservados.

07) Impossibilidade de alteração do critério jurídico O cancelamento também se justifica pela impossibilidade de se alterar o critério jurídico de lançamento. Foram realizadas diversas operações de importação, tendo os referidos pneus sido classificados no código NCM 4011.20.90 e tributados para fins de IPI-Importação à alíquota de 2%. Houve a conferência aduaneira e a liberação da mercadoria, sem qualquer questionamento quanto à classificação fiscal adotada.

Ao liberar a mercadoria importada, a autoridade nada mais faz do que homologar o auto-lançamento realizado pela contribuinte, nos exatos termos do art. 150 do CTN.

Uma nova fiscalização não é competente para rever atos administrativos perfeitos e acabados, já praticados pelas autoridades aduaneiras que realizaram os despachos de importação. Afinal, a autoridade competente pelo despacho aduaneiro é sempre a do local do desembaraço aduaneiro. Apenas ela, ou seu superior hierárquico, é que poderiam rever tais atos administrativos.

Nesse contexto, o lançamento homologado não comporta mais alterações, salvo em hipóteses excepcionais e específicas, elencadas no art. 149 do CTN. O ato administrativo de homologação expressa que ratifica a atividade exercida pela contribuinte, no âmbito do lançamento por homologação, extingue em definitivo o crédito tributário e define o critério jurídico adotado pela autoridade administrativa.

08) Cobrança do IPI na saída de produto importado A hipótese de incidência do IPI somente se aperfeiçoa com a verificação de processo prévio de industrialização sobre o produto objeto da operação de revenda. Nesse sentido, há incidência do IPI sobre a saída de produto do estabelecimento industrial, mas não há a incidência do IPI do estabelecimento comercial atacadista ou varejista, a não ser na hipótese em que esses estabelecimentos submetem o produto a um novo processo de industrialização. Para a incidência do IPI não basta a simples revenda de um produto industrializado, sem sua previa submissão a processo de industrialização. Esse tipo de operação está submetido à incidência do ICMS e só a ele.

Ao analisar o art. 46, incisos I e II, CTN, à luz do que dispõe o art. 153, IV, CF, somente é possível identificar que o IPI incide sobre: (i) a importação de produtos industrializados, situação na qual se pressupõe que entrada do bem no território nacional se deu imediatamente após uma operação de industrialização pelo exportador, presunção que tem por finalidade a igualar o tratamento tributário dos produtos importados aos nacionais; e (ii) a saída de produtos industrializados impulsionada pelo estabelecimento que os industrializou.

No caso das operações descritas pela impugnante, após importação dos produtos, não há verificação fática de qualquer outra modalidade de incidência do IPI. Nessa linha, é importante repetir que, em relação a boa parte dos pneus da presente autuação, a importação é efetuada com o recolhimento do IPI devido nos termos do art. 46, I, CTN, e, posteriormente, revendida sem submetê-la a qualquer espécie de operação de industrialização.

Conclui-se, pois, que as operações relativas à revenda de produtos importados sem prévia industrialização, não se sujeitam à incidência do IPI, não havendo respaldo constitucional para tal exigência.

Importante ressaltar que o tema ainda será objeto de apreciação pelo Supremo Tribunal Federal, que reconheceu a repercussão geral do Tema 906, “Violação ao princípio da isonomia (art. 150, II, CF) ante a incidência de IPI no momento do desembaraço do produto industrializado, assim como na sua saída do estabelecimento importador para comercialização no mercado interno”.

09) Cobrança de multa e juros Considerando a homologação dos lançamentos quando do despacho aduaneiro, com a confirmação do IPI à alíquota de 2%, e também a Solução de Consulta DISIT/SRRF/8ªRF nº 348, de 14 de outubro de 1997, que confirma o entendimento quanto à classificação dos pneus objeto de fiscalização, ao menos as penalidades impostas no auto de infração devem ser excluídas, nos termos do art. 100 do CTN.

Por esse dispositivo legal, a observância das práticas reiteradas das autoridades administrativas, dentre as quais os atos da Fiscalização Aduaneira e a Solução de Consulta, exclui a imposição de penalidades e a cobrança dos juros de mora.

10) Incidência de juros de mora sobre a multa De acordo com o art. 61 da Lei nº 9.430, de 1996, somente incidem acréscimos moratórios sobre os débitos decorrentes de tributos e contribuições, mas não sobre as penalidades pecuniárias.

Não há como admitir a incidência de juros sobre a multa na medida em que, por definição, se os juros remuneram o credor pela privação do uso de seu capital, eles devem incidir apenas sobre o que deveria ter sido recolhido no prazo legal e não foi.

Ao final, a impugnante requer:

» seja a impugnação julgada procedente, para o fim de determinar o integral cancelamento das exigências consubstanciadas no auto de infração, extinguindo-se o processo administrativo;

» caso não cancelado o auto de infração, sejam acolhidos os argumentos apresentados nos itens IV.5, IV.6, e IV.7 da impugnação, ao menos para reduzir o montante exigido;

» a apresentação posterior de quaisquer documentos adicionais que possam comprovar o quanto alegado pela defesa, bem como seja assegurado o direito de realizar sustentação oral de suas razões de defesa em sede recursal;

» a produção de prova pericial para comprovação das características dos pneus importados, caso reste qualquer dúvida em relação à sua classificação fiscal, a ser realizada por engenheiro especializado, nos termos do artigo 16 do Decreto nº 70.235, de 1972;

» o reconhecimento da extinção da parcela do lançamento objeto de pagamento, nos termos do artigo 156, I, do CTN;

» a intimação dos atos relativos ao processo administrativo exclusivamente nas pessoas de seus advogados."

A impugnação apresentada foi julgada improcedente, no julgamento de primeira instância, nos termos do Acórdão DRJ/RPO 14-69.658, de 22 de agosto de 2017, decisão proferida pelos membros da 8ª Turma da Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Ribeirão Preto, cuja ementa dispõe, *verbis*:

"ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/08/2016

PNEUMÁTICOS NOVOS, DE BORRACHA, PARA VANS, PARA PICK-UP E PARA UTILITÁRIOS. CLASSIFICAÇÃO FISCAL.

Pneumáticos novos, de borracha, para vans, para pick-ups e para utilitários classificam-se no código 4011.99.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

PNEUMÁTICOS NOVOS, DE BORRACHA, PARA SUV. CLASSIFICAÇÃO FISCAL.

Pneumáticos novos, de borracha, para SUV (Sport Utility Vehicle), que detenha características de veículo de uso misto, classificam-se no código 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/08/2016

PRODUTO IMPORTADO. REVENDA NO TERRITÓRIO NACIONAL. INCIDÊNCIA DO IMPOSTO.

Na revenda no território nacional, incide o imposto sobre o produto importado, mesmo quando internamente não submetido a nova industrialização.

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/08/2016

INTIMAÇÃO DE ATOS PROCESSUAIS AOS PROCURADORES.INDEFERIMENTO.

Dada a existência de disposição legal em sentido contrário, indefere-se o pedido de intimações dos atos processuais aos procuradores da interessada.

SUSTENTAÇÃO ORAL. INDEFERIMENTO.

Improcede o pedido de realização de sustentação oral, pois não previsto no Decreto nº 70.235, de 1972, tampouco na Portaria MF nº 341, de 2011, que disciplina a constituição e o funcionamento das Delegacias da Receita Federal do Brasil de Julgamento.

PRODUÇÃO DE PROVAS. PEDIDO DE DILIGÊNCIA OU PERÍCIA. INDEFERIMENTO.

Não atendidos os requisitos exigidos, indefere-se o pedido de diligência, nos termos do art. 16, inciso IV e § 1º, do Decreto nº 70.235, de 1972. Ainda que se tenha como regular, é dispensável a produção de provas por meio de realização de perícia técnica ou diligência, quando os documentos integrantes dos autos revelam-se suficientes para formação de convicção e conseqüente solução do litígio, mesmo porque classificação fiscal não é matéria técnica, não exigindo laudo técnico para sua definição.

NULIDADE. SUPOSTA VIOLAÇÃO AO ART. 142 DO CTN. INOCORRÊNCIA.

Inexistindo, nos autos, atos, termos e decisões lavrados por autoridade incompetente, bem como não se verificando preterição ao direito de defesa, eventuais equívocos quanto ao correto enquadramento do produto na Tabela NCM e à conseqüente apuração do imposto devem submeter-se à análise de mérito e dos fatos, não comportando hipótese de nulidade.

MATÉRIA NÃO CONTESTADA.

Considera-se não contestada a matéria que não tenha sido expressamente questionada.

SOLUÇÃO DE CONSULTA PARADIGMA. EFICÁCIA.

A decisão em processo de consulta produz efeitos, apenas e tão-somente, em relação aos produtos por ela especificamente tratados.

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/08/2016

APLICAÇÃO DA NORMA JURÍDICA. ALTERAÇÃO DO CRITÉRIO JURÍDICO. INOCORRÊNCIA.

Critério jurídico supõe a adoção de uma posição interpretativa que a autoridade entenda ser a mais adequada ao caso concreto e outros similares, sem que a outra interpretação preterida possa ser tida como

ilegal ou ilegítima. Critério jurídico permite certa discricionariedade por parte do agente público, não se admitindo, nesta discricionariedade, interpretações que transbordem os limites impostos pelos normativos vigentes.

PRÁTICAS REITERADAS OBSERVADAS PELAS AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS. PROCEDIMENTOS VINCULADOS A ATOS NORMATIVOS.

Somente os atos que permitem certa discricionariedade podem se enquadrar nos termos do art. 100, III, do CTN. Atos vinculados, procedidos de outra forma que não a disposta na legislação, não estão sujeitos a validação naqueles termos.

JUROS SOBRE MULTA DE OFÍCIO.

Sendo a multa de ofício classificada como débito para com a União, decorrente de tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, é regular a incidência dos juros de mora, a partir de seu vencimento.

Impugnação Improcedente Crédito Tributário Mantido"

O recurso voluntário foi interposto de forma hábil e tempestiva, em que a recorrente, em breve síntese, aduz:

(i) nulidade da decisão recorrida por ter convalidado o auto de infração, o qual não seguiu os preceitos do art. 142 do Código Tributário Nacional - CTN;

(ii) o método utilizado pela Fiscalização para verificar a classificação fiscal e convalidado pela decisão recorrida priorizou conceitos e características não técnicos sobre o que seriam veículos de carga e de passageiros;

(iii) que a Fiscalização e a Delegacia de Julgamento limitaram-se a analisar as características dos veículos que podem utilizar os pneus, mas não analisaram as próprias características dos próprios pneus;

(iv) a Fiscalização ignorou completamente, sem fundamentação, uma série de informações em relação aos pneus que foram apresentadas, tais como, a Solução de Consulta nº 348/1997, as classificações do manual da ALAPA e INMETRO;

(v) que tais inconsistências evidenciam a precariedade do lançamento, sendo nulo o auto de infração;

(vi) a Fiscalização e a Decisão se basearam nas propriedades dos veículos, mas não dos pneus cuja classificação se discute;

(vii) a Fiscalização e a Decisão ignoraram as regras do Sistema Harmonizado;

(viii) nulidade da decisão recorrida por ter desconsiderado o laudo juntado;

(ix) nulidade da decisão recorrida por ausência de fundamentação em negar a produção de prova pericial, o que caracteriza cerceamento do direito de defesa;

(x) que com base nas regras de interpretação da NESH a classificação fiscal adotada está correta;

(xi) o método correto para classificar os pneus consiste na análise das características técnicas dos pneus e das suas particularidades;

(xii) identificou a natureza e as características técnicas dos pneus, inclusive no que concerne ao uso para transporte de cargas e de passageiros, e, partindo dessa análise procurou aplicar as regras interpretativas do sistema harmonizado;

(xiii) tece considerações sobre o sistema harmonizado e sobre as regras de interpretação para classificação fiscal;

(xiv) os pneus objetos do auto de infração possuem características relativas ao transporte de cargas e passageiros;

(xv) a NESH não contempla um código NCM específico para a classificação dos pneus para vans/micro-ônibus, pick-ups, utilitários, carga leve e SUVs;

(xvi) tece considerações sobre a nomenclatura internacionalmente utilizada pela pneus;

(xvii) que a nomenclatura dos pneus não é escolhida aleatoriamente, pois deve seguir as referências técnicas do Manual Técnico da ALAPA e que o pneu é submetido a procedimento de confirmação pelo INMETRO;

(xviii) aborda os requisitos pelo INMETRO para comercialização dos pneus novos e as referências do Manual Técnico ALAPA;

(xix) menciona as conclusões técnicas do laudo do INT - Relatório Técnico 000.100/2016, o qual está anexado com a Impugnação;

(xx) considerando os elementos técnicos está correta a classificação fiscal adotada para os pneus objeto do litígio no código NCM 4011.2090;

(xxi) a Solução de Consulta nº 348/1997 (8ª Região) confirma a legitimidade do procedimento de classificação adotado pela recorrente;

(xxii) necessidade de cancelamento da autuação pela impossibilidade de alteração do critério jurídico de lançamento após o despacho aduaneiro dos pneus importados;

(xxiii) ilegitimidade da cobrança de IPI na saída de produtos objeto de importação;

(xxiv) ilegitimidade da cobrança de juros e multa com fundamento no art. 100 do Código Tributário Nacional; e (xxv) ilegitimidade da cobrança de juros de mora sobre multa.

Ao final pugna a Recorrente pela procedência do seu recurso.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, Relator

A Recorrente teve julgado caso análogo recentemente pela 2ª Turma, da 4ª Câmara, da 3ª Seção de Julgamento, processo nº 11065.722023/2015-25, sessão do dia 02 de fevereiro de 2018 (Resolução nº 3402.001.253 - publicada em 16/02/2018).

Em mencionado processo, a controvérsia cinge-se, também, a correta classificação fiscal dos pneus fabricados e importados pela Recorrente e que são utilizados em veículos dos tipos vans/micro-ônibus, pick-ups, utilitários, carga leve e SUVs.

De igual modo ao aqui em debate, entende a fiscalização em tal processo que a classificação correta dos pneus é a de (i) NCM "4011.99.90 - outros" para os pneus que são destinados às vans para transporte de cargas ou passageiros, pick-ups e utilitários e (ii) NCM "4011.10.00 - Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida" para os pneus que são destinados aos veículos denominados SUV's.

A alíquota do IPI, portanto pretendida pela Doute Fiscalização com a reclassificação fiscal é de 15% (quinze por cento).

Por sua vez, a Recorrente defende que a classificação fiscal correta a ser adotada é a da NCM 4011.20.90 "outros - dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões", cuja alíquota do IPI é de 2% (dois por cento).

Em referida decisão, a Turma Julgadora entendeu imprescindível a conversão do feito em diligência para que fossem juntadas aos autos informações quanto a Solução de Consulta nº 348/1997.

Assim, entendo que o mesmo tratamento, até por questão de uniformidade de procedimentos, deve ser dado ao presente processo.

Assim, valho-me das considerações postas pela Conselheira Maysa de Sá Pittondo Deligne, em seu voto, conforme a seguir transcrito:

"Após a leitura do voto da I. Conselheira Relatora no sentido de dar parcial provimento ao Recurso Voluntário, ousei em divergir por entender necessária a juntada aos presentes autos de informações quanto a Solução de Consulta n.º 348/1997.

A referida solução de consulta foi mencionada pela Relatora no excelente voto por ela elaborado e lido em sessão. Contudo, a sua aplicabilidade ao presente Auto de Infração não ficou clara, razão pela qual propus, com todo respeito ao entendimento da I. Relatora, a conversão do presente julgamento em diligência nos seguintes termos, desenvolvidos no sentido em que fui acompanhada pela maioria do Colegiado em sessão.

Atentando-se para o Auto de Infração lavrado, observa-se que em nenhum momento a fiscalização faz menção a existência da Solução de Consulta n.º 348/1997 que, segundo informado pela Recorrente, teria sido por ela formulada. Com efeito, a fiscalização apenas afirma que

os pneus destinados a vans, utilitários, pick-ups, SUV e veículos de passeio não poderiam ser enquadrados na subposição 4011.20.90, utilizada pela Recorrente, por ser uma classificação fiscal exclusiva dos pneus destinados a ônibus e caminhões. Vejamos os termos constantes do Relatório da Ação Fiscal:

"Como se viu, o texto da subposição é elemento essencial da classificação. No caso em tela, a subposição 4011.20 (cujo desdobramento 4011.20.90 foi utilizado pelo contribuinte na classificação dos pneus ora em análise) é exclusiva dos pneus destinados a ônibus e caminhões. A própria resposta do contribuinte, bem como informações referidas nas páginas da Internet da fiscalizada e de seus revendedores indicam serem destinados a vans, utilitários, pickups, SUV e veículos de passeio, portanto não se destinam a ônibus e caminhões. Ainda em sua página na Internet, o contribuinte relaciona os pneus destinados a ônibus e caminhões. Tal relação não inclui nenhum dos modelos indicados no Anexo I do Termo de Início de Fiscalização que corresponde ao Anexo I deste Relatório. " (e-fl. 535 - grifei)

Contudo, na referida Solução de Consulta n.º 348/1997, que teria sido formulada pela Recorrente, foi assegurada a utilização da exata classificação fiscal 4011.20.90 para pneus usados em **caminhões leves, microônibus, caminhonetas e utilitários.** Vejamos os termos de trecho da consulta trazido em nota de rodapé pela I. Relatora em seu voto, que suscitou minha dúvida em sessão:

"ASSUNTO: Classificação de Mercadorias EMENTA: CÓDIGO TIPI: Mercadoria 4011.20.90 Pneumáticos novos de borracha, do tipo radial ou convencional, medindo 7,00 16 (10 lonas), 7,50 16 (10 ou 12 lonas), 7,00 R16 (12 lonas) e 7,50 R16 (10 ou 12 lonas), usados com "flap", destinados a emprego em **caminhões leves, microônibus, caminhonetas e utilitários,** marca "Pirelli".

(...)

I. Versa a presente sobre a classificação fiscal na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados TIPI do produto a seguir caracterizado pela interessada, renovando consulta anteriormente formalizada sob n.º 10880.031259/9522, nos termos do disposto no Art. 48, §13, inc. II da Lei 9430/96:

Nome vulgar, comercial, científico e técnico:

Pneumáticos novos de borracha Marca registrada, modelo, tipo e fabricante:

Pirelli; radial ou convencional; a interessada Função principal e secundária:

Impulsão de veículos automotivos Aplicação, uso ou emprego:

Utilização em caminhões, microônibus, camionetas e utilitários

(...)

3. Das informações trazidas ao processo pela interessada, verifique-se que:

A) Pneus objeto da consulta:

a) São usados indistintamente em caminhões leves, utilitários, microônibus e camionetas;

b) Têm 10 ou 12 lonas

c) São usados com 'flap' (Trecho transcrito pela decisão recorrida, às e-fls. 1.203-1.204 grifei)

Ora, nos termos acima transcritos, observa-se que a referida Solução de Consulta afasta o fundamento trazido na autuação no sentido de que a NCM 4011.20.90 deve ser utilizada somente para pneus utilizados em ônibus e caminhões, vez que estende a possibilidade de utilização dessa classificação fiscal exatamente para "caminhões leves, utilitários, microônibus e camionetas" que aparentemente, pelo relato fiscal, estão envolvidos na presente autuação, que envolve pneus utilizados em vans, utilitários, pick-ups, SUV e veículos de passeio.

Observa-se que tanto o auto de infração como a solução de consulta fazem referência ao termo utilitários. Contudo, uma vez que não consta dos autos a íntegra da solução de consulta, não é possível identificar se são pneus com as mesmas características técnicas.

Ademais, não é possível identificar se os pneus utilizados em vans, pick-ups ou mesmo nas SUVs possuiriam as mesmas características de caminhões leves, microônibus ou camionetas.

Sob esta perspectiva, observa-se que nesse momento do julgamento não é possível confirmar se os pneus envolvidos na presente autuação possuiriam as mesmas características e especificidades técnicas daqueles envolvidos na Consulta Fiscal, razão pela qual mostrou-se crucial a conversão do presente julgamento em diligência.

Importante mencionar que essa análise não foi feita nos presentes autos. Com efeito, a solução de Consulta somente foi enfrentada pela decisão recorrida na qual o julgador afirmou, de forma genérica, que a NCM 4011.20 seria aplicável somente a ônibus e caminhões¹. Contudo, se a Recorrente possui (ou possuía) uma Solução de Consulta lhe garantindo o direito de enquadrar pneus utilizados em caminhões leves, utilitários, dentre outros naquela classificação fiscal, deve ser avaliada a extensão dessa Solução de Consulta ao presente caso.

Nessa toada, voto por converter o presente julgamento em diligência para que seja verificada a aplicabilidade da Solução de Consulta n.º 348/1997 aos pneus objeto do presente Auto de Infração (...)"

Denota-se, então, que deve ser aferido com precisão se a Solução de Consulta nº 348/1997 invocada pela Recorrente e desprezada pela decisão recorrida tem aplicação ao caso concreto.

Novamente, valendo-me dos conhecimentos da Conselheira Maysa de Sá Pittondo Deligne adoto suas conclusões para definir o objeto da diligência e sua extensão, conforme adiante reproduzido.

Assim, voto por converter o processo em diligência para que a Autoridade Fiscal de origem:

(i) anexe aos presentes autos a cópia integral do processo relativo à referida Solução de Consulta;

(ii) elaborar relatório fiscal trazendo as informações relevantes relativas à referida Solução de Consulta e a sua relação com o Auto de Infração lavrado.

Neste relatório, importante que sejam primeiramente identificadas as informações correspondentes à Solução de Consulta, dentre as quais (ii.1) nome e CNPJ da empresa que formulou a Consulta; (ii.2) conclusão alcançada pela Consulta e as características e especificidades técnicas dos pneus envolvidos na consulta. Neste ponto, é importante que sejam identificadas as características dos pneus para os quais foi autorizada a utilização da NCM 4011.20.90; (ii.3) período de validade da Consulta. Caso a Consulta tenha perdido validade, informar até qual data a Solução de Consulta vigorou, informando a base normativa vigente à época.

Em seguida, necessário que seja realizada a correlação da referida Solução de Consulta com os pneus objeto do Auto de Infração lavrado, informando (ii.4) se a pessoa jurídica que formulou a Consulta é a mesma pessoa jurídica autuada. Gentileza considerar eventuais alterações societárias ocorridas no período; (ii.5) se os pneus envolvidos no Auto de Infração possuem características e especificidades técnicas idênticas daqueles envolvidos na Solução de Consulta. Neste ponto, relacionar a especificidade técnica dos pneus autuados de acordo com as mesmas características utilizadas pela solução de consulta, informando se são do "tipo radial ou convencional" e qual a sua medição, informando se seriam de "7,00 16 (10 lonas), 7,50 16 (10 ou 12 lonas), 7,00 R16 (12 lonas) ou 7,50 R16 (10 ou 12 lonas)" de acordo com as informações que constam da ementa da solução de consulta. Caso os pneus não sejam idênticos, informar as diferenças identificadas que implicariam na não aplicação do resultado da Solução de Consulta aos pneus objeto do Auto de Infração; e (ii.6) se a Solução de Consulta estava vigente à época dos fatos geradores objeto da autuação (ano de 2008).

Após o cumprimento das providências indicadas, deve a Recorrente ser intimada, para que, em querendo, apresente manifestação no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável uma vez por igual período. Na sequência, deve o processo retornar a este Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF para julgamento.

É como voto.

(assinado digitalmente)

Leonardo Vinicius Toledo de Andrade