



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 10830.721798/2017-64
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3201-005.512 – 3ª Seção de Julgamento / 2ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 24 de julho de 2019
Recorrente PIRELLI PNEUS LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

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

NULIDADES. LANÇAMENTO. PROVA PERICIAL. DESNECESSIDADE NO CASO CONCRETO.

Estando devidamente circunstanciado no lançamento fiscal as razões de fato e de direito que o amparam, e não verificado cerceamento de defesa, não há motivação para se decretar sua nulidade.

Não há que se falar em nulidade pelo indeferimento de prova pericial, quando a Recorrente apresenta Relatório Técnico (Parecer) elaborado pelo Instituto Nacional de Tecnologia - INT e este é devidamente apreciado.

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

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

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. PNEUS.

Os pneus "C" (de carga) e "LT" (comerciais leves), capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons devem ser classificados na TEC/TIPI 4011.20.90.

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (IPI)

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

Por força do § 2º, do art. 62, do RICARF/2015, reproduz-se o entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça em Recurso Repetitivo (art. 543-C do CPC), de que os produtos importados estão sujeitos a uma nova incidência do IPI quando de sua saída do estabelecimento importador na operação de revenda, mesmo que não tenham sofrido industrialização no Brasil (REsp 1.403.532/SC, DJe 18/12/2015).

ALTERAÇÃO DE CRITÉRIO JURÍDICO. SÚMULA 227-TFR. ART. 146-CTN. ÂMBITO DE APLICAÇÃO. DESEMBARAÇO ADUANEIRO. INEXISTÊNCIA. REVISÃO ADUANEIRA. POSSIBILIDADE.

O ato de revisão aduaneira não representa, efetivamente, nova análise, mas continuidade da análise empreendida, ainda no curso do despacho de importação, que não se encerra com o desembaraço. Não se aplicam ao caso,

assim, o art. 146 do CTN nem a Súmula 227 do extinto Tribunal Federal de Recursos (que afirma que "a mudança de critério adotado pelo fisco não autoriza a revisão de lançamento"). O desembaraço aduaneiro não representa homologação de lançamento, para efeito da classificação fiscal das mercadorias importadas.

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

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

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

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.

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

JUROS DE MORA SOBRE MULTA DE OFÍCIO. INCIDÊNCIA. SÚMULA Nº 108 DO CARF.

Incidem juros moratórios, calculados à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, sobre o valor correspondente à multa de ofício.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em rejeitar as preliminares de nulidade e, no mérito, por maioria de votos, em dar provimento ao Recurso Voluntário. Vencido o conselheiro Hécio Lafetá Reis, que lhe negava provimento.

(documento assinado digitalmente)

Charles Mayer de Castro Souza - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Leonardo Vinicius Toledo de Andrade - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Paulo Roberto Duarte Moreira, Tatiana Josefovicz Belisário, Leonardo Correia Lima Macedo, Pedro Rinaldi de Oliveira Lima, Hécio Lafetá Reis, Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, Laercio Cruz Uliana Junior e Charles Mayer de Castro Souza (Presidente).

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/SRRF⁸RF, alguns modelos de pneus destinados a caminhões leves, microônibus, caminhonetas 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 n.º 435, de 27 de janeiro de 1992, as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH) que, conforme o parágrafo único do art. 1.º 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 prescindida 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.

Analisando 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 pessoas 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 prévia 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 n.º 70.235, de 1972, tampouco na Portaria MF n.º 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 n.º 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.

Crítério 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. Crítério 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 n.º 348, 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 n.º 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.

O julgamento do processo foi convertido em diligência (Resolução n.º 3201-001.343, de 20 de junho de 2018) 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)."

Em cumprimento à Resolução referida a Delegacia da Receita Federal do Brasil de Campinas-SP apresentou Informação Fiscal datada de 09/01/2019, em que apresenta a seguinte conclusão:

"A presente Informação Fiscal permite as seguintes conclusões:

- a) A Solução de Consulta Diana 8ª RF nº 348/1997 foi anexada às fls. 1591 a 1593 e o processo que lhe deu origem está anexado às fls. 1573 a 1590.
- b) O IPI é um imposto que deve ser seletivo, em função da essencialidade dos produtos. Assim, por exemplo, pneus para veículos de alto padrão (como usam ser a quase totalidade das pick-up disponíveis no mercado brasileiro) não devem ser tributados com alíquota inferior aos pneus de veículos populares. De forma análoga, os benefícios na tributação de pneus utilizados em veículos de transporte coletivo de pessoas e de transporte de grandes cargas não necessariamente precisam ser estendidos aos pneus de veículos destinados ao transporte seletivo de pessoas ou ao transporte de pequenas cargas.
- c) O Processo de Consulta no âmbito da Receita Federal relativamente à classificação de mercadorias exige a identificação precisa da marca, modelo, tipo e fabricante. Assim, a classificação definida na Solução de Consulta só vincula as duas partes (Fisco e contribuinte) em relação aos produtos que foram objeto da consulta.
- d) Os produtos que foram objeto da Solução de Consulta Diana 8ª RF nº 348/1997 não eram mais produzidos no período fiscalizado. Portanto, trata-se de SC inócua, sem qualquer valor prático.
- e) As características técnicas dos pneus objeto da SC nº 348/1997 não coincidem com as características técnicas dos pneus objeto do Auto de Infração.
- f) Ao contrário dos pneus objeto da Consulta, nenhum dos pneus objeto do Auto de Infração é utilizado "indistintamente em caminhões leves, utilitários, micro-ônibus e camionetas". Todos os pneus objeto do Auto de Infração são destinados a nichos específicos (tanto merceologicamente quanto em sua estratégia de marketing): Vans e Furgões; Pick-up e demais utilitários; e SUV.
- g) Nenhum dos pneus objeto do Auto de Infração possui índices de carga próprios dos definidos pela ALAPA como "Pneus destinados para Ônibus ou Caminhões".
- h) As vans (mesmo em suas versões maiores, conhecidas como micro-ônibus) não são ônibus. A norma da ABNT nº 6067, o Código de Trânsito Brasileiro, o Manual Técnico da ALAPA e, mesmo as versões mais antigas da TIPI, são claras em definir essa diferenciação. Assim, pneus para Vans/Micro-ônibus não podem ser classificados como pneus para Ônibus;
- i) De forma análoga, pneus para pick-up, furgões, camionetas e semelhantes (o que abrange o restante dos veículos genericamente denominados "utilitários"), são objeto do Ex- 01 da subposição 8704.21, indicando claramente que não podem ser classificados como caminhões. Assim, os pneus para esses veículos não podem ser classificados como pneus para Caminhões;
- j) Pneus para carros de passeio e SUV não são pneus para caminhões e ônibus;
- k) Na eventualidade de alguma configuração de pneu se caracterizar como pneu de uso misto para ônibus, caminhões, vans, utilitários, etc., na falta de um código específico, deveria ser classificado no código "4011.99.90 Outros".
- l) Assim, a Fiscalização reitera integralmente as conclusões da DESCRIÇÃO DOS FATOS e do Auto de Infração.

E, não vislumbrando qualquer outro elemento que nos pareça relevante ao atendimento do solicitado na resolução supra, propomos o encaminhamento do presente processo ao Conselho Administrativo de Recursos Fiscais para continuidade, depois de decorrido o prazo de 30 dias da ciência do contribuinte.

Devidamente intimada a Recorrente manifestou-se, expondo suas conclusões nos seguintes moldes:

68. De tudo o que foi exposto acima, não há outra conclusão se não a de que **o objetivo deste E. CARF quando da conversão do julgamento em diligência não foi cumprido.**

69. De fato, como visto linhas acima, este E. CARF, ao determinar a conversão do julgamento em diligência, objetivava, em síntese, verificar a aplicabilidade da Solução de Consulta nº 348/1997 aos pneus objeto do presente Auto de Infração.

70. Para isso, é evidente que deveria o D. Auditor Fiscal ter, de fato, promovido todas as diligências necessárias para verificar, nas palavras da Conselheira Relatora, *se os pneus envolvidos no Auto de Infração possuem características e especificidades técnicas idênticas daqueles envolvidos na Solução de Consulta.*

71. Essa providência se faz necessária justamente porque, em tendo os pneus objeto do Auto de Infração características e especificidades técnicas idênticas daqueles envolvidos na Solução de Consulta e sendo a mencionada Solução de Consulta formalmente aplicável à Recorrente, é evidente a necessidade de cancelamento da cobrança em questão.

72. Ora, são diversas as providências que o D. Auditor Fiscal poderia ter tomado para fazer a verificação solicitada por este E. CARF. O D. Auditor poderia ter requisitado a elaboração de um laudo técnico; poderia ter intimado a Recorrente a prestar os esclarecimentos – tanto em relação aos pneus objeto da consulta, quanto em relação aos pneus objeto do auto de infração –; e poderia ter envidado todos os demais esforços para trazer elementos **técnicos** para comparar as características dos pneus.

73. Com todo o respeito a todo o conhecimento do D. Auditor Fiscal, é evidente que qualquer conclusão em relação a características e especificidades técnicas de pneus deve ter embasamento em material produzido por profissionais habilitados para tanto, da área da engenharia. É justamente em razão disso que a Recorrente trouxe aos autos, desde a Impugnação, manuais técnicos (vide Manual ALAPA), Relatório Técnico do Instituto Nacional de Tecnologia, laudos e pareceres de seu Gerente de Desenvolvimento de Novos Produtos, engenheiro mecânico devidamente habilitado, que foram indevidamente ignorados pelo D. Auditor Fiscal.

74. E, aqui, cumpre destacar que todos esses elementos técnicos trazidos pela Recorrente reforçam o fato de que os pneus objeto do auto de infração são equivalentes aos pneus objeto da Solução de Consulta nº 348/97, sendo ela completamente aplicável ao caso concreto.

75. A título meramente exemplificativo, a Recorrente menciona o trecho do Relatório Técnico do INT (anexado ao Recurso Voluntário), que confirma a equivalência dos pneus objeto da autuação com os pneus objeto da Solução de Consulta:

- 15) A Solução de Consulta proferida no processo nº 10805.000242/97-15 (decisão DISIT/SRRF/8ªRF nº 348, de 14 de outubro de 1997) afirma que os pneus de 10 e de 12 lonas utilizados por caminhões leves, micro-ônibus, caminhonetas e utilitários devem ser classificados no NCM 4011.20.90. De acordo com as regras do Manual ALAPA 2012/2013, para conversão de 'Capacidade de Lonas' para 'Capacidade de Carga', os pneus de 10 (dez) lonas citados na referida Solução de Consulta são equivalentes a quais pneus PIRELLI objeto deste parecer?

Resposta: No relatório de ensaios nº 086/12, certificado pelo INMETRO foi evidenciado que os pneus comerciais com especificações de medidas 225/75R16C possuem 10 LONAS. Os pneus com especificação LT265/70R17 possuem equivalência a 10 LONAS, conforme verificado no Manual ALAPA (2012/2013), durante a perícia documental.

- 17) Os pneus PIRELLI com especificação de medidas 225/75R16C, LT225/75R16 e 175/65R14C se enquadram na mesma categoria de pneus equivalentes a 10 lonas, ou seja, categoria 3, pneus novos para camionetas (veículos comerciais leves)?

Resposta: Sim.

76. O D. Auditor Fiscal, porém, optou por trazer afirmações completamente genéricas e sem qualquer fundamento no tocante à parte técnica e focar a sua Informação Fiscal em argumentos puramente de direito – cuja controvérsia já está posta nos autos e já foi bem compreendida por este E. CARF. Em outras palavras, o D. Auditor Fiscal, ao invés de cumprir a diligência solicitada, apresentou manifestação que mais parece uma defesa da autuação.

77. Quer parecer à Recorrente que justamente por saber que é evidente a aplicação da mencionada Solução de Consulta ao caso concreto, o D. Auditor Fiscal deixou de trazer

todos os elementos técnicos acima mencionados e tentou ao máximo desviar a atenção deste E. CARF, retomando argumentos de direito que não eram objeto da diligência.

78. Conclui-se, assim, que a diligência solicitada por este E. CARF **não foi cumprida**, sendo necessário, caso ainda persista qualquer dúvida, que seja determinada a realização de uma nova diligência para que, desta vez, o D. Auditor Fiscal atenda o que foi determinado por este E. CARF, em atenção aos princípios do contraditório, da ampla defesa e da verdade material.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, Relator.

- Das preliminares de nulidade

Com relação às preliminares de nulidade arguidas entendo não assistir razão à Recorrente.

No que tange as nulidades arguidas de (i) decisão recorrida ter convalidado o auto de infração, o qual não seguiu os preceitos do art. 142 do Código Tributário Nacional - CTN; (ii) 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; (iii) 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, as classificações do manual da ALAPA e INMETRO e (iv) que tais inconsistências evidenciam a precariedade do lançamento, sendo nulo o auto de infração, entendo que não estão configuradas.

O presente processo preenche todos os requisitos de validade, estando instruído corretamente, não havendo que se falar em cerceamento do direito de defesa em relação a tais temas.

As situações passíveis de nulidade estão elencadas no art. 59 do Decreto nº 70.235/72, *in verbis*:

"Art. 59. São nulos:

I - os atos e termos lavrados por pessoa incompetente;

II - os despachos e decisões proferidos por autoridade incompetente ou com preterição do direito de defesa."

As informações necessárias para a formalização do Auto de Infração constam do art. 10 do Decreto nº 70.235/72.

"Art. 10. O auto de infração será lavrado por servidor competente, no local da verificação da falta, e conterà obrigatoriamente:

I - a qualificação do autuado;

II - o local, a data e a hora da lavratura;

III - a descrição do fato;

IV - a disposição legal infringida e a penalidade aplicável;

V - a determinação da exigência e a intimação para cumpri-la ou impugná-la no prazo de trinta dias;

VI - a assinatura do autuante e a indicação de seu cargo ou função e o número de matrícula."

O Auto de Infração contém todas as informações imprescindíveis a constituição do lançamento, estando identificados (i) o fato gerador, (ii) a base legal para exigência fiscal e (iii) o valor apurado da multa exigida.

Ainda, entendo que estão cumpridos os requisitos do art. 142 do Código Tributário Nacional - CTN, a seguir transcrito:

"Art. 142. Compete privativamente à autoridade administrativa constituir o crédito tributário pelo lançamento, assim entendido o procedimento administrativo tendente a verificar a ocorrência do fato gerador da obrigação correspondente, determinar a matéria tributável, calcular o montante do tributo devido, identificar o sujeito passivo e, sendo caso, propor a aplicação da penalidade cabível.

Parágrafo único. A atividade administrativa de lançamento é vinculada e obrigatória, sob pena de responsabilidade funcional."

No caso dos autos não se vislumbra qualquer das hipóteses ensejadoras da decretação de nulidade do lançamento consignadas nos citados dispositivos que regem a matéria, havendo sido todos os atos do procedimento lavrados por autoridade competente, bem como, não se vislumbra qualquer prejuízo ao direito de defesa do contribuinte.

Com efeito, a Recorrente tem que apresentar sua defesa dos fatos retratados na autuação, pois ali estão de forma pormenorizadamente descritos, de forma clara e precisa, estando evidenciado no presente caso que não houve nenhum prejuízo à defesa.

Corroborando tal fato que a Recorrente apresentou Impugnação e Recurso com substanciais alegações de mérito o que demonstra que teve pleno conhecimento de todos os fatos e aspectos inerentes ao lançamento com condições de elaborar as peças impugnatórias e recursais.

A jurisprudência administrativa assim entende:

"ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO - II

Período de apuração: 08/05/2009 a 31/08/2009

NULIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO.

Não há que se cogitar de nulidade quando o auto de infração preenche os requisitos legais, o processo administrativo proporciona plenas condições à interessada de contestar o lançamento e inexistente qualquer indício de violação às determinações contidas no CTN ou Decreto 70.235, de 1972. (...)" (Processo 10950.723159/2013-43; Acórdão 3301-003.872; Relator Conselheiro ;LUIZ AUGUSTO DO COUTO CHAGAS; Sessão de 27/06/2017)

"ASSUNTO: CONTRIBUIÇÕES SOCIAIS PREVIDENCIÁRIAS

Período de apuração: 01/11/2003 a 31/10/2007

NULIDADE CERCEAMENTO DE DEFESA HIGIDEZ DO LANÇAMENTO FISCAL INOCORRÊNCIA

Não se verifica cerceamento do direito de defesa diante da constatação da higidez do lançamento fiscal, cumpridor dos requisitos legais exigidos para a sua validade, que identifica claramente os fatos geradores e sua origem, as contribuições devidas e os períodos a que se referem, reportando a apuração da base de cálculo.

Se as cópias dos documentos que fundamentaram o lançamento foram entregues pelo contribuinte, não é imperioso que estas estejam necessariamente acostadas nos autos do processo administrativo, pois o próprio contribuinte as detém e, assim, lhe conferem condições de averiguação da higidez do lançamento fiscal, o que não causa prejuízo ao contraditório e ao seu direito de defesa. (...)" (Processo 10803.000156/2008-64; Acórdão 2201-003.657; Relator Conselheiro MARCELO MILTON DA SILVA RISSO; Sessão de 06/06/2017).

Diante do exposto, entendo não estar configurada nulidade apta a resultar no refazimento do processo administrativo fiscal ou no seu cancelamento, razão pela qual não acolho a preliminar arguida.

No que tange às alegações de nulidade pelos fatos de (i) a Fiscalização ter ignorado completamente, sem fundamentação, uma série de informações em relação aos pneus que foram apresentadas, tais como, a Solução de Consulta n.º 348, as classificações do manual da ALAPA e INMETRO; (ii) a Fiscalização e a Decisão se basearam nas propriedades dos veículos, mas não dos pneus cuja classificação se discute; (iii) a Fiscalização e a Decisão ignoraram as regras do Sistema Harmonizado e (iv) por ter sido desconsiderado o laudo juntado aos autos, entendo que se confundem com o mérito da questão e serão oportunamente apreciadas.

Assim, voto por rejeitar a preliminar suscitada.

Com relação ao cerceamento do direito de defesa pela negativa de produção de prova pericial, entendo que haveria a necessidade de produção de prova técnico-pericial, como requerido pela Recorrente se não tivesse colacionado o laudo produzido pelo Instituto Nacional de Tecnologia - INT (doc. 4 da peça impugnatória - Relatório Técnico n.º 000.100/16).

Ao caso tem aplicação subsidiária o disposto no art. 1013 do Código de Processo Civil, *in verbis*:

"Art. 1.013. A apelação devolverá ao tribunal o conhecimento da matéria impugnada.

§ 1º Serão, porém, objeto de apreciação e julgamento pelo tribunal todas as questões suscitadas e discutidas no processo, ainda que não tenham sido solucionadas, desde que relativas ao capítulo impugnado.

§ 2º Quando o pedido ou a defesa tiver mais de um fundamento e o juiz acolher apenas um deles, a apelação devolverá ao tribunal o conhecimento dos demais.

§ 3º Se o processo estiver em condições de imediato julgamento, o tribunal deve decidir desde logo o mérito quando:

I - reformar sentença fundada no art. 485;

II - decretar a nulidade da sentença por não ser ela congruente com os limites do pedido ou da causa de pedir;

III - constatar a omissão no exame de um dos pedidos, hipótese em que poderá julgá-lo;

IV - decretar a nulidade de sentença por falta de fundamentação.

§ 4º Quando reformar sentença que reconheça a decadência ou a prescrição, o tribunal, se possível, julgará o mérito, examinando as demais questões, sem determinar o retorno do processo ao juízo de primeiro grau.

§ 5º O capítulo da sentença que confirma, concede ou revoga a tutela provisória é impugnável na apelação." (grifo nosso)

Nestes termos, compreendo que a prova técnica produzida pela Recorrente supre a realização de prova pericial, razão pela qual é passível de se superar a nulidade apontada.

Assim, mais uma vez, voto por rejeitar a preliminar em apreço.

- Do mérito**(i) Cancelamento da autuação pela impossibilidade de alteração do critério jurídico de lançamento após o despacho aduaneiro dos pneus importados**

No que se refere ao argumento de que parte dos pneus importados e objetos da autuação se sujeitaram a procedimentos de desembaraço aduaneiro, com regular liberação das mercadorias e que tal circunstância impede que seja alterado o critério jurídico de lançamento, entendo não assistir razão à recorrente.

A matéria tem sido decidida de modo reiterado pelo CARF nos seguintes termos:

"Assunto: Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI

Período de apuração: 01/08/2007 a 30/06/2010

PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS. SÚMULA CARF Nº 2. APLICAÇÃO.

Em conformidade com a Súmula CARF nº 2, este Conselho não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

ALTERAÇÃO DE CRITÉRIO JURÍDICO. SÚMULA 227-TFR. ART. 146-CTN. ÂMBITO DE APLICAÇÃO. DESEMBARAÇO ADUANEIRO. HOMOLOGAÇÃO DE LANÇAMENTO. INEXISTÊNCIA. REVISÃO ADUANEIRA. POSSIBILIDADE.

O desembaraço aduaneiro não representa lançamento efetuado pela fiscalização nem homologação, por esta, de lançamento "efetuado pelo importador". Tal homologação ocorre apenas com a "revisão aduaneira" (homologação expressa), ou com o decurso de prazo para sua realização (homologação tácita). A homologação expressa, por meio da "revisão aduaneira" de que trata o art. 54 do Decreto-lei no 37/1966, com a redação dada pelo Decreto-lei no 2.472/1988, em que pese a inadequação terminológica, derivada de atos infralegais, não representa, efetivamente, nova análise, mas continuidade da análise empreendida, ainda no curso do despacho de importação, que não se encerra com o desembaraço. Não se aplicam ao caso, assim, o art. 146 do CTN (que pressupõe a existência de lançamento) nem a Súmula 227 do extinto Tribunal Federal de Recursos (que afirma que "a mudança de critério adotado pelo fisco não autoriza a revisão de lançamento")." (Processo 11080.731133/2012-47; Acórdão 3401-004.020; Relator Conselheiro Leonardo Ogassawara de Araújo Branco; sessão de 24/10/2017)

"Assunto: Classificação de Mercadorias

Período de apuração: 19/08/2008 a 21/08/2012

UNIDADES EVAPORADORAS E UNIDADES CONDENSADORES DE SISTEMAS DE AR CONDICIONADO MULTI-SPLIT.

A unidades evaporadoras e as unidades condensadoras de sistemas de ar condicionado do tipo multi-split, apresentadas separadamente, são classificadas no código 8415.90.00 até a vigência da Resolução Camex nº 69, de 20/09/2011. A partir de então, classificam-se, respectivamente, nos códigos 8415.90.10 (evaporadoras) e 8415.90.20 (condensadoras), ou no Ex tarifário correspondente, conforme a capacidade frigorífica. Equipamentos com capacidade superior a 30.000 frigorias/hora classificam-se na posição 8415.90.90.

(...)

ALTERAÇÃO DE CRITÉRIO JURÍDICO. INTELIGÊNCIA DO ART. 146 DO CTN NA REVISÃO ADUANEIRA.

A revisão aduaneira é procedimento expressamente previsto na legislação pertinente e não vulnera o art. 146 do CTN." (Processo 10283.720654/2013-19; Acórdão 3201-003.065; Relator Conselheiro Marcelo Giovani Vieira; sessão de 26/07/2017)

"Assunto: Imposto sobre a Importação - II

Data do fato gerador: 08/03/2003

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. CICLOPENTANO 70.

Mistura de hidrocarbonetos constituída por ciclopentano e isopentano, sem constituição química definida, classifica-se no código NCM 2710.19.99, como outros óleos de petróleo.

MUDANÇA DE CRITÉRIO JURÍDICO. INOCORRÊNCIA

A correção de ofício da classificação fiscal fornecida pelo sujeito passivo, levada a efeito em sede de Revisão Aduaneira, realizada nos contornos do art. 54 do Decreto-lei nº 37, de 1966, segundo a redação que lhe foi fornecida pelo Decreto-lei nº 2.472, de 1988, não representa retificação do lançamento em razão de erro de direito ou de mudança de critério jurídico, não afrontando, conseqüentemente o art. 146 do Código Tributário Nacional. Tratando-se de correção de informação prestada pelo sujeito passivo, tal procedimento encontra pleno respaldo no art. 149, IV do mesmo Código Tributário Nacional. Ademais, não se pode falar em mudança de critério jurídico se a identificação e a classificação fiscal da mercadoria foram referendadas pelo Fisco, que só entregou a mercadoria mediante a retirada de amostra e assinatura de termo de responsabilidade." (Processo 11128.007389/2006-06; Acórdão 3201-002.826; Relator Conselheiro Winderley Moraes Pereira; sessão de 27/04/2017)

Diante do exposto, voto por negar provimento ao recurso em relação a tal matéria.

(ii) Ilegitimidade da cobrança de IPI na saída de produtos objeto de importação

Com relação ao argumento de que não incide o IPI nas saídas quando da comercialização se o produto industrializado importado não tiver sido submetido a qualquer processo de industrialização, entendimento com o qual este Conselheiro concorda, o Superior Tribunal de Justiça - STJ, em sede de recurso repetitivo decidiu pela incidência do IPI em tais situações, conforme decisão a seguir transcrita:

"EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA EM RECURSO ESPECIAL. DIREITO TRIBUTÁRIO. RECURSO REPRESENTATIVO DA CONTROVÉRSIA. ART. 543-C, DO CPC. IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI. FATO GERADOR. INCIDÊNCIA SOBRE OS IMPORTADORES NA REVENDA DE PRODUTOS DE PROCEDÊNCIA ESTRANGEIRA. FATO GERADOR AUTORIZADO PELO ART. 46, II, C/C 51, PARÁGRAFO ÚNICO DO CTN. SUJEIÇÃO PASSIVA AUTORIZADA PELO ART. 51, II, DO CTN, C/C ART. 4º, I, DA LEI N. 4.502/64. PREVISÃO NOS ARTS. 9, I E 35, II, DO RIPI/2010 (DECRETO N. 7.212/2010).

1. Seja pela combinação dos artigos 46, II e 51, parágrafo único do CTN - que compõem o fato gerador, seja pela combinação do art. 51, II, do CTN, art. 4º, I, da Lei n. 4.502/64, art. 79, da Medida Provisória n. 2.158-35/2001 e art. 13, da Lei n. 11.281/2006 - que definem a sujeição passiva, nenhum deles até então afastados por inconstitucionalidade, os produtos importados estão sujeitos a uma nova incidência do IPI quando de sua saída do estabelecimento importador na operação de revenda, mesmo que não tenham sofrido industrialização no Brasil.

2. Não há qualquer ilegalidade na incidência do IPI na saída dos produtos de procedência estrangeira do estabelecimento do importador, já que equiparado a industrial pelo art. 4º, I, da Lei n. 4.502/64, com a permissão dada pelo art. 51, II, do CTN.

3. Interpretação que não ocasiona a ocorrência de bis in idem, dupla tributação ou bitributação, porque a lei elenca dois fatos geradores distintos, o desembaraço aduaneiro proveniente da operação de compra de produto industrializado do exterior e a saída do produto industrializado do estabelecimento importador equiparado a estabelecimento

produtor, isto é, a primeira tributação recai sobre o preço de compra onde embutida a margem de lucro da empresa estrangeira e a segunda tributação recai sobre o preço da venda, onde já embutida a margem de lucro da empresa brasileira importadora. Além disso, não onera a cadeia além do razoável, pois o importador na primeira operação apenas acumula a condição de contribuinte de fato e de direito em razão da territorialidade, já que o estabelecimento industrial produtor estrangeiro não pode ser eleito pela lei nacional brasileira como contribuinte de direito do IPI (os limites da soberania tributária o impedem), sendo que a empresa importadora nacional brasileira acumula o crédito do imposto pago no desembarço aduaneiro para ser utilizado como abatimento do imposto a ser pago na saída do produto como contribuinte de direito (não-cumulatividade), mantendo-se a tributação apenas sobre o valor agregado.

4. Precedentes: REsp. n. 1.386.686 - SC, Segunda Turma, Rel. Min. Mauro Campbell Marques, julgado em 17.09.2013; e REsp. n. 1.385.952 - SC, Segunda Turma, Rel. Min. Mauro Campbell Marques, julgado em 03.09.2013. Superado o entendimento contrário veiculado nos EREsp. nº 1.411749-PR, Primeira Seção, Rel. Min. Sérgio Kukina, Rel. p/acórdão Min. Ari Pargendler, julgado em 11.06.2014; e no REsp. n. 841.269 - BA, Primeira Turma, Rel. Min. Francisco Falcão, julgado em 28.11.2006.

5. Tese julgada para efeito do art. 543-C, do CPC: "os produtos importados estão sujeitos a uma nova incidência do IPI quando de sua saída do estabelecimento importador na operação de revenda, mesmo que não tenham sofrido industrialização no Brasil".

6. Embargos de divergência em Recurso especial não providos. Acórdão submetido ao regime do art. 543-C do CPC e da Resolução STJ 08/2008." (EREsp 1403532/SC, Rel. Ministro NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO, Rel. p/ Acórdão Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 14/10/2015, DJE 18/12/2015)

É de se consignar que a matéria em apreço teve sua repercussão geral admitida pelo Supremo Tribunal Federal - STF no Recurso Extraordinário nº 946648, conforme decisão a seguir reproduzida:

"IMPOSTO SOBRE PRODUTO INDUSTRIALIZADO - IPI - DESEMBARÇO ADUANEIRO - SAÍDA DO ESTABELECIMENTO IMPORTADOR - INCIDÊNCIA - ARTIGO 150, INCISO II, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL - ISONOMIA - ALCANCE - RECURSO EXTRAORDINÁRIO - REPERCUSSÃO GERAL CONFIGURADA.

Possui repercussão geral a controvérsia relativa à incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI na saída do estabelecimento importador de mercadoria para a revenda, no mercado interno, considerada a ausência de novo beneficiamento no campo industrial." (RE 946648 RG, Relator(a): Min. MARCO AURÉLIO, julgado em 30/06/2016, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-212 DIVULG 04-10-2016 PUBLIC 05-10-2016)

Tal recurso ainda não teve o seu mérito apreciado pela Suprema Corte.

Assim, ainda prevalece o entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça em sede de recurso repetitivo, sendo que, nos termos do art. 62, §2º do Anexo II do Regimento Interno do CARF, as decisões definitivas de mérito, proferidas pelo Supremo Tribunal Federal e pelo Superior Tribunal de Justiça em matéria infraconstitucional, na sistemática dos arts. 543-B e 543-C da Lei nº 5.869, de 1973, ou dos arts. 1.036 a 1.041 da Lei nº 13.105, de 2015 - Código de Processo Civil, deverão ser reproduzidas pelos conselheiros no julgamento dos recursos no âmbito do CARF.

Neste sentido:

"ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI

Período de apuração: 30/04/2008 a 31/08/2008

IPI. INCIDÊNCIA. REVENDA DE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS IMPORTADOS.

Por força do § 2º, do art. 62, do RICARF/2015, reproduz-se o entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça em Recurso Repetitivo (art. 543C do CPC), de que os produtos importados estão sujeitos a uma nova incidência do IPI quando de sua saída do estabelecimento importador na operação de revenda, mesmo que não tenham sofrido industrialização no Brasil (EREsp 1.403.532/SC, DJe 18/12/2015).

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Período de apuração: 30/04/2008 a 31/08/2008

JUROS DE MORA SOBRE MULTA DE OFÍCIO.

Sendo a multa de ofício classificada como débito para com a União, é regular a incidência dos juros de mora, a partir de seu vencimento.

Recurso Voluntário Provido em Parte" (Processo nº 13603.721171/2011-90; Acórdão nº 3401-004.417; Relator Conselheiro Fenelon Moscoso de Almeida; Sessão de 21/03/2018)

Diante do exposto, é de se negar provimento ao recurso sob tal argumento, repita-se, ressalvado o entendimento pessoal deste Conselheiro.

(iii) Da correta classificação fiscal

A controvérsia cinge-se 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.

Entende a fiscalização 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).

No caso dos autos, os pneus objetos da controvérsia estão relacionados no Auto de Infração, conforme tabela a seguir:

Ítem	Modelo/Configuração do Pneu	Classificação	Exemplos de Veículos que os pneus são aplicados
01	175/65R14C 90T CHRONO	Pick-Up	Berlingo, Hoggar
02	185R14C 102R CHRONO	Van/Utilitário/Carga Leve	Kombi, HI 00, Topic
03	195/70R15C 104R(97T) CHRONO	Van/Utilitário/Carga Leve	HR, Sprinter, Eurovan, HI 00
04	195/75R14C 106R CHRONO	Van/Utilitário/Carga Leve	Besta, Bongo
05	205/70R15C 106R CHRONO	Van	Jumper, Ducato, HR, H-I, Boxer
06	205/75R14C 109S CHRONO ww	Van	Besta
07	205/75R16C 110R CHRONO	Van	Sprinter, Jumper, Ducato, Daily, Boxer, Master
08	205R16C 110T S-ATR	SUV	Amarok
09	215/75R16C 113R CHRONO	Van/Utilitário/Carga leve	Trnsnit, Daily
10	225/70R15C 112S CHRONO	Van/Utilitário/Carga Leve	Sprinter
11	30X9.50R15LT 104Q S-MUD wl	Pick-Up	F1000
12	31X10.50R15LT 109Q S-MUD wl	Pick-Up	C-20, D-20
13	31X10.50R15LT 109S S-ATR wl	Pick-Up	C-20, D-20
14	LT215/75R15 106T S-ATR wl	SUV	504
15	LT225/70R16TL 102/99T S-MTR	SUV	TR4, Cherokee
16	LT225/75R16 110S S-ATR	Pick-Up	L200, Ssangyong Actyon
17	LT235/75R15 110S S-ATR	Pick-Up	F1000
18	LT235/85R16 108Q S-MUD wl	Pick-Up	F250
19	LT235/85R16 120R S-ATR wl	Pick-Up	F250
20	LT245/70R16 113T S-ATR wl	Pick-Up	Hanger, S10, Amarok
21	LT245/75R16 120R S-ATR	Pick-Up	Blazer, Silverfado, Jeep Wrangler, mahindra Scorpio
22	LT255/70R16 108Q S-MUD wl	Pick-Up	L200
23	LT255/75R15 109S S-ATR wl	Pick-Up	C-20, D-20
24	LT265/70R17 121S S-STRa	Pick-Up	F250, F350
25	LT265/75R16 123R S-STRa	Pick-Up	F250, F350
26	LT265/75R16 123S S-ATR wl	Pick-Up	F350
27	175/70R14 88T XL CHRONO		FIORINO/STRADA/SAVEIRO

28	185/75R16C 104R CHRONO	van	Iveco: CITYCLASS, DAILY; Kia Bongo
29	195R14C 106R CHRONO	vam	Kia Besta
30	205/60R16 92H S-ATR		FORD ECOSPORT
31	215/70R16 100H S-Veas		Kia Sportage/TOYOTA: RAV4
32	225/75R16C 118R CHRONO	van	IVECO DAILY
33	235/60R16 100H S-VEas	suv	Hyundai TUCSON
34	LT215/75R14 98Q S-ATRStreet	Pick-up	Ford Ranger
35	LT215/80R16 109S S-ATRStreet	Pick-up	Toyota Hilux; Mitsubishi L200; GM Silverado
36	LT225/70R16 102T S-MTR	Pick-up	Fiat Toro
37	LT235/70R16 104T S-ATRSTREET	Pick-up	GM S10
38	LT235/75R15 110T S-ATRStreet-PNEU	Pick-up	Ford Ranger
39	LT235/85-16TLENDURANCE SC-RAL	Competição	MITSUBISHI: L-200 Evolution - Rally
40	LT245/75R16 120Q S-MTR	Pick-up	GM SILVERADO
41	LT265/70R16 110T S-ATRSTREET	Pick-up	MITSUBISHI L-200
42	LT265/75R16 112Q S-MTR	Pick-up	FORD: F-250 e MITSUBISHI L-200
43	LT265/75R16 112S S-ATRSTREET	Pick-up	FORD: F-250 e MITSUBISHI L-200
44	LT285/70R17 116Q S-MTR	Pick-up	Dodge RAM
45	LT285/75R16 116Q S-MTR	Pick-up	AGRALE MARRUÁ

Dos pneus indicados, a Recorrente não discordou da classificação adotada pela Fiscalização dos pneus elencados nos itens 27, 30, 31 e 33, tendo recolhido a parcela devida.

Especificamente, no que tange aos pneus destinados a furgões e caminhonetes a matéria já foi apreciada por esta Turma, em composição diversa da atual.

Em processo relatado pelo Conselheiro Marcelo Giovani Vieira decidiu-se, por unanimidade de votos, que a classificação fiscal correta dos pneus utilizados em furgões e caminhonetes é a postulada pela ora recorrente, ou seja, a NCM 4011.2090.

A decisão está ementada nos seguintes termos:

"ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 12/11/2007

CLASSIFICAÇÃO FISCAL DE MERCADORIAS

A mercadoria descrita como Pneus novos de borracha código 225/70R15C AGILIS 81 TL 112R marca Michelin, é classificada na posição TEC/TIPI 4011.20.90

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 12/11/2007

PRECLUSÃO. MATÉRIA NÃO ARGÜIDA EM IMPUGNAÇÃO.

Não deve ser conhecida matéria não argüida em sede de impugnação, por aplicação do art. 17 do PAF Decreto 70.235/72.

MATÉRIA NÃO SUSCITADA EM RECURSO VOLUNTÁRIO. DEFINITIVIDADE.

A matéria não argüida em sede de recurso voluntário resta decidida definitivamente, no âmbito administrativo, nos termos do §único do art. 42 do PAF.

Recurso Voluntário Provido em Parte

Crédito Tributário Mantido em Parte" (Processo nº 12466.000337/200894; Acórdão 3201-002.874; Sessão de 26/06/2017)

O relator adotou como fundamentação, voto condutor do acórdão DRJ/Florianópolis/SC 0730.385/2013, da lavra do auditor-fiscal, então julgador na DRJ, Orlando Rutigliani Berri, ex-Conselheiro do CARF, o qual analisou a matéria, no âmbito do processo 12466.001558/2009-61, *verbis*:

"Dos trechos transcritos das citadas soluções de consulta depreende-se que a reclassificação fiscal para o código NCM 4011.99.90 da TIPI/TEC teve motivação nas respostas aos questionamentos feitos à Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP), em especial, na conclusão de que os pneus objetos das consultas se enquadravam na categoria de "pneus para camionetas", formulação essa adotada também pela Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA), dentre outras organizações internacionais e pelos sítios da Internet na "web" dos três maiores fabricantes/importadores (Michelin, Pirelli e Goodyear), uma vez que especificam uma categoria ou subcategoria para os pneumáticos para ônibus e caminhões, não fazendo qualquer associação com os pneus para camionetas, pickups, vans, furgões, etc.; como no caso da Michelin, que inclui os pneus para furgões no grupo de pneus destinados a "carros e caminhonetes" e da Pirelli, que os relaciona na subcategoria de pneus destinados para "automóveis".

Nos limites impostos pela presente lide, importa verificar se os veículos destinatários dos pneus importados, das referências 225/70 R15 C 112/110R TL AGILIS81 1 e 195/75 R16 C 107/105R TL AGILIS81 GRNX, ambos da marca Michelin, a exemplo do Mercedes Benz, modelo Sprinter Chassi 313 CDI e do Iveco, modelos Daily 40.13, 50.13 e 55C16 (fls. 161 a 167) são camionetas ou similares, segundo alude a fiscalização nos autos de infração ou caminhões monoblocos (furgões), conforme entende a autuada ou, de outra forma ainda, se pertencem a uma categoria diversa, pois não subsistem quaisquer dúvidas que um tipo é um pneumático de construção radial, destinado ao uso comercial, com 225 mm de largura nominal e uma relação entre a largura e a altura nominal igual a 70, com 15 polegadas de diâmetro interno (aro), capaz de suportar até 1120 kg. de carga e velocidade máxima de 170 km/h (fl. 98) e o outro um pneumático de construção radial, destinado ao uso comercial, com 195 mm de

largura nominal e uma relação entre a largura e a altura nominal igual a 75, com 16 polegadas de diâmetro interno (aro), capaz de suportar até 1060 kg. de carga e velocidade máxima de 160 km/h (fl. 105).

Portanto, em função da controvérsia suscitada nesses autos, é salutar transcrever os textos da posição 8704, de suas subposições e de trechos mais relevantes de suas Nesh:

8704 VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PARA TRANSPORTE DE MERCADORIAS (...)

8704.2 Outros, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)

8704.21 De peso em carga máxima não superior a 5 toneladas

8704.21.10 Chassis com motor e cabina

Ex 01 De

camionetas, furgões, "pickups" e semelhantes

8704.21.20 Com caixa basculante

Ex 01 Camionetas, furgões, "pickups" e semelhantes

8704.21.30 Frigoríficos ou isotérmicos

Ex 01 Camionetas, furgões, "pickups" e semelhantes

8704.21.90 Outros

Ex 01 Camionetas, furgões, "pickups" e semelhantes

Ex 02 Carroforte para transporte de valores

8704.22 De peso em carga máxima superior a 5 toneladas, mas não superior a 20 toneladas (...)

8704.23 De peso em carga máxima superior a 20 toneladas

8704.23.10 Chassis com motor e cabina

8704.23.20 Com caixa basculante

8704.23.30 Frigoríficos ou isotérmicos

8704.23.90 Outros

8704.3 Outros, com motor de pistão, de ignição por centelha (faísca)

8704.31 De peso em carga máxima não superior a 5 toneladas

8704.31.10 Chassis com motor e cabina

Ex 01 De caminhão

8704.31.20 Com caixa basculante

Ex 01 Caminhão

8704.31.30 Frigoríficos ou isotérmicos

Ex 01 Caminhão

8704.31.90 Outros

Ex 01 Caminhão

8704.32 De peso em carga máxima superior a 5 toneladas

8704.32.10 Chassis com motor e cabina

8704.32.20 Com caixa basculante

8704.32.30 Frigoríficos ou isotérmicos

8704.32.90 Outros

8704.90.00 Outros

Nota Explicativa Página 1734:

A presente posição compreende especialmente:

Os caminhões e camionetas comuns (de plataforma, com toldos, fechados, etc.), os veículos para entrega de qualquer tipo, os veículos para mudanças, os caminhões para descarga automática (de caixa basculante, etc.), os caminhões-tanques mesmo equipados com bombas, os caminhões-frigoríficos e os caminhões isotérmicos, os caminhões com pranchas sobrepostas para o transporte de garrações de ácido, botijões de gás butano, etc., os caminhões de plataforma rebaixada e rampas de acesso para o transporte de material pesado (carros de combate, máquinas de elevação ou de terraplenagem, transformadores elétricos, etc.), os caminhões especialmente concebidos para transporte de concreto (betão) excluídos os caminhões betoneiras da posição 87.05, etc., os caminhões para lixo, mesmo que possuam dispositivos para carregamento, compactação, umidificação, etc.

A classificação de certos veículos automóveis na presente posição é determinada por certas características que indicam que são concebidos para o transporte de mercadorias e não para o de pessoas (posição 87.03). Estas características são especialmente úteis para determinar a classificação dos veículos automóveis em que o peso bruto é geralmente inferior a 5 toneladas, que apresentem, quer uma parte traseira separada fechada, quer uma plataforma traseira aberta, utilizada geralmente para o transporte de mercadorias; estes veículos podem ser munidos, na parte traseira, de assentos do tipo banco, sem cintos de segurança nem pontos de amarração, nem acomodações para os passageiros, que são rebatíveis para as laterais a fim de permitir a utilização completa da plataforma para o transporte de mercadorias. Esta categoria de veículos automóveis compreende, especialmente, os denominados geralmente por veículos polivalentes (por exemplo, veículos do tipo furgão, veículos do tipo picape e certos veículos utilitários esportivos). Os elementos que seguem reportam-se às características de concepção que os veículos desta espécie geralmente possuem e que se incluem na presente posição:

a) Presença de assentos do tipo banco sem dispositivos de segurança (por exemplo, cintos de segurança ou pontos de ancoragem e acessórios destinados a instalá-los) nem acomodações para os passageiros na parte traseira, atrás da parte reservada ao condutor e aos passageiros. Estes assentos podem, geralmente, ser rebatidos a fim de permitir a utilização completa, para o transporte de mercadorias, do espaço interior traseiro (veículos do tipo furgão) ou da plataforma separada (veículos do tipo picape);

Página 1734 a:

b) Presença de uma cabine separada para o condutor e os passageiros, bem como de uma plataforma aberta separada munida de laterais fixas e de uma tampa traseira rebatível (veículos do tipo picape);

c) Ausência de janela nos dois painéis laterais traseiros; presença de uma ou várias portas deslizantes, normais ou basculantes, sem janelas, nos painéis laterais ou na traseira, a fim de permitir a carga e a descarga das mercadorias (veículos do tipo furgão);

d) Presença de painel ou barreira permanente entre o habitáculo e a parte traseira; e) Ausência de elementos de conforto, de elementos de acabamento interior e de acessórios na plataforma de carga semelhantes aos que se encontram nos habitáculos dos automóveis de passageiros (por exemplo, tapetes, ventilação, iluminação interior, cinzeiros). (...)

Os chassis de veículos automóveis, com motor, que possuem uma cabina, também se classificam na presente posição. (...)

O peso em carga máxima é o peso total máximo de circulação, especificado pelo fabricante. Este peso compreende: o peso do veículo, o peso da carga máxima prevista, o peso do condutor e o reservatório de combustível cheio.

Dos trechos reproduzidos da posição 8704 podemos deduzir que a exceção tarifária “Ex 01 De camionetas, furgões, “pickups” e semelhantes” está inserida apenas na subposição composta 8704.21, que comporta os veículos automotores destinados ao transporte de mercadorias, concebidos com motor de pistão, de ignição por compressão

(diesel ou semidiesel), de peso em carga máxima inferior a 5 toneladas, evidenciando também que os veículos denominados merceologicamente como camionetas, furgões, “pickups” e similares são uma espécie de caminhão cuja carga máxima em peso não pode superar 5 toneladas.

Ademais, as Nesh dessa posição igualmente determinam que a classificação desses tipos de veículos é determinada em função de algumas características que indicam ser concebidos para o transporte de mercadorias e não de pessoas, especialmente quando se trata de informar a classificação daqueles veículos cuja carga em peso bruto é inferior a 5 toneladas, o que nos permite concluir que nessa categoria de veículos automotores estão compreendidos os conhecidos também como polivalentes, ou seja, os furgões, picapes e até certos utilitários esportivos.

Demais disso, corroborando com as Nesh, o material técnico que especifica os veículos que utilizam os pneus em apêço cabe destacar as seguintes características básicas: possuem componentes mecânicos, carroçaria com capacidade de carga superior a 1.500 kg e são compatíveis com o transporte de mercadorias em curtas, médias e longas distâncias.

Por derradeiro, é de salientar que o conceito vulgar que se tem de “caminhão” é de um tipo veículo rodoviário de carga de no mínimo quatro rodas com cabine para o motorista separada da carroçaria de carga. Note-se, entretanto, que esta separação da cabine, por si só, e ainda que fosse o caso dos autos, não é condição suficiente para definir um veículo rodoviário como “caminhão”, segundo o “Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa” e o “Petit Larousse Illustré”.

“Caminhão Veículo automóvel, com quatro ou mais rodas, para transporte de carga.”

Caminhão Veículo grande e forte que se usa para transportar mercadorias pesadas”.

O segundo dicionário mencionado também define “caminhonetes” como sendo “caminhão pequeno, por vezes constituído por um chassis de automóvel de passageiros, de carga útil inferior a 1.500 kg”.

Não bastasse o acima colacionado, a norma TB 152/1978 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), alterada para NBR 6067 após registro no IMETRO, define caminhão como sendo “um veículo de carga, com no mínimo quatro rodas, com carroçaria e destinado ao transporte de carga, com capacidade de carga útil superior a 1500 kg.”

Somente para pontuar, afóra a definição trazida pelos referidos dicionários, convém observar também que a transcrita norma técnica não exige carroçaria do tipo plataforma nem separação dessa carroçaria da cabina do condutor para que se considere um determinado veículo como sendo um “caminhão”, destacando, em especial, sua capacidade de transporte de carga.

Nessa linha de entendimento a Administração Tributária também já se manifestou quando dispôs sobre o conceito de caminhão chassi e de caminhão monobloco. É o que evidencia a Instrução Normativa SRF nº 237/2002 (DOU 06.11.2002), vejamos:

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, no uso da atribuição que lhe confere o inciso III do art. 209 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal, aprovado pela Portaria MF nº 259, de 24 de agosto de 2001, e tendo em vista o disposto no § 2º, inciso I, do art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, resolve:

Art. 1º Para fins do disposto no § 2º, inciso I, do art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, entende-se:

I caminhões chassi, como os veículos de capacidade de carga útil igual ou superior a 1.800 kg, classificados na posição 87.04 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.070, de 28 de dezembro de 2001, providos de chassi com motor e de cabina justaposta ao compartimento de carga;
II caminhões monobloco, como os veículos de capacidade de carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da TIPI, com cabina e compartimento de carga inseparáveis, constituindo um corpo único, tal como projetado

e concebido; III carga útil, como o peso da carga máxima prevista para o veículo, considerado o peso do condutor, do passageiro e do reservatório de combustível cheio. (...).

Portanto, o Fisco, por meio de ato normativo complementar, também reconhece a procedência dos argumentos trazidos pela Impugnante.

Em assim sendo, a designação genérica de “caminhão” deve ser adotada também para os veículos das marcas/modelos Mercedes-Benz, Sprinter Chassi 313 CDI e Iveco, Daily 40.13, 50.13 e 55C16, que são os destinatários dos pneus importados ao amparo das Adições 001 das DI's 09/02545056, 09/03297455, 09/03645666 e 09/03650767 e da Adição 006 da DI 09/03040713, vez que atendem todas as exigências técnicas, comerciais e normativas para o seu enquadramento como caminhão, o que nos conduz à conclusão de que os respectivos pneumáticos importados, sob exame, por serem uma espécie do gênero pneus para ônibus e caminhões, uma vez que próprios para ser utilizado em caminhões chassi e/ou monobloco, conforme o texto da subposição NCM 4011.20 (do qual se infere a existência de mais de um tipo de pneu para ônibus e caminhões, bem assim que a capacidade de carga desses veículos não é determinante para sua regular classificação fiscal), classificam-se no código NCM 4011.20.90 da TEC/TIPI, com arrimo na 1ª e 6ª RGI c/c RGC1.

Sem reparos a fazer, adoto o entendimento esposado."

Com razão a Recorrente quando consigna que a classificação fiscal relativa aos pneus deve observar as referências técnicas do Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros.

Saliento que de acordo com as configurações de cada pneu, constantes na tabela já indicada é possível concluir o seguinte:

(i) os pneus elencados nos itens 01; 02; 03; 04; 05; 06; 07; 08; 09; 10; 28; 29; 32, possuem o código "C" para "carga"; e

(ii) os pneus elencados nos itens 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44 e 45, possuem o código "LT" - "light trucks - caminhonetes".

Tem-se, portanto, que por tais características os pneus listados pela Fiscalização são do tipo destinados à utilização por veículos de carga e caminhonetes, pois em todos constam as expressões "C" ou "LT", conforme exigência do INMETRO.

Friso que no processo relatado pelo Conselheiro Marcelo Giovani Vieira (Processo nº 12466.000337/2008-94) antes referido, os pneus em análise, de igual modo ao aqui tratado são pneus com as siglas "C" e "TL", ou seja, para "carga" ou "light trucks - caminhonetes", conforme descrição a seguir reproduzida:

"A mercadoria descrita como Pneus novos de borracha código 225/70R15C AGILIS 81 TL 112R marca Michelin, é classificada na posição TEC/TIPI 4011.20.90"

Tal nomenclatura, como salientado pela Recorrente é adotada internacionalmente e é confirmada pelas regras de padronização exigidas pelo Manual Técnico da ALAPA e pela Avaliação da Conformidade do INMETRO.

Da peça recursal destaco:

"175. A função de um pneu - pneu utilizado por veículo de carga ou por veículo de passeio - não é determinada apenas pelas suas dimensões (as primeiras referências na sua nomenclatura), mas sim por sua estrutura interna, por sua capacidade de carga vertical, por sua durabilidade e resistência, que, por exigência do INMETRO, são

referenciadas pela inclusão das siglas "C" ou "LT" na nomenclatura dos pneus (conforme será com mais detalhes demonstrado a seguir).

176. Diante disso, dois tipos de pneus podem ter as mesmas dimensões, seguindo as mesmas referências iniciais na nomenclatura (referências de largura, de altura e de diâmetro), mas terem funções distintas, o que será destacado pela inclusão das siglas "C" e "LT" e pelo índice de carga indicados em sua nomenclatura."

Do Parecer elaborado pelo Instituto Nacional de Tecnologia - INT saliento:

- 4) Quais principais as diferenças que podem ser verificadas a partir da análise das dimensões, da pressão suportada, do índice de carga e do índice de velocidade dos pneus PIRELLI utilizados como exemplo neste parecer?

Resposta: As principais diferenças verificadas, a partir do comparativo entre os produtos de mesma especificação de medidas são:

- (i) Os pneus Comerciais (C) apresentam maior índice de carga máximo, ou seja, admite maior carregamento, se comparado aos pneus para veículos comerciais leves (LT).
- (ii) Os pneus para automóveis de passeio possuem menor índice de carga (carregamento máximo) se comparado aos pneus de veículos comerciais leves (LT).
- (iii) Em relação ao índice de velocidade, os pneus para automóveis de passeio apresentam valores maiores se comparados aos pneus para veículos comerciais leves (LT) e pneus comerciais (C).
- (iv) Os pneus para veículos comerciais leves (LT) e pneus comerciais (C) apresentam maior pressão máxima de inflação, se comparado com os pneus para automóveis de passeio.
- (v) Segundo a Norma ALAPA (2012/2013), somente os pneus para veículos comerciais leves (LT) e os pneus comerciais (C) podem ser destinados para rodado duplo.

- 5) É possível afirmar que os pneus identificados pelas siglas “C” e “LT” possuem elementos (pressão máxima suportada, carga máxima e índice de velocidade), distintos dos mesmos pneus sem essas siglas (pneus novos de automóveis de passageiros)?

Resposta: Sim. É possível verificar que o pneu sem a identificação pelas siglas “C” e “LT”, com a mesma especificação de medidas, possui índice de velocidade maior (T), pressão máxima inferior e índice de carga (104) menor, conforme apresentado na tabela 7.

Tabela 7 – Comparação das especificações técnicas entre pneus

Especificações Técnicas - Manual da ALAPA 2012/2013									
Especificação de Medidas	Largura Nominal	Diâmetro Nominal	Pressão Máxima	Índice de Carga		Carga Máxima		Índice de Velocidade	Categoria
				(S)	(D)	(S)	(D)		
225/75R16	223 mm	744 mm	36 psi	104	–	900 kg	–	T - 190km/h	2
LT225/75R16	223 mm	744 mm	65 psi	110	107	1060 kg	975 kg	S - 180 km/h	3
225/75R16C	223 mm	744 mm	75 psi	118	116	1320 kg	1250 kg	R - 170 km/h	3

A questão já foi apreciada pelo Poder Judiciário. O Tribunal Regional Federal da 4ª Região julgou o tema nos seguintes termos:

"TRIBUTÁRIO. AÇÃO ORDINÁRIA. IMPORTAÇÃO DE PNEUS. CLASSIFICAÇÃO FISCAL. TABELA TIPI. PROVA PERICIAL. EFEITOS FUTUROS DA DECISÃO.

1. A classificação fiscal relativa a pneus deve ser feita em conformidade com as respectivas normas técnicas, consubstanciadas principalmente nas diretrizes dadas pelo INMETRO e pelo Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros.

2. In casu, a prova pericial levada a efeito nos autos demonstra que os bens importados pela parte autora se tratam de pneus C (de carga) e LT (comerciais leves), capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons.

3. O código NCM correto, portanto, corresponde ao 4011.20.90.

4. Possível a extensão dos efeitos da decisão prolatada às futuras importações efetuadas pela parte autora, desde que as alíquotas ad valorem tenham por base o valor aduaneiro, evitando-se, dessa forma, reiteração de ações judiciais idênticas a cada evento de importação, o que vai ao encontro dos princípios da economia processual e da celeridade." (TRF4, AC 5000085-54.2012.4.04.7008, SEGUNDA TURMA, Relator ANDREI PITTEN VELLOSO, juntado aos autos em 29/03/2017)

Como visto, a decisão foi no sentido de considerar como correta a classificação fiscal no código NCM 4011.20.90 para os pneus C (de carga) e LT (comerciais leves), justamente os pneus que são tema do recurso em apreço, pois a classificação fiscal relativa a pneus deve ser feita em conformidade com as respectivas normas técnicas, consubstanciadas principalmente nas diretrizes dadas pelo INMETRO e pelo Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros.

Do voto condutor do acórdão mencionado, destaco:

"Nesse diapasão, tenho que a indigitada prova técnica produzida corrobora o direito alegado pela parte autora.

Extraio do laudo pericial, elaborado pelo Engenheiro Mecânico Silvio Marcos Braz, dentre várias, as considerações que seguem abaixo:

4.1 QUESITOS DA REQUERENTE 1. Segundo o INMETRO, quais NCM de pneus que têm certificação compulsória?

Resposta: Segundo o Inmetro, são 3 os NCM's de pneus com certificação compulsória - 4011.10.00 (Pneu novo de automóveis, camionetas, camionetas de uso misto e seus rebocados);

- 4011.20 (Pneu novo de microônibus, caminhões e seus rebocados);

- 40.11.40.00 (Pneu novo para motocicletas e ciclomotores).

Ver ANEXO F.

2. Os pneus objeto de litígio e em questão estão certificados pelo INMETRO?

Resposta: Sim estão certificados. Ver ANEXO H.

3. É possível concluir que um produto certificado pelo INMETRO só pode pertencer a uma das NCM's com certificação compulsória, ou seria possível certificar um produto para o qual não há normas técnicas para tal?

Resposta: Sim, não sendo possível certificar um produto sem as devidas normas técnicas perante o Inmetro.

4. Qual é a diferença (de função ou de finalidade) entre "veículo comercial" e "veículo leve"?

Resposta: A função básica dos dois é exatamente a mesma, diferenciando-se somente na capacidade de carga e/ou volume de carga e/ou quantidade de passageiros.

5. Pode-se afirmar que a palavra "caminhonete" deriva etimologicamente da palavra "caminhão"?

Resposta: Sim, de acordo com o dicionário Michaelis da língua portuguesa, pode ser caracterizado como veículo de transporte de pessoal ou de carga (caminhão no diminutivo).ca.mi.nho.ne.te sf (fr camionnette) 1 Veículo automóvel para transporte de pessoal, com capacidade até 14 passageiros, exclusive o motorista. 2. Veículo automóvel para transporte de carga, com chassi de caminhão, capacidade até 2 toneladas de carga útil e peso bruto até 4.200 kg. Var: caminhoneta e camioneta.

6. Pode-se afirmar que "micro-ônibus" é um tipo de ônibus, em sua função e finalidade?

Resposta: Sim. A função do micro-ônibus é a mesma do ônibus: O transporte de passageiros em escala maior que a de um carro privativo. A diferença entre um ônibus e um micro-ônibus se resume a quantidade de passageiros que um ou outro pode transportar.

(...)

9. O que significam as letras "C" e "L T" escritas antes ou depois da medida de um pneu?

Resposta: As letras significam que os pneus são destinados ao uso em veículos comerciais, conforme estabelecido no manual técnico A.L.A.P.A, onde:

- letra C: utilização para carga (Cargo em inglês);

- letra LT. Utilização em caminhão leve (Light Truck em inglês).

10. O que determina se um pneu será utilizado em um veículo de passeio ou veículo de carga: seu tamanho ou seu tipo de estrutura?

Resposta: O tipo de estrutura é quem determina a aplicação de um pneu. Por exemplo, um pneu de uma empilhadeira é muito menor em seu diâmetro que um pneu de bicicleta, porém, sua estrutura suporta uma carga infinitamente maior que o segundo.

11. Por que pneus com as siglas "C" e "LT" estão enquadrados na família 3 do INMETRO?

Resposta: Porque são homologados pelo INMETRO para uso em "Veículos Comerciais e Comerciais Leves", C e LT, não sendo enquadrados para veículos de passeio.

12. Por que pneus com as siglas "C" e "LT" estão enquadrados na categoria 3 do manual da ALAPA ?

Resposta: Porque os fabricantes precisam identificar os pneus de camionete com essa sigla quando sua aplicação e uso são destinados a camionetes, micro-ônibus, vans, ou seja, veículos de transporte de carga leve em geral.

(...)

14. A existência de uma camionete (por exemplo, uma Ford Ranger cabine simples) que usa a medida 235/75R15, deve usar o LT235/75R15 ou 235/75R15?

Resposta: No caso de uma camionete como a Ford Ranger cabine simples, o pneu correto é o LT235/75R15 (6 ou 8 Lonas). Ele tem características de pneu de carga. Um pneu de passeio não suporta o tipo de serviço demandado por uma camionete como essa.

15. A existência de um caminhão pequeno (por exemplo, um Hyundai HR) que usa a medida 205/70R15, deve usar o 205/70R15C ou 205/70R15?

Resposta: No caso de um caminhão pequeno como o HR, o pneu correto é o 205/70R15C 8 Lonas. Um pneu 205/70R15 de passeio não suporta esse tipo de uso.

Segundo o manual da ALAPA, os pneus 155R12C, 185R14C, 195R14C, 195/70R15C, 205/70R15C, 205/75R16C, LT235/75R15, 31x10.50R15, 7.00-16, 7.50-7.50R16, 215/75R17,5, pertencem todos ao mesmo "Capítulo 3 - Pneus para Camionete"?

Resposta: Sim, todos ao mesmo capítulo. Ver ANEXO G.

Existe diferença de pressão de inflação recomendada entre um pneu, por exemplo, 205/70R15 e 205/70R15C? Por quê?

Resposta: O pneu 205/70R15 de passeio normal suporta 36 PSI (libras por polegada quadrada). O pneu 205/70R15 de passeio reforçado suporta 44 PSI. O pneu 205/70R15C suporta até 65 PSI (ou de 47 a 80% mais). O pneu é basicamente uma bolsa de ar que sustenta o veículo. Quanto maior o peso que o pneu precisa suportar, maior pressão de ar interna ele precisa ter, ou seja, além de suportar mais peso o pneu precisa suportar maior pressão interna. Sua estrutura precisa ser mais reforçada para suportar tal esforço, especifica para essa finalidade.

Quesitos Complementares 1. Segundo o INMETRO, a classificação dos produtos vinculados nas DI's e identificados pela autoridade aduaneira como sendo NCM 4011.99.90 se mostra equivocada ?

Resposta: Na verdade a NCM 4011.99.90 não exige certificação do INMETRO, e não seria possível fazê-la mesmo se quisesse, pois não existem normas para tal. Os pneus são certificados pelo nível de segurança e confiabilidade que demandam.

2. As medidas dos pneus em questão, conforme o INMETRO e a ABPA/ALAPA, são destinadas a utilização em MICRO-ONIBUS, CAMINHONETAS e UTILITARIOS (por analogia, pequenos ônibus igualmente para transporte de passageiros e veículos de carga leves), como pode ser observado nas tabelas de certificação compulsória de pneus novos?

Resposta: Sim, tal como esta no manual da ALAPA e na certificação do INMETRO. Ver ANEXOS G e H.

3. Referidos pneus nos dados das tabelas acima referidas, suas medidas - dos pneus objeto da controvérsia-, têm destinação ao uso em MICRO-ONIBUS, que, como se conclui do próprio nome, trata-se de um ONIBUS com dimensões reduzidas, mas ainda assim, trata-se de um ONIBUS e, por conseqüência, os pneus devem ser tratados como pertencentes a NCM 4011.20.90 - "outros, por exclusão, que é um subitem da NCM 4011.20 -dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões-, por que como tal estão certificados pelo INMETRO?

Resposta: Sim. De acordo com o manual ALAPA, os pneus objetos da Perícia podem ser empregados em Camionetas, microônibus e utilitários. Ver ANEXO G.

4. Os pneus, objeto da controvérsia, são, inquestionavelmente, destinados ao uso em ônibus e caminhões, em micro-ônibus e caminhões leves e, portanto, devem ter a classificação fiscal, nos termos das normas aplicáveis, adequada a esta destinação qual seja, a NCM 4011.2090 - Outros, subitem da NCM 4011.20 - Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões?

Resposta: Sim. Por exclusão, a NCM 4011.10... sugerida pela REQUERIDA, menciona a utilização em veículos de passageiros - incluindo os veículos de uso misto (cátion wagons) e os automóveis de corrida. Pelo manual ALAPA, os pneus objetos da Perícia são aplicados em camionetas, microônibus e utilitários, não em veículos de passageiros. Por definição de um microônibus, é um ônibus de dimensões reduzidas, mas é um ônibus. Quanto à aplicação em caminhões, pelo manual ALAPA, os pneus destinam-se a camionetas e utilitários, ou seja, veículos comerciais leves, de carga, não sendo aplicados em automóveis de passageiros. Entende-se então que a classificação NCM 4011.20.90 esta adequada. Ver ANEXO G.

(...)

COM RELAÇÃO AO OBJETO DA PERÍCIA (...)

RESPOSTA: Este perito esclarece que as mercadorias são exatamente as que constam nos dados dos pneumáticos - item 2 do Laudo pericial e tabela resumo do Anexo e também do Laudo Pericial conforme abaixo:

Pneus, ou pneumáticos novos de borracha conforme relação abaixo:

- D.I. 12/0934103-6 - medida LT 235/75 R15, 104/101S, marca Kumho;
- D.I. 12/0208885-8 - medida 185/R14C, 102/1 100Q, marca Sailun;
- D.I. 12/0208885-8 - medida LT 31x10.50 R15 109Q marca Sailun;
- D.I. 12/0208885-8 - medida LT 225/75 R16, 115/112R marca Sailun;
- D.I. 12/0208885-8 - medida LT 215/85 R16E, 115/112R, marca Sailun;
- D.I. 12/0208885-8 - medida 215/75R16C, 113/111R, marca Sailun.

Ver ANEXO C.

5. Como conclusão final, este Perito esclarece:

Apenas considerando o material levantado em pesquisa técnica, ou seja, manual técnico da ALAPA, definições do CTB, INMETRO e Notas Fiscais de outros fabricantes, é que este profissional chegou a uma classificação que parece mais lógica dos objetos da Perícia. A classificação 4011.99.90 - outros, a princípio foi descartada por este Perito pelo fato de parecer lógica a classificação de pneus C e LT como para veículos de carga e comerciais leves, enquadrando-se desta forma na classificação 4011.20.90, mostrando-se a mais adequada.

Alguns sites de internet, links de veículos automotores, entre outros, foram consultados, PORÉM, a diversidade de aplicação dos referidos pneus é tão grande que este profissional preferiu não mencioná-las e não considerá-las, como por exemplo, alguns dos pneus em questão apareciam como aplicação em veículos de passeio, veículos comerciais leves e caminhões...Até sua montagem os permite fazer, porém, dentro das especificações técnicas dos fabricantes, limites de velocidade, terreno, entre outros, tecnicamente, do ponto de vista da engenharia automotiva, são inconcebíveis.

Esperando este profissional ter contribuído com os esclarecimentos e estando a disposição de vossa excelência para quaisquer outros esclarecimentos adicionais que se façam necessários.(...)"

A prova pericial demonstra a correção do enquadramento dos pneus importados, feito pela parte autora, na NCM 4011.20.90, em conformidade com a sistemática adotada pelo INMETRO e pela ASSOCIAÇÃO LATINO AMERICANA DE PNEUS E AROS -

ALAPA -, órgãos que classificam tais mercadorias com base em normas técnicas. A Portaria INMETRO nº 482/2010, e o Manual de Normas Técnicas 2004, da ALAPA estão encartados no ev. 1, PORT14 e OUT15."

No mesmo sentido:

"TRIBUTÁRIO. AÇÃO ORDINÁRIA. IMPORTAÇÃO DE PNEUS. CLASSIFICAÇÃO FISCAL. TABELA TIPI. PROVA PERICIAL.

1. A classificação fiscal relativa a pneus deve ser feita em conformidade com as respectivas normas técnicas, consubstanciadas principalmente nas diretrizes dadas pelo INMETRO e pelo Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros.

2. In casu, a prova pericial levada a efeito nos autos demonstra que os bens importados pela parte autora se tratam de pneus C (de carga) e LT (comerciais leves), capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons.

3. O código NCM correto, portanto, corresponde ao 4011.20.90." (TRF4, AC 5022450-92.2013.4.04.7000, SEGUNDA TURMA, Relatora LUCIANE AMARAL CORRÊA MÜNCH, juntado aos autos em 19/07/2017)

"TRIBUTÁRIO. AÇÃO ORDINÁRIA. IMPORTAÇÃO DE PNEUS. CLASSIFICAÇÃO FISCAL. TABELA TIPI. PROVA PERICIAL. EFEITOS FUTUROS DA DECISÃO. 1. A classificação fiscal relativa a pneus deve ser feita em conformidade com as respectivas normas técnicas, consubstanciadas principalmente nas diretrizes dadas pelo INMETRO e pelo Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros. 2. In casu, a prova pericial levada a efeito nos autos demonstra que os bens importados pela parte autora se tratam de pneus C (de carga) e LT (comerciais leves), capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons. 3. O código NCM correto, portanto, corresponde ao 4011.20.90. 4. Possível a extensão dos efeitos da decisão prolatada às futuras importações efetuadas pela parte autora, desde que as alíquotas ad valorem tenham por base o valor aduaneiro, evitando-se, dessa forma, reiteração de ações judiciais idênticas a cada evento de importação, o que vai ao encontro dos princípios da economia processual e da celeridade." (TRF4, AC 5009752-54.2013.4.04.7000, SEGUNDA TURMA, Relatora LUCIANE AMARAL CORRÊA MÜNCH, juntado aos autos em 19/07/2017)

Diante de todo o exposto, voto por dar provimento ao Recurso Voluntário para que os pneus "C" (de carga) e "LT" (comerciais leves), constantes do Auto de Infração, capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons sejam classificados na TEC/TIPI 4011.20.90.

(iv) Ilegitimidade da cobrança de juros e multa com fundamento no art. 100 do Código Tributário Nacional e da Aplicação da Solução de Consulta nº 348 da Diana, 8ª Região Fiscal

Dispõe o art. 100 do Código Tributário Nacional - CTN:

"Art. 100. São normas complementares das leis, dos tratados e das convenções internacionais e dos decretos:

I - os atos normativos expedidos pelas autoridades administrativas;

II - as decisões dos órgãos singulares ou coletivos de jurisdição administrativa, a que a lei atribua eficácia normativa;

III - as práticas reiteradamente observadas pelas autoridades administrativas;

IV - os convênios que entre si celebrem a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

Parágrafo único. A observância das normas referidas neste artigo exclui a imposição de penalidades, a cobrança de juros de mora e a atualização do valor monetário da base de cálculo do tributo."

Defende a Recorrente que a Solução de Consulta nº 348 da Diana, 8ª Região Fiscal, orientou, categoricamente, a classificar os pneus no código NCM 4011.20.90.

Em tal matéria, entendo não assistir razão à Recorrente:

Consta da decisão recorrida:

"8- SOLUÇÃO DE CONSULTA DISIT/SRRF/8ªRF Nº 348, DE 1997

A interessada traz citação extraída da Decisão DISIT/SRRF/8ª RF nº 348, de 14 de outubro de 1997, processo de consulta nº 10805.000242/97-15, a qual, para melhor compreensão do seu alcance e fundamentos, reproduz-se parcialmente:

1. 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 10880.031259/95-22, 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 Matéria constitutiva e suas percentagens em peso ou em volume:

Borracha (natural e Sintética), Aço, Nylon e Poliester, basicamente.

Processo de obtenção:

Industrial; Variável, conforme o tipo de pneu.

Classificação fiscal adotada e pretendida com os correspondentes critérios utilizados:

4011.20.90

Obs: A interessada traz ao processo informações sobre outros pneumáticos que não aqueles objetos da consulta.

(...)

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

A) Pneus objeto da consulta:

- a) São usado indistintamente em caminhões leves, utilitários, microônibus e camionetas;
- b) Têm 10 ou 12 lonas
- c) São usados com "flap",

B) Pneus para automóveis de passageiros

- a) têm 4 lonas;
- b) não são usados com "flap"

C) Pneus para caminhões médios e pesados

- a) têm 14 ou 16 lonas b) são usados com "flap"

4. Os pneus de que se trata não são dos tipos utilizados em automóveis pois estes têm 4 lonas e não são usados com "flap".

5. Segundo a Norma 6067 da ABNT, os microônibus são destinados ao transporte de 9 a 25 passageiros sentados, exclusive a tripulação e a bagagem.
6. A Tabela não faz distinção entre ônibus e microônibus, conforme o texto do código 8702.10.00: “ônibus, mesmo articulados, com capacidade para mais de 20 passageiros”.
7. A subposição 4011.20 abrange pneus “dos tipos utilizados em ônibus e caminhões” (grifou-se) do que se deduz que há mais de um tipo de pneus utilizados em ônibus ou caminhões.
8. O porte dos ônibus (ônibus ou microônibus) ou dos caminhões (caminhões leves ou pesados) a que se destinam os pneus abrangidos pela subposição 4011.20 não determina a classificação fiscal desses pneus, uma vez que o texto desta subposição não faz tal distinção.
9. Pode-se concluir que os pneus objeto da consulta se constituem em um dos tipos dos pneus utilizados em ônibus e caminhões, uma vez que são efetivamente utilizados em ônibus e caminhões, ainda que possam também ser utilizados em utilitários como “Bandeirantes BJ55LP-B3 e BJ55LP-BL3” e camionetas como “Toyota Bandeirantes BJ55LP-B”.
10. Portanto, o produto deve ser classificado, com base nas RGI 1ª e 6ª (textos da posição 4011, da subposição 4011.20), c/c RGC-1, todas da TIPI, no código 4011.20.90 da mesma TIPI (decreto nº 2.092/96)” (g.n.)

De pronto, é preciso ressaltar que a decisão em processo de consulta produz efeitos, apenas e tão-somente, em relação aos modelos de pneus por ela especificamente tratados. Não fazendo parte da consulta em referência, nenhum dos modelos de pneus questionados no trabalho fiscal está vinculado a essa decisão.

Destarte, como a própria impugnante assevera, a classificação de pneus demanda exame cauteloso, sendo inconcebível a extensão da conclusão de uma solução de consulta em relação a um modelo específico de pneumático a outros modelos.

Além de tudo, é de se perceber que os pneus objeto da consulta “são usados **indistintamente em caminhões** leves, utilitários, microônibus e camionetas” (item 3.A.a) ou mesmo por “**caminhões médios e pesados**” (item 3.C). Além disto, consta do item 9, que “os pneus objeto da consulta se constituem em um dos tipos dos pneus utilizados em ônibus e caminhões, uma vez que **são efetivamente utilizados em ônibus e caminhões**, ainda que possam também ser utilizados em utilitários como ‘Bandeirantes BJ55LP-B3 e BJ55LPBL3’ e camionetas como ‘Toyota Bandeirantes BJ55LP-B’.”

A pretendida utilização da classificação única dos pneus em razão do contido na Solução de Consulta SRRF/8ª nº 348, de 10/10/1997 não prospera em razão de tal ato ter perdido os seus efeitos diante da publicação da IN RFB nº 1.464/2014, de 09/05/ 2014, que revogou todos os atos administrativos sobre classificação fiscal anteriores a 2002, conforme a seguir consignado:

"Art. 36. Os atos administrativos relativos à classificação fiscal de mercadorias, anteriores a 31 de dezembro de 2001, inclusive, ficam revogados após a entrada em vigor desta Instrução Normativa.

Art. 37. Esta Instrução Normativa entra em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação no Diário Oficial da União."

Ainda, em processo envolvendo a Recorrente (11065.722023/2015-25) recentemente julgado a Conselheira Maria Aparecida Martins de Paula, consigna que:

"Não se mencionou na diligência, mas o fato é que a Instrução Normativa RFB nº 1464/2014, publicada no D.O.U. de 09/05/2014, seção 1, página 21, revogou todos os atos administrativos sobre classificação fiscal anteriores a 2002, dentre os quais a Solução de Consulta Disit/SRRF/8ª RF nº 348/97, nestes termos:

Art. 36. Os atos administrativos relativos à classificação fiscal de mercadorias, anteriores a 31 de dezembro de 2001, inclusive, ficam revogados após a entrada em vigor desta Instrução Normativa.

Art. 37. Esta Instrução Normativa entra em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Dessa forma, à época da lavratura do presente auto de infração não estava mais vigente a referida Solução de Consulta.

Não obstante a Solução de Consulta Disit/SRRF/8ª RF n.º 348/97 ainda estivesse vigente à época dos fatos geradores sob discussão, a questão é que, como afirmado pela DRJ e pela fiscalização na diligência, as suas conclusões aplicam-se tão somente aos específicos modelos de pneus ali retratados e nela não foram analisados os produtos objeto da presente autuação.

Embora se possa alegar, como fez a recorrente, que os pneus da autuação e da Solução de Consulta são similares pela equivalência entre os parâmetros de "números de lonas" e "índice de carga", de outro lado, podese argumentar que são diferentes quanto a vários outros aspectos, como afirmado pela fiscalização na diligência, como o "uso de flaps", "largura nominal" e "diâmetro do aro". O ponto relevante é que não há controvérsia no sentido de que os pneus autuados não foram exatamente aqueles retratados na referida Solução de Consulta, daí não haver qualquer vinculação do AuditorFiscal autuante com o entendimento nela exarado.

(...)

Assim, não se vislumbra a possibilidade de utilização do entendimento exarado na Solução de Consulta Disit/SRRF/8ª RF n.º 348/97 no presente processo, conforme já bem defendido pela DRJ e pela fiscalização na diligência."

Com tais considerações, pelo fato de a Solução de Consulta referida não tratar dos mesmos modelos de pneus objetos da autuação, voto por negar provimento ao Recurso em tal matéria.

(v) Ilegitimidade da cobrança de juros de mora sobre multa

Sobre a ilegalidade da incidência da taxa SELIC sobre a multa de ofício, a recente Súmula CARF n.º 108 pacificou a questão no âmbito administrativo. Aludida Súmula possui a seguinte redação:

"Súmula CARF n.º 108 Incidem juros moratórios, calculados à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, sobre o valor correspondente à multa de ofício." (*Vinculante, conforme Portaria ME n.º 129 de 01/04/2019, DOU de 02/04/2019*).

Novamente, sendo referida súmula de aplicação obrigatória por este colegiado, resta resolvida a matéria.

Diante do exposto, voto por rejeitar as preliminares de nulidade e, no mérito, dar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Leonardo Vinicius Toledo de Andrade

Fl. 41 do Acórdão n.º 3201-005.512 - 3ª Sejul/2ª Câmara/1ª Turma Ordinária
Processo n.º 10830.721798/2017-64