

A. I. Nº - 298943.0007/19-1
AUTUADO - BRIDGESTONE DO BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.
AUTUANTES - MARCOS ANTÔNIO MOURA CRISÓSTOMO e MARCÍLIO
- JOSÉ AMORIM DOS SANTOS
ORIGEM - DAT METRO / IFEP INDÚSTRIA
PUBLICAÇÃO - INTERNET 09/12/2021

2ª JUNTA DE JULGAMENTO FISCAL

ACÓRDÃO JJF Nº 0184-02.21-VD

EMENTA: ICMS. 1. SUBSTITUIÇÃO TRIBUTÁRIA. MERCADORIAS ENQUADRADAS NO REGIME. SUJEITO PASSIVO POR SUBSTITUIÇÃO. RETENÇÃO E RECOLHIMENTO A MENOS. Comprovado que parte dos pneus arrolados na autuação são utilizados em micro-ônibus e caminhões, e consoante diligência fiscal realizada, com ajustes no levantamento, a infração subsiste parcialmente. Auto de Infração PROCEDENTE EM PARTE. Decisão unânime.

RELATÓRIO

O Auto de Infração ora apreciado foi lavrado em 30 de setembro de 2019 e refere-se à cobrança de ICMS no valor de R\$150.104,03, além de multa de 60% pela constatação da seguinte infração:

Infração 01. **07.02.02.** Reteve e recolheu a menor o ICMS, na qualidade de sujeito passivo por substituição, relativo às operações internas subsequentes, nas vendas realizadas para contribuintes localizados neste estado, nos meses de dezembro de 2016, janeiro a dezembro de 2017, janeiro a dezembro de 2018.

Consta a seguinte informação dos autuantes: “*Em conformidade com os demonstrativos analítico e sintético apenso ao PAF*”. (Mantida a grafia original).

Tempestivamente, a autuada, por seus advogados, apresentou impugnação ao lançamento, constante às fls. 25 a 45, onde, inicialmente, após apertado resumo dos fatos, observa que, de acordo com a descrição da autuação, a Fazenda alega recolhimento a menor do ICMS, em relação às operações relacionadas no anexo à autuação fiscal, cuja totalidade das operações compreende mercadorias classificadas na NCM 4011.20.90.

Sustenta que uma verificação mais detida do demonstrativo que acompanhou a autuação fiscal, evidencia o equívoco da fiscalização que aplicou a MVA de 42% no cálculo do ICMS, ante a MVA de 32% aplicada nas referidas operações.

Registra dever ser reconhecida a insubsistência da autuação dado o manifesto equívoco da fiscalização na tentativa de descaracterizar a MVA aplicada, conforme demonstrará.

Indica que conforme se verifica das tabelas que acompanham o Auto de Infração ora guerreado, se exigem supostos valores atinentes ao ICMS-ST recolhidos a menor, em hipóteses referentes a remessa de pneumáticos para revendedoras de pneus.

Constata que o suposto pagamento a menor apurado no presente Auto de Infração decorreria de aplicação indevida pela fiscalização da Margem de Valor Agregado para determinados produtos, ou seja, a fiscalização não considerou, sem qualquer fundamento, a MVA adotada quando da realização das operações, aplicando o percentual de “42%” para produtos cujo MVA corresponde a “32%”.

Traz como exemplo, os seguintes pneumáticos destinados à veículos de cargas como ônibus e caminhão, classificados na NCM 4011.20.90 e, atualmente, objeto do CEST 16.002.00, do Convênio ICMS 148/2018, conforme descrição das linhas abaixo, apresentando, para elucidação dos pneumáticos, a descrição das linhas que foram objeto do Auto de Infração, extraídas do seu

próprio site, comprovando que se tratam de pneumáticos de carga, destinados a ônibus e caminhão, cuja MVA corresponde a 32%, com as respectivas descrições, na forma plotada.

Destaca, ainda, os pneumáticos da Marca DAYTON, quais sejam; 215/75R17.5 126/124L D300Z e LT265/70R 16 DAYTON TIMBERLINE 110/107S, cujos catálogos garante serão oportunamente apresentados.

Observa pelas descrições acima, que se tratam de pneumáticos utilizados única e exclusivamente em caminhões ou ônibus e respectivas variações (micro-ônibus, por exemplo), ou seja, são bens para equipar veículos utilizados para a prestação de serviços, seja para transporte de pessoas ou cargas e não veículos de passageiros, como quer fazer crer a fiscalização ao aplicar a MVA de 42%.

Aponta, em especial, *que fora aqueles cuja própria descrição identifica a destinação específica para ônibus e caminhões*, a descrição dos pneumáticos indica que se tratam de bens destinados à equipar veículos utilizados na prestação de serviços de transporte de pessoas e cargas, dada a utilização dos códigos C, relativos à série “Cargo” e LT, referente à série de “Light Truck”, que, de acordo com o Manual Técnico da ALAPA - Associação Latino Americana de Pneus e Aros, significa, respectivamente: “*utilização para carga (Cargo em inglês)*” e “*Utilização em caminhão leve (Light Truck em inglês)*”.

Informa a existência de Laudo emitido pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (Doc. 01), a seu pedido, cuja conclusão, pautada nas normas próprias da ALAPA, reconhece que os pneumáticos de série “LT” e “C” produzidos para suportar maior volume de carga em relação aos pneumáticos sem a identificação de série, e que se pode observar da conclusão reproduzida que faz expressa distinção entre os pneumáticos da mesma medida, mas com notação “LT” e “C”, dada a composição produtiva do pneumático para carga.

Observa que o Laudo anexo atesta que a condição dos pneumáticos como destinados à prestação de serviços, para transporte de carga e passageiros, o que, inclusive, também é atestado pela própria classificação fiscal adotada pela Impugnante, qual seja; 4011.20.90, cuja aplicabilidade já foi reconhecida pela própria Receita Federal do Brasil (Doc. 02).

Ademais, apenas para comprovar a destinação específica dos pneumáticos de série “LT” e “C”, acosta decisão proferida pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região (Doc. 03) que, analisando especificamente o tema para fins de IPI, reconheceu, *pautado em prova pericial, cujo resultado foi transcrito no próprio acórdão*, a destinação específica dos referidos pneumáticos, sendo relevante a transcrição de parte da decisão na qual o Tribunal faz referência às informações necessárias para distinção dos pneumáticos registros das séries “LT” e “C”, conforme transcreve.

Com efeito, não há falar-se na aplicação da MVA de 42%, dado que esta se aplica única e exclusivamente para os pneus **“utilizados em automóveis de passageiros”**, classificados, inclusive, na NCM 4011.10.00, o que não é o caso de todos os pneumáticos objeto da autuação fiscal, assevera.

Justifica tal fato, vez ter restado devidamente comprovado que os pneumáticos mencionados na autuação, dada a especificidade de sua composição, *em especial, no que concerne ao suporte de carga*, são destinados ao transporte de carga e pessoas, classificados na NCM 4011.20.90, e por tal motivo, a questão não merece maiores delongas, na medida que a aplicação da Margem de Valor Agregado para tais produtos é de 32%, conforme praticado, na forma da cláusula terceira do Convênio 85/93 e respectivo Anexo Único, em sua Cláusula Terceira, consoante reprodução da mesma.

Menciona que o referido percentual vem sendo aplicado pelo Estado da Bahia, conforme item 10.2 (CEST 16.002.00), conforme tabela que apresenta, reprodução dos itens 10.1, e 10.2 do Anexo 1 ao RICMS/12.

Aponta que ao observar tal tabela, de plano, se conclui que não assiste razão à fiscalização no que concerne à aplicação da MVA de 42% para os pneumáticos destinados à ônibus e caminhões,

inclusive os classificados no “LT” e “C”, na medida em que a referida alíquota se aplica única e exclusivamente para os automóveis de passageiros, sendo inequívoco o erro residente no cálculo que embasa o Auto de Infração.

Ressalta que a situação acima noticiada se repete para todas as notas fiscais objeto do Auto de Infração, no qual inexistente qualquer indício aparente que justifique a alteração da MVA sobre os produtos comercializados, a não ser, o flagrante equívoco por parte da fiscalização ao eleger MVA de 42%, dado que nem sequer houve o questionamento acerca da NCM aplicada.

Com efeito, fala ser evidente que a fiscalização incorreu em erro ao adotar MVA de 42% para os pneumáticos destinados à caminhões e ônibus, cujo percentual de margem previsto na legislação corresponde exatamente ao constante das notas fiscais de venda e devidamente recolhido aos cofres públicos, motivo pelo qual deve ser reconhecida a insubsistência da autuação fiscal.

Conclui que a exigência fiscal está baseada única e exclusivamente na aplicação da MVA de 42%, aplicada ao exclusivamente aos pneumáticos “utilizados em automóveis de passageiros”, classificados na NCM 4011.10.00, tendo acostado prova técnica comprovando que os pneumáticos objeto da atuação são destinados a ônibus e caminhões, motivo pelo qual foi correta a aplicação da MVA de 32%, seguindo o critério da classificação fiscal por ela atribuída.

Pelo exposto, requer seja inicialmente conhecida a presente defesa, tendo em vista a sua tempestividade, determinando o seu regular processamento, e sejam acolhidos os fundamentos para julgar improcedente o lançamento fiscal objeto do Auto de Infração, decretando a insubsistência do crédito tributário.

Solicita, ainda, que quaisquer outras intimações e notificações nestes autos devem ser encaminhadas aos cuidados do signatário da presente impugnação no endereço, inclusive eletrônico, que indica.

Na informação fiscal de fls. 150 a 154, prestada pelos autuantes, inicialmente registram exercer a autuada atividade de fabricação de pneus, e o comércio por atacado de pneumáticos e câmaras de ar.

Frisam que o cerne da questão se resume ao valor da margem de valor agregada que segundo a impugnante deveria ser aplicada 32%.

Indicam que a legislação do ICMS em especial o anexo 1 do RICMS/12, que trata das mercadorias sujeitas a substituição ou antecipação tributária, vigente em 2016, nos itens 10.1 e 10.2, baseados no texto do Convênio 85/93, transcrito, define as MVA's para pneus, e que da simples leitura do texto do Convênio, idêntico ao transcrito no RICMS, se constata que a MVA de 42% é utilizada para automóveis de passeio incluídos os veículos de uso misto (camionetas) e os automóveis de corrida.

Comparando o texto do Convênio com os produtos objeto da autuação, verificam que os pneus constantes no demonstrativo de substituição tributária retida a menor, são do tipo utilizados em caminhonetes, conforme prova o próprio laudo acostado pela defendente, fazendo, portanto, jus a MVA de 42%.

Mencionam que no referido Parecer Técnico juntado pela própria impugnante às fls. 109 a 125, da lavra do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) - Laboratório de Análises Químicas, visando a classificação de pneus quanto a sua utilização em veículos automotores, a autuada solicita a correta classificação dos pneus listados na fl. 112, que abrange os pneus objeto do presente Auto de Infração.

Constatam que nas fls. 117 e 118, o IPT lista os veículos encontrados para cada tipo de pneu com as respectivas fontes de informações, sendo que no item 5 do Parecer, fl. 119 e 120 o Instituto classifica, com base na tabela do IPVA, os veículos automotores.

Verificam, da análise das classificações supra, que todos os veículos listados são da categoria camionetas, sujeitas a MVA de 42%, conforme texto literal do Convênio 85/93.

Citam, neste sentido, de forma exemplificativa, o pneu LT245/70R16 DESTINATION A/T 113/110S, objeto da autuação, que conforme classificação da fl. 118, é utilizado na Ford Ranger, camionete, logo sujeitos a MVA de 42%.

Da mesma forma se reportam ao pneu LT225/75R 15 DESTINATION A/T 102/99S, utilizado na Chevrolet Blazer.

Sendo assim, entendem que a MVA aplicada se encontra respaldada pela legislação vigente, não havendo equívoco por parte da fiscalização ao eleger a MVA de 42% para os pneumáticos objeto da autuação.

Assim sendo, refutam todos os argumentos apresentados na impugnação e opinam pela procedência total do presente lançamento.

A empresa, na assentada do julgamento, apresentou memoriais, os quais reforçam os argumentos defensivos já apresentados.

Em 12/05/2020, o feito foi convertido em diligência, com o objetivo da elaboração de demonstrativo em formato editável por parte dos autuantes, e cumprindo o quanto solicitado, os mesmos à fl. 186 dão como cumprida a solicitação, encartando mídia à fl. 187 com o solicitado.

Presente na sessão de julgamento o patrono da empresa Dr. Thiago Cerávolo Laguna, OAB/SP 182.696, o qual em sede de sustentação oral aduziu que a legislação estabelece dois critérios para a classificação e aplicação da MVA, qual seja, a de pneus para veículos de passageiros e veículos de cargas, tendo a empresa adotado a classificação de pneus de carga, e não de passageiros, dado que são construídos para esta finalidade, tanto que a indicação de serem “LT” ou “C” no apontamento da dimensão dos pneus.

Fala que a distinção se encontra muito clara, e que os pneus destinados aos veículos de carga, tem a MVA de 32%, existindo uma lógica própria para tal.

Ressalta ser o veículo Ford citado pelos autuantes na informação fiscal, um veículo de carga, e não de passageiros, até pela NCM 4011.20.90.

Reitera as razões defensivas, pugnando pela improcedência do Auto de Infração.

VOTO

O presente lançamento constitui-se em uma infração arrolada pela fiscalização, objeto de impugnação por parte da empresa autuada.

Verifico que o sujeito passivo foi intimado acerca do início da ação fiscal por meio de Intimação para Apresentação de Livros e Documentos e/ou Prestação de Informações, através do seu Domicílio Tributário Eletrônico (DTE), via mensagem de número 134.368, com data de envio em 12/08/2019, ciência em 15/08/2019 mesma data de sua leitura, de acordo com o documento de fls. 08 e 09.

A memória de cálculo da autuação se encontra de forma impressa às fls. 12 a 54, tendo os arquivos da mídia de fl. 56 sido devidamente entregues à empresa autuada na forma do recibo de fl. 55.

Os autuantes, quando do lançamento, descreveram com precisão a infração cometida, apontando a conduta praticada pelo contribuinte, e tida como contrária à norma legal, os artigos infringidos, a previsão da multa sugerida, os prazos para interposição de defesa, ou usufruto do benefício de redução dos percentuais de multa, além de indicarem o sujeito passivo, tudo em conformidade com a disposição contida nos artigos 142 do CTN, 129 do COTEB e 39 do RPAF/99, preenchendo, pois, todos os requisitos de validade sob o aspecto formal.

Por outro lado, a empresa autuada compareceu ao processo, exercendo de forma irrestrita o seu direito de ampla defesa, prova disso é que abordou os aspectos da infração que entendia lhe amparar, trazendo fatos e argumentos que ao seu entender elidiriam a mesma, e exercendo sem qualquer restrição o contraditório.

Tem-se, pois, que o Auto de Infração atende aos requisitos legais, estando presentes todos os pressupostos exigidos na norma para a sua validade, tendo a empresa autuada tomado conhecimento do mesmo, exercendo de forma plena e absoluta o seu direito de defesa, diante do fato de que lhes foram entregues todos os demonstrativos que embasaram a fiscalização, bem como os demais documentos e elementos que possibilitassem a instalação do contencioso.

Quanto ao mérito da autuação, reside na interpretação divergente entre a Margem de Valor Agregado (MVA) aplicado pela empresa autuada, e aquela entendida pela fiscalização, tão somente. Logo, o deslinde da matéria se resume a análise de questão fática, sem qualquer discussão de natureza jurídica.

A empresa autuada fixa a sua insurgência em relação à autuação, no fato de entender que os pneus em seus diversos tipos, objeto da autuação, seriam pneus de micro-ônibus e caminhões, o que me leva a analisa-los, neste momento.

A legislação estadual, especialmente o RICMS/12, em seu Anexo 1, estabelece para o período autuado, no item 10.1, na NCM 4011, a substituição tributária para *“pneus novos, dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluídos os veículos de uso misto - camionetas e os automóveis de corrida)”*, com MVA nas operações internas de 42%, enquanto no item 10.2, para a mesma NCM, a previsão de MVA de 32% para *“pneus novos, dos tipos utilizados em caminhões (inclusive para os fora-de-estrada), ônibus, aviões, máquinas de terraplenagem, de construção e conservação de estradas, máquinas e tratores agrícolas, pá carregadeira”*.

Inicialmente, tenho como de bom alvitre esclarecer que a matéria em si relativa à obrigação quanto a realização da substituição tributária não é objeto da discussão, e sim, apenas o percentual da MVA: 32% como pretende a empresa autuada, ou 42%, como vislumbrado pela fiscalização, reitero.

Para a análise da matéria, que demanda apenas análise fática, adotarei como critério as informações fornecidas pelos próprios fabricantes e/ou estabelecimentos comercializadores dos pneus objeto da autuação, o qual entendo melhor do que qualquer outro, pela sua objetividade.

Quanto a decisão judicial trazida pela defesa a respeito da matéria, entendo não ser a mesma vinculante, bem como não consta a informação nos autos de também ser definitiva, além do que, no presente caso, prevalece o livre convencimento do julgador, conforme previsão contida no próprio Código de Processo Civil vigente.

Da mesma forma, o laudo técnico colacionado aos autos, ainda que elaborado por renomada instituição, adota como critério a cobrança de IPVA, que não tenho como a mais recomendada, vez que estamos tratando não de veículos, mas sim, dos pneus que os equipam.

Importante esclarecer que para a análise da matéria, a descrição “LT” ou “C”, indicados pela defesa, não possui importância relevante, nem vem a ser o elemento principal a ser analisado, pois as mesmas se reportam apenas ao Código Internacional de Classificação para pneus, sendo que tais letras apenas indicam para qual tipo de veículo o pneu é recomendado de acordo com o seu porte, e desta maneira, por exemplo, o pneu “LT” seria destinado a camionetes ou caminhões de pequeno porte, por exemplo.

Ao se consultar pneus para veículos de passeio, ou mesmo SUV, se encontram no mercado pneus com a indicação “LT” para veículos típicos de passeio e uso urbano, observando nestes casos, que tais letras se reportam apenas à capacidade de peso que suportam nos veículos nos quais se encontram instalados, ali incluídos o peso do veículo em si (chassis e carroceria), além dos passageiros que comporta o mesmo.

Vejamos, pois, os pneus de *per si*:

Em consulta ao demonstrativo elaborado pelos autuantes, verifico que um dos pneus indicados e objeto de cobrança, com 485 apontamentos é o pneu DURAVIS R630, elencado, por exemplo, em diversas notas fiscais, como as de número 8.847, de 31/10/2017, 19.020, de 12/07/2018, 26.667, de

28/12/2018, numa consulta no endereço eletrônico <https://www.bridgestone.com.br/pt/pneu/duravis-r630>, há a indicação do fabricante para uso em “*caminhonetes & suvs*”.

Vê-se que a indicação do fabricante/autuado é no sentido de utilização em “*caminhonetes & SUVs*”, o que torna necessário se tecer algumas considerações acerca do conceito de “camionete” e “SUV”, e se o mesmo se confunde com o de veículos de carga, ou micro-ônibus, como posto pela defesa.

A este respeito, qual seja, o conceito de tais veículos para os quais o pneu mencionado é indicado, matéria contida em <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/suv-e-invencao-marketing/>, assim explicita:

“O termo mais popular do mercado automotivo brasileiro atualmente é SUV. A sigla em inglês para veículo utilitário esporte – tipo de carro que no Brasil é chamado também de utilitário-esportivo – está sendo usada para classificar diversos automóveis de passeio sem nenhuma capacidade off-road.

Para especialistas de mercado e engenheiros ouvidos pelo Jornal do Carro, isso está ocorrendo porque há uma demanda do consumidor por SUVs, que, na verdade, não são uma categoria de carro (como hatches, sedãs e peruas, por exemplo). ‘O termo é um conceito de marketing, não um segmento automotivo’, diz o consultor Paulo Roberto Garbossa, da ADK.

O engenheiro da SAE Brasil Reinaldo Muratori tem opinião semelhante: ‘Como não há legislação sobre definição de SUV em nenhum lugar do mundo, tudo depende do nome comercial’. Assim, segundo o especialista, os SUVs, que nos EUA inicialmente designavam modelos derivados de picapes, foram sendo adaptados e hoje são empregados até para ‘hatches anabolizados’.

As montadoras estão usando a classificação criada pelo Inmetro para o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBVE) para declarar que seus carros são utilitários-esportivos, ou SUVs. Dois exemplos recentes vieram da Renault, com o hatch Kwid, e da Honda, com o monovolume WR-V”.

(...)

Coordenador do PBVE, Alexandre Novgorodcev entende que, no Brasil, utilitário-esportivo não é um carro off-road, é um carro urbano. Pelos critérios do programa, a maioria dos carros altos, sejam eles hatches, sedãs ou peruas, entre outros, é classificada como SUV. ‘É um tipo de veículo diferente do fora de estrada. Neste caso, os critérios são mais rigorosos, inclusive com exigência de uso de pneu off-road”.

Já em <https://revista.autoline.com.br/o-que-e-um-carro-suv/>, temos: “*Muitos especialistas - e consumidores old school - afirmam que SUV de verdade são aqueles robustos, com tração nas quatro rodas, maior ângulo de tração e altura do eixo e carroceria e ideais para viagens em terrenos acidentados. No entanto, o que vemos se popularizando cada vez mais no Brasil são os SUVs compactos, que como o Kwid e o Honda WR-V ganham cada vez mais força dentro do mercado nacional*”.

Ou seja: o que o mercado comercial chama de SUV, nada mais é do que uma gama de veículos automotores de passeio, e não, como o nome sugere, um veículo “fora de estrada”, ou destinado a carga.

Igualmente se enquadra como pneu de automóvel o “Dueler A/T Revo 2”, (notas fiscais 6.239, 7.236, 16.825 e 17.932) igualmente indicado para SUV, situação já analisada acima, sendo a informação obtida em <https://www.bridgestone.com.br/pt/pneu/dueler-at-revo2>.

Mesma situação do pneu “Turanza ER30”, cuja indicação, no site da empresa autuada, é para uso em automóveis (<https://www.bridgestone.com.br/pt/catalogo-de-produtos>), arrolado na autuação, como se vê na nota fiscal 16.856, constante do demonstrativo.

Ali, após a indicação de ser o pneu destinado a automóveis, consta que “*o TURANZA ER30 é escolhido nas montadoras para equipar veículos médios tipo sedan e hatch pois proporciona grande conforto ao rodar*”, o que justifica a sua manutenção no lançamento.

Do acima posto, se extrai facilmente a ideia de que o tipo de veículo denominado SUV não vem a se constituir em ônibus, caminhão leve, ou assemelhado, como no exemplo dado pela empresa autuada em sua peça de impugnação, para a utilização da MVA em menor percentual.

Analisando os pneus de marca Firestone, na página da mesma encontrada na internet no endereço <https://www.firestone.com.br/pt>, na aba destinada a automóveis, se encontram pneus como o “Destination A/T”, inclusive como resultado de pesquisa de automóveis por tipo, ali disponibilizado, <https://www.firestone.com.br/pt/catalogo-de-produtos?trimPath=/content/data/bridgestone/consumer/vehicles/2017/mitsubishi/1200/3-2-did-triton-hpe-4x4&country=BR>, em resposta a busca por camionetas, o que sustenta a sua manutenção na autuação, vez ser a indicação de seu próprio fabricante.

Em relação ao pneu Dayton D300Z, com 38 ocorrências, observo que o mesmo faz parte da linha Dayton, a qual, de acordo com o site <https://www.bridgestone.pt/camiao-e-autocarro/novidades/2015/09/dayton-irrumpe-en-el-segmento-de-camion/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com.br%2F>, em setembro de 2015, ao anunciar a chegada de tal linha na Europa, assim explicitava: “*A Dayton prepara-se para agitar o segmento de pneus para camiões com uma nova gama de pneus de grande qualidade, disponíveis no mercado já a partir deste mês. Prometendo ‘Excelentes prestações ao melhor preço’, a nova gama de pneus para camiões Dayton chega ao mercado com o selo de qualidade do grupo Bridgestone*”. (Mantida a redação original do português de Portugal).

Por tal descrição, se observa que esta linha diz respeito, a pneus para caminhões, sendo comercializados à época, de acordo com a mesma informação, os modelos D400T, D500S e D600D.

No mercado brasileiro, se encontra tal pneu modelo D300Z, indicado para o tipo de veículo “light truck radial”, e descrito em https://www.guaporepneus.com.br/caminhao-onibus/aro-22-5/pneu-29580r22-5/pneu-29580r22-5-bridgestone-dayton-d660d-borrachudo-152148m-16-lonas?parceiro=6385&gclid=EA1aIQobChMIVtfNsqr6QIVyQiRCh3vCgh5EAQYCSABEGKjofD_BWE, como: “*Com o intuito de oferecer aos motoristas melhores soluções para suas necessidades, a Bridgestone apresenta a nova linha de pneus radiais para o segmento rodoviário. É a linha DAYTON, uma nova opção para seu veículo. A linha Dayton chega ao Brasil para atender as necessidades dos motoristas com um pneu para todas as posições, voltado para caminhões regionais e de longa distância, com a qualidade assegurada Bridgestone*”.

Existem trinta e oito registros na planilha dos autuantes, relativos a tal tipo de pneu (D300Z), retirados do lançamento, diante da confirmação de serem pneus de caminhões, e consequentemente, sujeitos à MVA de 32%.

Em <http://www.dayton.eu/en>, se encontram os pneus para caminhões, conforme mencionado acima, sendo que os tipos para automóveis são o “Dayton Tourig 2” e o “Dayton DW 510”, ambos ausentes do demonstrativo elaborado pelos autuantes.

Quanto ao pneu “R260” (nota fiscal 21.119), se trata, efetivamente, de pneu para uso em ônibus e caminhões, a se ver pela sua descrição do fabricante “*O Bridgestone R260 é um pneu radial desenvolvido para uso em eixos direcionais, livres e tração moderada de caminhões e ônibus, em rodovias pavimentadas de média e longa distância*”, informação obtida junto ao site do mesmo (<https://www.bridgestonecomercial.com.br/pt-br/pneus/caminhoes-onibus/r260>), tal como alega a defesa, o que justifica a sua exclusão do levantamento realizado.

Mesma situação do pneu “R155”, que, segundo informações do fabricante, obtida em <https://www.bridgestonecomercial.com.br/pt-br/pneus/caminhoes-onibus/r155>, vem a ser “*o Bridgestone R155 é um pneu radial sem câmara desenvolvido para uso em eixos direcionais e tração moderada de caminhões e ônibus, em vias pavimentadas em perímetro urbano*”, e em assim sendo, correta a utilização da MVA de 32%.

Ao seu turno, “*o Bridgestone M814 é um pneu radial sem câmara desenvolvido para uso nos eixos direcionais e de tração moderada de micro-ônibus e caminhões leves operando em curta e*

média distância, incluindo perímetros urbanos” de acordo com o informativo do próprio autuado (<https://www.bridgestonecomercial.com.br/pt-br/pneus/caminhoes-onibus/m814>), e nesta condição de pneu para caminhões leves e micro-ônibus, a MVA aplicável para efeito de substituição tributária é de 32%.

Em relação ao pneu FIRESTONE CV5000, o próprio fabricante/autuado informa se tratar de pneu para vans, e *“foi desenvolvido para veículos comerciais de carga e passageiros, combinando um desenho robusto e inovador com resistência e durabilidade superior. A escolha certa para quem busca excelente custo benefício com uma sensação de força, controle e conforto”* (<https://www.firestone.com.br/pt/pneu/cv5000>). Correta, pois, a aplicação da MVA de 32%.

Dos pneus arrolados na página <https://www.bridgestonecomercial.com.br/pt-br/pneus#>, não foram inseridos no levantamento fiscal realizado os pneus R249, R317, L355, VSMS, VSDL, M729, VCHS, R250, VCH, VRLS, L320, OTR, R268, VLT, M792, M736, R163, VHS, TR184, VLTS, L325, VTS, M842, VSNL, R163S e R269.

Quanto ao pneu FS557, o site <https://www.firestonecomercial.com.br/pt-br/onibus-caminhao/pneu/fs557> indica que *“O Firestone FS557 é um pneu radial para aplicação em eixos direcionais, livres e de tração moderada em caminhões e ônibus para uso em rodovias pavimentadas de curta e média distância”*, ou seja, tal pneu possui indicação para uso em veículos de carga, e, conseqüentemente, correta a MVA de 32%.

Foram, pois, do demonstrativo elaborado pelos autuantes, excluídos os pneus FS557, R260, R155 e M814.

Não foram encontradas ocorrências para os pneus fora de estrada L317, M840 e VSMS.

Já com a marca Firestone, temos o pneu FS558, indicado para uso em veículos do tipo caminhão leve e micro-ônibus (<https://www.firestonecomercial.com.br/pt-br/solucoes/pneus-de-onibus-caminhao/produtos>), sendo, na informação do fabricante, *“o Firestone FS558 é um pneu radial sem câmara desenvolvido para uso nos eixos direcionais e de tração moderada de micro-ônibus e caminhões leves operando em curta e média distância, incluindo perímetros urbanos”*. Assim, aplicada a MVA de 32%, não há qualquer reparo a ser feito.

Os pneus FS440, FS4 00, T831, FD663 II, CTR e T819, utilizados em ônibus e caminhões, também não constam do lançamento.

Desta forma, diante das exclusões apontadas e realizadas conforme indicação acima, julgo o Auto de Infração parcialmente subsistente, em R\$43.978,32, nos seguintes períodos e valores:

2016

Dezembro R\$ 0,00

2017

Janeiro R\$ 0,00

Fevereiro R\$ 0,00

Março R\$ 16,58

Abril R\$ 0,00

Maio R\$ 430,76

Junho R\$ 1.684,50

Julho R\$ 1.293,04

Agosto R\$ 1.994,56

Setembro R\$ 1.696,67

Outubro R\$ 2.709,35

Novembro R\$ 1.396,47

Dezembro R\$ 1.836,02

2018

Janeiro	R\$ 1.955,69
Fevereiro	R\$ 3.043,13
Março	R\$ 2.502,72
Abril	R\$ 1.706,70
Maio	R\$ 1.486,36
Junho	R\$ 3.105,84
Julho	R\$ 2.138,78
Agosto	R\$ 3.173,44
Setembro	R\$ 1.841,76
Outubro	R\$ 4.071,74
Novembro	R\$ 2.715,44
Dezembro	R\$ 3.178,77

Finalmente, quanto à solicitação para que as comunicações e intimações fossem feitas na pessoa de seus advogados, nada impede que tal prática se efetive, e que as intimações possam ser encaminhadas, bem como as demais comunicações concernentes ao andamento deste processo para o endereço apontado. Contudo, o não atendimento a tal solicitação não caracteriza nulidade do Auto de Infração, uma vez que a forma de intimação ou ciência da tramitação dos processos ao sujeito passivo encontra-se prevista nos artigos 108 a 110 do RPAF/99, os quais guardam e respeitam o quanto estabelecido no Código Tributário Nacional, em seu artigo 127, estipulando como regra, a eleição do domicílio tributário pelo sujeito passivo.

Da mesma forma, com a instituição do Domicílio Tributário Eletrônico (DTE), a comunicação entre a Secretaria da Fazenda e o contribuinte passou a utilizar este canal, dispensando qualquer outro meio, sendo a sua instituição feita pela Lei 13.199 de 28/11/2014, a qual alterou o Código Tributário do Estado da Bahia no seu artigo 127–D.

Através de tal mecanismo, a SEFAZ estabelece uma comunicação eletrônica com seus contribuintes para, dentre outras finalidades, encaminhar avisos, intimações, notificações e cientificá-los de quaisquer tipos de atos administrativos, o que tem sido a praxe, de acordo com a determinação legal.

Assim, diante dos argumentos esposados ao longo deste voto, e assistindo razão parcialmente à defesa apresentada, em relação aos pneus nominados ao longo deste voto, tenho o lançamento como parcialmente procedente, de acordo com o demonstrativo anteriormente exposto.

RESOLUÇÃO

ACORDAM os membros da 2ª Junta de Julgamento Fiscal do Conselho de Fazenda Estadual, por unanimidade, julgar **PROCEDENTE EM PARTE** o Auto de Infração nº **298943.0007/19-1**, lavrado contra **BRIDGESTONE DO BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.**, devendo ser intimado o autuado para efetuar o pagamento do imposto no valor de R\$43.978,32, acrescido da multa de 60% prevista no artigo 42, incisos II, alínea “e” da Lei 7.014/96, e dos acréscimos legais.

Sala Virtual das Sessões do CONSEF, 22 de setembro de 2021.

JORGE INÁCIO DE AQUINO - PRESIDENTE

VALTÉRCIO SERPA JÚNIOR – RELATOR

JOSÉ ADELSON MATTOS RAMOS - JULGADOR