



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 19311.720355/2017-90
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3201-006.649 – 3ª Seção de Julgamento / 2ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 18 de fevereiro de 2020
Recorrente PIRELLI PNEUS LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/12/2013

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. PNEUS.

Os pneus "C" (de carga, incluído o "CTT"), e "LT" (comerciais leves), capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons devem ser classificados na TEC/TIPI no código 4011.20.90.

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (IPI)

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/12/2013

FATOS GERADORES. ESTABELECIMENTO EQUIPARADO A INDUSTRIAL. IPI. INCIDÊNCIA. REVENDA DE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS IMPORTADOS. RESP nº 1.402.532/SC

São fatos geradores do IPI o desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira e a saída de produto do estabelecimento industrial, ou equiparado a industrial. Assim, sendo equiparado a estabelecimento industrial o importador de produtos de procedência estrangeira que der saída a esses produtos, fica o mesmo obrigado ao pagamento do IPI em dois momentos distintos, relativos aos dois fatos geradores acima citados: desembaraço aduaneiro e saída do estabelecimento.

Por força do §2º, do art. 62, do RICARF/2015, reproduz-se o entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça em Recurso Repetitivo (art. 543-C do CPC), de que os produtos importados estão sujeitos a uma nova incidência do IPI quando de sua saída do estabelecimento importador na operação de revenda, mesmo que não tenham sofrido industrialização no Brasil (EREsp 1.403.532/SC, DJe 18/12/2015).

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/12/2013

AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. ARTS. 10 E 59 DO PAF. ART. 142 CTN. CERCEAMENTO DO DIREITO DE DEFESA. INEXISTÊNCIA.

O Auto de Infração lavrado por autoridade competente, com a indicação expressa das infrações imputadas ao sujeito passivo e das respectivas

fundamentações, constitui instrumento legal e hábil à exigência do crédito tributário.

Todos os fatos observados pelo Fisco foram cuidadosamente relatados no Termo de Verificação Fiscal construído como parte integrante do auto de infração do qual tomou ciência a autuada e os contestou com fartos argumentos de direito.

Higidez que afasta sua nulidade à luz dos arts. 10 e 59 do PAF e 142 do CTN

DECISÃO DE 1ª INSTÂNCIA. NULIDADE. CERCEAMENTO DO DIREITO DE DEFESA. INOCORRÊNCIA

No âmbito do processo administrativo fiscal, não configura cerceamento do direito de defesa decisão de Delegacia de Julgamento que enfrenta todas as matérias suscitadas em impugnação, mormente, quando apresenta fundamentação adequada e suficiente para declarar a improcedência do pleito de formulado pela contribuinte.

DILIGÊNCIA. PRESCINDIBILIDADE. CERCEAMENTO DE DEFESA.

Inexiste cerceamento de defesa no indeferimento da diligência para coleta de provas se os elementos que integram os autos demonstram ser suficientes para a plena formação de convicção e o conseqüente julgamento do feito.

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/12/2013

REVISÃO ADUANEIRA. REVISÃO DE OFÍCIO. ALTERAÇÃO DE CRITÉRIO JURÍDICO. NÃO CONFIGURADA.

Não tendo sido efetuado nenhum lançamento de ofício no curso da conferência aduaneira, o lançamento efetuado em sede de fiscalização do IPI não caracteriza revisão de ofício, nem tampouco se cogita de alteração de critério jurídico a que se refere o art. 146 do CTN.

ART. 100, INCISO III C/C PARÁGRAFO ÚNICO DO CTN. EXCLUSÃO DE MULTA E JUROS DE MORA. INAPLICABILIDADE.

A norma inserida no art. 100, III e parágrafo único do CTN somente se aplica diante de mudança de entendimento da Administração em face de um mesmo comportamento do administrado.

A decisão em processo de consulta produz efeitos, apenas e tão-somente, em relação aos produtos por ela especificamente tratados.

JUROS DE MORA SOBRE MULTA DE OFÍCIO. INCIDÊNCIA. SÚMULA Nº 108 DO CARF.

Incidem juros moratórios, calculados à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, sobre o valor correspondente à multa de ofício.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por maioria de votos, em dar provimento ao Recurso Voluntário, para reconhecer como correta a classificação fiscal adotada pela Recorrente em relação aos pneus fabricados e importados objetos do litígio. Vencido o conselheiro Hécio Lafetá Reis, que lhe negava provimento.

(assinado digitalmente)

Charles Mayer de Castro Souza - Presidente

(assinado digitalmente)

Paulo Roberto Duarte Moreira - Relator

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Charles Mayer de Castro Souza, Paulo Roberto Duarte Moreira, Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, Leonardo Correia Lima Macedo, Pedro Rinaldi de Oliveira Lima, Hécio Lafetá Reis, Sabrina Coutinho Barbosa (suplente convocada) e Laercio Cruz Uliana Junior.

Relatório

Por bem descrever os fatos ocorridos, até então, adoto o relatório elaborado no acórdão nº 3201-002.103 que decidiu converter o julgamento em diligência, que transcrevo, a seguir:

O interessado acima identificado recorre a este Conselho, de decisão proferida pela Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Recife/PE.

Trata o presente de Auto de Infração de fls. 02/09, lavrado contra o contribuinte para exigir, com relação a fatos geradores ocorridos entre janeiro e dezembro de 2013, R\$ 12.984.184,57 de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), R\$ 6.348.853,44 de juros de mora calculados até novembro de 2017 e R\$ 9.738.138,38 de multa proporcional ao valor do imposto, representando um crédito tributário total consolidado de R\$ 29.071.176,39.

De acordo com o que consta do referido Auto de Infração, o lançamento foi efetuado por ter sido constatado que o autuado "deu saída a produto(s) tributado(s), sem lançamento do imposto, por erro de classificação fiscal e/ou erro na alíquota do imposto".

A PIRELLI fabricou e/ou importou pneus das linhas CHRONO e SCORPION para utilização em vans, pick ups, utilitários, carga leve e SUVs.

Os pneus foram classificados pela recorrente na posição NCM 4011.20.90 –Outros (Dos tipos usados em ônibus ou caminhões) com a aplicação das Regras Interpretativas 3a e 4 e das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (“NESH”), tributados pelo IPI à alíquota de 2%, conforme disposições da Tabela de Incidência do IPI (“TIPI”) anexa ao Decreto nº 7.212/10. Segundo seu entendimento tais Regras determinam a adoção de posição mais específica e, na ausência de descrição específica, adota-se o código que descreva produto mais semelhante.

No curso do procedimento de auditoria, concluiu a autoridade fiscal que a classificação adotada pela PIRELLI foi equivocadamente efetuada na NCM 4011.20.90 infringindo a

1ª Regra Geral de Interpretação do Sistema Harmonizado (SH), com desrespeito ao princípio da seletividade característico do IPI.

A Fiscalização entendeu que a classificação fiscal adotada pela Recorrente estaria equivocado e deveriam ser adotados (1) o NCM “40.11.99.90 – Outros” para as vans para transporte de carga ou de passageiros, pick-ups e utilitários e (2) o NCM “40.11.10.00 – Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida)” para as SUVs.

Os fundamentos da reclassificação estão descritos no Relatório Fiscal.

Inicialmente a Fiscalização cuidou de apontar a correta aplicação das Regras de interpretação do Sistema Harmonizado para afastar a classificação de todos os pneus no código 4011.20.90, utilizados em ônibus e caminhões, pois não se destinam a veículos dessa natureza, como segue:

6.2 DA CLASSIFICAÇÃO FISCAL DOS PRODUTOS

De antemão deve-se destacar que a principal regra para a classificação é a RGI/SH nº1, ou seja, a classificação deve orientar-se pelos textos das posições, subposições e das Notas de Seção e de Capítulo.

As regras seguintes apenas são aplicáveis desde que as suas aplicações não rendam ensejo a classificação que contrarie o texto das posições, das subposições e das Notas das Seções, dos Subcapítulos, das Posições e das Subposições.

(...)

Ora, o texto da Posição 4011 se refere a “Pneumáticos novos, de borracha” e o texto da Subposição 4011.20, consigna “Dos tipos utilizados em ônibus e caminhões”. Logo, incabível a classificação de pneus outros que não dos tipos utilizados em ônibus e caminhões em quaisquer dos subitens da subposição 4011.20, sequer mediante esforço interpretativo a partir das Regras 3a e 4 (...) pois, repiso, **a aplicação das demais regras não pode ofender o texto da posição nem da subposição.**

O argumento que o contribuinte empreendeu – de que não apenas os pneus usados em ônibus e caminhões, mas também de características similares, diante da **expressão “tipos”** da subposição 4011.20 -, não tem qualquer sentido, pois, na realidade, a expressão é **sinônimo de “modelos”**.

(...)

Saliento, que a **resistência e durabilidade** do pneu **não** é, de acordo com a lógica do sistema harmonizado, **elemento de definição da classificação fiscal do produto**, delineada pelo veículo em que ele é utilizado. Daí porque não teve essa autoridade fiscal como escapar de definir a classificação fiscal dos veículos em que os pneumáticos são comumente empregados.

Descartada a possibilidade de classificação na subposição 4011.20 (Dos tipos utilizados em ônibus e caminhões) – e, sendo incontroversa a possibilidade de enquadramento nas subposições (...) – **apenas restaram, para classificar os pneus analisados, as posições 4011.10 (Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluindo os veículos de uso misto (“station wagons”) e os automóveis de corrida) e 4011.99.90 (Outros).**

A seguir, a Fiscalização abordou a classificação dos pneus segundo o tipo de veículo: vans, para transporte de passageiros (micro-ônibus) ou cargas (furgões);

6.2.1 CLASSIFICAÇÃO FISCAL DOS PNEUS PARA VANS

As Vans são veículos que podem ser usados para transportar passageiros ou cargas – sendo, nesta hipótese, conhecida como furgões.

As vans para passageiros disponíveis no mercado nacional – em alguns casos referidas como microônibus, mas nunca como ônibus – possuem, em sua quase totalidade, capacidade de 09 a 19 passageiros, podendo assim, totalizar, com o motorista, até 20 ocupantes; logo, como os veículos com capacidade para 10 ou mais pessoas devem ser classificados na posição 8702, da TIPI, conclui-se que os pneus destinados as vans que realizam transporte de passageiros não podem ser classificados na subposição 4011.10, referente, segundo seu texto, a pneumáticos utilizados em veículos classificados na posição 8703. (...)

(...)

De modo semelhante, como as vans para transporte de cargas (furgões) se classificam no Ex- 01 dos desdobramentos das subposições de nível 8704.21, seus pneus não podem ser classificados na subposição 4011.10.

(...)

Dessa forma, por exclusão, os pneumáticos utilizados em vans – tanto de passageiros quanto de cargas – devem ser classificados no código 4011.99.90 - “Outros”.

6.2.2 CLASSIFICAÇÃO FISCAL DOS PNEUS PARA PICK-UP E PARA UTILITÁRIOS

Da mesma forma que as vans para transporte de cargas, as Pick-ups e Utilitários classificam-se no Ex-01 dos desdobramentos da subposição 8704.21. Assim, os pneus destinados a esses veículos não podem ser classificados na subposição 4011.10, reservada a pneus para automóveis de passageiros (posição 8703) e, assim, como não se tratam de ônibus nem de caminhões, para estes veículos apenas restou, por exclusão, o enquadramento no código 4011.99.90 - “Outros” .

6.2.3 CLASSIFICAÇÃO FISCAL DOS PNEUS PARA SUV

Os veículos conhecidos por SUV (Sport Utility Vehicle) são veículos mistos, que se destinam ao transporte de passageiros, mas apresentam uma capacidade de carga superior aos demais automóveis.

A NESH da posição 8703 da TIPI (Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluídos os veículos de uso misto - "station wagons" - e os automóveis de corrida) define que:

“Entendem-se por veículos de uso misto (break ou station wagons), na acepção da presente posição, os veículos com nove lugares sentados no máximo (incluído o do motorista), cujo interior pode ser utilizado, sem modificação da estrutura, tanto para o transporte de pessoas como para o de mercadorias.”

Como se vê, para fins de Nomenclatura, os veículos SUV se enquadram no conceito de veículo misto e devem ser classificados na posição 8703 (vide quadro 5 abaixo). Assim, os pneumáticos destinados a esses veículos devem ser classificados no código 4011.10.00 (...)

6.2.4 CLASSIFICAÇÃO DOS PNEUS UTILIZADOS SIMULTANEAMENTE EM PICK-UP E SUV

Em resposta ao Termo de Reintimação Fiscal nº 01, a empresa PIRELLI informou que alguns tipos de pneus eram de uso simultâneo em Pick-ups e SUVs. Dessa forma, tais pneus poderiam ser classificados na NCM 4011.10.00 ou na NCM 4011.99.90. Essa

possibilidade de dupla classificação não se coaduna com a diretriz do Sistema Harmonizado (SH) a qual cada produto deve ter um único código inequívoco.

A fim de obter maiores esclarecimentos, no dia 30/10/2017 foi emitido o Termo de Intimação Fiscal nº 4, solicitando que a empresa indicasse em qual veículo cada pneumático era predominantemente utilizado. No dia 06/11/2017 a PIRELLI continuou a informar o duplo uso em Pick-up e em SUV. Para alguns apenas informou “Changeover”.

(...)

Como não podíamos utilizar a Regra Geral nº 01 para resolver tal questão, utilizamos as Regras Gerais seguintes de forma sucessiva, que se adequassem ao caso. Para sanear essa aparente duplicidade de classificação, utilizamos a Regra Geral 3a do SH, que determina:

(...)3. Quando pareça que a mercadoria pode classificar-se em duas ou mais posições por aplicação da Regra 2 b) ou por qualquer outra razão, a classificação deve efetuar-se da forma seguinte:

a) A posição mais específica prevalece sobre as mais genéricas.(...)

Assim, essa fiscalização, para pneumáticos indicados como utilizados em Pick-ups e em SUVs foram classificados na NCM 4011.10.00, classificação para pneus utilizados em SUV (Sport Utility Vehicle) , veículos mistos , por ser a mais específica. A classificação dos pneus utilizados em Pick-ups (NCM 4011.99.90 –Outros) é a mais genérica de todas e utilizada por exclusão de todos os outros códigos da posição 4011, conforme explicado acima.

6.2.5 CLASSIFICAÇÃO DOS PNEUS 175/65R14C90T CHRONO e 185/75R16C104R CHRONO

Conforme resposta ao Termo de Reintimação Fiscal nº 01, a PIRELLI fez remissão aos processos 11065.722023/2015-25 e 10830-721798/2017-64 para consulta dos argumentos e informações já debatidas naqueles procedimentos fiscais, também relativos a classificação de pneus.

Após análise detalhada das respostas dadas às outras fiscalizações, observou-se que consta na página 471 do processo 11065.722023/2015-25, como resposta ao Termo de Início de Fiscalização, no Anexo I, a classificação dos pneus 175/65R14C90T CHRONO e 185/75R16C104R CHRONO, (...)

(...)

Para o pneu **175/65R14C90T CHRONO** ora a empresa classifica apenas como utilizado em Pick-up, ora classifica como utilizado em Pick-up e em Van.

Para o pneu **185/75R16C104R CHRONO** obtivemos 3 respostas diferentes. Para o processo **11065.722023/2015- 25**, a empresa indicou que tal pneu não era utilizado no Brasil. No processo **10830-721798/2017-64**, já indica os veículos nos quais são utilizados e classifica tal pneu como utilizado em VAN. Por fim, **na atual fiscalização**, indica duplo uso para tais pneus (VAN/Pick-up) e não exemplifica em quais veículos seriam utilizados.

Ora, se uma empresa do porte da PIRELLI não sabe dizer em qual veículo um pneu é utilizado ou se responde de forma tão divergente, é de suspeitar se a empresa não estaria agindo para dificultar o trabalho da Receita Federal do Brasil na busca da correta classificação de tais pneumáticos e para ulterior determinação da alíquota do IPI incidente na saída do produto do estabelecimento.

Como forma de harmonizar tal divergência, essa autoridade fiscal fará a classificação do pneu 175/65R14C90T CHRONO como utilizado em Pick-up, conforme vem sendo o entendimento das outras fiscalizações.

E para o pneu **185/75R16C104R CHRONO, como utilizado em VAN**, também seguindo o uniforme entendimento da Receita Federal até aqui.

6.2.6 CLASSIFICAÇÃO FISCAL DOS PNEUS E PRINCÍPIO DA SELETIVIDADE NA TRIBUTAÇÃO

Relembro que o IPI é seletivo em função da essencialidade do produto. Nisto, não seria razoável adotar uma linha de interpretação para a classificação fiscal de produtos da qual resulte a tributação de pneus para veículos como SUV, Vans, Pick-up e utilitários (que são veículos tributados às alíquotas de 8% e 10% - “Ex 01 dos NCMs 8704.21.10, 8704.21.20, 8704.21.30 e 8704.21.90) a uma mesma alíquota que os pneus para caminhões, veículos em regra submetidos à alíquota de 5% (Ex 01 dos NCMs 8704.31.10, 8704.31.20, 8704.31.30 e 8704.31.90) e para ônibus, sobre os quais pode até recair alíquota zero (Ex 02 do NCM 8702.90.90). Seriam os pneus usados por SUV, vans, pick-up e utilitários mais essenciais que os veículos em si? Não me parece razoável entender dessa forma; mas, se o legislador, eventualmente, tivesse este pensamento, deveria fazer constar isto expressamente na norma aplicável. É totalmente inconcebível que esforços interpretativos possam ensejar o maltrato ao princípio da seletividade.

6.2.7 CLASSIFICAÇÃO FISCAL DOS PNEUS IMPORTADOS E OCORRÊNCIAS ADUANEIRAS DA EMPRESA PIRELLI

Para uma visão mais ampla da divergência de classificação utilizada pela empresa e a determinada pela Receita Federal, essa autoridade tributária fez pesquisas nos sistemas da Receita Federal do Brasil e constatou que desde 2010 também a Aduana tem feito a reclassificação dos pneus importados com NCM 4011.20.90 para NCM 4011.10.00 ou para NCM 4011.99.90, conforme os casos que serão a seguir narrados.

(...)

Dessa forma, se vê que também na área aduaneira o entendimento da correta classificação é uniforme com a classificação adotada pelos Auditores-fiscais que fiscalizam o tributo interno IPI, ou seja, **pneus que não são utilizados em ônibus e não são utilizados em caminhões NÃO PODEM SER CLASSIFICADOS NA NCM 4011.20.90.**

Cientificada do auto de infração, a contribuinte apresentou impugnação na qual suscitou, em síntese:

- nulidade do auto de infração, em razão da precariedade do procedimento de fiscalização (a Fiscalização considerou as marcas e os modelos dos veículos em vez de considerar as características técnicas dos pneus; a Fiscalização desconsiderou as regras de interpretação do Sistema Harmonizado, imprescindíveis para a classificação fiscal de mercadorias e desconsiderou as informações prestadas pela Recorrente ao longo do procedimento de investigação, sem ter apresentado sequer um fundamento para tanto);
- o código NCM adotado pela Recorrente para classificar os pneus está correto, em conformidade com as regras de interpretação 3a e 4 do Sistema Harmonizado (similaridade com os pneus descritos no NCM 4011.20.90, pela maior durabilidade e resistência dos pneus) e de acordo com a classificação técnica validada pelo INMETRO;
- a reclassificação fiscal proposta pela Fiscalização é ilegítima e deve ser afastada, pois contraria a classificação exigida e validada pelo INMETRO e também as regras internacionais de interpretação do Sistema Harmonizado;

- indevida alteração do critério jurídico de lançamento, na medida em que para os produtos importados, a classificação fiscal adotada pela Recorrente foi confirmada quando do desembaraço e agora, nesse segundo momento, estão sendo contestadas;
- a própria RFB confirmou a legitimidade do procedimento de classificação adotado pela Recorrente, tendo em vista a expedição da Solução de Consulta nº 348/1997 (8ª Região) vinculada à própria Recorrente;
- a necessidade de cancelamento da autuação em relação aos produtos objeto de saídas para a Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, visto que sujeitas às regras de isenção e, por fim - excesso na constituição do crédito tributário, a saber: (i) a indevida exigência de IPI na revenda de produtos importados; (ii) a ilegítima exigência de multa e juros; e, (iii) a incorreta aplicação de juros sobre multa.

Como afirmado linhas acima, a Recorrente fez a juntada do laudo técnico pericial, elaborado pelo Instituto Nacional de Tecnologia – “INT”, no qual os engenheiros, após análise das características dos pneus para utilitários, vans, SUVs e pick-up objeto da autuação concluíram que os pneus das linhas Chrono e Scorpion para vans, pick ups, utilitários, carga leve e SUVs – são semelhantes aos pneus dos tipos usados em ônibus ou caminhões, pois possuem características técnicas que os distanciam dos pneus utilizados em veículos leves e os aproxima daqueles pneus utilizados em veículos de transporte de cargas (do “tipo” caminhões/caminhonetas) e de transporte de passageiros (do “tipo” ônibus, vans e micro-ônibus).

A Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento em Recife/PE, por intermédio da 2ª Turma, no Acórdão nº 11-59.648, sessão de 25/04/2018, julgou parcialmente procedente a impugnação do contribuinte. A decisão foi assim ementada:

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/12/2013

PNEUMÁTICOS NOVOS, DE BORRACHA, PARA VANS, PARA PICK-UP E PARA UTILITÁRIOS. CLASSIFICAÇÃO FISCAL.

Pneumáticos novos, de borracha, para vans, para pick-up e para utilitários se classificam no código 4011.99.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

PNEUMÁTICOS NOVOS, DE BORRACHA, PARA SUV. CLASSIFICAÇÃO FISCAL.

Pneumáticos novos, de borracha, para SUV (Sport Utility Vehicle), que detenha características de veículo de uso misto, classificam-se no código 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. LAUDOS PERICIAIS.

Os laudos periciais devem se ater aos aspectos técnicos, sendo que a classificação fiscal não é assim considerada. A competência administrativa para considerar correta, em caso concreto, a classificação fiscal de produto específico pertence às autoridades fiscais do quadro da RFB.

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - IPI

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/12/2013

PRODUTO IMPORTADO. REVENDA NO TERRITÓRIO NACIONAL. INCIDÊNCIA DO IMPOSTO.

Na revenda no território nacional, incide o imposto sobre o produto importado, mesmo quando internamente não submetido a nova industrialização.

ISENÇÃO. REQUISITOS. LANÇAMENTO. DESCABIMENTO.

Descabe lançamento de ofício do imposto quando não demonstrado o descumprimento dos requisitos materiais para gozo de isenção.

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/12/2013

PRODUTO IMPORTADO. RECLASSIFICAÇÃO APÓS O DESPACHO ADUANEIRO. POSSIBILIDADE.

É possível a reclassificação fiscal de produto importado após a conclusão do despacho aduaneiro e a correspondente formalização dos tributos devidos no mercado interno.

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Período de apuração: 01/01/2013 a 31/12/2013

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. CONSULTA SOBRE PRODUTO ESPECÍFICO. EFEITOS SOBRE PRODUTOS DISTINTOS. INEXISTÊNCIA.

A consulta sobre classificação fiscal de determinado produto específico não tem efeitos em relação a produtos distintos.

Impugnação Procedente em Parte

Crédito Tributário Mantido em Parte

A decisão foi nos seguintes termos:

A Delegacia de Julgamento adotou no voto os fundamentos do Acórdão proferido no processo nº 11065.722023/2015-25, que versa fatos semelhantes da mesma contribuinte, para não acatar as alegações da impugnante, dando razão às razões à Fiscalização quanto à classificação fiscal empreendida.

Argumentou que, de fato, van, pickup, utilitário e SUV não são ônibus nem caminhões. Em relação à diferenciação entre vans para transporte de passageiros e ônibus, bem esclareceu a autoridade fiscal que “a TIPI não apresenta elementos que permitam identificar com precisão o que é um ônibus, cabe utilizar-se do sentido da palavra na língua portuguesa e na sua utilização merceológica. Assim, vans não são sinônimo de ônibus (...)”.

A classificação prescrita pela COANA no ADE nº 023/2014 (8702.10.00 Ex02), refere-se a ‘Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista Ex 02 Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9 m³.

Portanto o fato de um veículo se enquadrar nessa classificação não significa que ele é um ônibus. De fato, nessa classificação se enquadram tanto as vans (quer sejam merceologicamente denominadas microônibus ou não) quanto os ônibus. No caso em tela, o próprio ADE identificou as vans como sendo microônibus (de teto alto ou teto baixo) e não como ônibus”.

Quanto às vans destinadas ao transporte de cargas (furgões), pickup e utilitários, também comungo do entendimento da autoridade fiscal, que a requerente não consegue infirmar, de que “a diferenciação entre caminhões e furgões/pickup/ 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 EX01 para “Camionetas, furgões, pickups e semelhantes”.

As NESH da posição 8704 discriminam dois tipos de veículos ali classificáveis: **os caminhões** e os chamados “**veículos polivalentes**” e dá, como exemplo destes veículos, justamente os furgões, as pickup e certos veículos utilitários esportivos – o que evidencia a diferenciação, para fins do SH, entre estes veículos polivalentes e os caminhões.

Para fins de Nomenclatura do SH, os veículos SUV, que têm função mista (transporte de passageiros e maior capacidade de carga), devem ser considerados mistos. A conclusão acima não resta prejudicada nas hipóteses em que a SUV tenha características de “light truck” quando atendidas as condições da NESH da Posição 8703. Verifica-se na imagem abaixo, capturada no site da Pirelli, que o Pneu Scorpion ATR é usado em SUV. Resta claro que o Hummer é um veículo misto, pois tem uma maior capacidade de carga (daí porque requer a utilização de pneus mais resistentes), mas mantém relevante função de transporte de passageiros, o que resta evidenciado pelo claro conforto e sofisticação que o veículo apresenta. Os pneus objeto da fiscalização foram certificados na Categoria 3, o que vem apenas reforçar que não se tratam de pneumáticos usados por ônibus e caminhões, que devem ser certificados em Categoria distinta.

Quanto à pretensão da aplicação ao caso do conteúdo da SC, a DRJ refutou pois que o objeto daquela consulta eram pneus utilizados indistintamente em caminhões, ônibus e demais veículos comerciais, ao passo que no presente autos **não são usados por caminhões nem por ônibus**, razão pela qual é totalmente inaplicável o entendimento da enfocada Decisão.

Em relação à alegação de impossibilidade de alteração da classificação fiscal após despacho aduaneiro assentou que revela impertinente o entendimento de que o desembaraço aduaneiro e a liberação da mercadoria importaria a homologação do pagamento realizado em relação à mercadoria importada.

Com fundamento na decisão do STJ julgada no rito dos recursos repetitivos forma afastadas os argumentos da contribuinte quanto à impossibilidade de exigência de IPI sobre produtos importados que não foram submetidos, no território nacional, a processo de industrialização.

Por fim, manteve-se a incidência de juros e multa de mora e a cobrança de juros sobre a multa e apenas exonerou a exigência do IPI em relação aos produtos nacionais ou nacionalizados entrados na ALCMS pois cumpridos os requisitos para fruição da isenção de que trata os arts. 116 e 117 do RIPI/2010.

Em resumo, a decisão de 1ª instância:

- (i) não tomou conhecimento do questionamento de juros sobre multa de ofício;
- (ii) indeferiu o pedido de realização de perícia;
- (iii) rejeitou a preliminar de nulidade da autuação;
- (iv) exonerou a parcela do crédito tributário correspondente ao lançamento das saídas de produtos com alíquota zero para a ALCMS; e
- (v) manteve a reclassificação laborada pela fiscalização por considerar que nenhum dos pneus fabricados ou importados destinavam-se à utilização em caminhões ou ônibus.

Inconformada a contribuinte, apresentou recurso voluntário reiterando os mesmos argumentos versados em impugnação e contesta os fundamentos da decisão recorrida que manteve a reclassificação que constou da autuação fiscal.

Expôs seus argumentos e pedidos manifestados nos tópicos:

1. Preliminares:

1.1 Nulidade da decisão recorrida, por ausência de fundamentação;

1.2. Nulidade da decisão recorrida, em razão da desconsideração do laudo juntado e o indeferimento imotivado da prova pericial;

1.3. Nulidade do auto de infração e da decisão recorrida, porque se basearam nas propriedades dos veículos e não dos pneus e ignoraram as regras do sistema harmonizado;

1.4. Nulidade do auto de infração, em razão da precariedade do processo de investigação fiscal, por violação ao artigo 142, CTN.

2. Mérito:

2.1. Considerações acerca das Regras Gerais para a classificação fiscal, do sistema Harmonizado, das Regras Gerais de Interpretação;

2.2. As características técnicas dos pneus, a nomenclatura internacional utilizada e a classificação fiscal;

2.3. A natureza e categoria dos pneus objeto da autuação e o entendimento do INMETRO e da ALAPA;

2.4. A classificação defendida pela recorrente quanto aos pneus destinados a vans/micro-ônibus, pick-ups (caminhonetes), SUV e utilitários;

2.5 A Solução de Consulta nº 348/1997 da 8ª Região Fiscal;

2.6 Alteração do critério jurídico adotado em despachos aduaneiros;

2.7. Ilegitimidade da cobrança de IPI na saída de produtos objeto de importação;

2.8. Ilegitimidade da cobrança de juros e de multa (artigo 100 CTN);

2.9. Ilegitimidade da incidência de juros de mora sobre multa.

Finaliza seu recurso com os Pedidos, nos seguintes termos:

Diante de tudo o quanto exposto acima, requer-se que o presente Recurso Voluntário seja provido para que este E. Conselho Administrativo de Recursos Fiscais se digne a anular a r. decisão recorrida, considerando todos os fundamentos trazidos no ITEM IV.

562. Ainda que assim não se entenda, o que se admite apenas a título de argumentação, requer-se a reforma da r. decisão recorrida, conforme argumentos expostos nos ITENS V.1 a V.5 acima, para determinar o cancelamento integral da autuação.

563. Subsidiariamente, requer-se o reconhecimento do excesso da constituição do crédito tributário, conforme argumentos apresentados nos ITENS V.6 e V.7 acima, determinando-se, ao menos, a redução do montante exigido.

564. A Recorrente protesta pela sustentação oral do presente recurso, nos termos do Regimento Interno do E. CARF, requerendo seja previamente intimada nas pessoas dos seus representantes legais a seguir relacionados: RAQUEL CRISTINA RIBEIRO NOVAIS,

OAB/SP nº 76.649, MARCO ANTÔNIO GOMES BEHRNDT, OAB/SP nº 173.362, e DANIELLA ZAGARI GONÇALVES, OAB/SP nº 116.343, respectivamente, com escritório localizado na Av. Brigadeiro Faria Lima, 3144, 11º andar. São Paulo.

É o relatório.

Submetido a julgamento neste Colegiado, na sessão de 23/05/2019, decidiu seus conselheiros em converter o julgamento em diligência para que a Unidade de Origem intimasse a contribuinte a demonstrar a correlação entre os pneumáticos submetidos à classificação fiscal com os veículos aos quais se destinam.

Este relator fundamentou sua proposta conforme extrai-se do excerto:

Firmado na premissa de que o Sistema Harmonizado (SH) não traz o código tarifário específico para pneus de **vans/furgões, micro-ônibus, pick-up (caminhonetes), utilitários (camionetas) e SUVs** impende verificar se conforme as disposições do próprio SH, além das normas técnicas que dispõem acerca de veículos e da legislação da Receita Federal, tais veículos podem ou não ser considerados caminhões/ônibus. A dificuldade se impõe quando se constata que o SH não define tais veículos de forma a diferenciá-los de caminhões ou ônibus.

Esta Turma analisou a classificação dos pneus utilizados em alguns desses veículos, utilizados no transporte de carga, em duas oportunidades¹, com a manifestação de seus Conselheiros, por unanimidade de votos, que **furgões/vans** e **caminhonetes** incluem-se na espécie de caminhões, conforme a adoção dos fundamentos do voto condutor no acórdão DRJ/Florianópolis/SC nº 730.385/2013, da lavra do Auditor-Fiscal Orlando Rutigliani Berri, cujos excertos reproduzo no que interessa à classificação dos veículos abordados neste tópico:

"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."

[...]

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,

¹ Acórdãos nºs 3201-002.874, de 26/06/2017 e 3201-004.254, de 26/09/2018.

Somente para pontuar, [...] 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.

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, entende-se:

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. (...).

Diante do entendimento exarado acima, entendo necessário identificar os veículos para transporte de cargas a que se destinam os pneumáticos submetidos à análise de classificação tarifária, com os parâmetros que se extraem dos incisos do art. 1º da IN SRF 237/2002.

Dessa forma, a solução é a conversão do julgamento em diligência para que a Unidade de Origem intime o contribuinte a apresentar, em relação aos veículos de transporte de carga (ainda que não prioritariamente), quadro/planilha de correlação entre o pneumático e o(s) veículo(s) a(aos) que(quais) se destina com as características técnicas (do veículo) que permita aferir o atendimento às especificações do inciso I ou II do art. 1º da IN SRF nº 237/2002, comprovando-se com documento (catálogo ou equivalente) do fabricante do veículo.

Ressalta-se dispensável, para efeitos da proposta de diligência, a análise em relação aos veículos microônibus uma vez que não contemplados nas definições da referida Instrução Normativa.

Conclusão

Diante do exposto, voto para que o julgamento do presente processo seja convertido em diligência com a remessa dos autos à Unidade de Origem para as seguintes providências, em relação aos pneumáticos utilizados em veículos de carga:

1. Intime o contribuinte para que no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período, podendo a autoridade fiscal acrescentar solicitações de informações ou elementos que julgar pertinentes ou relevantes à solução da lide, a:

1.1 Elaborar quadro/planilha que correlacione os pneumáticos submetidos à reclassificação fiscal com os veículos a que se destinam, e estes (veículos) sejam

identificados com as especificações técnicas do fabricante, observando as definições de que tratam os incisos I e II do art. 1º da IN SRF nº 237/2002;

1.2 Apresentar documentação técnica demonstrando objetivamente as informações consignadas no quadro/planilha a ser elaborado;

2. Elabore relatório conclusivo quanto ao atendimento da intimação;

3. Dê ciência ao contribuinte e a oportunidade para se manifestar no prazo improrrogável de 30 (trinta) dias.

Encerrada a instrução processual, devem os autos serem devolvidos a este Colegiado para continuidade do julgamento.

A diligência foi cumprida, com a juntada de planilha elaborada pela recorrente com a correlação entre os pneu e o(s) respectivo(s) veículo(s) a que se destinam, com as informações técnicas necessárias à identificação e características.

É o relatório

Voto

Conselheiro Paulo Roberto Duarte Moreira, Relator

O Recurso Voluntário atende aos requisitos de admissibilidade, razão pela qual dele tomo conhecimento.

Considerações iniciais

Importa apontar que após a conversão do julgamento do recurso do contribuinte em diligência, e antes de sua realização, este Colegiado deparou-se com matéria idêntica e relacionada à PIRELLI no processo nº 10830.721798/2017-64, de relatoria do Conselheiro Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, para o qual solicitei vista para uma melhor compreensão e análise do voto.

O pedido de vista decorreu de uma divergência na interpretação que este relator inicialmente mantinha quanto aos fundamentos dos votos em outros processos de classificação fiscal de pneumáticos utilizados em veículos comerciais destinados ao transporte de mercadorias – os PAFs 12466.000337/2008-94 e 12466.004411/2008-41, ambos julgados neste Colegiado.

Pois bem. Entendia que a classificação dos pneus se resolvia tão somente em função das características dos veículos aos quais se destinava e que nos termos da IN 237/2002 vinculava-se à capacidade mínima de carga, que deveria ser de 1.500 ou 1.800 kg, a depender do tipo de caminhão (bloco ou chassi).

No entanto, os fundamentos dos votos nos referidos processos (incluindo aquele sob vistas) deixou evidente que a capacidade de carga não é determinante para classificar determinados veículos como caminhões. Isto porque as Notas Explicativas da Posição 8704, segundo certas características ali mencionadas, incluía na mesma posição tarifária de caminhões, veículos outros, do tipo vans, furgões, camionetes, pick-ups e até certos utilitários esportivos, desde que evidenciassem o transporte de carga como utilidade.

Assim, ainda que inicialmente divergira da classificação de três dos pneumáticos analisados (LT225/70R16TL 102/99T S-MTR, LT245/75R16 120R S-ATR e LT225/70R16 102T S-MTR), por entender que os veículos ali mencionados (TR4, Cherokee, Blazer, Silverado, Jeep Wrangler, Mahindra Scorpio e Fiat Toro) destinavam-se precipuamente ao transporte de passageiros, é de se notar que os mesmos pneus eram utilizados também em outros veículos que evidentemente tratam-se daqueles destinados ao transporte de cargas e que tiveram suas classificações ratificadas nos PAFs 12466.000337/2008-94 e 12466.004411/2008-41.

Na sessão que deu continuidade ao julgamento do processo 10830.721798/2017-64 externei meu voto-vista aderindo integralmente ao voto do Conselheiro Leonardo Andrade e acolhido por todos os demais conselheiros, com sua formalização no Acórdão nº 3201-005.512, de 24/07/2019.

Dessa, por concordar plenamente com os fundamentos e conclusões exaradas no voto conduzido pelo Relator Conselheiro Leonardo Vinicius Toledo de Andrade, e quando for o caso, serão adotados como minhas razões de decidir e reproduzidos seus excertos (no tocante à classificação fiscal), adequando-os às peculiaridades do presente processo.

Preliminares

Todas as preliminares visam a nulidade do auto de infração e/ou da decisão recorrida.

Tenho por fundamento que os atos administrativos são eivados de nulidade quando a sua prática pretere formalidade essencial à sua validade ou da qual resulte, sempre e necessariamente, prejuízo irreparável ao exercício do contraditório e da ampla defesa pelo interessado.

Constata-se *in casu* que o auto de infração contém seus elementos obrigatórios (incisos do art. 10 do PAF); além disso, não se verifica qualquer das hipóteses de nulidade elencadas no art. 59 do PAF, relativas à cerceamento do direito de defesa. A autoridade cumpriu fielmente o que determina o art. 142 do CTN, identificando os elementos do fato gerador do Imposto e a constituição do crédito tributário, segundo a legislação de regência..

Outrossim, os fatos estão claro e suficientemente descritos nos Autos de Infração e no Termo de Verificação Fiscal, enquanto os enquadramentos legais das infrações tributárias concernentes à classificação fiscal imputadas à PIRELLI foram devidamente consignadas, assegurando o exercício do contraditório e da ampla defesa, mediante apresentação das peças de defesa.

Os fundamentações da autuação e da decisão recorrida estão assentadas ao longo das exposições dos argumentos, entendimentos e interpretações da legislação, mormente acerca das Regras de Interpretação do Sistema Harmonizado, efetuada pelas autoridades fiscais e julgadoras. A contribuinte não pode confundir discordância de fundamentos com sua ausência.

O entendimento perfilhado para classificar pneus com base no tipo de veículo em que será utilizado encontra fundamento nos textos da posição NCM, e não configura qualquer

preterição ou ignorância às regras do sistema harmonizado que se pudesse alegar nulidade. É mero inconformismo da recorrente.

A não adoção de elementos de características técnicas apontados no laudo do INT foi em razão dos textos e notas dos códigos tarifários não levarem em conta, ou não se referirem, a qualquer informação de natureza constitutiva, dimensões, capacidade dos pneus para apontar a classificação correta.

A fiscalização tinha os elementos fundamentais (informações quanto ao tipo de veículo os pneus se destinam) fornecidos pela própria PIRELLI ou coletados em manuais disponíveis na internet para decidir, sem qualquer dúvida, a exata classificação na TIPI.

Pelas mesmas razões a decisão recorrida indeferiu a prova pericial. Injustificada a realização de diligência quando os elementos constantes nos autos são suficientes à formação de convicção do julgador tornando-se prescindível à solução do litígio.

No que tange as nulidades arguidas de (i) decisão recorrida ter convalidado o auto de infração, o qual não seguiu os preceitos do art. 142 do Código Tributário Nacional - CTN; (ii) que a Fiscalização e a Delegacia de Julgamento limitaram-se a analisar as características dos veículos que podem utilizar os pneus, mas não analisaram as próprias características dos próprios pneus; (iii) a Fiscalização ignorou completamente, sem fundamentação, uma série de informações em relação aos pneus que foram apresentadas, tais como, a Solução de Consulta nº 348, as classificações do manual da ALAPA e INMETRO e (iv) que tais inconsistências evidenciam a precariedade do lançamento, sendo nulo o auto de infração, entendo que não estão configuradas.

Destarte, não há qualquer nulidade, mas sim inconformismo da recorrente quanto aos fundamentos da autuação e às razões de decidir da Delegacia de Julgamento.

Mérito

1. Classificação fiscal de pneumáticos utilizados em vans/furgões, micro-ônibus, pick-up (caminhonetes), utilitários (camionetas) e SUVs

Neste tópico específico adoto e reproduzo o voto exarado no Acórdão nº 3201-005.512, com o texto e conclusões adequadas ao presente processo.

“(iii) Da correta classificação fiscal

A controvérsia cinge-se a correta classificação fiscal dos pneus fabricados e importados pela Recorrente e que são utilizados em veículos dos tipos vans/micro-ônibus, pick-ups, utilitários, carga leve e SUVs.

Entende a fiscalização que a classificação correta dos pneus é a de (i) NCM "4011.99.90 - outros" para os pneus que são destinados às vans para transporte de cargas ou passageiros, pick-ups e utilitários e (ii) NCM "4011.10.00 - Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida" para os pneus que são destinados aos veículos denominados SUV's.

A alíquota do IPI, portanto pretendida pela Doute Fiscalização com a reclassificação fiscal é de 15% (quinze por cento).

Por sua vez, a Recorrente defende que a classificação fiscal correta a ser adotada é a da NCM 4011.20.90 "outros - dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões", cuja alíquota do IPI é de 2% (dois por cento).

No caso dos autos, os pneus objetos da controvérsia relacionados no Auto de Infração estão reproduzidos na tabela a seguir (fls. 376/377):

Item	Modelo/Configuração do pneu	Classificação	Exemplos de veículo em que os pneus são aplicados
1	175/65R14C 90T CHRONO	Pick-up	Uno Cargo, Courier, Kangoo
2	185R14C 102R CHRONO	Van	H100, Topic, Kombi
3	195/70R15C 104R(97T) CHRONO	Van	Jumper, HR, Sprinter, Bongo
4	195/75R14C 106R CHRONO	Van	Besta, Bongo
5	195R14C 106R CHRONO	Van	Kia Bongo
6	205/60R16 95H S-ATR	-	-
7	205/70R15C 106R CHRONO	Van	Jumper, Ducato, H1, HR, Boxer
8	205/75R14C 109S CHRONO ww	Van	Besta
9	205/75R16C 110R CHRONO	Van	Jumper, Ducato, Daily Spinter, Boxer, Master
10	205/75R16C 110R CHRONO (M0)	Van	Jumper, Ducato, Daily Spinter, Boxer, Master
11	205/R16C 110T S-ATR	Pick-Up	Toyota Hilux
12	215/70R16 100H S-VEAs	SUV	Kia Sportage; Toyota RAV4
13	225/70R15C 112S CHRONO	Van	Sprinter
14	225/75R16 104T S-VEAs	SUV	Cityclass, L200, Sorento
15	235/60R16 102H S-VEAs	SUV	Captiva, Carnival, GLK
16	265/65R17 112H S-VEAs	SUV	Ranger, Pajero, Jilux, HiluxSW4
17	265/70R16 112H S-VEAs	Pick-Up	Hilux, L200, Pajero Sport
18	30K9.50R15LT 104Q S-MUD wl	SUV	Changeover
19	31X10.50R15LT 109Q S-MTR	SUV	Changeover
20	31X10.50R15LT 109Q S-MUD wl	SUV	Changeover
21	31X10.50R15LT 109S S-ATR wl	SUV	Changeover
22	6.50-14CTT S-LT84	Utilitários	
23	6.50-14CCT S-LT84	Utilitários	JIPE, RURAL, F75
24	6.50-16CCT 10-CT52	Utilitários	JIPE, RURAL, F75
25	6.50-16CCT 10-MT06M	Utilitários	JIPE, RURAL, F75
26	6.50-16CCT 6-AS22	Utilitários	JIPE, RURAL, F75
27	6.50-16CCT 6-CT52	Utilitários	JIPE, RURAL, F75
28	6.50-16CCT 6-CT52	Utilitários	JIPE, RURAL, F75
29	LT215/75R14 98Q S-A/T wl	SUV	Changeover
30	LT215/75R15 106T S-ATR wl	SUV	ASX, Jimmy
31	LT225/70R16TL 102/99T S-MTR	SUV	Pajero TR4
32	LT225/75R16 110S S-ATR	SUV	Cityclass, L200, Sorento
33	LT235/75R15 110S S-ATR	Pick-Up	Ranger
34	LT235/80R17 120R S-ATR wl	SUV	Land Rover, Discovery
35	LT235/85R16 108Q S-MUD wl	Pick-Up	F-250, L200, TR4, Troller, Defender
36	LT235/85R16 120R S-ATR wl	SUV	F-250, L200, TR4, Troller, Defender
37	LT245/70R16 113T S-ATR wl	Pick-Up	Amarok, Ranger, S-10
38	LT245/70R17 119R S-ATR	SUV	Troller T4, Changeover
39	LT245/75R16 120R S-ATR	SUV	Blazer, Jeep, Wrangler
40	LT255/70R16 108Q S-MTR	SUV	Pajero TR4
41	LT255/70R16 108Q S-MUD wl	SUV	Pajero TR4
42	LT255/75R15 109S S-ATR	SUV	Troller, L200
43	LT255/75R15 109S S-ATR wl	SUV	Troller, L200
44	LT265/70R17 121S S-ATR wl	Pick-Up	RAM
45	LT265/70R17 121S S-STRa	Pick-Up	RAM
46	LT265/75R16 112Q S-MTR	Pick-Up	F-250, F-350, L200
47	LT265/75R16 123R S-STRa	Pick-Up	F-250, F-350, L200
48	LT265/75R16 123R S-STRa wl	Pick-Up	F-250, F-350, L200
49	LT265/75R16 123S S-ATR wl	Pick-Up	F-250, F-350, L200
50	LT285/70R17 121R S-ATR wl	SUV	Changeover
51	LT285/75R16 122R S-ATR wl	SUV	Marrua II
52	LT285/75R16 TL 122/119 R RW M+S SC ATR	SUV	Changeover
53	LT325/55R22 120S S-ATR	SUV	Changeover
54	LT325/60R20 121S S-ATR	SUV	Changeover
55	LT 325/65R18 121S S-ATR	SUV	Changeover
56	P235/70R16 106H S-VEAs	SUV	Blazer, Cherokee, S-10, MOV

Dos pneus indicados, a Recorrente não discordou da classificação adotada pela Fiscalização dos pneus elencados nos itens **6, 12, 14, 15, 16, 17 e 56**, tendo recolhido a parcela devida.

Especificamente, no que tange aos pneus destinados a furgões e caminhonetes a matéria já foi apreciada por esta Turma, em composição diversa da atual.

Em processo relatado pelo Conselheiro Marcelo Giovani Vieira decidiu-se, por unanimidade de votos, que a classificação fiscal correta dos pneus utilizados em furgões e caminhonetes é a postulada pela ora recorrente, ou seja, a NCM 4011.2090.

A decisão está ementada nos seguintes termos:

"ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 12/11/2007

CLASSIFICAÇÃO FISCAL DE MERCADORIAS

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

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Data do fato gerador: 12/11/2007

PRECLUSÃO. MATÉRIA NÃO ARGÜIDA EM IMPUGNAÇÃO.

Não deve ser conhecida matéria não argüida em sede de impugnação, por aplicação do art. 17 do PAF Decreto 70.235/72.

MATÉRIA NÃO SUSCITADA EM RECURSO VOLUNTÁRIO. DEFINITIVIDADE.

A matéria não argüida em sede de recurso voluntário resta decidida definitivamente, no âmbito administrativo, nos termos do § único do art. 42 do PAF.

Recurso Voluntário Provido em Parte

Crédito Tributário Mantido em Parte" (Processo nº 12466.000337/200894; Acórdão 3201-002.874; Sessão de 26/06/2017)

O relator adotou como fundamentação, voto condutor do acórdão DRJ/Florianópolis/SC 0730.385/2013, da lavra do auditor-fiscal, então julgador na DRJ, Orlando Rutigliani Berri, ex-Conselheiro do CARF, o qual analisou a matéria, no âmbito do processo 12466.001558/2009-61, *verbis*:

"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 apêço 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, entende-se:

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 Mercedes-Benz, 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 RGC1.

Sem reparos a fazer, adoto o entendimento esposado."

Com razão a Recorrente quando consigna que a classificação fiscal relativa aos pneus deve observar as referências técnicas do Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros.

Saliento que de acordo com as configurações de cada pneu, constantes na tabela já indicada é possível concluir o seguinte:

(i) os pneus elencados nos itens 01, 02, 03, 04, 05, 07, 08, 09, 10, 11 e 13, possuem o código "C" para "carga";

(ii) os pneus elencados nos itens 18, 19, 20, 21, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 e 55, possuem o código "LT" - "light trucks - caminhonetes"

(iii) os pneus elencados nos itens 22, 23, 24, 25, 26, 27 e 28, cuja especificação contém o código "C" (CTT, indicativo de carga), são pneus diagonais e utilizados em camionetas e utilitários, conforme o Manual ALAPA (fl. 655), e nos catálogos da PIRELLI há clara indicação para uso em caminhões e ônibus (fls. 869/871).

Quanto aos pneus de código "C" e "LT", foram analisados em maior profundidade no acórdão nº 3201-005.512, conforme transcrito:

Tem-se, portanto, que por tais características os pneus listados pela Fiscalização são do tipo destinados à utilização por veículos de carga e caminhonetes, pois em todos constam as expressões "C" ou "LT", conforme exigência do INMETRO.

Friso que no processo relatado pelo Conselheiro Marcelo Giovani Vieira (Processo nº 12466.000337/2008-94) antes referido, os pneus em análise, de igual modo ao aqui tratado são pneus com as siglas "C" e "TL", ou seja, para "carga" ou "light trucks - caminhonetes", conforme descrição a seguir reproduzida:

"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"

Tal nomenclatura, como salientado pela Recorrente é adotada internacionalmente e é confirmada pelas regras de padronização exigidas pelo Manual Técnico da ALAPA e pela Avaliação da Conformidade do INMETRO.

Da peça recursal destaco:

"175. A função de um pneu - pneu utilizado por veículo de carga ou por veículo de passeio - não é determinada apenas pelas suas dimensões (as primeiras referências na sua nomenclatura), mas sim por sua estrutura interna, por sua capacidade de carga vertical, por sua durabilidade e resistência, que, por exigência do INMETRO, são referenciadas pela inclusão das siglas "C" ou "LT" na nomenclatura dos pneus (conforme será com mais detalhes demonstrado a seguir).

176. Diante disso, dois tipos de pneus podem ter as mesmas dimensões, seguindo as mesmas referências iniciais na nomenclatura (referências de largura, de altura e de diâmetro), mas terem funções distintas, o que será destacado pela inclusão das siglas "C" e "LT" e pelo índice de carga indicados em sua nomenclatura."

Do Parecer elaborado pelo Instituto Nacional de Tecnologia - INT saliento:

- 4) Quais principais as diferenças que podem ser verificadas a partir da análise das dimensões, da pressão suportada, do índice de carga e do índice de velocidade dos pneus PIRELLI utilizados como exemplo neste parecer?

Resposta: As principais diferenças verificadas, a partir do comparativo entre os produtos de mesma especificação de medidas são:

- (i) Os pneus Comerciais (C) apresentam maior índice de carga máximo, ou seja, admite maior carregamento, se comparado aos pneus para veículos comerciais leves (LT).
- (ii) Os pneus para automóveis de passeio possuem menor índice de carga (carregamento máximo) se comparado aos pneus de veículos comerciais leves (LT).
- (iii) Em relação ao índice de velocidade, os pneus para automóveis de passeio apresentam valores maiores se comparados aos pneus para veículos comerciais leves (LT) e pneus comerciais (C).
- (iv) Os pneus para veículos comerciais leves (LT) e pneus comerciais (C) apresentam maior pressão máxima de inflação, se comparado com os pneus para automóveis de passeio.
- (v) Segundo a Norma ALAPA (2012/2013), somente os pneus para veículos comerciais leves (LT) e os pneus comerciais (C) podem ser destinados para rodado duplo.

- 5) É possível afirmar que os pneus identificados pelas siglas “C” e “LT” possuem elementos (pressão máxima suportada, carga máxima e índice de velocidade), distintos dos mesmos pneus sem essas siglas (pneus novos de automóveis de passageiros)?

Resposta: Sim. É possível verificar que o pneu sem a identificação pelas siglas “C” e “LT”, com a mesma especificação de medidas, possui índice de velocidade maior (T), pressão máxima inferior e índice de carga (104) menor, conforme apresentado na tabela 7.

Tabela 7 – Comparação das especificações técnicas entre pneus

Especificações Técnicas - Manual da ALAPA 2012/2013									
Especificação de Medidas	Largura Nominal	Diâmetro Nominal	Pressão Máxima	Índice de Carga		Carga Máxima		Índice de Velocidade	Categoria
				(S)	(D)	(S)	(D)		
225/75R16	223 mm	744 mm	36 psi	104	–	900 kg	–	T - 190km/h	2
LT225/75R16	223 mm	744 mm	65 psi	110	107	1060 kg	975 kg	S - 180 km/h	3
225/75R16C	223 mm	744 mm	75 psi	118	116	1320 kg	1250 kg	R - 170 km/h	3

A questão já foi apreciada pelo Poder Judiciário. O Tribunal Regional Federal da 4ª Região julgou o tema nos seguintes termos:

"TRIBUTÁRIO. AÇÃO ORDINÁRIA. IMPORTAÇÃO DE PNEUS. CLASSIFICAÇÃO FISCAL. TABELA TIPI. PROVA PERICIAL. EFEITOS FUTUROS DA DECISÃO.

1. A classificação fiscal relativa a pneus deve ser feita em conformidade com as respectivas normas técnicas, consubstanciadas principalmente nas diretrizes dadas pelo INMETRO e pelo Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros.

2. In casu, a prova pericial levada a efeito nos autos demonstra que os bens importados pela parte autora se tratam de pneus C (de carga) e LT (comerciais leves), capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons.

3. O código NCM correto, portanto, corresponde ao 4011.20.90.

4. Possível a extensão dos efeitos da decisão prolatada às futuras importações efetuadas pela parte autora, desde que as alíquotas ad valorem tenham por base o valor aduaneiro, evitando-se, dessa forma, reiteração de ações judiciais idênticas a cada evento de importação, o que vai ao encontro dos princípios da economia processual e da celeridade." (TRF4, AC 5000085-54.2012.4.04.7008, SEGUNDA TURMA, Relator ANDREI PITTEN VELLOSO, juntado aos autos em 29/03/2017)

Como visto, a decisão foi no sentido de considerar como correta a classificação fiscal no código NCM 4011.20.90 para os pneus C (de carga) e LT (comerciais leves), justamente os pneus que são tema do recurso em apreço, pois a classificação fiscal relativa a pneus deve ser feita em conformidade com as respectivas normas técnicas, consubstanciadas principalmente nas diretrizes dadas pelo INMETRO e pelo Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros.

Do voto condutor do acórdão mencionado, destaco:

"Nesse diapasão, tenho que a indigitada prova técnica produzida corrobora o direito alegado pela parte autora.

Extraio do laudo pericial, elaborado pelo Engenheiro Mecânico Silvio Marcos Braz, dentre várias, as considerações que seguem abaixo:

4.1 QUESITOS DA REQUERENTE 1. Segundo o INMETRO, quais NCM de pneus que têm certificação compulsória?

Resposta: Segundo o Inmetro, são 3 os NCM's de pneus com certificação compulsória - 4011.10.00 (Pneu novo de automóveis, camionetas, camionetas de uso misto e seus rebocados);

- 4011.20 (Pneu novo de microônibus, caminhões e seus rebocados);

- 40.11.40.00 (Pneu novo para motocicletas e ciclomotores).

Ver ANEXO F.

2. Os pneus objeto de litígio e em questão estão certificados pelo INMETRO?

Resposta: Sim estão certificados. Ver ANEXO H.

3. É possível concluir que um produto certificado pelo INMETRO só pode pertencer a uma das NCM's com certificação compulsória, ou seria possível certificar um produto para o qual não há normas técnicas para tal?

Resposta: Sim, não sendo possível certificar um produto sem as devidas normas técnicas perante o Inmetro.

4. Qual é a diferença (de função ou de finalidade) entre "veículo comercial" e "veículo leve"?

Resposta: A função básica dos dois é exatamente a mesma, diferenciando-se somente na capacidade de carga e/ou volume de carga e/ou quantidade de passageiros.

5. Pode-se afirmar que a palavra "caminhonete" deriva etimologicamente da palavra "caminhão"?

Resposta: Sim, de acordo com o dicionário Michaelis da língua portuguesa, pode ser caracterizado como veículo de transporte de pessoal ou de carga (caminhão no diminutivo).ca.mi.nho.ne.te sf (fr camionnette) 1 Veículo automóvel para transporte de pessoal, com capacidade até 14 passageiros, exclusiva o motorista. 2. Veículo automóvel para transporte de carga, com chassi de caminhão, capacidade até 2 toneladas de carga útil e peso bruto até 4.200 kg. Var: caminhoneta e camioneta.

6. Pode-se afirmar que "micro-ônibus" é um tipo de ônibus, em sua função e finalidade?

Resposta: Sim. A função do micro-ônibus é a mesma do ônibus: O transporte de passageiros em escala maior que a de um carro privativo. A diferença entre um ônibus e um micro-ônibus se resume a quantidade de passageiros que um ou outro pode transportar.

(...)

9. O que significam as letras "C" e "L T" escritas antes ou depois da medida de um pneu?

Resposta: As letras significam que os pneus são destinados ao uso em veículos comerciais, conforme estabelecido no manual técnico A.L.A.P.A, onde:

- letra C: utilização para carga (Cargo em inglês);

- letra LT. Utilização em caminhão leve (Light Truck em inglês).

10. O que determina se um pneu será utilizado em um veículo de passeio ou veículo de carga: seu tamanho ou seu tipo de estrutura?

Resposta: O tipo de estrutura é quem determina a aplicação de um pneu. Por exemplo, um pneu de uma empilhadeira é muito menor em seu diâmetro que um pneu de bicicleta, porém, sua estrutura suporta uma carga infinitamente maior que o segundo.

11. Por que pneus com as siglas "C" e "LT" estão enquadrados na família 3 do INMETRO?

Resposta: Porque são homologados pelo INMETRO para uso em "Veículos Comerciais e Comerciais Leves", C e LT, não sendo enquadrados para veículos de passeio.

12. Por que pneus com as siglas "C" e "LT" estão enquadrados na categoria 3 do manual da ALAPA ?

Resposta: Porque os fabricantes precisam identificar os pneus de camionete com essa sigla quando sua aplicação e uso são destinados a camionetes, micro-ônibus, vans, ou seja, veículos de transporte de carga leve em geral.

(...)

14. A existência de uma camionete (por exemplo, uma Ford Ranger cabine simples) que usa a medida 235/75R15, deve usar o LT235/75R15 ou 235/75R15?

Resposta: No caso de uma camionete como a Ford Ranger cabine simples, o pneu correto é o LT235/75R15 (6 ou 8 Lonas). Ele tem características de pneu de carga. Um pneu de passeio não suporta o tipo de serviço demandado por uma camionete como essa.

15. A existência de um caminhão pequeno (por exemplo, um Hyundai HR) que usa a medida 205/70R15, deve usar o 205/70R15C ou 205/70R15?

Resposta: No caso de um caminhão pequeno como o HR, o pneu correto é o 205/70R15C 8 Lonas. Um pneu 205/70R15 de passeio não suporta esse tipo de uso.

Segundo o manual da ALAPA, os pneus 155R12C, 185R14C, 195R14C, 195/70R15C, 205/70R15C, 205/75R16C, LT235/75R15, 31x10.50R15, 7.00-16, 7.50-7.50R16, 215/75R17,5, pertencem todos ao mesmo "Capítulo 3 - Pneus para Camionete"?

Resposta: Sim, todos ao mesmo capítulo. Ver ANEXO G.

Existe diferença de pressão de inflação recomendada entre um pneu, por exemplo, 205/70R15 e 205/70R15C? Por quê?

Resposta: O pneu 205/70R15 de passeio normal suporta 36 PSI (libras por polegada quadrada). O pneu 205/70R15 de passeio reforçado suporta 44 PSI. O pneu 205/70R15C suporta até 65 PSI (ou de 47 a 80% mais). O pneu é basicamente uma bolsa de ar que sustenta o veículo. Quanto maior o peso que o pneu precisa suportar, maior pressão de ar interna ele precisa ter, ou seja, além de suportar mais peso o pneu precisa suportar maior pressão interna. Sua estrutura precisa ser mais reforçada para suportar tal esforço, especifica para essa finalidade.

Quesitos Complementares 1. Segundo o INMETRO, a classificação dos produtos vinculados nas DI's e identificados pela autoridade aduaneira como sendo NCM 4011.99.90 se mostra equivocada ?

Resposta: Na verdade a NCM 4011.99.90 não exige certificação do INMETRO, e não seria possível fazê-la mesmo se quisesse, pois não existem normas para tal. Os pneus são certificados pelo nível de segurança e confiabilidade que demandam.

2. As medidas dos pneus em questão, conforme o INMETRO e a ABPA/ALAPA, são destinadas a utilização em MICRO-ONIBUS, CAMINHONETAS e UTILITARIOS (por analogia, pequenos ônibus igualmente para transporte de passageiros e veículos de carga leves), como pode ser observado nas tabelas de certificação compulsória de pneus novos?

Resposta: Sim, tal como esta no manual da ALAPA e na certificação do INMETRO. Ver ANEXOS G e H.

3. Referidos pneus nos dados das tabelas acima referidas, suas medidas - dos pneus objeto da controvérsia-, têm destinação ao uso em MICRO-ONIBUS, que, como se conclui do próprio nome, trata-se de um ONIBUS com dimensões reduzidas, mas ainda assim, trata-se de um ONIBUS e, por consequência, os pneus devem ser tratados como pertencentes a NCM 4011.20.90 - "outros, por exclusão, que é um subitem da NCM 4011.20 -dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões-, por que como tal estão certificados pelo INMETRO?

Resposta: Sim. De acordo com o manual ALAPA, os pneus objetos da Perícia podem ser empregados em Camionetas, microônibus e utilitários. Ver ANEXO G.

4. Os pneus, objeto da controvérsia, são, inquestionavelmente, destinados ao uso em ônibus e caminhões, em micro-ônibus e caminhões leves e, portanto, devem ter a classificação fiscal, nos termos das normas aplicáveis, adequada a este destinação qual seja, a NCM 4011.2090 - Outros, subitem da NCM 4011.20 - Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões?

Resposta: Sim. Por exclusão, a NCM 4011.10... sugerida pela REQUERIDA, menciona a utilização em veículos de passageiros - incluindo os veículos de uso misto (cátion wagons) e os automóveis de corrida. Pelo manual ALAPA, os pneus objetos da Perícia são aplicados em camionetas, microônibus e utilitários, não em veículos de passageiros. Por definição de um microônibus, é um ônibus de dimensões reduzidas, mas é um ônibus. Quanto à aplicação em caminhões, pelo manual ALAPA, os pneus destinam-se a camionetas e utilitários, ou seja, veículos comerciais leves, de carga, não sendo aplicados em automóveis de passageiros. Entende-se então que a classificação NCM 4011.20.90 esta adequada. Ver ANEXO G.

(...)

COM RELAÇÃO AO OBJETO DA PERÍCIA (...)

RESPOSTA: Este perito esclarece que as mercadorias são exatamente as que constam nos dados dos pneumáticos - item 2 do Laudo pericial e tabela resumo do Anexo e também do Laudo Pericial conforme abaixo:

Pneus, ou pneumáticos novos de borracha conforme relação abaixo:

- D.I. 12/0934103-6 - medida LT 235/75 R15, 104/101S, marca Kumho;
- D.I. 12/0208885-8 - medida 185/R14C, 102/1 100Q, marca Sailun;
- D.I. 12/0208885-8 - medida LT 31x10.50 R15 109Q marca Sailun;
- D.I. 12/0208885-8 - medida LT 225/75 R16, 115/112R marca Sailun;
- D.I. 12/0208885-8 - medida LT 215/85 R16E, 115/112R, marca Sailun;

- D.I 12/0208885-8 - medida 215/75R16C, 113/111R, marca Sailun.

Ver ANEXO C.

5. Como conclusão final, este Perito esclarece:

Apenas considerando o material levantado em pesquisa técnica, ou seja, manual técnico da ALAPA, definições do CTB, INMETRO e Notas Fiscais de outros fabricantes, é que este profissional chegou a uma classificação que parece mais lógica dos objetos da Perícia. A classificação 4011.99.90 - outros, a princípio foi descartada por este Perito pelo fato de parecer lógica a classificação de pneus C e LT como para veículos de carga e comerciais leves, enquadrando-se desta forma na classificação 4011.20.90, mostrando-se a mais adequada.

Alguns sites de internet, links de veículos automotores, entre outros, foram consultados, PORÉM, a diversidade de aplicação dos referidos pneus é tão grande que este profissional preferiu não mencioná-las e não considerá-las, como por exemplo, alguns dos pneus em questão apareciam como aplicação em veículos de passeio, veículos comerciais leves e caminhões...Até sua montagem os permite fazer, porém, dentro das especificações técnicas dos fabricantes, limites de velocidade, terreno, entre outros, tecnicamente, do ponto de vista da engenharia automotiva, são inconcebíveis.

Esperando este profissional ter contribuído com os esclarecimentos e estando a disposição de vossa excelência para quaisquer outros esclarecimentos adicionais que se façam necessários(...)"

A prova pericial demonstra a correção do enquadramento dos pneus importados, feito pela parte autora, na NCM 4011.20.90, em conformidade com a sistemática adotada pelo INMETRO e pela ASSOCIAÇÃO LATINO AMERICANA DE PNEUS E AROS - ALAPA -, órgãos que classificam tais mercadorias com base em normas técnicas. A Portaria INMETRO nº 482/2010, e o Manual de Normas Técnicas 2004, da ALAPA estão encartados no ev. 1, PORT14 e OUT15."

No mesmo sentido:

"TRIBUTÁRIO. AÇÃO ORDINÁRIA. IMPORTAÇÃO DE PNEUS. CLASSIFICAÇÃO FISCAL. TABELA TIPI. PROVA PERICIAL.

1. A classificação fiscal relativa a pneus deve ser feita em conformidade com as respectivas normas técnicas, consubstanciadas principalmente nas diretrizes dadas pelo INMETRO e pelo Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros.

2. In casu, a prova pericial levada a efeito nos autos demonstra que os bens importados pela parte autora se tratam de pneus C (de carga) e LT (comerciais leves), capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons.

3. O código NCM correto, portanto, corresponde ao 4011.20.90." (TRF4, AC 5022450-92.2013.4.04.7000, SEGUNDA TURMA, Relatora LUCIANE AMARAL CORRÊA MÜNCH, juntado aos autos em 19/07/2017)

"TRIBUTÁRIO. AÇÃO ORDINÁRIA. IMPORTAÇÃO DE PNEUS. CLASSIFICAÇÃO FISCAL. TABELA TIPI. PROVA PERICIAL. EFEITOS FUTUROS DA DECISÃO. 1. A classificação fiscal relativa a pneus deve ser feita em conformidade com as respectivas normas técnicas, consubstanciadas principalmente nas diretrizes dadas pelo INMETRO e pelo Manual Técnico da ALAPA - Associação

Latino Americana de Pneus e Aros. 2. In casu, a prova pericial levada a efeito nos autos demonstra que os bens importados pela parte autora se tratam de pneus C (de carga) e LT (comerciais leves), capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons. 3. O código NCM correto, portanto, corresponde ao 4011.20.90. 4. Possível a extensão dos efeitos da decisão prolatada às futuras importações efetuadas pela parte autora, desde que as alíquotas ad valorem tenham por base o valor aduaneiro, evitando-se, dessa forma, reiteração de ações judiciais idênticas a cada evento de importação, o que vai ao encontro dos princípios da economia processual e da celeridade." (TRF4, AC 5009752-54.2013.4.04.7000, SEGUNDA TURMA, Relatora LUCIANE AMARAL CORRÊA MÜNCH, juntado aos autos em 19/07/2017)

Diante de todo o exposto, voto por dar provimento ao Recurso Voluntário para que os pneus "C" (de carga) e "LT" (comerciais leves), constantes do Auto de Infração, capazes de suportar peso e pressão maiores do que os instalados em automóveis de passeio ou em station wagons sejam classificados na TEC/TIPI 4011.20.90.

À conclusão do referido acórdão, acrescenta-se que os pneus 6.00 e 6.50 (itens 22, 23, 24, 25, 26, 27 e 28) mantêm-se na classificação adotada pelo contribuinte uma vez que se destinam a caminhões, ônibus e aos outros veículos comerciais aqui tratados.

2. Alteração do critério jurídico adotado em despachos aduaneiros

Sustenta a recorrente que a reclassificação fiscal dos pneus consubstancia-se em alteração do critério jurídico adotado por ocasião da conferência física e do desembaraço da mercadoria importada. Cita tal impossibilidade com fulcro nos arts. 146 e 149 do CTN

A insurgência cinge-se à vedação de uma revisão da classificação fiscal adotada pela contribuinte no preenchimento de seus documentos de importação.

A reclassificação laborada no âmbito da fiscalização do IPI é plenamente possível e em atendimento aos preceitos do CTN ainda que fosse uma revisão aduaneira, pois para que haja a alteração de critérios jurídicos adotados no lançamento, vedada pelo art. 146 do CTN, deve ter havido um lançamento de ofício anterior em relação aos mesmos fatos geradores cujo posicionamento se pretende alterar.

Nesse sentido, não houve qualquer alteração de procedimento fiscal no tocante à classificação fiscal em relação à contribuinte. Ao contrário, nos autos do processo nº 11065.722023/2015-25, de mesmo assunto, tem-se notícia que para importações de pneumáticos pela mesma recorrente, no ano de 2009 a 2011, a fiscalização procedeu à reclassificação fiscal para os mesmos códigos fiscais efetuados pela Receita Federal no presente processo.

Registre-se, ainda, que para tentar apoiar a alegação de violação aos arts. 146 e 149 do CTN, a recorrente citou decisão do STJ que não admitiu que fosse efetuada revisão de lançamento em decorrência de erro de direito. Tal decisão não se aplica ao presente caso, uma vez que não houve revisão de lançamento (foi lançado o IPI devido em períodos de apuração que não haviam sido objeto de cobrança), nem erro (de fato ou de direito), nem fixação de critério.

Ademais, no presente caso, trata-se de fato gerador do IPI, diverso do desembaraço aduaneiro de importação, caracterizado pela saída dos pneumáticos do estabelecimento da recorrente, e não há informações de adoção de critérios de classificação distintos em procedimento de revisão de ofício, seja no âmbito dos tributos aduaneiros ou do IPI.

Assim, não há que se falar em alteração de critério jurídico no lançamento.

3. IPI na saída de produtos objeto de importação

A recorrente discorda da autuação por entender que os produtos importados não passam por qualquer processo de industrialização antes da venda interna, o que caracteriza mera circulação de mercadoria não alcançada pelo IPI.

Aduz que as operações de revenda de produtos importados sem prévia industrialização, não se sujeitam à incidência do IPI, não havendo respaldo constitucional para tal exigência, pois inexistente o fato gerador do Imposto.

Afirma ainda que a matéria será objeto de apreciação pelo Supremo Tribunal Federal, que reconheceu a repercussão geral do Tema 906, “Violação ao princípio da isonomia (art. 150, II, da Constituição Federal) ante a incidência de IPI no momento do desembaraço do produto industrializado, assim como na sua saída do estabelecimento importador para comercialização no mercado interno”.

Como se vê não há julgamento definitivo acerca da matéria em sede de repercussão geral.

A incidência do IPI na saída de mercadoria importada tem fundamento nos artigos 34, II, cumulado com o art. 9º, I, ambos do Decreto nº 4.544/2002 (RIP/02), que regulamento a Lei nº 4.502/1964:

Art. 9º Equiparam-se a estabelecimento industrial:

I os estabelecimentos importadores de produtos de procedência estrangeira, que derem saída a esses produtos (Lei nº 4.502, de 1964, art. 4º, inciso I);

[...]

Art. 34. Fato gerador do imposto é (Lei nº 4.502, de 1964, art. 2º):

I o desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira; ou

II a saída de produto do estabelecimento industrial, ou equiparado a industrial.

Depreende-se dos dispositivos citados que o IPI incide na saída de mercadoria estrangeira do estabelecimento importador por equiparação com estabelecimento industrial.

Destarte, correta a incidência do IPI nas saídas promovidas pelo estabelecimento da recorrente de mercadoria de procedência estrangeira, deduzido os valores do Imposto pagos na importação.

Sobre essa matéria, o Superior Tribunal de Justiça - STJ, com fundamento na sistemática do art. 543-C, do CPC, firmou o seguinte entendimento:

RECURSO REPRESENTATIVO DA CONTROVÉRSIA. ART. 543C, DO CPC. IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS IPI. FATO GERADOR. INCIDÊNCIA SOBRE OS IMPORTADORES NA REVENDA DE PRODUTOS DE

PROCEDÊNCIA ESTRANGEIRA. FATO GERADOR AUTORIZADO PELO ART. 46, II, C/C 51, PARÁGRAFO ÚNICO DO CTN. SUJEIÇÃO PASSIVA AUTORIZADA PELO ART 51. II DO CTN, C/C ART. 4º, I, DA LEI N. 4.502/64. PREVISÃO NOS ARTS. 9, I E 35, II, DO RIPI/20/0 (DECRETO N. 7.212/2010).

1. Seja pela combinação dos artigos 46, II e 51, parágrafo único do CTN que compõem o fato gerador, seja pela combinação do art. 51, II, do CTN, art. 4º, I, da Lei n. 4.502/64, art. 79, da Medida Provisória n. 2.15835/ 2001 e art. 13, da Lei n. 11.281/2006 que definem a sujeição passiva, nenhum deles até então afastados por inconstitucionalidade, os produtos importados estão sujeitos a uma nova incidência do IPI quando de sua saída do estabelecimento importador na operação de revenda, mesmo que não tenham sofrido industrialização no Brasil.

2. Não há qualquer ilegalidade na incidência do IPI na saída dos produtos de procedência estrangeira do estabelecimento do importador, já que equiparado a industrial pelo art. 4º, I, da Lei n. 4.502/64, com a permissão dada pelo art. 51, II, do CTN.

3. Interpretação que não ocasiona a ocorrência de bis in idem, dupla tributação ou hipotributação, porque a lei elenca dois fatos geradores distintos, o desembaraço aduaneiro proveniente da operação de compra de produto industrializado do exterior e a saída do produto industrializado do estabelecimento importador equiparado a estabelecimento produtor, isto é, a primeira tributação recai sobre o preço de compra onde embutida a margem de lucro da empresa estrangeira e a segunda tributação recai sobre o preço da venda, onde já embutida a margem de lucro da empresa brasileira importadora. Além disso, não onera a cadeia além do razoável, pois o importador na primeira operação apenas acumula a condição de contribuinte de fato e de direito em razão da territorialidade, já que o estabelecimento industrial produtor estrangeiro não pode ser eleito pela lei nacional brasileira como contribuinte de direito do IPI (os limites da soberania tributária o impedem), sendo que a empresa importadora nacional brasileira acumula o crédito do imposto pago no desembaraço aduaneiro para ser utilizado como abatimento do imposto a ser pago na saída do produto como contribuinte de direito (não-cumulatividade), mantendo-se a tributação apenas sobre o valor agregado.

4. Precedentes: REsp. n. 1.386.686 SC, Segunda Turma, Rel. Min. Mauro Campbell Marques, julgado em 17.09.2013; e REsp. n. 1.385.952 SC, Segunda Turma, Rel. Min. Mauro Campbell Marques, julgado em 03.09.2013. Superado o entendimento contrário veiculado nos EREsp. n. 1.411.749PR, Primeira Seção, Rel. Min. Sérgio Kukina, Rel. p/acórdão Min. Ari Pargendler, julgado em 11.06.2014; e no REsp. n. 841.269 BA, Primeira Turma, Rel. Min. Francisco Falcão, julgado em 28.11.2006.

5. Tese julgada para efeito do art. 543C, do CPC: "os produtos importados estão sujeitos a uma nova incidência do IPI quando de sua saída do estabelecimento importador na operação de revenda, mesmo que não tenham sofrido industrialização no Brasil".

6. Embargos de divergência em Recurso especial não providos. Acórdão submetido ao regime do art. 543C do CPC e da Resolução STJ 08/2008.

(EResp 1403532/SC Rel. Ministro NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO, Rel. p/acórdão Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 14/10/2015, DJe 18/12/2015)

Como se sabe, nos termos do art. 62, §2º do Anexo II do Regimento Interno do CARF, aprovado pela Portaria MF nº 343/2015, na redação dada pela Portaria MF nº 152/2016, "As decisões definitivas de mérito, proferidas pelo Supremo Tribunal Federal e pelo Superior Tribunal de Justiça em matéria infraconstitucional, na sistemática dos arts. 543-B e 543-C da Lei nº 5.869, de 1973, ou dos arts. 1.036 a 1.041 da Lei nº 13.105, de 2015 - Código de Processo

Civil, deverão ser reproduzidas pelos conselheiros no julgamento dos recursos no âmbito do CARF.

4. Ilegitimidade da cobrança de juros e de multa (artigo 100 CTN)

Suscita a recorrente que autuação fiscal e decisão recorrida ofenderam as disposições dos artigos 100, inciso III, do CTN o que implicaria a exclusão de juros de mora e multa (parágrafo único). O dispositivo legal:

Art. 100. São normas complementares das leis, dos tratados e das convenções internacionais e dos decretos:

[...];

III - as práticas reiteradamente observadas pelas autoridades administrativas;

[...]

Parágrafo único. A observância das normas referidas neste artigo exclui a imposição de penalidades, a cobrança de juros de mora e a atualização do valor monetário da base de cálculo do tributo.

Sustenta que havia prática reiterada da administração em aquiescer com a classificação declarada por ocasião de seus despachos aduaneiros de importação e a observância da SC nº 348/1998 que apontou para a classificação dos pneus no código tarifário pretendido pela contribuinte - 4011.20.90.

Sem razão a contribuinte.

Quanto à prática reiterada, esta somente se configura mediante a mudança de entendimento da Administração diante de um mesmo comportamento do administrado. Não há nos autos demonstração de que a Administração tenha observado reiteradamente prática de natureza tributária que tenha implicado mudança de entendimento.

No tocante à Solução de Consulta nº 348/1998, já se demonstrou que fora revogada.

O crédito tributário não pago no vencimento sujeita-se à incidência de juros de mora, no intuito de corrigir os valores devidos, conforme prescreve o art. 61, § 3º da Lei nº 9.430/96 e 161 do CTN, e à multa de ofício, quando em procedimento de fiscalização, for constatado o não recolhimento dos tributos, a teor do inciso I, do art. 44 da Lei nº 9.430/96.

5. Incidência de juros de mora sobre multa

A recorrente entende ilegítima a aplicação dos juros SELIC sobre a multa de ofício.

O art. 161 do Código Tributário Nacional autoriza a exigência de juros de mora sobre a multa de ofício, isto porque a multa de ofício integra o “crédito” a que se refere o caput do artigo:

Art. 161. O crédito não integralmente pago no vencimento é acrescido de juros de mora, seja qual for o motivo determinante da falta, sem prejuízo da imposição das penalidades cabíveis e da aplicação de quaisquer medidas de garantia previstas nesta Lei ou em lei tributária.

Além destes dispositivos, destaca-se ainda o artigo 43 da Lei nº 9.430/96, que assim dispõe:

Art. 43. Poderá ser formalizada exigência de crédito tributário correspondente exclusivamente a multa ou a juros de mora, isolada ou conjuntamente.

Parágrafo único. Sobre o crédito constituído na forma deste artigo, não pago no respectivo vencimento, incidirão juros de mora, calculados à taxa a que se refere o § 3º do art. 5º, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao vencimento do prazo até o mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês de pagamento.

Da análise dos dispositivos citados, resta claro que o crédito tributário, relativo à penalidade pecuniária, constituído de ofício, não pago no respectivo vencimento, fica sujeito à incidência de juros moratórios, calculados à taxa Selic, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao vencimento do prazo até o mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês de pagamento.

A matéria encontra-se pacificada com a edição da Súmula CARF nº 108: "Incidem juros moratórios, calculados à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, sobre o valor correspondente à multa de ofício."

Assim, os juros de mora devem incidir também sobre a multa de ofício, que integra o crédito tributário constituído de ofício, na hipótese de se negar provimento ao recurso voluntário.

Dispositivo

Ante todo o exposto, voto para dar provimento ao Recurso Voluntário, para reconhecer como correta a classificação fiscal adotada pela Recorrente em relação aos pneus fabricados e importados objetos do litígio.

(assinado digitalmente)

Paulo Roberto Duarte Moreira