

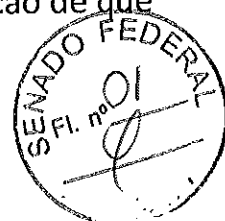
**EXCELENTÍSSIMO SENHOR SENADOR ATAÍDES OLIVEIRA, M. D. PRESIDENTE
DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – CPICARF**

ROBERT DE MACEDO SOARES RITTSCHER,
devidamente qualificado no mandato incluso – convocado a comparecer
perante esta Comissão Parlamentar de Inquérito, nesta data, na qualidade
de Diretor Presidente da MMC AUTOMOTORES DO BRASIL LTDA – vem,
respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, por seu advogado infra-
assinado, a título de colaboração com o importante trabalho efetuado por
esta CPICARF, apresentar breve explanação sobre as questões fiscais
debatidas pela empresa no âmbito do Conselho Administrativo de Recursos
Fiscais.

PROCESSO Nº 10120.016270/2008-95

Em 28 de novembro de 2008 a MMC Automotores
foi intimada da lavratura de auto de infração com a exigência de crédito
tributário (IPI, multa de ofício de 75% e juros de mora), sob a acusação de que

Recebido na COCET em 09/12/15
1100
Felipe Costa Geraldes
Mat 229869



ROSENTHAL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

teria aproveitado concomitantemente dois benefícios fiscais federais, o que é vedado pelo artigo 3º, da Lei nº 9.826/99.

A empresa teria utilizado o incentivo regional instituído pelo artigo 1º, da mesma Lei nº 9.826/99 (crédito presumido de IPI – CPIPI de 32%), juntamente com o regime especial de recolhimento de IPI sobre o frete, previsto no artigo 56, da MP 2.158-35/01, o qual, por contemplar CPIPI de 3%, teria a natureza jurídica de benefício fiscal, segundo concluiu a fiscalização da Receita Federal.

O cabimento do lançamento de ofício foi contestado, dentre outros fundamentos, a partir da demonstração de que o CPIPI (3%) conferido no bojo do regime especial de cálculo do imposto sobre o frete não representa benefício fiscal, razão pela qual não haveria impedimento para utilizá-lo em conjunto com o incentivo regional (CPIPI de 32%).

Com efeito, benefício fiscal consiste em desoneração tributária fundamentada em razões de políticas públicas. Regime especial designa o conjunto de normas de apuração diferenciada do tributo em contraposição ao regime geral. Enquanto aquele tem por objetivo diminuir o ônus fiscal, este estabelece regras diferenciadas de apuração da obrigação tributária. Comumente, o regime especial é formado pelo conjunto de regras mais simples que do sistema ordinário (por exemplo, SIMPLES e lucro presumido *versus* o lucro real).

Em vista de tais definições é que o §1º do artigo 14 da Lei Complementar 101/2000 (LRF) esclarece que somente haverá



ROSENTHAL

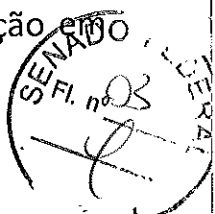
ADVOGADOS ASSOCIADOS

renúncia de receita quando o mecanismo utilizado *"implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado"*.

O CPIPI de 32% previsto no artigo 1º da Lei 9.826/99 qualifica-se como benefício fiscal. Confere vantagem a contribuintes que instalaram parques industriais de veículos nas regiões mais pobres do Brasil (N/NE/CO). Visa o desenvolvimento regional, conforme exposição de motivos da MP 1.916/99, convertida na Lei nº 9.826/99, o que é determinado pela Constituição Federal (artigos 3º, inciso III, 43, § 2º, inciso III e 151, inciso I) e autorizado pelo CTN (artigo 176).

Diferentemente, o CPIPI de 3% indicado no regime especial descrito no artigo 56 da MP 2.158-35/01 não é benefício fiscal. Aplica-se a qualquer fabricante, desde que manifeste a opção e arque com o transporte, agregando-o à base de cálculo do imposto. O frete aumenta a base de cálculo do imposto e o crédito presumido anula esse ônus. Assim, ambos – os que se utilizavam de frete próprio e os que não o faziam – ficaram sujeitos à mesma carga tributária. Por essa razão, constitui mera sistemática de graduação do IPI ou *"técnica de tributação"* adotada pelo legislador sobre o frete.

Até a instituição do *"regime especial"*, os fabricantes de automóveis contratavam o frete com terceiros, prestadores de serviços, de sorte a não incluir o seu valor na base de cálculo do IPI. A finalidade do CPIPI de 3% foi fazer com que o transporte do veículo ficasse concentrado na montadora, para: (a) reduzir o custo do frete repassado ao consumidor, por meio de ganhos em escala no transporte, a partir da sua concentração em



ROSENTHAL

ADVOGADOS ASSOCIADOS

menor número de responsáveis; e (b) facilitar a fiscalização do recolhimento de tributos sobre tal atividade, até então executada por diversas transportadoras.

Como, antes da MP 2.158-35/01, era prática geral a indústria automobilística utilizar-se de frete de terceiros, a base de cálculo do IPI não incluía tal parcela. Após, continuou, em termos de carga tributária, como era antes. Não houve diminuição de IPI para as empresas, nem perda de arrecadação para o Fisco.

Nesse sentido, a Exposição de Motivos da MP 2.113-29/01 (atual MP 2.158-35/01), que instituiu o crédito presumido: *"É notório o fato de que a indústria automotiva, para evitar a incidência do IPI sobre o valor do frete dos veículos vendidos, terceirizou essa atividade para empresas de transporte, não contribuintes, portanto, daquele imposto. Assim, o regime especial proposto não implica nenhuma perda de arrecadação, por excluir da base de incidência do referido imposto o que, na prática, já não a integra"*.

Do mesmo modo, manifestou-se a Receita Federal, por meio da Nota SRF 5/02, apresentada na Ação Popular 2002.34.00.002338-0: *"O regime de apuração do IPI de determinados produtos foi criado para facilitar e racionalizar procedimentos de arrecadação e fiscalização do tributo, com previsão de manutenção do nível de arrecadação oriunda do setor por ele alcançado"*. Em tal Nota, por meio de cálculo matemático, o Fisco demonstra haver, na realidade, aumento na arrecadação de IPI com o regime especial, pois o crédito de 3% é menor que o imposto normalmente devido a partir da inclusão do frete na sua base de cálculo.



ROSENTHAL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Há, assim, uma equivalência razoável entre o aumento de carga provocada pela inclusão do frete na base do imposto e a sua redução proporcionada pelo CPIPI de 3%, de modo que o regime especial instituído pelo artigo 56 da MP 2.158-35/01 não objetivou diminuir a carga tributária. Ao invés de qualificar-se como benefício fiscal, encerra verdadeiro regime especial, como o próprio nome diz.

Aliás, conforme decidiu o Supremo Tribunal Federal, regimes especiais são *"exceções ao regime geral de apuração com vistas a simplificar e racionalizar a arrecadação"*, que *"não se confundem com benefício fiscal"* (ACO 541-1/DF – Rel. Min. Cezar Peluso - DJ: 30/06/2006). Por isso, foi desnecessária lei específica para sua criação, o que seria mandatório, caso se tratasse de incentivo fiscal (CF, art. 150, §6º).

Tanto é assim que a RFB não considera o CPIPI de 3% nas operações com frete próprio (MP 2.158-35) como "gasto tributário", para efeito de demonstração dos benefícios fiscais que reduzem a arrecadação potencial, afetando o orçamento da União, conforme exigido pelos artigos 165, §6º, da CF e 5º, II, da LRF. Diferentemente, o CPIPI de 32% do IPI destinado a incentivar o desenvolvimento de regiões menos favorecidas (Lei nº 9.826/99), é relacionado entre os "gastos tributários" (benefícios fiscais) em vigor.

O Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF, após examinar o processo por duas sessões seguidas, concluiu que a MMC Automotores tinha razão. Afirmou que *"os regimes especiais se justificam como exceções ao regime normal de apuração, e se destinam à racionalização e simplificação dos procedimentos de arrecadação"*



ROSENTHAL

ADVOGADOS ASSOCIADOS

fiscalização, não se confundem com benefício fiscal". A partir daí decretou inexistir irregularidade no aproveitamento do "benefício fiscal instituído pela Lei nº 9.826, de 1999, correspondente ao crédito presumido de 32% do IPI, quando utilizado em concomitância com o regime especial de apuração do IPI autorizado pela MP nº 2.158-35/01 (3%), pelo fato do referido regime não se caracterizar como benefício fiscal" (acórdão 3301-00.567).

Posteriormente, com o fito de conferir maior segurança jurídica às montadoras de veículos, evitando que fossem obrigadas a se defender de lançamentos que poderiam ser lavrados por auditores da Receita que discordassem do entendimento do CARF, foi editada a Lei nº 12.407/2011, a qual é expressa em reconhecer a ausência de vedação para a utilização do crédito presumido de 32% com a opção pela adoção do regime especial previsto no artigo 56 da MP 2.158-35/2001. Como consta do seu texto, a norma legal é interpretativa. Isso significa que ela tem efeitos retroativos, valendo desde quando passaram a Lei nº 9.826/1999 e a MP 2.158-35/2001.

DEMAIS PROCESSOS

Foram lavrados 14 autos de infração em face da COMPANHIA IMPORTADORA E EXPORTADORA - COIMEX, tendo a MMC Automotores como responsável solidária, por meio dos quais a fiscalização da Receita Federal agregou ao valor aduaneiro importâncias pagas em moeda nacional pela rede de concessionárias, após o desembaraço e comercialização no mercado interno, dos automóveis importados.



ROSENTHAL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Os valores pagos no Brasil pelos revendedores à MMC Automotores eram devidos a título de: (1) autorização pelo uso da marca; (2) serviços de assistência técnica; e (3) promoção publicitária dos veículos. O Fisco sustentou que os pagamentos descritos integravam o preço de venda dos veículos ou, quando menos, representavam comissão, justificando, em qualquer dos casos, a adição da parcela ao valor aduaneiro.

As autuações foram contestadas, sob o argumento de que os pagamentos pela compra do veículo feito à COIMEX e os devidos à MMC Automotores decorrem de relações jurídicas em planos distintos e inconfundíveis. A primeira envolve a operação de importação do bem, enquanto a segunda diz respeito à cessão de uso da marca e à prestação de serviços pelos seus representantes no país.

É incorreta a alegação fiscal de que se trata de comissão de venda porque esta, se existente, seria devida pelo exportador dos veículos, que não fez qualquer pagamento à MMC para atuar como agente na suposta intermediação. Os valores foram pagos pelos concessionários à MMC a título de cessão de uso da marca e prestação de serviços.

Igualmente improcedente é a ilação de que as parcelas representavam pagamentos de direitos de licença feitos como condição de venda. O enquadramento é insustentável porque não há disposição contratual que obrigue a COIMEX ou a MMC Automotores a pagar aos vendedores estrangeiros qualquer direito de licença de uso da marca como condição para que se realizasse a exportação dos veículos para o Brasil. Muito menos houve qualquer prova da existência de obrigação nesses termos.



ROSENTHAL

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Do mesmo modo, também é descabida a alegação de que o montante representaria parcela do resultado de revenda revertida direta ou indiretamente ao exportador. Novamente, não houve qualquer demonstração no sentido de reversão direta ou indireta da importância em discussão ao exportador. Ao contrário, provou-se que o montante correspondia ao que era pago pelas concessionárias à MMC Automotores pelo uso da marca e pelos serviços prestados no Brasil.

Os processos que envolvem a discussão acima resumida têm sido debatidos há mais de 10 anos no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF. Nas 3 Câmaras do antigo Conselho de Contribuintes, assim como nas 4 Turmas Ordinárias do atual CARF competentes para o trato do tema, foram proferidas apenas 4 decisões contrárias à COIMEX/MMC, das quais as partes interessadas recorreram à CSRF. De outro lado, foram proferidas 22 decisões favoráveis à COIMEX/MMC.

Nos colegiados que integram o Tribunal os casos foram avaliados por 65 julgadores diferentes, tendo 17 deles se manifestado contrariamente (dentre os quais o ex-secretário da Receita e ex-presidente do CARF, Cons. Otacílio Cartaxo) e 48 favoravelmente à COIMEX/MMC, incluindo-se, nesse último bloco, o atual Presidente do CARF e ex-secretário da Receita Federal, Conselheiro Carlos Alberto Barreto.

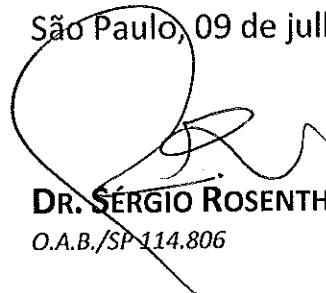
Dos 14 processos, 8 já tiveram decisões definitivas cancelando os créditos tributários, 1 aguarda intimação da PFN do acórdão de último grau e 5 ainda estão pendentes de julgamento pela Câmara Superior de Recursos Fiscais – CSRF (última instância).



ROSENTHAL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Isto posto, esclarece que está à disposição de Vossa Excelência, assim como dos demais ilustres membros desta Comissão para prestar qualquer informação adicional que se faça necessária.

São Paulo, 09 de julho de 2015.



DR. SÉRGIO ROSENTHAL
O.A.B./SP 114.806

