



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11065.721074/2015-30
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3302-007.482 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 21 de agosto de 2019
Recorrente GOODYEAR DO BRASIL PRODUTOS DE BORRACHA LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Período de apuração: 01/01/2001 a 31/12/2012

CLASSIFICAÇÃO FISCAL DE PNEUS. INTERPRETAÇÃO

Podem ser classificados como “pneus do tipo utilizado em caminhões” pneus que a indústria automobilística recomenda para equipar caminhões, assim definidos como veículos de carga e com peso bruto total superior a 3500kg.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em dar provimento parcial ao recurso voluntário para acatar a classificação fiscal dos pneus 225/75R16 G32 CARGO 118R, 195/75R16 G32 CARGO 107R, LT265/75R16 FORT COM 123R, LT265/75R16 WRGLR RT/S 123, 195/70R15 G32 CARGO 104R, 225/70R15 G-32 CARGO 112R, 205/75R16C G32 CARGO 110R e 205/75R16 G32 CA 113/111Q, nos termos do voto do relator.

(documento assinado digitalmente)

Gilson Macedo Rosenburg Filho - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Raphael Madeira Abad – Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Gilson Macedo Rosenburg Filho (Presidente), Corintho Oliveira Machado, Walker Araujo, Gerson Jose Morgado de Castro, Jose Renato Pereira de Deus, Jorge Lima Abud, Raphael Madeira Abad e Denise Madalena Green.

Relatório

O presente processo administrativo discute a classificação de pneumáticos para fins de incidência tributária.

Adoto e transcrevo o relatório produzido quando da prolação da decisão que determinou a conversão do processo em diligência.

“Trata-se de auto de infração para a cobrança de IPI. Do Relatório da Ação Fiscal, extrai-se a seguinte descrição, fls. 393¹ e seguintes:

A fiscalizada tem como objeto social a indústria de pneus para veículos automotivos, tendo sido tributada pelo regime do Lucro Real, relativamente aos anos-calendário 2011 e 2012.

(...)

2. Irregularidades na Classificação de Mercadorias - Pneus

2.1 Da classificação adotada pelo contribuinte

O contribuinte efetuou vendas de pneus de diversos modelos, identificados em sua página na Internet como destinados a “Vans e utilitários” e “Pick-up e SUV”, classificados sob o código NCM 4011.20.90, que se refere a pneus “dos tipos utilizados em ônibus e caminhões”.

Como será detalhado adiante, a classificação correta dos pneus utilizados em “Vans e Utilitários” é a mesma. Assim, todos os pneus incluídos nessa categoria deverão ser classificados no mesmo código.

No entanto, há diferenças de classificação entre os pneus utilizados em Pick-up e SUV. Assim, por intermédio do Termo de Início de Fiscalização, questionamos quais os veículos que utilizam cada uma das configurações de pneus destinados a “Pick-ups e SUV” que constavam nas Nfe emitidas no período. Em sua resposta, a fiscalizada informou que algumas configurações são usadas para veículos SUV, outras para Pick-up e que o modelo Fortrera Comfortred 265/75R16 seria usado para caminhões (tendo informado os modelos Ford F-250 e F-350).

(...)

2.2 Da Classificação Correta

Cabe então analisar se a classificação adotada é a correta em relação aos modelos de pneus relacionados.

(...)

Os itens analisados são pneumáticos novos de borracha para veículo automotor, dessa forma, a sua classificação deve ser realizada na posição 40.11. Definida a posição, passa-se à determinação do enquadramento em nível de subposições. De acordo com a primeira parte da RGI 6, para efeitos legais, a classificação nas subposições de uma mesma posição é realizada pelos textos dessas subposições e pelas notas de subposições respectivas. As subposições da posição 40.11 são as seguintes:

40.11 - Pneumáticos novos, de borracha

4011.10 - Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluídos os veículos de uso misto (“station wagons”) e os automóveis de corrida)

4011.20 - Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões

4011.30 - Dos tipos utilizados em veículos aéreos

¹ Todas as páginas, referenciadas no voto, correspondem ao e-processo.

4011.40 - Dos tipos utilizados em motocicletas

4011.50 - Dos tipos utilizados em bicicletas

4011.6 - Outros, com bandas de rodagem em forma de "espinha de peixe" e semelhantes

4011.9 - Outros

4011.92 --Dos tipos utilizados em veículos e máquinas agrícolas ou florestais

4011.93.00 --Dos tipos utilizados em veículos e máquinas próprios para construções ou manutenção industrial, para aros de diâmetro inferior ou igual a 61cm

4011.94 --Dos tipos utilizados em veículos e máquinas próprios para construções ou manutenção industrial, para aros de diâmetro superior a 61cm

4011.99 --Outros

4011.99.10 Com seção de largura superior ou igual a 1.143mm (45"), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143mm (45")

4011.99.90 Outros

Como se viu, o texto da subposição é elemento essencial da classificação. No caso em tela, a subposição 4011.20 (cujo desdobramento 4011.20.90 foi utilizado pelo contribuinte na classificação dos pneus ora em análise) é exclusiva dos pneus destinados a ônibus e caminhões. A própria página da fiscalizada na Internet informa que os modelos de pneu ora em análise destinam-se a "Pick-up e SUV" e "Vans e utilitários", portanto não se destinam a ônibus e caminhões. Ainda em sua página na Internet, o contribuinte relaciona os pneus destinados a ônibus e caminhões. Tal relação não inclui nenhum dos modelos indicados na Tabela 1 deste Relatório.

Considerando que a TIPI não apresenta elementos que permitam identificar com precisão o que é um ônibus (a posição 8702, 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), 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.

Adicionalmente, apenas a título de informação complementar (já que legislações subsidiárias não têm a prerrogativa de, por si só, estabelecer critérios para a classificação fiscal de mercadorias que advém de uma convenção internacional, o Sistema Harmonizado), o Código de Trânsito Brasileiro, em seu Anexo I, classifica ônibus como o veículo de transporte de pessoas com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

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

Conclui-se, portanto, que está equivocada a classificação adotada pelo contribuinte, já que as vans, pick-ups, utilitários e SUV não são ônibus nem caminhões. Passamos então a analisar as outras classificações possíveis. De pronto, podemos desconsiderar a possibilidade de classificar esses itens nos desdobramentos das subposições 4011.30, 4011.40, 4011.50 e 4011.6, por não se tratar de pneus utilizados em veículos aéreos, motocicletas ou bicicletas, nem se tratar de pneus com bandas de rodagem em forma de

espinha de peixe, respectivamente. De igual sorte, pode-se descartar as subposições (e seus desdobramentos) 4011.92, e 4011.94 e os códigos 4011.93.00 e 4011.99.10 por não se tratar de pneus para uso agrícola, uso em manutenção industrial ou com seção de largura superior a 45 polegadas.

2.2.1 – Da classificação a ser adotada para pneus de Vans

(...)

2.2.2 – Da classificação a ser adotada para pneus de Pick-up e utilitários

(...)

2.2.3 – Da classificação a ser adotada para pneus de SUV

(...)

2.2.4 Da classificação a ser adotada para pneus de Caminhões

A contribuinte, então, apresentou impugnação administrativa, onde argumentou em síntese, fls. 417 e seguintes:

i) Afirma que os produtos "pneumáticos novos de borracha" estão previstos expressamente no texto da Posição 4011 da Nomenclatura Comum do Mercosul. Não há dúvida, portanto, de que os produtos objeto da autuação se enquadram na referida posição;

ii) Explica como ocorre a posição e diz que, de fato, a opção adotada foi a de mencionar expressamente o nome do tipo dos veículos em que os pneus são utilizados, ou seja, "automóveis de passageiros", "caminhões", "ônibus", "veículos aéreos", "motocicletas" e "bicicletas". Portanto, verifica-se que, para definir a classificação fiscal de um pneu, é essencial que se compreenda a concepção do pneu, ou seja, para que aplicação o pneu foi concebido;

iii) Define o significados dos termos "automóveis de passageiros", "caminhões" e "ônibus";

iv) Afirma que os pneus fabricados por ela, que foram objeto da autuação, ora impugnada, são concebidos para veículos de carga com peso bruto total (PBT) superior a 3.500 kg. Por este motivo, tais pneus são concebidos para serem utilizados em caminhões e devem ser classificados na subposição 4011.20;

v) Esclarece que o fato de que, por conveniência comercial, os pneus em análise sejam anunciados como utilizados em "pick-ups", "SUVs", "vans" e "utilitários" não implica, por si só, na descaracterização destes produtos como pneus para caminhões, como tenta fazer a fiscalização;

vi) Afirma que a Orientação NBM/DISIT 8ª RF nº 278/1996 concluiu que, ainda que os pneus analisados pudessem ser utilizados em utilitários e camionetas, eles deveriam ser classificados de acordo com a sua concepção como pneus para caminhões, mesmo que se tratassem de caminhões leves;

vii) Para se determinar a classificação destes pneus, deve ser considerado que os mesmos foram concebidos para veículos de carga com peso bruto total (PBT) superior a 3.500 kg e, por este motivo, devem ser classificados na Subposição 4011.20 destinada a "pneumáticos novos, de borracha; dos tipos utilizados em ônibus (autocarros*) ou caminhões";

viii) Esclarece que juntou laudo técnico para demonstrar que os pneus foram confeccionados para serem utilizados em caminhões, indicando item a item do referido laudo.

Sobreveio acórdão da DRJ/Belém, que considerou improcedente a demanda. A ementa é colacionada abaixo, fls. 695:

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI

Período de apuração: 01/01/2011 a 31/12/2012

Classificação fiscal. Regras de Interpretação.

As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado e as Regras Gerais Complementares são o suporte legal para a classificação de mercadorias na Tabela do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI).

Dessa forma, descabe classificar como destinados a ônibus e caminhões pneus produzidos e comercializados para uso em vans e utilitários, SUV's e pickups, ainda que eventualmente possam ser aplicados nos primeiros.

A contribuinte apresentou Recurso Voluntário, fls. 712 e seguintes, onde repisou a argumentação da impugnação.

É o relatório.”

O processo foi convertido em diligência em 26 de fevereiro de 2018, que concluiu que os pneus são destinados comercialmente a vans, pickups e caminhonetes, e que nenhum deles é comercializado como pneu para caminhão ou ônibus.

A Recorrente manifestou-se no sentido de que, dentre outros argumentos, de que há diversos conceitos de caminhão e assim conclui:

“Diante do exposto acima, a Recorrente refuta as afirmações infundadas trazidas pelo Laudo Técnico nº 685/C/2018, emitido pelo Sr. Cláudio Osny Lindenmeyer e reafirma todo o quanto alegado em seu Recurso Voluntário no sentido de que, conforme exposto no laudo técnico LT00115, do Sr. Roberto Raya da Silva, 19 dos 23 modelos de pneus objeto da autuação foram concebidos para veículos com PBT superior a 3.500 kg e, por este motivo, foram classificados corretamente na Subposição NCM 4011.20.

É o relatório.”

Voto

Conselheiro Raphael Madeira Abad. Relator.

1. Dos requisitos de admissibilidade

O Recurso Voluntário foi apresentado de modo tempestivo, a ciência do acórdão ocorreu em **12 de maio de 2016**, fls. 709, por meio do edital de ciência eletrônico, e o recurso foi protocolado em **10 de junho de 2016**, fls. 737. Trata-se, portanto, de recurso tempestivo e de matéria que pertence a este colegiado.

2. Da classificação fiscal dos pneus em análise

Tanto o Contribuinte como o Relatório de Diligência fiscal abordaram a extrafiscalidade da tributação dos pneus, que pode ser resumida da seguinte forma: O legislador reduziu o imposto incidente sobre os pneus de caminhões como forma de desonerar o custo do transporte rodoviário, impactando e assim de todas as mercadorias que usam o modal, e de outro lado, tributou os pneus utilizados em automóveis de passageiros.

A fiscalização entende que se os pneus “para caminhão” forem utilizados em “automóveis de passeio”, o contribuinte se aproveitará de um benefício originalmente arquitetado para o transporte de carga, e os veículos maiores como SUV, tidos como veículos de luxo terão os pneus tributados com alíquota inferior aos pneus destinados a carros populares, violando o mandamento constitucional da isonomia, capacidade contributiva e seletividade tributária.

Esta interpretação deve ser realizada com certa parcimônia pois juntamente com os automóveis de passeio, tratados como essenciais, foram colocados os “automóveis de corrida” evidentemente supérfluos

Ademais em um estado democrático de direito, se tal aproveitamento não houver sido realizado nos limites da lei, se estará diante de uma elisão, que não pode ser recriminada sob o ponto de vista jurídico. Caso o Estado identifique esta referida elisão e pretenda inibi-la, devera fazer por meio de uma norma jurídica, e não por uma interpretação extensiva ou integração da norma jurídica pelo intérprete.

Há, contudo, uma ressalva: Nem o Contribuinte ou o fisco possuem a liberdade de alterar conceitos jurídicos, até em atenção ao artigo 110 do CTN, sendo a ambos vedado afirmar que um determinado bem é um “pneu do tipo utilizado em ...” sem que efetivamente o seja.

Outro problema que surge decorre do fato de que atualmente existe um grande número de veículos de todos os tamanhos, sendo impossível usar o senso comum para dizer o que vem a ser um caminhão, um pequeno caminhão, um crossover, pick-up, SUV, Station Wagon, Van, Minivan e Hatchback, por exemplo, o que não ocorria algumas décadas atrás.

Da mesma forma, diante da multiplicidade de espécies de veículos, o fato de um pneu ser “do tipo utilizado em” um determinado veículo não exclui a possibilidade de também ser “do tipo utilizado em ...” outro veículo, até porque aparentemente seria impossível à indústria produzir um tipo de pneu que servisse apenas a um tipo de veículo.

É necessário, portanto, admitir que existe uma zona cinzenta razoável entre o que é um “pneu do tipo utilizado em...” caminhão, bem como uma zona irrazoável,

Das Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado - RGI, retiram-se as seguintes informações:

1. Os títulos das Seções, Capítulos e Subcapítulos têm apenas valor indicativo. **Para os efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das Notas de Seção e de Capítulo** e, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e Notas, pelas Regras seguintes:

Observa-se, então, que a classificação é determinada pelos textos das posições e das Notas de Seção e de Capítulo. No caso em análise, vale transcrever a NCM dos pneus:

40.11 Pneumáticos novos, de borracha.

4011.10.00 - Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida)

4011.20 - Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões

4011.20.10 De medida 11,00-24

4011.20.90 Outros

4011.30.00 - Dos tipos utilizados em veículos aéreos

4011.40.00 - Dos tipos utilizados em motocicletas

4011.50.00 - Dos tipos utilizados em bicicletas

4011.6 - Outros, com bandas de rodagem em forma de "espinha de peixe" ou semelhantes:

4011.61.00 -- Dos tipos utilizados em veículos e máquinas agrícolas ou florestais

4011.62.00 -- Dos tipos utilizados em veículos e máquinas para a construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro inferior ou igual a 61 cm

4011.63 -- Dos tipos utilizados em veículos e máquinas para a construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro superior a 61 cm

4011.63.10 Radiais, para dumpers concebidos para serem utilizados fora de rodovias, com seção de largura superior ou igual a 940 mm (37"), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.448 mm (57")

4011.63.20 Outros, com seção de largura superior ou igual a 1.143 mm (45"), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143 mm (45")

4011.63.90 Outros

4011.69 -- Outros

4011.69.10 Com seção de largura superior ou igual a 1.143 mm (45"), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143 mm (45")

4011.69.90 Outros

4011.9 - Outros:

4011.92 -- Dos tipos utilizados em veículos e máquinas agrícolas ou florestais

4011.92.10 Nas seguintes medidas: 4,00-15; 4,00-18; 4,00-19; 5,00-15; 5,00-16; 5,50-16; 6,00-16; 6,00- 19; 6,00-20; 6,50-16; 6,50-20; 7,50-16; 7,50-18; 7,50-20

4011.92.90 Outros

4011.93.00 -- Dos tipos utilizados em veículos e máquinas para a construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro inferior ou igual a 61 cm

4011.94 -- Dos tipos utilizados em veículos e máquinas para a construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro superior a 61 cm

4011.94.10 Radiais, para dumpers concebidos para serem utilizados fora de rodovias, com seção de largura superior ou igual a 940 mm (37"), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.448 mm (57")

4011.94.20 Outros, com seção de largura superior ou igual a 1.143 mm (45"), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143 mm (45") 4011.94.90 Outros

4011.99 -- Outros

4011.99.10 Com seção de largura superior ou igual a 1.143 mm (45"), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143 mm (45")

4011.99.90 Outros

O cerne da questão cinge-se se à classificação fiscal dos pneus.

A Recorrente sustenta que os pneus objeto do processo são pneus para caminhões (4011.20.90) e o fisco defende que são pneus para automóveis de passageiros e de uso misto, em outras palavras, veículos terrestres de transporte de pessoas e cargas que não sejam caminhões.

A questão passa por buscar a definição do conceito de automóvel de passageiros e uso misto e de caminhões.

A definição de caminhões encontra-se de ABNT NBR 6067:2007, que afirma ser um veículo de carga com Peso Bruto Total superior a 3500kg, concomitantemente. O conceito envolve (i) uma finalidade e (i) uma capacidade: ser um veículo cuja função conceitual seja transportar coisas, e que carregado pese mais que 3,5 toneladas

Já a definição dos automóveis está no Código Nacional de Trânsito.

Surge então uma dificuldade: o termo utilizado pela norma diz respeito a “Dos tipos utilizados em...” o que gera fundadas dúvidas exegéticas, eis que o “tipo utilizado em um caminhão” não possa ser utilizado em também em um automóvel, principalmente em uma época que não existe uma fronteira nítida entre os veículos, como havia no passado.

Uma linha exegética leva no sentido de se afirmar que se o pneu é utilizado em um caminhão, ou seja, se existe um caminhão que utilize tal pneu, possa ser classificado como um “tipo utilizado em caminhão”. Isto permitiria, hipoteticamente, que se projetasse um caminhão com centenas de eixos de bicicleta, afirmando que os pneus de bicicleta são “um tipo utilizado em caminhão”. Da mesma forma, o fato de alguém eventualmente utilizar um caminhão como veículo de transporte de casa para o escritório (o que pode ocorrer em razão de algum distúrbio) não o transforma em veículo automotor. Sinteticamente, “pneu do tipo utilizado em caminhão” não é o que o contribuinte simplesmente afirma que é, nem aquilo que a fiscalização, da mesma forma, afirma ser.

Assim, entendendo que a interpretação correta passa por avaliar se o pneu é de um “tipo utilizado em” caminhões, de forma geral, razoável e sem malabarismos exegéticos.

A jurisprudência brasileira é rica em casos como este, merecendo destaque a o entendimento do STF sobre a imunidade dos livros, que também é um conceito de delicada

interpretação. No caso dos livros, a recente jurisprudência do STF admite que o conceito de livro envolve a transmissão do conhecimento, estando excluídos bens que tem o nome e a aparência de livros, como os “livros de ponto”, que parecem livro mas não passam de um caderno. Em outras palavras, são livros em sentido formal, mas não o são em sentido material. O STF entende ainda que há livros que não parecem com livros mas são livros em sentido material, como as listas telefônicas, os e-books e os seus suportes. Finalmente, há acessórios aos livros que efetivamente são acessórios, como os componentes eletrônicos que acompanham revistas que ensinam a montar componentes eletrônicos, a quem a imunidade se aproveita. [RE 595.676, rel. min. Marco Aurélio, j. 8-3-2017, P, DJE de 18-12-2017, Tema 259. Vide RE 330.817, rel. min. Dias Toffoli, j. 8-3-2017, , DJE de 31-8-2017, Tema 593, ambos em Repercussão geral com mérito julgado.

Acerca desta intrincada e moderna hermenêutica, na qual se busca interpretar o que os bens efetivamente são, e não o que eles parecem ser, como ocorreu com os livros eletrônicos (que parecem tablets ou CDS de música, mas são livros) merecem transcrição as lições de Cláudio de Oliveira Santos Colnago:

“Interpretação contrária levaria o intérprete à construção de uma norma que realizaria discriminação absurda (favorecimento do livro impresso sobre o livro eletrônico), sobretudo em se considerando que o livro eletrônico possui todas as vantagens do livro físico (difusão do conhecimento e acesso à cultura) e algumas outras de caráter ambiental (dispensa papéis para sua leitura) e prático ...” (COLNAGO, Cláudio de Oliveira Santos. “A imunidade tributária dos livros eletrônicos e dos aparelhos destinados à sua leitura (e-books e e-readers) in Revista Tributária e de Finanças Públicas; São Paulo, n. 100. Pp. 35-48, set-out 2011. p. 44.”

Aproveitando esta linha hermenêutica traçada pela Corte Suprema, entendo que a melhor análise diz respeito ao conceito de “tipos utilizados em ...”, ou seja, se é efetivamente, utilizado para aquele veículo, ou se não passa de um sofismo do contribuinte para reduzir a tributação.

Segundo este raciocínio não basta que o pneu tenha capacidade de carga (levando em consideração o conjunto de pneus do veículo) superior a 3500kg, mas sim que seja um tipo utilizado em caminhão, ou seja, em um veículo de carga com PBT superior a 3500kg.

Há alguns elementos que devem ser levados em consideração, subjetivos e objetivos: Para que seja considerado um “pneu do tipo utilizado em caminhão” é necessário que o pneu seja efetivamente utilizado naquilo que se denomina por caminhão, ou seja, um veículo projetado para o transporte de carga cujo peso total do veículo somado ao da carga seja superior a 3500kg. Uma limousine com PBT superior a 3,5 toneladas não é um caminhão, assim como uma pequena pick-up, embora projetada para carga, se não tiver PBT superior a 3500kg também não é um caminhão.

Há, todavia, um elemento aparentemente essencial na definição do conceito de caminhão, mas que não é, qual seja o seu uso rodoviário. Ao contrário do apontado pelo senso comum, nem todo caminhão é utilizado em rodovias, eis que muitos deles são caminhões de entregas, autorizados a trafegar nas cidades e bairros nos quais os caminhões rodoviários não podem. Assim, as grandes carretas transportam as cargas pelas estradas, as descarregam nos centros de distribuição, que é feita pelos caminhões urbanos que, nem por isso deixam de ser considerados caminhões.

Por esta razão é necessário adotar uma única definição do conceito de caminhão, tendo sido eleita a da ABNT, em detrimento das demais.

A Recorrente classificou todos os pneus de que trata o processo no NCM 4011.20.90, ou seja, em ônibus ou caminhões, mas que não sejam de medida 11,00-24, que vem a ser uma medida clássica de caminhões médios.

“4011.20 - Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões

4011.20.10 De medida 11,00-24

4011.20.90 Outros”

São estas as linhas dos pneus em análise:

- (i) Fortera Comfortred;
- (ii) G 26;
- (iii) G 32 Cargo;
- (iv) Wrangler Adventure;
- (v) Wrangler HP; e
- (vi) Wrangler RTS.

No que toca à classificação dos produtos para a incidência do Imposto sobre produtos industrializados - IPI, importante transcrever o Decreto nº 7.212, de 15 de junho de 2010, Regulamento do IPI:

Decreto nº 7.212, de 2010

DA CLASSIFICAÇÃO DOS PRODUTOS

Art. 15. Os produtos estão distribuídos na TIPI por Seções, Capítulos, Subcapítulos, Posições, Subposições, Itens e Subitens (Lei nº 4.502, de 1964, art. 10).

Art. 16. Far-se-á a classificação de conformidade com as Regras Gerais para Interpretação - RGI, Regras Gerais Complementares - RGC e Notas Complementares - NC, todas da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, integrantes do seu texto (Lei nº 4.502, de 1964, art. 10).

Art. 17. As Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias - NESH, do Conselho de Cooperação Aduaneira na versão luso-brasileira, efetuada pelo Grupo Binacional Brasil/Portugal, e suas alterações aprovadas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, constituem elementos subsidiários de caráter fundamental para a correta interpretação do conteúdo das Posições e Subposições, bem como das Notas de Seção, Capítulo, Posições e de Subposições da Nomenclatura do Sistema Harmonizado (Lei nº 4.502, de 1964, art. 10).

A classificação dos produtos distribuídos na TIPI far-se-á em conformidade com as Regras Gerais para Interpretação - RGI, Regras Gerais Complementares - RGC e Notas Complementares - NC, todas da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM.

Do Relatório da Ação Fiscal, retira-se a seguinte tabela que demonstra o pneu e o tipo de automóvel em que será utilizado, fls. 394, também merecendo destaque a tabela de e-fls. 1464.

Modelo do Pneu	Utilização (site)	Utilização (Resposta Termo de Início)	NCM adotada
Fortera Comfortred	SUV e Pick-up	265 75 R16: Ford F250 e F350	40.11.20.90
	SUV e Pick-up	205 65 R15: SUV Ecosport Demais configurações: Pick ups	40.11.20.90
	SUV e Pick-up		40.11.20.90
G 26	Vans e Utilitários		40.11.20.90
G 32 Cargo	Vans e Utilitários		40.11.20.90
Wrangler Adventure	SUV e Pick-up	Pick ups	40.11.20.90
Wrangler HP	SUV e Pick-up	Pick ups	40.11.20.90
Wrangler RTS	Vans e Utilitários		40.11.20.90

O Relatório de diligência fiscal às e-fls. 1454 e seguintes afirma que não há caminhões que utilizem quaisquer dos pneus listados, bem como que pneus para carros de passeio ou SUV não são pneus para caminhões e ônibus, rechaçando de forma absoluta todas as alegações do Recorrente.

Todavia, manifestando-se acerca do referido Relatório de diligência fiscal a Recorrente trouxe algumas informações relevantes, especialmente no que diz respeito a veículos indubitavelmente definidos como caminhões (eis que projetados para carga e com PBT superior a 3,5ton.) que possuem os referidos pneus especificados para eles, o que na opinião deste relator é suficiente para que possam ser classificados como “Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões” eis que efetivamente o são.

Partindo da afirmação da Recorrente de que alguns dos pneus objeto do processo são utilizados em veículos IVECO, foi possível realizar uma pesquisa acerca dos referidos veículos. Em uma busca no site da empresa <https://www.ivecodaily.com.br/> verifica-se que a linha DAILY é composta por veículos tipicamente utilizados para o transporte de carga, afirma ser líder da categoria leve, portanto não é uma exceção. Conforme informação também constante da ficha técnica que integra o site, trata-se de veículos de carga, e pelas fotografias do veículo não se imagina sendo utilizado como automóvel. Pela ficha técnica é possível aferir que o Peso Bruto Total do Veículo é de 3500 Kg. A partir do primeiro silogismo pode-se afirmar que o IVECO DAYLY é um CAMINHÃO.

Dando continuidade ao raciocínio, sendo verdade de que se trata de um caminhão, os pneus especificados para ele podem ser classificados como “Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões”.

Pelas informações técnicas também integrantes do site os pneus utilizados pelo veículo são das dimensões 205/75 R 16, sendo que o estepe é um pneu 195/75 R16. <https://www.ivecodaily.com.br/Repositorio/dist/pdf/daily-city-chassi.pdf>.

Agora, se eventualmente existir um automóvel de transporte de passageiros que também for capaz de utilizar este mesmo pneu, entendo que ele não deixará de ser um pneu “do tipo utilizado em caminhão”, uma vez que esta afirmativa é verdadeira e a Recorrente não poderá ser punida por classificar como “pneu do tipo utilizado em caminhão” um pneu que efetivamente é “do tipo utilizado por um caminhão”, pelo simples fato de que também é utilizado por outro tipo de veículo.

Não admito que seja necessário adentrar numa eventual análise do percentual dos veículos que utilizam o pneu, se caminhões ou não, eis que não teria a capacidade de alterar a conclusão. A única possibilidade de se refutar a alegação seria a demonstração de que a utilização, por caminhão, do pneu, é uma aberração, um absoluto abuso de forma sem propósito técnico ou comercial, como o hipotético caminhão com dezenas de pneus de bicicleta, apenas para recolher menos tributos, razão pela qual entendo que se o fabricante de algo denominado caminhão indica aquele pneu para equipa-lo, trata-se de um pneu utilizado em caminhão.

No caso concreto a Recorrente fez prova de que alguns pneus tratados pela fiscalização e pelo Relatório de Diligência Fiscal como “Pneus dos tipos utilizados em Caminhão”.

O pneu modelo **225/75R16** G32 CARGO 118R é destinado ao veículo Iveco Daily 35S14, um veículo de carga com PBT superior a 3.500 kg (caracterizado, portanto, como caminhão), devendo ser classificado como “Pneu do tipo utilizado em caminhão.”

O pneu modelo **195/75R16** G32 CARGO 107R é destinado ao veículo Iveco Daily 55C17 um veículo de carga com PBT superior a 3.500 kg (caracterizado, portanto, como caminhão), devendo ser classificado como “Pneu do tipo utilizado em caminhão.”

Os pneus modelos **LT265/75R16** FORT COM 123R e **LT265/75R16** WRGLR RT/S 123 são destinados ao veículo Ford F-350. Em relação a este veículo, os dados técnicos contidos na sua página da internet afirmam que possui um PBT de 4500 kg, restando saber se é um caminhão ou uma pick-up. O veículo encontra-se na categoria caminhões da fábrica <https://www.fordcaminhoes.com.br/content/ford-brazil-trucks/pt-br/serie-f/f-350/especificacoes-tecnicas.html> e pelas dimensões, quase seis metros de comprimento e mais de dois metros de largura. Este relator admite que somente a psiquiatria seria capaz de explicar a razão que eventualmente leva algumas pessoas a utiliza-lo como um veículo urbano, o ocorre na prática, mas deve ser tratado como uma exceção insuficiente a alterar a sua característica de caminhão.

O pneus dos tipos **195/70R15** G32 CARGO 104R e **225/70R15** G-32 CARGO 112R, **205/75R16C** G32 CARGO 110R e **205/75R16** G32 CA 113/111Q, são destinados ao Mercedes Sprinter. Analisando o site de empresa tem-se o manual do veículo e de adaptação de carrocerias, possui PBT superior a 3.500kg e aparentemente foi criado para carga, como caminhão, furgão, também servindo como van, o que denota que não é errado tratar como um caminhão. <https://mercedes-benz.com.br/resources/files/documentos/sprinter/van/manual-implementacao/manual-implementacao-sprinter-311-313-413.pdf>. Partindo-se da premissa de que é um caminhão e sendo os referidos pneus contidos no seu catálogo técnico, entendo tratar-se de um pneu do tipo utilizado em caminhão.

Em relação aos demais pneus, a Recorrente não produziu qualquer prova nos autos de que sejam pneus dos tipos utilizados em caminhão, e este relator também não localizou caminhões cujos fabricantes os especificam, não tendo sido possível, por óbvio, a este Relator adentrar nos sítios eletrônicos de todos os fabricantes de veículos para analisar os pneus que recomenda para os caminhões, ônus este da Recorrente.

Pelos motivos expostos, voto no sentido de que seja dado provimento parcial ao Recurso Voluntário no que diz respeito aos pneus 225/75R16 G32 CARGO 118R, 195/75R16 G32 CARGO 107R, LT265/75R16 FORT COM 123R, LT265/75R16 WRGLR RT/S 123,

195/70R15 G32 CARGO 104R, 225/70R15 G-32 CARGO 112R, 205/75R16C G32 CARGO 110R e 205/75R16 G32 CA 113/111Q.

(documento assinado digitalmente)

Raphael Madeira Abad - Relator