

PROCESSO - A. I. N° 130577.0073/14-5
RECORRENTE - FAZENDA PÚBLICA ESTADUAL
RECORRIDO - SAN MARINO ÔNIBUS LTDA.
RECURSO - RECURSO DE OFÍCIO- Acórdão 3^a JJF n° 0036-03/15
ORIGEM - IFMT - DAT/METRO
INTERNET - 16/06/2015

2^a CÂMARA DE JULGAMENTO FISCAL

ACÓRDÃO CJF N° 0145-12/15

EMENTA: ICMS. SUBSTITUIÇÃO TRIBUTÁRIA. AQUISIÇÕES INTERESTADUAIS DE MERCADORIAS ENQUADRADAS NO REGIME DE SUBSTITUIÇÃO TRIBUTÁRIA. FALTA DE RETENÇÃO DO IMPOSTO. No caso presente, por se tratar de fornecimento, unicamente, de carrocerias pelo remetente, aplica-se o disposto no Protocolo ICMS 41/2008, cujo Anexo Único, item 72, consta “Carroçarias para veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05, incluídas as cabines.”, o que difere do caso em que o remetente fornece o chassis, juntamente com o motor e a carroceria, configurando-se o produto “ônibus”, cuja tributação deve-se reger através do Convênio ICMS 132/92, que dispõe sobre a substituição tributária nas operações com veículos automotores. Recurso **PROVIDO**. Auto de Infração **Procedente**. Decisão não unânime.

RELATÓRIO

Trata o presente de Recurso de Ofício, previsto no art. 169, I, “a”, item 1, do Regulamento do Processo Administrativo Fiscal, aprovado pelo Decreto n° 7.629/99, impetrado pela 3^a JJF, através do Acórdão n° 0036-03/15, por ter desonerado o sujeito passivo do débito originalmente lhe imputado, relativo à falta de retenção e o consequente recolhimento do ICMS lançado no valor de R\$94.457,15, acrescido da multa de 60%, pelo sujeito passivo por substituição tributária, relativo às operações subsequentes, nas vendas de carrocerias para ônibus para contribuintes localizados no Estado da Bahia, conforme Protocolo 49/2008, conforme DANFES n^{os}: 61384, 61385, 61386, 61387, 61388, 61389, 61393, 61394 e 61395, às fls. 8 a 25 dos autos.

A Decisão de piso considerou o Auto de Infração Improcedente, após as seguintes considerações:

Inicialmente cabe ressaltar a divergência que emerge dos autos em relação à identificação da mercadoria apreendida, objeto da autuação, eis que o autuante na acusação fiscal se reporta como sendo um tipo de mercadoria, distinta da que se refere o autuado em sede de defesa.

No Termo de Ocorrência Fiscal n° 1300577.0097/14-1, fls. 04 e 05, e no Auto de Infração identificam as mercadorias apreendidas como sendo “Carrocerias para Ônibus”, constantes no PROTOCOLO 41/2008, dos DANFES n°s 61384, 61388, 61385, 61394, 61387, 61386, 61393, 61395 e 61389. Por seu turno, o impugnante identifica as mercadorias apreendidas são Ônibus Spectrum City Agrale MA 15.0 Urbano, cor branca, com capacidade para 23 pessoas, com carrocerias montadas sobre chassis Agrale, cuja Nomenclatura Comum do Mercosul/Sistema Harmonizado - NCM/SH é 8702.10.00 - EX 02, fl. 76.

Como se depreende da divergência em relação à especificação das mercadorias objeto da acusação fiscal, afigura-se imprescindível a correta identificação das mercadorias para o deslinde da matéria, ora em lide, haja vista que, dessa decisão, emergirá o alcance, ou não, da operação com as mercadorias apreendidas aos ditames do Protocolo ICMS 41/2008.

*Ao compulsar os DANFES objeto da autuação, fls. 08, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22 e 24, constato que as mercadorias apreendidas estão descritas como “Ônibus Spectrum City Agrale MA 15.0 Urbano: ...”, conforme consta do campo “**DESCRIÇÃO DO PRODUTO/SERVIÇOS**”. O código NCM informado é “8702.1000 - Ex02” (vide campo “**NCM/SH**”), o qual se refere a “Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista - com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)”, conforme*

tabela TIPI, fl. 76.

Verifico no Auto de Infração que a base de cálculo apurada decorreu da totalização do valor integral de cada uma das operações constantes dos DANFES nºs 61384, 61388, 61385, 61394, 61387, 61386, 61393, 61395 e 61389, arrolados no Termo de Ocorrência Fiscal, mesmo esses fazendo referência a Ônibus Spectrum City Agrale MA 15.0 Urbano, distintamente da acusação fiscal que identifica as mercadorias como sendo “Carrocerias para Ônibus”.

Assim, consoante a situação fática acima enunciada resta indubioso que a mercadoria objeto da apreensão foi “veículo automotor novo da posição NCM 8702.10.00 - Ex02 (com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³), conforme consta nos DANFES, espelhos das Notas Fiscais Eletrônicas que acobertavam a circulação das mercadorias apreendidas.

Com fundamento nesta inequívoca constatação fática, fica patente a inadequação da acusação fiscal, nos termos em que foi erigida em fazer incidir o Protocolo ICMS 41/2008, pois seu alcance normativo abrange, tão-somente, componentes de veículo automotor, mas nunca o produto já industrializado, conforme se depreende do teor da ementa e da cláusula primeira do aludido protocolo.

Convém ressaltar que, ao contrário da argumentação articulada pelo defendente, nas operações com peças partes, componentes, acessórios e demais produtos listados no Anexo Único do Protocolo ICMS 41/2008, independente da condição do adquirente, quando destinados à integração ao ativo imobilizado ou ao uso ou consumo do destinatário, é devida a antecipação pelo remetente da parcela relativa ao imposto correspondente ao diferencial de alíquotas. É o que se depreende nitidamente dos parágrafos 1º e 3º do aludido protocolo, in verbis:

“PROTOCOLO ICMS 41, DE 4 DE ABRIL DE 2008

Dispõe sobre a substituição tributária nas operações interestaduais com autopeças.

§ 1º O disposto neste protocolo aplica-se às operações com peças, partes, componentes, acessórios e demais produtos listados no Anexo Único, de uso especificamente automotivo, assim compreendidos os que, em qualquer etapa do ciclo econômico do setor automotivo, sejam adquiridos ou revendidos por estabelecimento de indústria ou comércio de veículos automotores terrestres, bem como de veículos, máquinas e equipamentos agrícolas ou rodoviários, ou de suas peças, partes, componentes e acessórios, desde que a mercadoria objeto da operação interestadual esteja sujeita ao regime da substituição tributária nas operações internas no Estado de destino.

[...]

§ 3º O disposto no caput aplica-se, também, às operações com os produtos relacionados no §1º destinados à:

I - aplicação na renovação, recondicionamento ou beneficiamento de peças partes ou equipamentos;

II - integração ao ativo imobilizado ou ao uso ou consumo do destinatário, relativamente ao imposto correspondente ao diferencial de alíquotas.

Assim, evidenciado nos autos que as mercadorias apreendidas não se constituem de “Carrocerias para Ônibus”, como veiculada na acusação fiscal, uma vez que, conforme discriminado nos DANFES que sustentam a autuação, foram incorporadas no produto final tendo sido objeto de industrialização mediante sua alocação em chassis, incluído o motor, incorporados os demais acessórios, pintado e adesivado. Ou seja, o veículo motorizado pronto e acabado, evidentemente não mais se trata de uma simples carroçaria, parte ou componente, mas sim de um veículo automotor.

Saliento que inexiste previsão de retenção do ICMS por substituição tributária para os ônibus apreendidos, por possuírem volume interno de habitáculo destinado a passageiros e motorista superior a 9 m³, consoante expressamente previsto na cláusula primeira do Convênio ICMS 132/92,

Em suma, resta des caracterizada a exigência fiscal pelo descabimento da incidência do ICMS substituição tributária sobre a venda dos veículos apreendidos, ou seja, conforme constam nos DANFES nºs 61384, 61388, 61385, 61394, 61387, 61386, 61393, 61395 e 61389, “Ônibus Spectrum City Agrale MA 15.0 Urbano com capacidade para 23 passageiros (volume interno de habitáculo destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³)”. Eis que, não estão compreendidos na substituição tributária regida, tanto pelo Convênio ICMS 41/2008, como pelo Convênio ICMS 132/92.

Nestes termos, concluo pela insubstância da autuação.

Diante do exposto, Voto pela IMPROCEDÊNCIA do Auto de Infração.

A JJF recorreu de ofício para uma das Câmaras de Julgamento Fiscal do CONSEF.

VOTO

Examinando as peças que integram os autos depreendo que a Decisão recorrida merece reforma

quanto ao seu resultado, no tocante à desoneração da exigência que compõe o Auto de Infração, objeto do Recurso de Ofício interposto pela 3ª JJF, inerente ao Acórdão de nº 0036-03/15.

Há de ressaltar que a acusação fiscal é de que o sujeito passivo por substituição, localizado no Estado do Rio Grande do Sul, deixou de proceder à retenção e o consequente recolhimento do ICMS, relativo às operações subsequentes, nas vendas de carrocerias para ônibus para contribuintes localizados no Estado da Bahia, conforme Protocolo ICMS 49/2008, Termo de Ocorrência Fiscal e DANFES, às fls. 4 a 25 dos autos.

Da análise dos DANFES nºs: 61384, 61385, 61386, 61387, 61388, 61389, 61393, 61394 e 61395, verifica-se que em tais documentos constam na descrição dos produtos: “ONIBUS SPECTRUM CITY AGRALE MA 15.0 (EURO 5) URBANO (CARROCERIA DE NOSSA FABRICAÇÃO) TIPO: SPECTRUM CITY COR: BRANCA CAPACIDADE: 23 ...” Também consignam número: de carroceria e do RENAVAN, além de outros dados, dentre os quais o número do chassi, como também o valor unitário de R\$104.952,39, além da natureza da operação de “VENDA PROD. ESTAB. P/ NÃO CONTRIB.”, todos destinados à “COOPSTECS – COP. PERM. SUBSISTEMA TRANSP. ESPECIAL COMPL. DO”.

Há de se salientar que para cada DANFE acima citado existe um correspondente Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica, relativo à natureza da operação de “RETORNO DE INDUSTR. P/ CTA E ORD.”, destinada à “COOPSTECS – COP. PERM. SUBSISTEMA TRANSP. ESPECIAL COMPL. DO”, discriminando “CHASSI AGRALE MA 15.0 (EURO 5) 4300EE”, no valor unitário de R\$126.451,93, e consignando, no campo “Dados Adicionais” que se trata de “DEVOLUÇÃO DA NOTA FISCAL ...”, da Agrale S/A, por sua conta e ordem, citando o mesmo número do chassi que consta do DANFE, o qual se refere à carroceria.

Portanto, dúvida inexiste de que a propriedade do chassi, no momento da ação fiscal, era da empresa destinatária “COOPSTECS – COP. PERM. SUBSISTEMA TRANSP. ESPECIAL COMPL. DO”, e que a operação, ora em análise, diz respeito, unicamente, às carrocerias produzidas e montadas sobre os respectivos chassis enviados para a empresa SAN MARINO ÔNIBUS LTDA.

É notório que a configuração da carroceria sobre o chassis e o motor resulta no produto “ônibus”, contudo, também é claro e evidente que o valor agregado para efeito de fato gerador do ICMS é apenas sobre a carroceria. Aliás, como foi o ICMS oferecido à tributação pelo próprio fabricante das carrocerias, ou seja, sobre o valor da carroceria de R\$104.952,39, apurou a base de cálculo reduzida de R\$49.389,55 e incidiu a alíquota de 17%, apurando o ICMS de R\$8.396,22, resultando na carga tributária de 8% de ICMS recolhido para o Estado de origem (RS).

E não poderia ser diferente, pois, o fato gerador do imposto é apenas sobre a carroceria, produto agregado, uma vez que o chassis e o motor já havia sido objeto de tributação anterior, quando da operação da venda, não se podendo submetê-los à nova tributação, quando da remessa ou do retorno de “industrialização” (fabricação e venda da carroceria), sob pena de duplicidade de tributação.

Assim, comprovada à existência de fato gerador do ICMS sobre as vendas de carrocerias, o remetente, nos termos previstos nos §§ 1º e 3º da cláusula primeira do Protocolo ICMS 41/2008 (alterado pelo Protocolo ICMS 49/2008), o qual dispõe sobre a substituição tributária nas operações interestaduais com autopeças, deveria realizar a antecipação da parcela relativa ao imposto correspondente ao diferencial de alíquotas, independente da condição do adquirente, quando destinados à integração ao ativo imobilizado ou ao uso ou consumo do destinatário, conforme a seguir reproduzido:

PROTOCOLO ICMS 41, DE 4 DE ABRIL DE 2008

Dispõe sobre a substituição tributária nas operações interestaduais com autopeças.

Cláusula primeira. Nas operações interestaduais com peças, componentes, acessórios e demais produtos listados nos anexos deste protocolo, realizadas entre contribuintes situados nas unidades federadas signatárias deste protocolo, fica atribuída ao remetente, na qualidade de sujeito passivo por substituição, a responsabilidade pela retenção e recolhimento do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, relativo às operações subsequentes.

§ 1º O disposto neste protocolo aplica-se às operações com peças, partes, componentes, acessórios e demais produtos listados no Anexo Único, de uso especificamente automotivo, assim compreendidos os que, em qualquer etapa do ciclo econômico do setor automotivo, sejam adquiridos ou revendidos por estabelecimento de indústria ou comércio de veículos automotores terrestres, bem como de veículos, máquinas e equipamentos agrícolas ou rodoviários, ou de suas peças, partes, componentes e acessórios, desde que a mercadoria objeto da operação interestadual esteja sujeita ao regime da substituição tributária nas operações internas no Estado de destino.

[...]

§ 3º O disposto no caput aplica-se, também, às operações com os produtos relacionados no §1º destinados à:

I - aplicação na renovação, recondicionamento ou beneficiamento de peças partes ou equipamentos;

II - integração ao ativo imobilizado ou ao uso ou consumo do destinatário, relativamente ao imposto correspondente ao diferencial de alíquotas.

Há de se destacar que, no caso presente, por se tratar de fornecimento, unicamente, de carrocerias pelo remetente, aplica-se o disposto no Protocolo ICMS 41/2008, cujo Anexo Único, item 72, consta “Carroçarias para veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05, incluídas as cabines.”, o que difere do caso em que o remetente fornece o chassis, juntamente com o motor e a carroceria, o que se configura no produto “ônibus”, cuja tributação deve-se reger através do Convênio ICMS 132/92, que dispõe sobre a substituição tributária nas operações com veículos automotores.

Também, registre-se que, no caso concreto, as operações de vendas de carrocerias ao consumidor final não se enquadram na hipótese legal de remessa para estabelecimento industrial, prevista no §2º, da cláusula primeira do aludido protocolo, cuja espécie seria no caso de o sujeito passivo enviar a carroceria de sua produção para outro estabelecimento industrial.

Feitas tais considerações, no caso em análise, restou evidenciado o fornecimento apenas da carroceria, cuja tributação está prevista no § 3º, II, da cláusula primeira do Protocolo ICMS 41/2008, cujos Estados envolvidos são signatários, visto que o sujeito passivo vendeu carroceria montada sobre chassi e motor de terceiro, ou seja, de propriedade do próprio destinatário do bem, situado na Bahia. Logo, nas operações interestaduais com peças, partes, componentes, acessórios e demais produtos listados no seu Anexo Único, é atribuída ao remetente, na qualidade de sujeito passivo por substituição, a responsabilidade pela retenção e recolhimento do ICMS relativamente ao imposto correspondente ao diferencial de alíquotas, conforme se exige neste lançamento de ofício, consoante demonstrado à fl. 2 dos autos.

Diante do exposto, voto pelo PROVIMENTO do Recurso de Ofício, no sentido de modificar a Decisão recorrida, para restabelecer a exigência do crédito tributário lançado no Auto de Infração em epígrafe.

VOTO DIVERGENTE

Com a devida vénia irei divergir do voto do nobre colega Relator.

Cinge-se o presente recurso à apreciação das razões recursais de ofício atinentes à decisão de primo grau que julgou procedente a acusação fiscal de que o Sujeito Passivo deixou de proceder à retenção do ICMS, e o consequente recolhimento, na qualidade de sujeito passivo por substituição, relativo às operações subsequentes, nas vendas realizadas para contribuinte localizado neste Estado (Protocolo ICMS 49/2008).

Da análise dos autos, verifico que o Sujeito Passivo, após explicar a forma através da qual se processa a industrialização e venda do seu produto, aduz que a mercadoria objeto da imputação fiscal tem enquadramento na posição 8702.10.00 EX02 da tabela TIPI, que corresponde a “Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluído o motorista com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9 m³”, também aduzindo que o produto “ônibus” deriva de processo de industrialização, em cujo chassi lhe é enviado pelo encomendante para que sobre ele seja montada carroceria de especificações pré-determinadas e contratadas pelo seu cliente, tudo a revelar que trata-se de um processo industrial que resulta no produto “ônibus”, composto de chassi e carroceria.

O deslinde do feito requer uma análise de fatos anteriores ao fato imponível, pois, da definição de certos parâmetros é que se poderá decidir a querela. É o que farei a seguir, baseado em fatos que me parecem incontestáveis.

Primeiro, vejo que um “Encomendante” forneceu ao Sujeito Passivo um chassi para encarroçamento. Segundo, o Sujeito Passivo procedeu à construção de uma carroceria atendendo especificações e especificidades definidas pelo encomendante. Terceiro, o Sujeito Passivo entrega ao encomendante um ônibus, composto de chassi e carroceria, por meio de DANFE que tem como natureza de operação a “venda produção do estabelecimento”, que deu azo à autuação. E quarto, o Sujeito Passivo emite DANFE com natureza de operação a “*Ret. Mer. Rec. Ind. CNT. Ord. Adq. Mer. Qdo. N TR. est. Adq.*”, que tem como destinatário o também encomendante.

A lógica da transação que envolve a aquisição de um ônibus, em regra, é aquela em que uma determinada pessoa, natural ou jurídica, adquire um chassi, aí entendido que não é a Empresa encarroçadora, envia o dito chassi (absolutamente imprestável a qualquer tipo de transporte sem uma carroceria) para um fabricante encarroçador, que construirá uma carroceria sobre o chassi atendendo a uma encomenda específica para a construção de um veículo “ônibus”, com características, por vezes, bastante específicas, em razão das infinitas possibilidades de configuração do veículo.

Importante ressaltar que nesse processo de construção de uma carroceria, o manuseio do chassi, sendo adaptado às características construtivas da carroceria, é absolutamente indiscutível sob o ponto de vista da legislação que define quando um produto pode ser considerado industrializado, haja vista que o chassi sofre alterações, ainda que de pequena monta, pelo simples fato de que a fixação/construção da carroceria sobre um chassi se dá pela adaptação e agregação de longarinas de aço e implementos outros, cuja ausência impedem que um ônibus (chassi e carroceria) possa existir.

O que se disse acima é exatamente o espelho da situação dos autos, lembrando que o nível de manipulação do chassi pode ser imensamente maior, caso o chassi seja construído de forma a permitir diversos tamanhos de carrocerias, tanto no comprimento quanto na altura.

Dito isso, a primeira conclusão a que se chega é que apesar de o encomendante adquirir um chassi e enviar para a encarroçadora para fabricação de uma carroceria, o dito chassi passou, efetivamente, por um processo de industrialização para, agregado a uma carroceria desse origem a um “ônibus”.

O documento fiscal que faz o retorno do chassi ao seu efetivo dono (encomendante da carroceria), de fato, deverá existir, pois, de outra maneira, a circularização não se completaria, haja vista que o chassi foi adquirido e enviado diretamente do fabricante para que sobre ele fossem construída uma carroceria, que por sua vez, após concluído o processo de fabricação do ônibus, devolveu, documentalmente, o chassi ao seu proprietário, este, em conformação diversa da original.

Feitas essa considerações primeiras, avanço sobre a definição da classificação do veículo, mercadoria objeto da autuação.

Entendeu equivocadamente o autuante que apreendeu carrocerias para ônibus, conforme consta do Termo de Ocorrência. Tal equívoco se dá, entre outros motivos, pelo fato de que uma carroceria para ônibus não circula de maneira autônoma, exigindo, necessariamente, que esteja construída sobre um chassi, conjunto esse denominado “ônibus”.

Ora, se o que se discute tem essência na definição da mercadoria, que no caso trata-se de “ônibus”, com base nessa premissa, há que se buscar o enquadramento da tabela TIPI e o perfeito esclarecimento da NCM aplicável.

Entendeu o relator da decisão de piso que a operação refere-se a venda de carroceria montada sobre chassi de terceiro, no caso a encomendante, e pertencente ao seu ativo imobilizado, entendendo que com base no Protocolo ICMS 41/2008, alterado pelo Protocolo ICMS 49/2008, do qual os Estados da Bahia e do Rio Grande do Sul são signatários, as operações interestaduais

com peças, partes, componentes, acessórios e demais produtos listados no seu Anexo Único, fica atribuída ao remetente, na qualidade de sujeito passivo por substituição, a responsabilidade pela retenção e recolhimento do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS, relativo às operações subsequentes, aí entendido que no item 72 estão incluídas as “*Carroçarias para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05, incluídas as cabines*”.

Como dito antes, a grande questão, da qual o entendimento determinará o deslinde do feito, é a definição do que é a mercadoria, se uma carroceria ou um ônibus.

Entendo que as mercadorias objeto da autuação, *in casu*, são ônibus e não carrocerias, dado que o ditos ônibus, em verdade, são resultado da agregação de duas partes, chassi e carroceria, esta última construído pelo Sujeito Passivo sobre o primeiro. Dito isso, os documentos fiscais servem à circulação da mercadoria “ônibus”, atendendo ao enquadramento determinado por “*Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluído o motorista com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9 m³*.”

Nessa esteira, não me parece lógico que se queira aplicar o Protocolo ICMS 41/2008, na medida em que a regra ali estatuída abrange apenas as peças, partes, componentes, acessórios do veículo, não alcançando o produto já industrializado. Em se tratando de veículo de veículo de medida cúbica superior a 9 m³, vejo que o Convênio ICMS 132/92 não pode ser aplicado ao caso dos autos, vez que a previsão de retenção do ICMS por substituição tributária abrange veículos de medida cúbica inferiores a 9 m³.

Feitas as considerações acima expressas, entendo que não se pode querer fazer incidir o ICMS substituição tributária sobre a venda da carroceria, pois, em verdade, o processo de construção de uma carroceria, em verdade, é parte integrante do processo de construção da mercadoria “ônibus”, ou seja, é possível afirmar que tanto o chassi como as carrocerias foram consumidas no processo de montagem das mercadorias denominadas o “ônibus”, verdadeiramente os produtos finais produzidos e entregues ao encomendante, que providenciará a escrituração dos registros pertinentes de dois ônibus compostos de chassi e carroceria com números definidos.

Pelo exposto, voto no sentido de NÃO PROVER o Recurso de Ofício e julgar IMPROCEDENTE o Auto de Infração.

RESOLUÇÃO

ACORDAM os membros da 2^a Câmara de Julgamento Fiscal do Conselho de Fazenda Estadual, em decisão não unânime, **PROVER** o Recurso de Ofício apresentado para modificar a Decisão recorrida e julgar **PROCEDENTE** o Auto de Infração nº 130577.0073/14-5, lavrado contra **SAN MARINO ÔNIBUS LTDA.**, devendo ser intimado o recorrido para efetuar o pagamento do imposto no valor de **R\$94.457,15**, acrescido da multa de 60%, prevista no art. 42, II, “e”, da Lei nº 7.014/1996, e dos acréscimos legais.

VOTO VENCEDOR - Conselheiros(as): Paulo Danilo Reis Lopes, Maurício Souza Passos e Fernando Antonio Brito de Araújo.

VOTO DIVERGENTE - Conselheiros(as): Daniel Ribeiro Silva e Oswaldo Ignácio Amador.

Sala das Sessões do CONSEF, 13 de maio de 2015.

FERNANDO ANTONIO BRITO DE ARAÚJO – PRESIDENTE/RELATOR

DANIEL RIBEIRO SILVA - VOTO DIVERGENTE

JOSÉ AUGUSTO MARTINS JÚNIOR - REPR. DA PGE/PROFIS