

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CAMARA

PROCESSO N° : 10845-002470/92.11  
SESSÃO DE : 25 de outubro de 1995  
ACÓRDÃO N° : 302-33.164  
RECURSO N° : 116.875  
RECORRENTE : S/A INDÚSTRIAS VOTORANTIM  
RECORRIDA : DRF-SANTOS/SP

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS.

Estando a mercadoria importada em conformidade com o "ex" da Portaria 023/91, não pode prosperar ação fiscal que objetiva desclassificação da mesma.

Recurso Provido.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 25 de outubro de 1995



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO  
Presidente



RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO  
Relator



CLAUDIA REGINA GUSMÃO  
Procuradora da Fazenda Nacional

15 JUL 1996

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

RECURSO Nº : 116.875  
ACÓRDÃO Nº : 302-33.164  
RECORRENTE : S/A INDÚSTRIAS VOTORANTIM  
RECORRIDA : DRF-SANTOS/SP  
RELATOR(A) : RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO

## RELATÓRIO

Adoto os termos da informação fiscal de fls. 131/133, abaixo transcritos:

“A firma em epígrafe importou, através da DI nº 229/92, um total de cinco caminhões fora de estrada, tipo “dumper”, posicionando-os no código tarifário 8704.10.0000, com alíquota de II 0%, por força do “EX” criado pela Portaria MEF 023/91.

Em ato de conferência física o autor do feito, com base no laudo técnico SETCDE nº 0031/92 ( fls. 43/88, constatou que os caminhões importados não correspondem àqueles descritos no “EX” retromencionado, gerando uma insuficiência de recolhimento de tributos, o que motivou a lavratura deste auto de infração.

Irresignada, a empresa, tempestivamente, apresentou impugnação, de fls. 93/110, argumentando, em síntese:

1. que consoante informações técnicas fornecidas pela empresa fabricante, os caminhões possuem capacidade de peso bruto superior a 100 ton;
2. que a veracidade das informações técnicas fornecidas pelo fabricante é atestada pelo laudo técnico (fls. 50), mencionadas às fls. 71/72 (anexo IV do laudo técnico);
3. que as alterações promovidas no caminhão 773B, de peso bruto máximo de 92,53 ton, capacitaram-no, sem comprometimento da segurança e de sua eficiência, a operar com o peso bruto máximo de 102,00 ton;
4. que o laudo técnico não discrepa desse entendimento, ainda que com ressalvas, mencionadas às fls. 100/101;
5. que não há, nas informações prestadas pelo fabricante, nenhuma menção à capacitação somente dos pneumáticos ao peso bruto máximo de 102 ton;

RECURSO Nº : 116.875  
ACÓRDÃO Nº : 302-33.164

6. que as ressalvas do perito técnico relativas a desempenho, esforços estáticos e dinâmicos, vida útil e segurança, não batem com as informações do fabricante;
7. que as reservas técnicas do caminhão 773B puderam ser reduzidas, de sorte a permanecer ainda em conformidade com as normas técnicas;
8. que ao assistente técnico somente competia informar se tratava-se ou não de “caminhão fora-de-estrada com chassis rígido e capacidade de peso bruto superior a 100 ton”;
9. que é um despropósito a alusão constante do laudo de somente poder ser considerado fora-de-estrada o caminhão para uso múltiplo;
10. que a multiplicidade de utilização desses caminhões é irrelevante para o fim de classificação no código 8704.10.0000;
11. que basta que a capacidade de peso bruto do caminhão seja superior a 100 ton para que possa ser aplicada a alíquota de 0% para o imposto de importação prevista pela Portaria MEFP 23/91, independente de quaisquer outras características do mesmo;
12. que não realizou qualquer declaração indevida de mercadoria, nem atribuiu valor ou quantidade diferente do real;
13. que não houve intenção de falsear a verdade ou exibir algo diverso do real;
14. menciona o art. 112, inciso II do CTN;
15. requer, por fim, a improcedência da ação fiscal.

Através de despacho às fls. 113, o autor do feito solicitou manifestação do assistente técnico a respeito das alegações da impugnante. Em resposta, o assistente informou às fls. 113/verso, em resumo:

1. as únicas diferenças entre os “dumpers” 773B de 92,53 ton de peso bruto total máximo e o 773B de 102 ton são as três assinaladas às fls. 46 e 47, sendo no mais idênticos;
2. quem afirma esta identidade é a própria fabricante dos caminhões importados;

RECURSO N° : 116.875  
ACÓRDÃO N° : 302-33.164

3. que em seu entendimento estas alterações não o qualificam como um novo “dumper”, tratando-se apenas do mesmo “dumper” de 92,53 ton de peso bruto total máximo, apenas equipado com pneumáticos diferentes e com réguas nas laterais da caçamba dos “dumpers”.

Constam também dos autos, às fls. 116/123, um relatório do IPT a respeito de um ensaio de desempenho de sistema de freio de caminhão fora-de-estrada e, às 124/129 outro relatório do IPT a respeito de um ensaio para avaliação da capacidade de subida de rampa de caminhão fora-de-estrada.

Manifestando-se a respeito desses documentos técnicos, o perito informou que não contesta as conclusões ali apontadas, e que a questão se resolverá por parâmetros merceológicos, mantendo o seu posicionamento anterior.”

A Ação fiscal foi julgada procedente, aos seguintes fundamentos:

“Segundo o entendimento da empresa atuada, sintetizado no item 1 do relatório, basta apenas que a capacidade de peso bruto do “dumper” seja superior a 100 ton para que possa ser enquadrado no “EX” pleiteado.

De acordo com informações do representante do fabricante no Brasil, às fls. 71, o caminhão fora-de-estrada modelo 773B cimenteiro foi “desenvolvido especialmente” para o mercado de mineração derivando do modelo básico 773B. Entretanto, conforme informa o laudo técnico às fls. 46/47, as modificações introduzidas no modelo básico foram apenas nos pneus mais reforçados e na caçamba, visando unicamente aumentar o volume de material transportado pelo veículo, sem introduzir qualquer outra modificação relevante em partes fundamentais do modelo 773B, tais como motor, transmissão, chassis, etc.

Conclui-se portanto, que os veículos importados são essencialmente idênticos ao modelo básico 773B, cuja capacidade declarada em catálogos pelo exportador é de 92,53 ton de peso bruto máximo (fls. 53).

RECURSO Nº : 116.875  
ACÓRDÃO Nº : 302-33.164

Vê-se então que é capcioso o argumento levantado pela empresa às fls. 103, de que “houve, isso sim, concepção de um caminhão fora-de-estrada (773B cimenteiro) dotado de peso bruto máximo de 102 ton, com suas próprias características de desempenho e segurança, em conformidade com as mais rígidas normas técnicas” (grifo da impugnante).

Não basta apenas afirmar que os veículos importados atendem às normas internacionais de segurança para operar com capacidade de peso bruto superior a 100 ton, pois ainda assim estaríamos diante de um “dumper” com todas as características técnicas de um modelo projetado, construído e comercializado para uma capacidade máxima de 92,53 ton de peso bruto, sendo utilizado acima de seu limite máximo operacional de projeto, trazendo com isso evidentes prejuízos ao veículo e à segurança.

A aceitar-se o raciocínio proposto pela impugnante qualquer veículo de carga com linha de produção regular e comercializado para atender uma determinada tonelagem bruta de projeto, também poderia ser usado para o transporte de um peso bruto superior ao seu limite de projeto, desde que atendidas algumas condições, tais como, limitações nas margens de segurança, forma de utilização, vida útil. No caso dos veículos importados observamos às fls. 71 algumas restrições propostas pelo fabricante, tais como densidade do material solto de 1,6 tom/m<sup>3</sup> e declives entre 5 e 10%.

Todavia, não cremos ser este o espírito da Portaria MEF 023/91. O Ministro ao baixar uma portaria criando um “EX” para um subitem, beneficiando um produto ali posicionado com um enquadramento tarifário diferenciado, não o estende para todos os produtos posicionáveis neste mesmo subitem, semelhantes àquele descrito no “EX”, atendendo unicamente ao singular interesse em dar um tratamento tarifário exclusivo àquele produto, por razões de ordem econômica que não nos cabe discutir.

No caso em apreço os veículos importados não foram originalmente concebidos para uma capacidade de transporte de peso bruto superior a 100 ton. Tratam-se, isso sim, de veículos idênticos em suas características técnicas fundamentais a outro com escala de produção e comercialização, de capacidade de transporte limite inferior a 100 ton de peso bruto (92,53 ton), unicamente com pequenas adaptações para permitir um aumento do volume de material transportado, atendendo ao interesse de um restrito grupo de usuários que são as empresas de mineração de cimento (admitido pelo fabricante às fls.

RECURSO Nº : 116.875  
ACÓRDÃO Nº : 302-33.164

71). Também é de se ressaltar que as modificações introduzidas na caçamba não irão necessariamente implicar num aumento do peso bruto máximo, dependendo da densidade do material transportado.

Deste modo, assim como um automóvel de passeio do qual, por exemplo, se retire a tampa do porta-malas sem que se procedam a outras modificações (tais como reforços na suspensão, estrutura, mudanças nas relações de marchas, etc.) não irá transformar-se em um utilitário; ou um automóvel tipo “perua” apenas pintado de branco não se transformará numa ambulância, também um caminhão apenas carregando um peso bruto além daquele previsto em seu projeto original, ainda que dentro de limites de segurança porém com prejuízos operacionais, não se transformará automaticamente num veículo de capacidade superior.

Em vista disso, levando em consideração que o caminhão fora-de-estrada modelo 773B cimenteiro é essencialmente o mesmo que o modelo 773B, sendo este o de utilização geral, entendemos que esta importação não pode ser enquadrada no “EX” do subitem 8704.10.0000 criado pela Portaria já mencionada, dada a filosofia restritiva do “EX”, atingindo o dispositivo em apreço apenas e exclusivamente os caminhões fora-de-estrada com capacidade de peso bruto superior a 100 ton em regime normal de operação, ou seja, dentro de seus limites originais de concepção.

No, tocante ao IPI., não há aqui o que se discutir, haja vista que à época da lavratura do auto de infração o fato gerador do tributo ainda não havia ocorrido, e também devido a legislação mencionada no quadro 24, às fls, 06, que ampara a isenção pleiteada, reconhecida pelo órgão competente da repartição.

Quanto a multa lançada no auto de infração, tendo em vista que o importador não fazia jus ao “EX” mencionado no quadro 05 da adição 001 da DI (fls. 07), tornou-se devedor do imposto de importação que deveria ser recolhido no ato do registro da DI, infração esta capitulada no art. 4º inciso, I da Lei 8.218/91.

Por tudo o que foi exposto, proponho seja julgada procedente a ação fiscal, exigindo-se do importador o recolhimento do crédito tributário apontado às fls. 01, num total de 2.053.834,00 UFIR.”

RECURSO Nº : 116.875  
ACÓRDÃO Nº : 302-33.164

Tendo sido ementada da seguinte forma:

“Importação de caminhões fora-de-estrada com chassis rígido, identificado através de laudo técnico como essencialmente idêntico a outro modelo de aplicação geral e com capacidade de peso bruto inferior a 100 ton. não pode ser enquadrado no “ex” à posição 8704.10.000 criado pela portaria MEFP 023/91”.

Ao recorrer, tempestivamente, o contribuinte reitera os argumentos da fase impugnatória dando ênfase a :

1) o laudo do IPT que demonstra à saciedade que o caminhão 773B cimenteiro, veículo fora-de-estrada é dotado de desempenho e segurança para operar com capacidade de peso bruto superior a 100 ton.

2) inaplicabilidade da multa prevista no art. 4º da Lei 8.218/91.

É o relatório.

RECURSO Nº : 116.875  
ACÓRDÃO Nº : 302-33.164

VOTO

Verifica-se, pelo catálogo juntado aos autos, que caminhão cimenteiro, 773B cimenteiro fora-de-estrada, tem capacidade para 102 ton.

O fabricante informa, fls. 71/72 ao engenheiro designado, se tratar de caminhão fora-de-estrada desenvolvido especialmente para a indústria cimenteira, pois consenso entre fabricante e a indústria de mineração de cimento é no sentido de que o modelo 773B equipado com caçamba de maior capacidade, reduziria o custo por metro cúbico.

A empresa, ora recorrente, apresentou laudos técnicos, de lavra do IPT, nos quais está consignada a segurança relacionada ao desempenho do sistema de freios e de capacidade de subida de rampa, em conformidade com norma ISO 3450-1985, conclusão a que chegou o IPT após teste com os caminhões em carga máxima bruta de 102 ton. .

Os catálogos apresentados demonstram estar a mercadoria importada em conformidade com o "ex" da portaria MEFP 023/91.

Desta forma, sendo a capacidade do caminhão aquela prevista no "ex", com a segurança mantida e com alterações na caçamba, dou provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 1995

  
RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO - RELATOR