



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 12466.001198/94-22
SESSÃO DE : 10 de maio de 2001
ACÓRDÃO Nº : 302-34.777
RECURSO Nº : 120.726
RECORRENTE : SET. TRADING S.A (NOVA DENOMINAÇÃO DE RIO
NEGRO INDÚSTRIA E COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO E
EXPORTAÇÃO LTDA.)
RECORRIDA : DRJ/RIO DE JANEIRO/RJ

REDUÇÃO - NC 87/7 - CÓDIGO TAB/SH 8707.10.9900.

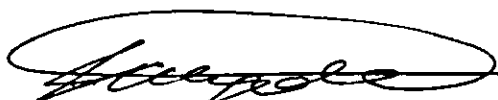
De conformidade com o Parecer COSIT (DINOM nº 279, de 28/04/95 - Proc. 13805-001688/94-30 - Os veículos modelo "Hi Topic AM 715 A SLX", fabricado por "Ásia Motors" da Coréia do Sul, são classificados como "Microônibus" e possuem capacidade para 15 pessoas (excluído o motorista), portanto 15 (quinze) passageiros, enquadrando-se, desta forma, na Nota Complementar nº 87-7, que reduz para 0% (zero por cento) a alíquota do Código 8702.10.9900.

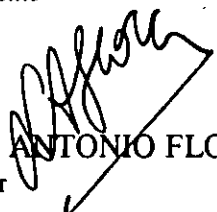
RECURSO PROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. O Conselheiro Henrique Prado Megda declarou-se impedido.

Brasília-DF, em 10 de maio de 2001


HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente


LUIS ANTONIO FLORA
Relator

3 0 MAR 2004

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, LUCIANA PATO PEÇANHA (Suplente), PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR e PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES. Ausente o Conselheiro HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA.

RECURSO Nº : 120.726
ACÓRDÃO Nº : 302-34.777
RECORRENTE : SET. TRADING S.A (NOVA DENOMINAÇÃO DE RIO
NEGRO INDÚSTRIA E COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO E
EXPORTAÇÃO LTDA.)
RECORRIDA : DRJ/RIO DE JANEIRO/RJ
RELATOR : LUIS ANTONIO FLORA

RELATÓRIO

Trata-se de recurso voluntário interposto tempestivamente contra decisão monocrática que julgou procedente lançamento decorrente de auto de infração lavrado sob a alegação de que a recorrente importou microônibus que não se adequam às disposições da Nota Complementar 87/7 da TAB/SH para fins de redução do IPI vinculado, por não possuírem a capacidade mínima de passageiros requerida, ou seja, quinze passageiros exclusive a tripulação e por não serem micrioônibus.

Em seu apelo recursal, a recorrente propugna pela reforma da decisão *a quo* uma vez que realizou ampla produção probatória de que o veículo TOPIC é um microônibus com capacidade de transportar 15 passageiros, excluído o motorista, fazendo-o não só por laudos técnicos como também pela juntada dos Pareceres COSIT (DINON) 279/95 e 70/97. Além disso, reporta-se a Relatório Técnico expedido pelo INT, que deve ser considerado, como forma a comprovar a sua tese.

É a síntese do essencial.

É o relatório.

RECURSO Nº : 120.726
ACÓRDÃO Nº : 302-34.777

VOTO

A questão que me é dada a decidir não é nova neste Conselho. Ao contrário, já foi exaustivamente debatida e os seus precedentes orientam no sentido de que assiste razão à recorrente.

Destarte, para dirimir a presente pendenga, peço vênia ao ilustre Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes de forma que possa trazer à colocação os termos do seu brilhante e preciso voto exarado nos autos do Recurso 117.059 que resultou no Acórdão 302-33.188, cujo entendimento além de comungar encampo-o integralmente e que a seguir transcrevo, ficando desprezadas eventuais discrepâncias relativamente às especificidades de cada auto:

“Como se verifica do Relatório ora exposto os litigantes - Fisco e Contribuinte - concordam com a classificação da mercadoria envolvida no código TAB/SH 8707.10.9900, que abrange os “VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PARA TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, COM MOTOR DE PISTÃO, DE IGNIÇÃO POR COMPRESSÃO (DIESEL OU SEMIDIESEL)”, descrição essa que se adequa aos veículos importados pela Recorrente.

A controvérsia reside, entretanto, quanto ao enquadramento dos veículos importados na Nota Complementar (NC) 87-7 do referido capítulo, que assim estabelece:

‘Fica reduzida a 0% (zero por cento) a alíquota do código 8702.10.9900, relativamente aos seguintes veículos quando nele classificados:

- a) Ônibus especial para transporte de passageiros em pistas de aeroportos;
- b) Microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros’.

A Recorrente submeteu os veículos a despacho, com a redução do IPI de 12% (doze por cento) para 0% (zero por cento), conforme D.I’s. acostadas aos autos, com base na alínea “b” da referida Nota Complementar, que requer a existência de duas características nos veículos, para obtenção do benefício, quais sejam:

RECURSO Nº : 120.726
ACÓRDÃO Nº : 302-34.777

- tratar-se de MICROÔNIBUS;
- com capacidade para transporte de 15 a 20 PASSAGEIROS.

Entendeu a fiscalização que os veículos não podem ser classificados como MICROÔNIBUS, que define como sendo um “ÔNIBUS PEQUENO”, dado a:

- impossibilidade de realizar a contento, funções típicas de um “microônibus” pois que não projetado para tal fim;
- inexistência das características intrínsecas de um ônibus;
- não possui altura interna suficiente, não sendo possível rápida saída e acesso de pessoas ao seu interior: não há separação física entre motorista e passageiros e há dificuldade na locomoção interna de passageiros, importante em veículos tipo ônibus, devido ao exíguo espaço interior, ausência de corredor existente nos ônibus;
- haveria grande dificuldade em utilizar tal veículo para o transporte coletivo urbano com paradas frequentes, e mesmo o transporte de longa distância ficaria prejudicado quando a capacidade total estiver utilizada, pois não possui capacidade para acondicionar carga sem que a capacidade de passageiros seja reduzida proporcionalmente;
- pelo seu designe e características, assemelha-se a uma “van” ou furgão, inclusive com porta lateral do lado do motorista, incomum nos veículos do tipo ônibus.

A Recorrente, em sua Impugnação, reclamou da sumária descrição dos fatos no Auto de Infração, entendendo que deveria ter sido explicado, com detalhes, o porquê de tais conclusões do Autuante, tendo concentrado sua defesa, preparada para um outro processo distinto, sobre a definição dada por um fiscal, também em outro processo e, no seu entender, sem amparo técnico, sobre o que seja um “microônibus”.

Atacou, também na mesma Impugnação, o entendimento do Autuante sobre a definição de “passageiros” sem, entretanto, divergir da informação de que a capacidade total que pode ser transportada pelos veículos, incluindo a tripulação, é de 15 (quinze) pessoas.

RECURSO Nº : 120.726
ACÓRDÃO Nº : 302-34.777

As Guias de Importação correspondentes, assim como as DIs que integram os autos, descrevem a capacidade total de transporte dos mesmos veículos como sendo de 15 (quinze) PESSOAS, sem qualquer indicação da existência de outros lugares para tripulação (condutor/motorista) e compartimento para bagagem.

Em seu Recurso inova a Suplicante ao alegar que: “todo o questionamento envolvendo a capacidade dos HI-TOPIC na verdade foi em vão, porque, em verdade, eles possuem 16 assentos e com capacidade para acomodar a bagagem de todos os seus ocupantes, ou seja, para atender o preciosismo de algumas autoridades, transportam 15 pessoas, excluído o motorista

Com efeito, o veículo ao qual a Recorrente se reporta em sua Apelação a este Conselho é, na verdade, uma nova versão do veículo de que se trata, agora com capacidade para transporte de 16 (dezesseis) pessoas, incluído o motorista e com compartimento próprio para o transporte de bagagem.

Tal argumentação não se faz acompanhar de qualquer comprovação documental, colidindo com a descrição feita pelo Autuante (fls. 02 dos autos) de que os veículos importados não possuem a capacidade mínima exigida na NC 87/7, ou seja, 15 (quinze) passageiros, exclusive a tripulação, fato não contestado quando da impugnação de Lançamento pela mesma Recorrente.

Ocorre, entretanto, que a Coordenação do Sistema de Tributação (COSIT), através do Parecer COSIT/DINOM nº. 279/95, em seu item 11 antes citado, descreve o veículo “HI-TOPIC AM 715 A SLX”, um dos modelos objeto das G.I’s. que integram os autos, como tendo capacidade para 15 (quinze) pessoas, excluído o motorista, o que conflita com os informes das mencionadas G.I’s. e D.Is.; com a descrição dada no Auto de Infração (fls. 02) e com a própria Impugnação de Lançamento. Diz também o mencionado Parecer que tal veículo possui compartimento para bagagem no teto (externo), não se encontrando qualquer indicação desse fato nos documentos que integram os autos.

Nesse novo Parecer, após consulta formulada ao DENATRAN de onde foram obtidos detalhados esclarecimentos a respeito do assunto, a COSIT entende que em conformidade com os Pareceres emitidos pelo referido DENATRAN, de acordo com a legislação vigente, o veículo sob consulta deve ser enquadrado como microônibus, com base na avaliação técnica consignada no Parecer

RECURSO Nº : 120.726
ACÓRDÃO Nº : 302-34.777

da Divisão de Engenharia e Segurança Veicular - DSV do DENATRAN.

Dito isto, e desconhecendo outras razões que possam levar-me a entendimento diverso, acolho as alegações da Suplicante de que os veículos objeto do presente litígio, à época das importações de que se tratam, enquadravam-se como "microônibus", o que atende à primeira exigência estampada no item "b", da NC 87/7, do Capítulo 87 da TAB/SH.

Com relação à outra exigência contida na mesma alínea "b" da referida Nota Complementar - capacidade de 15 a 20 passageiros, tenho convicção de que, em se tratando de um "microônibus", como já definido, as pessoas de "passageiro" e "motorista/conductor" não se confundem.

Entendo que a Norma Complementar nº 87-7 ao estabelecer um mínimo de 15 (quinze) passageiros para conceder o benefício da redução da alíquota do I.P.I. refere-se, especificamente, àquelas pessoas que se definem como tal, ou sejam, que ao serem transportadas pelo veículo ali se encontrem "de passagem" - Por sua vez, o motorista ou condutor é, na essência, a tripulação do veículo.

Em todo o tipo de transporte coletivo, seja marítimo, aéreo ou terrestre, aí se incluindo os ônibus e os microônibus, é sempre feita a distinção entre passageiros e tripulação, quando se refere à capacidade de pessoas a serem transportadas. Tal distinção torna-se clara ao considerarmos que o veículo pode trafegar sem passageiros, mas não sem o condutor/motorista.

Quando o microônibus é empregado em atividade comercial - exemplo: transporte escolar, mais claro se torna a distinção mencionada, haja vista que o condutor/motorista, exercendo uma atividade profissional, deve estar habilitado para tal finalidade, enquanto que os passageiros não necessitam possuir qualquer habilitação como motoristas. Em tal caso, tanto faz que o condutor seja o próprio dono do veículo ou empregado do seu proprietário, pois estará sempre desempenhando uma atividade profissional (comercial), enquanto que os passageiros são apenas usuários.

Neste passo, temos que a NC 87-7 ao referir-se à capacidade de 15 a 20 "passageiros", não considera, obviamente, a tripulação (motorista ou condutor).

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.726
ACÓRDÃO Nº : 302-34.777

Ocorre que a COSIT, ao examinar a situação da versão do mesmo veículo "HI-TOPIC", agora no modelo "AM 715A SLX", admitiu que o mesmo possui "capacidade" para 16 (dezesseis) pessoas, incluído o motorista, ou seja, 15 (quinze) passageiros.

Tal veículo, segundo se infere do Parecer COSIT/DINON 279/95, sofreu apenas algumas modificações internas, sem alteração da sua plataforma básica, tendo a Fabricante (ÁSIA MOTORS) providenciado o reforço da suspensão, sacrificando o conforto da marcha e da performance, bem como a retirada do "descansa-braços" do último banco, aumentando a capacidade total do veículo para 16 (dezesseis) pessoas, incluído o motorista, com colocação de bagageiro externo.

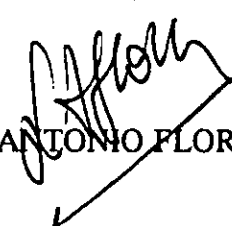
Assim acontecendo, considerando que os veículos envolvidos no processo ora em exame, modelo "AM 715A SLX, HI TOPIC", além de se definirem, à época, como "microônibus", possuem capacidade real para 16 (dezesseis) pessoas, incluído o motorista, temos que a importação em questão se enquadra, efetivamente, na Nota Complementar (NC) 87-7, gozando da alíquota reduzida para 0% (zero por cento).

Quando muito, teria a Autuada incorrido em infração por "declaração inexata", devido constar das GIs. e das DIs. a capacidade total de 15 (quinze) pessoas, quando o correto seria de 16 (dezesseis) pessoas. Porém tal situação não se discute nos autos.

Em assim sendo, voto no sentido de dar provimento ao Recurso em exame."

Face ao exposto acompanho o Ilmo Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, votando pelo provimento integral do recurso interposto.

Sala das Sessões, em 10 de maio de 2001


LUIS ANTONIO FLORA - Relator

589
JPP



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
2ª CÂMARA

Processo nº: 12466.001198/94-22
Recurso n.º: 120.726

TERMO DE INTIMAÇÃO

Em cumprimento ao disposto no parágrafo 2º do artigo 44 do Regimento Interno dos Conselhos de Contribuintes, fica o Sr. Procurador Representante da Fazenda Nacional junto à 2ª Câmara, intimado a tomar ciência do Acórdão n.º 302-34.777.

Brasília-DF, 27/08/01

ME 3.º Conselho de Contribuintes

Henrique Prado Mendonça
Presidente da 2.ª Câmara

Ciente em:

A PRN/POH/CE.

ME 3.º Conselho de Contribuintes
10/03/2004
Antonio Alves de Moraes
SEPAP

Ciente, em 30/03/04

Pedro Valtier Leal
Procurador da Fazenda Nacional
OAB/CE 5688