



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 12689.000034/98-04
SESSÃO DE : 16 de setembro de 1999
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171
RECURSO Nº : 120.162
RECORRENTE : DRJ/SALVADOR/BA
INTERESSADA : ASIA MOTORS DO BRASIL IMPORTAÇÃO E
COMÉRCIO S/A

CLASSIFICAÇÃO FISCAL IPI – EX 04 DO CÓDIGO 8702.10.00
O veículo ASIA/TOPIC AM 725A, microônibus com capacidade para 15 passageiros (excluído o motorista), que possui corredor interno para circulação dos passageiros, atende os requisitos da norma de classificação para usufruir do benefício fiscal disposto pelo Ex 04, instituído pelo Decreto 2.092/96.

RECURSO DE OFÍCIO NEGADO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso de ofício, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. O Conselheiro Nilton Luiz Bartoli declarou-se impedido.

Brasília-DF, em 16 de setembro de 1999


JOÃO HOLANDA COSTA
Presidente


IRINEU BIANCHI
Relator

05 DEZ 1999

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros : MANOEL D'ASSUNÇÃO FERREIRA GOMES, ANELISE DAUDT PRIETO e ZENALDO LOIBMAN. Ausente o Conselheiro SERGIO SILVEIRA MELO.

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171
RECORRENTE : DRJ/SALVADOR/BA
INTERESSADA : ASIA MOTORS DO BRASIL IMPORTAÇÃO E
COMÉRCIO S/A
RELATOR(A) : IRINEU BIANCHI

RELATÓRIO

Por força de Recurso de Ofício da DRJ/Salvador/BA, o presente feito veio à apreciação deste Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes, uma vez que a autoridade singular decidiu pela improcedência do lançamento tributário, cumprindo, assim, os ditames da norma contida no art. 34 do Decreto nº 70.235/72, com a redação dada pela Lei nº 8.748/93.

Trata-se de lançamento tributário relativo ao Imposto sobre Produtos Industrializados vinculado à importação de veículos marca Asia, tipo TOPIC, no qual se questiona o enquadramento dos referidos veículos no Ex 04, instituído pelo Decreto nº 2.092/96, posição tarifária NCM 8702.10.00. Assim foram colocadas as questões no processo administrativo fiscal.

A Recorrente realizou importação de veículos automotores modelo "TOPIC AM 725A, próprios para o transporte de passageiros, atribuindo a tais produtos a classificação fiscal 8702.10.00 "Ex" 04, da TIPI, uma vez que considerou que tais veículos atendem a descrição de "microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros, assim considerado o veículo com corredor interno para circulação de passageiros".

Quando do despacho aduaneiro, a autoridade fiscal entendeu que os veículos não apresentam as características prescritas no texto do dispositivo legal citado para gozarem da redução de alíquota pretendida. Concluiu, assim, que não seria adequada a aplicação do Ex 04 e exigindo a correção das Declarações de Importação e conseqüente recolhimento do IPI.

Para suportar esse entendimento, a fiscalização interpretou o dispositivo legal como exigindo simultaneamente a capacidade para 15 a 20 passageiros e corredor interno para circulação dos passageiros, salientando que:

"tais veículos destinam-se ao transporte de no máximo 15 passageiros, mais o motorista, em cinco fileiras de assentos assim distribuídos: primeira fileira, motorista e dois passageiros; segunda,

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171

terceira e quarta fileiras, três passageiros; quinta fileira, quatro passageiros. Na condição de lotação máxima, com 15 passageiros, estes não têm como circular no interior do veículo, ante a ausência de corredor de circulação nesta condição. O acesso aos quarto e quinto bancos só é possível com o rebatimento do assento mais à direita, no sentido normal de marchas do veículo, da terceira e/ou quarta fileiras, conforme o caso.”

Em contra argumentação, ainda no âmbito do despacho aduaneiro, a Recorrente apresentou Relatório Técnico nº 104013, de 22.12.97, de lavra do Instituto Nacional de Tecnologia - INT (fls. 50/53), que analisou o veículo e respondeu à quatro quesitos formulados pela Recorrente, sendo ele os seguintes:

Primeiro Quesito: Se o veículo periciado possui corredor interno;
Resposta: Sim.

Segundo Quesito: Em caso afirmativo, qual a localização do corredor interno no veículo periciado e qual o seu objetivo; Resposta: O corredor com dimensões aproximadas 420 mm de largura, 1.030 mm de altura e comprimento de 1.940 mm (com o segundo banco na posição normal) ou 2.030 mm (com o segundo banco na posição revertida), encontra-se posicionado no sentido longitudinal (sentido de deslocamento do veículo), no lado direito dos segundo, terceiro e quarto bancos. O objetivo do corredor é permitir que os passageiros circulem no interior do veículo para acessar o quarto ou o quinto banco, durante o embarque, ou para acessar a porta corredeira no momento do desembarque.

Terceiro Quesito: Na concepção deste Instituto, o que deve se entender por "corredor de circulação"; Resposta: Etimologicamente entende-se como *corredor* uma passagens estreita e *circulação* como trânsito ou movimentação de pessoas. Com base nestas definições este Instituto entende, neste caso, como *corredor de circulação* uma passagem estreita que possibilita aos passageiros circularem ao longo de sua extensão para acessarem os bancos ou para acessarem a porta corredeira do veículo. Evidencia-se a necessidade de se ter por premissa e base os atributos do bem analisado e a finalidade de utilização do mesmo. No caso em exame os atributos, do veículo periciado são específicos e intrínsecos, ou seja, transporte, ponto-a-ponto, de reduzido número de passageiros, todos sentados e sem necessidade de movimentação durante o trajeto. Este tipo de veículo, como é de notório conhecimento, é empregado em turismo, transporte de escolares ou familiares em viagens de negócios, locação para eventos, etc., enfim, se destina fundamentalmente para o transporte na modalidade porta-a-porta.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171

Quarto Quesito: Com base nesta concepção, se possui o veículo periciado “corredor de circulação”. Resposta: Tendo em vista as premissas embasadas no quesito anterior, a definição de corredor de circulação aplicável ao caso (passagem estreita que permita acesso ou movimentação de passageiros) e as características intrínsecas do veículo analisado, conclui-se que o mesmo possui corredor de circulação.”

Após recepcionado o Parecer Técnico, a autoridade aduaneira continuou a discordar do enquadramento adotado pelo importador, entendendo que o fato de os veículos não possuírem, simultaneamente a capacidade de passageiros mínima e o corredor interno de circulação, deveria ser mantida a exigência do tributo.

A autoridade aduaneira lavrou auto de infração de fls. 01, no qual fixa a classificação fiscal do veículo na posição 8702.10.00 e constituindo o crédito tributário de Imposto sobre Produtos Industrializados vinculado à importação, à alíquota de 12%.

Devidamente intimada do lançamento, em 12/01/98 (fls. 60/69), a Recorrente apresentou impugnação, alegando em síntese:

Que a COSIT/DINOM, por Parecer nº 279/95 (fls. 73/84), entendeu que os veículos tipo “TOPIC” importados pela Recorrente, são classificados na posição 8702.10.9900 da TAB e TIPI e posição 8702.10.00 da TEC, pois são veículos tipo microônibus, veículos automóveis para transporte de 15 passageiros, exclusive motorista, e suas bagagens;

Que o ramo do direito mais apto a disciplinar e classificar os veículos é o Direito de Trânsito e, por sua vez, os órgãos oficiais de controle, fiscalização e disciplina do trânsito (DENATRAN, CONTRAN, DETRANS e o DNER) detém a competência para definição e caracterização dos veículos automotores;

Que a análise técnica dos veículos deve atender às normas técnica da ABNT, sendo que a TB-162/78, destaca tão somente o número de passageiros que o veículo deve estar capacitado a transportar para que seja considerado um microônibus, não se referindo às questões relacionadas com os aspectos de fabricação;

Após apresentada a impugnação, a Recorrente realizou depósito administrativo (fls. 87) do valor em litígio, requerendo o desembaraço das mercadorias, na forma da Portaria do Ministério da Fazenda nº 389/76, o que lhe foi concedido.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171

Na seqüência ao desembaraço aduaneiro, a Recorrente apresentou alegações complementares à impugnação (fls. 96/106), sob os argumentos de que se encontrava, ainda, no prazo, e de que a primeira impugnação fora confeccionada em caráter emergencial, com finalidade exclusiva de poder valer-se imediatamente da faculdade de efetuar o depósito administrativo com o fim de proceder ao desembaraço aduaneiro.

Na impugnação complementar, aduziu:

Que o Parecer COSIT/DINOM nº 279/95, para classificar os veículos em discussão como microônibus, baseou-se nas informações precisas prestadas pelo DETRAN, que informa “para efeito de homologação de veículos e registro junto ao Registro Nacional de Veículos automotores classifica os veículos a exemplo do HI-TOPIC como microônibus”, acrescentando que “quanto à definição das características de utilização, compete ao poder concedente especificar seu uso, definindo corredores, se urbano, se rodoviário, se interurbano, etc.”

Que da classificação dos veículos como microônibus infere-se que possui todas as características necessárias para assim ser considerado, e que outras quaisquer características que sejam exigidas compete às autoridades concedentes;

Que o Instituto Nacional de Tecnologia, o órgão técnico oficial eleito pelo art. 30 do Decreto 70.235/72, emitiu Parecer Técnico nº 104013, no qual realizou análise técnica do veículo, desconsiderando a interpretação de qualquer dispositivo legal, e concluiu objetivamente que o veículo sob análise possui corredor interno de circulação.

Que a fiscalização, no entanto, ao realizar a interpretação da norma contida no Ex 04, o faz de forma extensiva, incluindo exigência que não está prescrita na norma.

Remetidos os autos à autoridade julgadora singular, esta converteu o julgamento em diligência, através do Despacho nº 381/98 (fls. 130), a fim de que fosse formulada consulta à Secretaria da Política Industrial - SPI, com o objetivo de esclarecer se as condições previstas no Ex 04, estabelecido pelo Decreto nº 2.092/96, deveriam ser preenchidas simultaneamente para obtenção do direito de fruição do benefício fiscal.

Diante da dificuldade de localização do setor responsável pelos estudos que culminaram com a instituição do Ex em apreço, na Secretaria da Política Industrial - SPI, a Alfândega do Porto de Salvador, optou por formular consulta técnica ao DETRAN, cuja resposta deu-se por meio do Ofício nº 013/99, (fls. 139), no

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171

qual informa que o Anexo I, do Código Nacional de Trânsito, instituído pela Lei nº 9.503/97, define como microônibus o veículo automotor de transporte coletivo, com capacidade para até 20 passageiros, e que o veículo TOPIC importado pela Asia Motors está registrado no RENAVAL como microônibus.

Tendo retornado o processo à Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Salvador, o Julgador Singular entendeu ser o lançamento improcedente, ementando sua decisão da seguinte forma:

Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI
Fato Gerador: 05/01/98

Provas no Processo Administrativo Fiscal.

A exigência de crédito tributário será formulada em auto de infração instruído com todos os termos, depoimentos, laudos e demais elementos de prova indispensáveis à comprovação do ilícito.

EX tarifário.

A interpretação de legislação que outorga benefícios fiscais ou concede isenções não pode ser extensiva para exigir tributos e condições quando o texto legal não o faz.

Para fundamentar sua decisão a autoridade singular entendeu o seguinte:

Que o texto do EX 04 define como microônibus o veículo com corredor interno para circulação de passageiros, exigindo como condição para fruição do benefício a capacidade de 15 a 20 passageiros, e que inexistem em seu texto a determinação de que as duas características sejam apresentadas simultaneamente.

Que tanto a Norma TB-162 da ABNT, o Código Nacional de Trânsito, em seu Anexo I, como o Parecer COSIT/DINOM nº 279/95, este último fruto de processo de consulta da Recorrente, classificam o veículo importado Ásia/TOPIC como microônibus;

Que o Relatório Técnico do Instituto Nacional de Tecnologia, concluiu que o veículo TOPIC, tem capacidade para 16 pessoas e possui corredor interno de circulação;

Que para dirimir as questões técnicas o art. 30 do Decreto nº 70.235/72 aponta como solução a adoção dos laudos e pareceres do LABANA e do INT;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171

Que o art. 9º do Decreto nº 70.235/72 determina que a constituição do crédito tributário deverá ser instruído por todas as provas indispensáveis à comprovação do ilícito;

Por fim conclui “que os veículos importados pela Ásia/TOPIC são microônibus, com corredor de circulação de passageiros, com capacidade de 15 passageiros, exceto o motorista, e, por conseguinte, estão contemplados pelo disposto no EX 04 da posição 8702.10.00 da TEC.

Ante à improcedência do Auto de Infração, por força do art. 34 do Decreto nº 70.235, com a redação dada pela Lei nº 8.748, o Julgador Singular recorreu de ofício a este Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes.

É o relatório.

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171

VOTO

É de se conhecer do Recurso de Ofício por atender aos ditames do art. 34 do Decreto nº 70.235/72, com a redação dada pela Lei nº 8.748/93.

A decisão de primeira instância (fls. 142/149) deve ser mantida por seus próprios fundamentos, uma vez que proferida segundo a interpretação mais adequada dos dispositivos legais da TIPI, posição 8702.10.00, Ex 04, e dos artigos 9º e 30 do Decreto nº 70.235/72.

Com efeito, o art. 9º do Decreto nº 70.235/72 dispõe:

A exigência de crédito tributário, a retificação de prejuízo fiscal e a aplicação de penalidade isolada serão formalizadas em autos de infração ou notificações de lançamento, distintos para cada imposto, contribuição ou penalidade, os quais deverão estar instruídos com todos os termos, depoimentos, laudos e demais elementos de prova indispensáveis à comprovação do ilícito.

Pelo que se depreende das provas que sustentaram o auto de infração, a fiscalização não se cercou dos requisitos mínimos de produção de provas que pudessem destituir de validade as provas apresentadas pela Recorrente. O lançamento foi realizado com base na opinião do fiscal.

A interpretação legal, no caso, não poderia transcender à questão técnica, uma vez que não se trata de mera aplicação da norma contida no EX 04, mas sim na avaliação técnica do produto para que fosse verificado se o veículo possui as características exigidas pela norma.

De outro lado, o Decreto nº 70.235/72, impõe que, quando a questão de direito necessitar de prova técnica, os laudos do INT e do LABANA deverão ser adotados em seus aspectos técnicos. Senão Vejamos:

Os laudos ou pareceres do Laboratório Nacional de Análises, do Instituto Nacional de Tecnologia e de outros órgãos federais congêneres serão adotados nos aspectos técnicos de sua competência, salvo se comprovada a improcedência desses laudos ou pareceres (art. 30, *caput*).

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171

Não se considera como aspecto técnico a classificação fiscal de produtos (§ 1º).

Desse dispositivo legal aplicado ao presente processo podemos extrair, em primeiro lugar, que a competência para declinar a respeito de questões técnicas é dos órgãos técnicos federais como o Laboratório Nacional de Análises e o Instituto Nacional de Tecnologia, e que somente não serão considerados se for comprovada a improcedência dos laudos ou pareceres emanados desses órgão.

Em segundo lugar, que o Relatório Técnico do Instituto Nacional de Tecnologia nº 104013/97, não se pronunciou a respeito da classificação tarifária do veículo, somente trouxe subsídios técnicos para que a Receita pudesse, a partir daí, aplicar a norma, e, em sendo assim, deve ser considerado válido nos aspectos técnicos sobre os quais conclui.

Com efeito, causa espécie, a intransigência da autoridade autuante pelo fato de insistir no lançamento tributário sem a reunião de provas que pudessem sustentar sua posição.

O Relatório Técnico do INT não deixa dúvidas em relação às características técnicas do veículo importado pela Recorrente, ou seja, que possui tanto o corredor interno de circulação de passageiros como a capacidade mínima de transporte de passageiros, conforme os requisitos contidos no Ex 04 da posição 8702.10.00.

Diante da conclusão técnica do Laudo elaborado pelo órgão competente, cabível a interpretação do Ex 04 da posição TEC 8702.10.00:

“EX 04 - Microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros, assim considerado o veículo com corredor interno para circulação.”

Com efeito, o veículo importado pela Recorrente, como amplamente comprovado nos autos, é um microônibus com capacidade de 15 passageiros, exclusive o motorista, e assim concordam a ABNT, pela fixação da Norma TB-162, o Código Nacional de Trânsito, em seu Anexo I, o DENATRAN, que se pronunciou formalmente nestes autos pelo Ofício nº 013/99 (fls. 139), bem como a COSIT/DINOM, que já havia se pronunciado no Parecer nº 279/95 (fls. 73/84). E não há dúvidas que a TOPIC tenha um corredor interno de circulação como bem demonstrado no Relatório Técnico do Instituto Nacional de Tecnologia.

A simultaneidade pretendida pela fiscalização é característica não exigida pela norma. A regra traz as características que o veículo deve ter e não se tais características devem ser apresentadas simultaneamente.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.162
ACÓRDÃO Nº : 303-29.171

Inclusive é de se notar que a norma não foi escrita de forma que se pudesse entender o veículo como microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros e com corredor interno para circulação, até para não ensejar a exigência simultânea. Pelo contrário, a norma foi escrita para que se pudesse entender o veículo como "Microônibus com capacidade de 15 a 20 passageiros, assim considerado o veículo com corredor interno para circulação", o que, de plano, exclui a possibilidade da interpretação de simultaneidade.

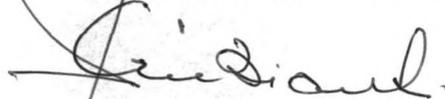
O aplicador da norma não pode estender a interpretação do texto com o fim de restringir sua incidência, pois estaria criando outra norma jurídica que tem por objeto outro fato. A fiscalização não pode ler, por seus olhos, aquilo que não está escrito.

O Ex 04 relaciona característica que devem ser atendidas pelo microônibus para que seja enquadrado no benefício da redução do imposto, e estas características estão presentes no veículo Ásia/TOPIC.

Outra questão, que se mostra relevante, é que antes da edição do Decreto nº 2.092/96, o veículo TOPIC, por força da Nota Complementar 87-7 da TIPI, gozava da alíquota de zero por cento de Imposto sobre Produtos Industrializados, como foi decidido por esta Egrégia Câmara, em Acórdão nº 303-28.719, como bem salientou a decisão singular.

Diante do exposto, conheço do recurso para negar-lhe provimento.

Sala das Sessões, em 16 de setembro de 1999



IRINEU BIANCHI - Relator