



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

Processo nº 12466.004411/2008-41
Recurso nº Voluntário
Acórdão nº 3201-004.254 – 2ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 26 de setembro de 2018
Matéria Aduana - Classificação Fiscal
Recorrente MICHELIN ESPIRITO SANTO COM. IMP. EXP. LTDA
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 15/09/2008

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. REGRAS GERAIS. APLICAÇÃO.

Consoante a RGC nº 1, as Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado (RGI/SH) se aplicarão, para determinar dentro de cada posição ou subposição, o item aplicável e, dentro deste último, o subitem correspondente.

CLASSIFICAÇÃO FISCAL.

As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado e as Regras Gerais Complementares são o suporte legal para a classificação de mercadorias na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) - Tarifa Externa Comum (TEC) e na Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM) - Tabela do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI).

Pneumáticos novos, radiais, de borracha, para camionetas, furgões, vans, utilitários esportivos etc., classificam-se no código da NCM/NBM 4011.20.90.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em dar provimento ao Recurso Voluntário.

(assinatura digital)

Charles Mayer de Castro Souza - Presidente.

(assinatura digital)

Pedro Rinaldi de Oliveira Lima - Relator.

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

Relatório

Trata-se de Recurso Voluntário de fls. 169 apresentado em face da decisão de primeira instância da DRJ/PE de fls. 292, que julgou improcedente a Impugnação de fls. 80 apresentada em face ao lançamento de II, IPI, Pis e Cofins importação de fls. 4 e seguintes.

Como de costume desta Turma de julgamento, transcreve-se o relatório da decisão de primeira instância:

"DO LANÇAMENTO

A fiscalização, em procedimento fiscal de verificação do cumprimento das obrigações tributárias pelo contribuinte supracitado, ao examinar a DI nº 08/0668182-3, Adição 001, registrada em 15.09.2008, na Alfândega do Porto de Vitória/ES, detectou divergência na descrição e, conseqüentemente, na classificação na NCM/TEC e NBM/TIPI vigentes, das mercadorias importadas.

O importador descrevera: “Pneus novos, radiais de borracha, para ônibus e caminhão, ref.: 225/70 R15 C 112/110R TL Agilis 81 TIMI, marca: Michelin” (grifos da relatora),

classificando-os no código 4011.20.90 da TEC/TIPI;

A fiscalização, após estudo das características dos produtos e da sua classificação, concluiu que eles deveriam ter sido descritos como: “Pneus novos, radiais, de borracha, para camionetas, furgões, vans, utilitários esportivos (“SUV”), etc.”, cuja classificação correta seria no código da TEC/TIPI 4011.99.90, o que deu origem à sua reclassificação e à cobrança das diferenças do II e IPI e das contribuições devidos na importação, da multa de ofício de 75%, e das multas sobre o valor aduaneiro das mercadorias (de 1% por classificação incorreta na NCM e de 30% em razão da falta de licenciamento - não automático - das mercadorias reclassificadas.

Ressaltou, ainda, a fiscalização que os “Pneus novos, radiais, de borracha, para camionetas, furgões, vans, utilitários esportivos (“SUV”- sport utility vehicle”), etc.” foram objeto da Solução de Consulta SRRF/Diana 9ª RF nº 117, de 14.03.2007, que adotou para os pneus de “Ref.: 225/70 R15 C 112/110R TL Agilis 81 TIMI, marca Michelin (mesma referência dos importados através da Adição 001 da DI objeto da autuação) e para outros similares, destinados a veículos utilitários”, a classificação NCM/TEC e NBM/TIPI 4011.99.90 (apresentou o teor integral dessa Solução de Consulta).

No código adotado pelo importador, 4011.20.90, as alíquotas eram de 0% para o II e de 2% para o IPI. Porém, relativamente ao código proposto pela fiscalização, 4011.99.90, as alíquotas eram de 16% para o II e de 15% para o IPI havendo, portanto, diferença a ser recolhida no tocante a esses impostos e às contribuições, cujas bases de cálculo foram alteradas pela majoração das alíquotas dos impostos.

Foram, então, lavrados os seguintes AI para a cobrança de:

1) Imposto de Importação (II), às fls. 04 a 15, no valor de R\$ 27.558,16, acrescido de juros de mora no valor de R\$ 325,18 e de multa de ofício no montante de R\$ 20.668,62, além da cobrança da multa administrativa do controle das importações por falta de licenciamento não automático da LI que acobertou as mercadorias reclassificadas, no montante de R\$ 51.671,56 e multa por classificação incorreta na NCM, no montante de R\$ 1.722,38, totalizando este AI R\$ 101.945,90 (cento e um mil, novecentos e quarenta e cinco reais e noventa centavos).

2) para cobrança da diferença do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), à fl. 02, no valor de R\$ 26.524,74 (vinte e seis mil, quinhentos e vinte e quatro reais e setenta e quatro centavos), sem juros e multa de ofício.

3) para a cobrança da diferença da Cofins, às fls. 28 a 32, no valor de R\$ 791,67, com o acréscimo de juros de mora no valor de R\$ 9,34 e da multa de ofício, no montante de R\$ 593,75, totalizando o crédito o valor de R\$ 1.394,76 (um mil, trezentos e noventa e quatro reais e setenta e seis centavos).

4) para a cobrança da diferença do PIS/Pasep, às fls. 23 a 27, no valor de R\$ 166,67, acrescido de juros de mora, no valor de R\$ 1,96 e de multa de ofício, no montante de R\$ 125,00, totalizando o crédito o valor de R\$ 293,63 (duzentos e noventa e três reais e sessenta e três centavos).

O crédito tributário totalizou R\$ 130.159,03 (cento e trinta mil, cento e cinquenta e nove reais e três centavos), consoante o Demonstrativo Consolidado do Crédito Tributário, à fl. 02 e o Termo de Encerramento da Ação Fiscal, às fls. 33 e 34.

Fazem parte dos AI lavrados os documentos que instruíram a importação, às fls. 35 a 59; cópia da SC nº 117/2007, às fls. 61 a 67; petição da não concordância com a reclassificação promovida pela RFB, à fl. 68; Circular Secex 27 Nota da Defesa Social, às fls.

71 a 75; e extratos da TEC WIN e do Decex, às fls. 76 a 78.

DA IMPUGNAÇÃO

Intimada, a empresa apresentou, tempestivamente a sua impugnação, às fls. 80 a 99, anexando a documentação de fls. 100 a 130, alegando, em resumo:

1) Dos fatos:

É empresa importadora e exportadora de pneumáticos, seus componentes e acessórios, assim como de matérias-primas necessárias à fabricação de tais produtos. No desenvolvimento de suas atividades promove importações e exportações destes produtos através do porto de Vitória/ES.

Ao proceder a importação de pneumáticos com medidas/modelo 225/70R15C 112/110R, através da Declaração de Importação nº 08/1440904-5, descritas como “destinadas a uso em ônibus e caminhões”, classificados no código NCM 4011.20.90, a impugnante sofreu questionamentos da RFB, que, tomando por base a Solução de Consulta nº 117, de 04/03/2007, concluiu que os pneus deveriam ser classificados no código NCM/TIPI 4011.99.90 “outros pneumáticos novos de borracha”, lavrando o presente auto de infração.

O lançamento majorou o valor do IPI de 2% para 15%, com reflexos nos valores das contribuições sociais. Ainda, por entender que o importador emitiu certificado de origem incorreto, a fiscalização lançou o II, à alíquota de 16%, além de multas, totalizando o crédito tributário o valor de R\$130.159,03.

2) Dos conceitos de caminhão/ônibus e destinação dos pneus:

A correta classificação fiscal dos pneumáticos importados deve considerar o tipo de utilização que lhes será dada, ou seja, a que veículo se destinam.

Com base nas Regras Gerais para Interpretação do SH (RGI) e Regras Gerais Complementares (RGC) da NCM chegou à Subposição 4011.20 “pneumáticos de borracha novos, de uso comercial, para caminhões e ônibus”.

A fiscalização entendeu que os pneumáticos daquela referência destinavam-se a camionetas e micro ônibus, para os quais não há uma posição específica.

O ponto nevrálgico para solução da controvérsia aqui apresentada está no conceito de caminhão e ônibus versus camionete e micro ônibus, e principalmente acerca da natureza comercial de sua destinação.

A Lei federal nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dispõe, em seu artigo 96, inciso II, que os veículos automotores classificam-se segundo sua espécie em veículos de transporte de passageiros: micro ônibus ou ônibus, e em veículos de transporte de cargas: caminhonetes e caminhões.

O dicionário Houaiss assim define esses veículos: micro ônibus, como o veículo de transporte coletivo, menor do que o ônibus; ônibus, como veículo grande para transporte coletivo (urbano, interurbano, intermunicipal, interestadual) de passageiros, com rota prefixada; caminhão, como veículo motorizado destinado ao transporte de cargas (urbano, interurbano, intermunicipal, interestadual) de passageiros, com rota prefixada; camionete como veículo automóvel de passageiros e de cargas; e van, como veículo automóvel para transporte coletivo de um número limitado de passageiros.

Recorrendo-se ao Anexo I do CTB, vemos que micro ônibus é veículo que transporte até 20 (vinte) passageiros e que os ônibus são aqueles com capacidade de transporte superior a 20 (vinte) passageiros. Por sua vez, combinando a redação do mesmo Anexo I com a Resolução Contran nº 290/08, item 2.8 do Anexo Único, vemos que caminhão são os veículos de transporte de cargas com capacidade total superior a 3,5 toneladas e que camionetes são aqueles veículos que ficam abaixo desta capacidade.

Assim, os pneus importados, cujas características técnicas os destinam ao uso em micro ônibus, escapam da classificação daqueles destinados ao transporte de passageiros em automotores de capacidade máxima igual a 8 (oito) pessoas. Ocorre que não há classificação fiscal para micro ônibus. Entretanto, da leitura da definição quanto ao número de passageiros, podemos ver que o legislador adotou o entendimento que tanto micro ônibus como ônibus são veículos de transporte coletivo e, assim sendo, encontram-se na mesma espécie, diferenciando-se apenas quanto a sua capacidade.

Se dois bens pertencem a mesma classe (transporte coletivo de passageiros), diferenciando-se apenas quanto à capacidade, imperioso reconhecer que a posição da classificação fiscal adequada para os pneus há de ser a mesma, tanto para pneus de uso em ônibus e micro ônibus, qual seja, a Subposição 4011.20, exatamente aquela usada pela reclamante. Falta, pois, razão na eleição dos critérios diferenciadores das alíquotas (princípio da razoabilidade).

Mais uma vez, sendo a camionete um veículo automotor de transporte de cargas e não havendo na classificação fiscal diferença em razão da capacidade, a tributação há de ser razoável e racional no sentido de classificá-los como vinculados ao transporte de cargas (destinação comercial), seja de capacidade superior ou inferior a 3,5 toneladas. Na questão da camioneta, a solução do problema está no fato de se tratar, ainda de veículo de transporte de cargas, com capacidade inferior a essa.

Por tudo isso a impugnante classificou os pneus no código correto 4011.20.90, uma vez que a raiz (4011.20) cuida do transporte coletivo de passageiros e do transporte de carga, sendo suas Subposições relativas ao diâmetro dos pneus e à classificação residual.

Juntou prospectos com especificações técnicas do uso de pneus, fixadas pelos fabricantes de automotores, que comprovam que eles possuem características técnicas que ditam a sua destinação comercial. Como não possuem as dimensões expressas no Item 4011.20.11, seguem para o Item 4011.20.90.

Alegou que “o código indicado pela fiscalização engloba os veículos para recreio e não para uso comercial”. Repete que o micro ônibus é um veículo com capacidade inferior a 20

passageiros, mas superior a 8, enquanto a camionete é o caminhão com capacidade inferior a 3.5 toneladas.

Citou, ainda, as IN/SRF nº 80, de 27.12.1996, c/c a 24, de 27.02.1998, que dispõem sobre a Nomenclatura de Valor Estatístico (NVE), argumentando que as especificações das mercadorias importadas devem ser observadas para fins de classificação:

Subposição 4011.20.90 (NVE-1) refere-se aos pneus utilizados em ônibus ou caminhões; no caso de especificação que não esteja destacada na NVE, relativa a determinado atributo da mercadoria importada, o importador deverá utilizar a especificação genérica outros, identificando-a precisamente na subficha de descrição detalhada da mercadoria. Por essa razão, o importador utilizou a NVE-2, com a especificação 9999 "Outros", para os pneumáticos que apresentavam as referências 225/70 R15 C 112/110R TL (art. 3º, § 2º, da INSRF 80/96).

As notas da tabela TIPI não mencionam a dimensão/capacidade de carga de um caminhão. Assim, foi utilizada a definição do artigo 10 da IN-SRF nº 237/2002:

"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, enquadrados na posição 8704 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."

Verifica-se, então, que, além do critério de peso bruto utilizado pelo CTB, a Receita Federal usou o critério da capacidade de carga e da posição da cabina para definir caminhão.

Reanalizando a Tabela TIPI, podemos verificar que a posição 8704, conforme a IN-SRF 237/2002, classifica os caminhões monobloco na Subposição 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, "pick-ups" e semelhantes". Combinando a classificação da Tabela TIPI, com o disposto na IN/SRF 237/2002, verificamos que a própria Receita Federal entende que os caminhões monoblocos nada mais são que pequenos caminhões. Caminhões de carga máxima não superior a 5 toneladas, de capacidade de carga útil igual ou superior a 1.500 kg, com cabina e compartimento de carga inseparáveis, mas caminhões. Então, os pneus com a especificação em questão possuem clara destinação comercial para caminhões leves ou monobloco.

O pneu 225/70 RISC AGILIS81 TL 112R destina-se ao veículo Sprinter Chassi 313, da Mercedes-Benz, CDI, de peso total bruto equivalente a 3.550 kg, e que possui capacidade de carga útil de 1.875 toneladas. Ressaltamos que o veículo indicado pela própria Mercedes-Benz consta em seu site como veículo comercial leve.

Certamente “a alegação do Fisco será que de os pneus aqui relacionados podem ser usados em veículos de recreio e não somente em veículos de destinação comercial”; em “...veículos utilitários esportivos, que ultrapassam as dimensões e capacidade de um automóvel em seu sentido clássico, mas que não chegam a ser classificados como veículos coletivos ou de transporte de cargas”.

Cita ementa da 3ª.Câmara do antigo Conselho de Contribuinte, sobre a matéria.

3) Do Certificado de Origem:

De acordo com o art. 9º do anexo IV do Decreto 5.361, de janeiro de 2005, (Acordo de Complementação Econômica nº 59), certificado de origem é o documento que certifica que as mercadorias cumprem as disposições sobre a origem do presente Regime. Esse certificado ampara uma única operação de importação de uma ou várias mercadorias e a sua versão original deve acompanhar a documentação, no momento de tramitar o despacho aduaneiro.

Foi emitido o competente Certificado de Origem, acobertando a mercadoria. Ocorre que o referido certificado foi expedido contendo um erro, meramente material, involuntário, e que em nada prejudicava a sua compreensão ou denota suspeita de fraude, uma vez que atesta a origem da mercadoria. O erro em questão se deu por um equívoco datilográfico, fazendo com que constasse no Certificado a posição 4011.10.00 (pneumáticos novos de borracha, dos tipos utilizados em automóveis de passageiros, enquanto que a classificação correta e utilizada na Declaração de Importação foi 4011.20.00 (pneumáticos novos de borracha, dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões).

De acordo com o Anexo IV do ACE -59, erro material consiste em erros que não afetam qualificação de origem da mercadoria, e conforme se pode verificar da cópia do Certificado de Origem anexa à defesa, o erro ocorrido em nada prejudicou a qualificação da origem da mercadoria.

Ainda assim, cumprindo o disposto no Anexo IV do ACE -59, a impugnante corrigiu o certificado de origem, fazendo constar o código 4011.20.00. Entretanto, por conter erro, e repita-se erro meramente material, o Certificado não foi considerado, fazendo com que a impugnante perdesse seu tratamento preferencial, que consistia na redução de 100%, (cem por cento) do Imposto de Importação, mesmo o erro tendo sido corrigido com a emissão de um novo certificado de origem, obedecendo ao disposto no

Anexo IV do ACE -59, o que deveria, de pronto, eximir a empresa de quaisquer sanção.

Cita ementa do antigo Conselho de Contribuintes sobre erro material.

4) Do pedido de realização de prova pericial:

Em conformidade com a dicção do artigo 16, inciso IV, do decreto 70.235/72, vem a impugnante requerer a produção de prova técnica, a fim de poder demonstrar a essa autoridade julgadora, o correto procedimento efetuado.

Assim, com intuito de auxiliar nos esclarecimentos dos fatos, são elaborados, no presente momento, os seguintes quesitos a serem respondidos pelo perito técnico a ser designado:

1 - Queira o Sr. Perito informar para qual veículo a empresa MERCEDEZBENZ indica a utilização do pneu de referencia 225/70 R15C Agilis81 11 112R, bem como, descrever as características do veículo;

2 - Queira o Sr. Perito, se entender cabível, acrescentar qualquer dado necessário ao deslinde da questão.

Indica como peritos auxiliares, para pneumáticos de automóveis de passageiros, o Sr. Flávio Rotheia Sant'Ana Renato Silva, Engenheiro Industrial Mecânica, solteiro, inscrito sob nº 425.616.806-06 e RG 2.346.905 - SSP/MG e, para os pneumáticos de ônibus e caminhões, o Sr. Paulino Souza Padilha, Gerente de Marketing para pneus de cargas da Michelin Brasil, casado, inscrito no CPF sob o nº 330.583.699-72 e KG 1.432.66E - SSP/PR, todos com endereço profissional na Avenida das Américas, 700, bloco 4 - Barra da Tijuca - Rio de Janeiro.

5) Do Pedido:

Por todo o exposto, requer seja declarada improcedente a ação fiscal, em sua totalidade, nos termos do art. 59, inciso II, do Decreto nº 70.235/72, combinado com o art.

53 da Lei nº 9.784/99, visto que a classificação adotada para o produto importado, qual seja, o código NCM/TIPI 40.11.20.90 é a correta, por se tratar de pneu com especificação que indica o seu uso em veículos comerciais leves, de transporte de cargas e passageiros.

Reitera, ainda, a realização de prova técnica, através de perícia técnica quanto à destinação e utilização dos pneus arrolados nos presentes autos de infração."

A decisão de primeira instância da DRJ/SP foi publicada com a seguinte

Ementa:

"ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 15/09/2008

Classificação fiscal. Regras de Interpretação. Tributos

As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado e as Regras Gerais Complementares são o suporte legal para a classificação de mercadorias na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) - Tarifa Externa Comum (TEC) e na Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM) - Tabela do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI).

Pneumáticos novos, radiais, de borracha, para camionetas, furgões, vans, utilitários esportivos etc., classificam-se no código da NCM/NBM 4011.99.90.

II, IPI, Cofins e PIS. Multa de ofício.

A reclassificação das mercadorias ensejou a cobrança do II e das diferenças do IPI e das contribuições sociais, acrescidas de juros e multa de ofício.

Controle administrativo das importações. Falta de licenciamento.

Multa de 30% sobre o valor aduaneiro das mercadorias importadas.

A importação de mercadorias está sujeita, na forma da legislação específica, a licenciamento que ocorrerá de forma automática ou não, por meio do Siscomex, sob a responsabilidade exclusiva da Secretaria de Comércio Exterior (Secex). A desclassificação das mercadorias importadas gerou infração ao controle administrativo das importações porque quando da sua reclassificação em código diverso da NCM/NBM não estavam acobertadas pelo competente licenciamento, considerando, o fato de estarem descritas nos documentos de importação erroneamente, com falta de elementos necessários à sua correta identificação e classificação tarifária.

Classificação incorreta das mercadorias na NCM. Multa de 1% sobre o seu valor aduaneiro.

Pela classificação incorreta das mercadorias na NCM, cabe a aplicação da multa de 1% proporcional ao seu valor aduaneiro.

Impugnação Improcedente.

Crédito Tributário Mantido."

vigente. O processo digital foi distribuído e pautado nos moldes do regimento interno

Relatório proferido.

Voto

Conselheiro Pedro Rinaldi de Oliveira Lima - Relator.

Conforme o Direito Tributário, a legislação, os fatos, as provas, documentos e petições apresentados aos autos deste procedimento administrativo e, no exercício dos trabalhos e atribuições profissionais concedidas aos Conselheiros, conforme Portaria de condução e Regimento Interno, apresenta-se este voto.

Por conter matéria preventa desta 3.ª Seção de julgamento deste Conselho e presentes os requisitos de admissibilidade, o tempestivo Recurso Voluntário deve ser conhecido.

O contribuinte foi devidamente intimado do lançamento e apresentou sua impugnação, tudo nos moldes do Art. 142 do CTN e demais dispositivos correlatos do Decreto 70.235/72 e legislação pertinente.

Portanto, em acordo com o disposto no Art. 59 do Decreto 70.235/72, o presente processo administrativo fiscal deve seguir para o julgamento do mérito, porque não há prejuízo.

Como foi muito bem registrado no voto do conselheiro Marcelo Giovani, no Acórdão de n.º 3201002.874, que por unanimidade deu provimento ao recurso deste mesmo contribuinte para a classificação do mesmo produto, 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, visto que, sim, furgões, vans e caminhonetes são espécies de caminhões.

Nesta linha de raciocínio, é importante reproduzir e utilizar como fundamento desta decisão algumas das razões de decidir do precedente mencionado, conforme segue:

"Classificação Fiscal Pneus novos de borracha código 225/70R15C AGILIS 81 TL 112R marca Michelin A controvérsia está em classificar esta mercadoria no código 4011.20.90, como quer o contribuinte, ou no código 4011.99.90, adotado pelo Fisco.

(...)

A recorrente sustenta que tais pneus são destinados a furgões e caminhões de pequeno porte, e tal destinação estaria abrangida pelo texto da subposição 4011.20 – “dos tipos usados em ônibus e caminhões”..

A Solução de Consulta 9ª RF, tratando de pneus semelhantes, pesquisou os catálogos de diversos fabricantes, e mostrou que todos eles separam as categorias de pneus destinados a caminhonetes, furgões, SUV's e semelhantes, dos pneus destinados a ônibus e caminhões. Dos catálogos anexos, referentes ao pneu em foco, verificase que são destinados a furgões, caminhonetes, etc. Conclui a solução de Consulta, então, que a mercadoria não é destinada a ônibus e caminhões, e portanto, não pode ser classificada no código 4011.20.90.

Não havendo outra subposição específica, adotouse a subposição residual 4011.99.90 – outros.

Todavia, o Sistema Harmonizado possui classificação oficial para definir os caminhões e ônibus, e inclui os furgões e caminhonetes como espécies de caminhões.

Nesse sentido, adoto, por muito percuciente, o excelente voto condutor do acórdão DRJ/Florianópolis/SC 0730.385/ 2013, da lavra do auditorfiscal, então julgador na DRJ, Orlando Rutigliani Berri, hoje Conselheiro Suplente desta 3ª Seção do Carf, o qual analisou a mesma mercadoria, da mesma empresa, no âmbito do processo 12466.001558/200961, noticiado pela recorrente:

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 MercedesBenz, 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 apreço 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, afora 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, entendese:

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 MercedesBenz, 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 RGCI.

Sem reparos a fazer, adoto o entendimento esposado."

A conclusão mais adequada, de acordo com o que dispõe a RG1 e a RG6, a posição 4011.20.90 é a mais adequada, por conter texto que corresponde à descrição da mercadoria e por ser mais específica do que a posição pretendida pela fiscalização (4011.99.90), conforme comparação exposta a seguir:

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
4011	Pneumáticos novos, de borracha.	
4011.10.00	- Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluídos os veículos de uso misto ("station wagons") e os automóveis de corrida)	15
4011.20	- Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões	
4011.20.10	De medida 11,00-24	2
4011.20.90	Outros (classificação adotada pelo importador)	2
4011.30.00	- Dos tipos utilizados em veículos aéreos	0
4011.40.00	- Dos tipos utilizados em motocicletas	15
4011.50.00	- Dos tipos utilizados em bicicletas	15
4011.6	- Outros, com bandas de rodagem em forma de "espinha de peixe" ou semelhantes:	

(...)

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	15
4011.92.90	Outros	15
4011.93.00	- - Dos tipos utilizados em veículos e máquinas próprios para construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro inferior ou igual a	15

	61cm	
4011.94	- - Dos tipos utilizados em veículos e máquinas próprios para construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro superior a 61cm	
4011.94.10	Radiais, para "dumpers" concebidos para serem utilizados fora de rodovias, com seção de largura superior ou igual a 940mm (37"), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.448mm (57")	15
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")	15
4011.94.90	Outros	15
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")	15
4011.99.90	Outros (código indicado pela fiscalização)	15

Diante do exposto, vota-se para que seja DADO PROVIMENTO ao Recurso Voluntário.

Voto proferido.

(assinatura digital)

Pedro Rinaldi de Oliveira Lima.

Processo nº 12466.004411/2008-41
Acórdão n.º **3201-004.254**

S3-C2T1
Fl. 263
