



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



PROCESSO	10314.008560/2009-79
RESOLUÇÃO	3004-000.083 – 3ª SEÇÃO/4ª TURMA EXTRAORDINÁRIA
SESSÃO DE	1 de abril de 2026
RECURSO	VOLUNTÁRIO
RECORRENTE	ROLLS-ROYCE BRASIL LTDA.
INTERESSADO	FAZENDA NACIONAL

Assunto: Conversão do Julgamento em Diligência

RESOLUÇÃO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Resolvem os membros do colegiado, por unanimidade de votos, converter o julgamento em diligência, para que a unidade de origem da RFB seja cientificada da documentação anexada aos autos, e manifeste-se conclusivamente sobre a suficiência deles para comprovação do direito à isenção dos tributos na importação, oportunizando, após o relatório de diligência, a manifestação do Contribuinte, antes do retorno do processo ao CARF, para continuidade do julgamento.

Assinado Digitalmente

Semíramis de Oliveira Duro – Relatora

Assinado Digitalmente

Rosaldo Trevisan – Presidente

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros Dionisio Carvallhedo Barbosa, Semíramis de Oliveira Duro, Tatiana Josefovicz Belisário e Rosaldo Trevisan (Presidente).

RELATÓRIO

Por bem relatar os fatos, adoto o relatório da decisão recorrida:

Trata-se de auto de infração onde a empresa Rolls Royce Brasil Ltda., CNPJ 59.106.955/0001-70, doravante denominada impugnante, foi autuada por descumprir o regime aduaneiro de drawback, no valor de R\$ 2.686.624,27 (Dois milhões, seiscentos e oitenta e seis mil, seiscentos e vinte e quatro reais e vinte e sete centavos).

Devido ao descumprimento do regime, foi lançado o crédito tributário, composto dos seguintes impostos e contribuições:

Imposto/ Contribuição	Valor (R\$)	Juros de Mora (R\$)	Multa de Ofício (R\$)	Total
IPI (importação)	366.376,02	99.083,35	274.782,02	740.241,39
Imposto Importaç	220.547,83	64.873,60	165.410,87	450.832,30
PIS-Importação	132.285,17	35.274,22	99.213,88	266.773,27
Cofins- Importação	609.313,40	162.478,96	456.985,05	1.228.777,41
Total (R\$)				2.686.624,37

Relatório Fiscal

Consta do Relatório Fiscal, parte integrante do auto de infração, que a equipe de fiscalização da Inspeção da Receita Federal do Brasil de São Paulo, amparada pelo MPF 0815500-2008-01332-2 promoveu a auditoria do Ato Concessório de Drawback Suspensão no 0060106506.

Concluiu a referida auditoria que as destinações para consumo no mercado interno foram efetivadas de forma indevida, sem o recolhimento do Imposto de Importação, pois a isenção prevista no art. 135, inciso II, alínea i, do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, bem como a redução das alíquotas do PIS-Importação e da COFINS-Importação, prevista no artigo 8º da Lei nº 10.925 de 23 de julho de 2004., em tese não poderiam ser aplicadas uma vez que:

- a impugnante abdicou do direito de pedir a isenção, quando pleiteou o regime de drawback ;

- com base na nos artigos 120, 131 e 133 do Decreto 4543/2002, as isenções e reduções dos impostos e contribuições, estariam vinculadas às condições previstas nas normas regulamentadoras, que no caso da impugnante não foram atendidas, quando ela no seu pedido de nacionalização, para fins extinção do regime de drawback, deixou de apresentar (i) certidão negativa de débito, (ii) contrato de prestação de serviços indicando o proprietário ou possuidor da aeronave (Decreto 4543/2002, art. 172, § 1o, Inciso I) e (iii) documento que mostre homologação pelo órgão competente do Ministério de Defesa (Decreto 4543/2002, art. 172, § 1o, Inciso I) .

Foi por estes motivos que as declarações de importação relacionadas no auto de infração, tiveram os pedidos de retificação que faziam parte do processo de nacionalização apresentados à Inspeção da Receita Federal do Brasil, todos negados.

Do auto de infração, a impugnante tomou ciência em 10/09/2009, e apresentou impugnação tempestiva em 13/10/2009.

A Impugnação

A impugnante inicia sua defesa, fazendo um breve relato da autuação e conclui que o auto de infração contestado é improcedente porque:

- **É inadmissível a não aplicação dos benefícios da isenção do II e do IPI e a alíquota zero de PIS e COFINS para os produtos cuja nacionalização a impugnante requereu, pois:**

(i) as regras de isenção no caso do II e IPI e alíquota zero existiam na época de solicitação do drawback, quando da nacionalização e existiam à época da impugnação;

(ii) o tratamento tributário aplicável na importação desses tipos de produtos permanece inalterado, ou seja, não há desembolso porque existiam (e até hoje existem) regras que concedem a isenção ou alíquota zero e não preveem a extinção de tais benefícios na hipótese de ocorrência do pedido de nacionalização;

(iii) o Superior Tribunal de Justiça já manifestou o entendimento no sentido de que, em não havendo o aproveitamento do bem para a finalidade específica do drawback, deve ser aplicada a legislação que vigia à época do fato gerador, ou seja, quando da importação dos bens.

(iv) não há fundamento legal para se sustentar que mera opção pelo regime de drawback possa desqualificar operação de importação amparada por benefícios fiscais previstos em lei. A afirmação da fiscalização de que a Impugnante "ao efetuar essa opção, abdicou do benefício de isenção dos tributos incidentes na importação", simplesmente não possui qualquer embasamento jurídico, seja ele legal, infra legal, doutrinário ou jurisprudencial.

- Exigência Tributária com base em dedução e presunção, com afronta ao Artigo 142 do Código Tributário - impossibilidade de inversão do ônus da prova. Sobre o tema a impugnante alega que:

-(i) ao contrário do que consta no Relatório Fiscal, a impugnante não forneceu à fiscalização somente um relatório em meio magnético, tendo apresentado também em petição apresentada no dia 02/03/2009, diversos documentos como: contrato social, procuração, extrato de ato Concessório e respectivos aditivos, declaração versando sobre "laudo técnico, cópias de DI's , CI's e respectivas notas fiscais de entrada, relatório e cópias de processos de nacionalização, cópias de contratos de câmbio de importação e exportação, e cópias de RE's e Notas Fiscais de Saída.

Sobre as alegações referentes ao relatório em meio magnético, a impugnante alega que *"Ao invés de ter ido atrás de demais elementos, a fiscalização simplesmente considerou (ou melhor, presumiu, ou deduziu), com base nas declaradas insuficientes informações e documentos, que não há controle e que, portanto, não há como provar a destinação das mercadorias para fins de cumprimento do regime de drawback"*.

E conclui.

Desta forma, é simplesmente inadmissível o deletério argumento contido no relatório fiscal, de que há a presunção de falta de controle de estoque que sirva para demonstrar o cumprimento dos requisitos para os benefícios fiscais.

Sobre as provas alega que não se pode admitir a inversão do ônus da prova. Cabe ao Fisco averiguar e provar, em seus lançamentos tributários, a verdade material e autuar com base documental convincente. Por atuar na indústria aeronáutica, a Impugnante é empresa que deve seguir a um rígido controle regulatório e comercial,

exigências nacionais e internacionais, de órgãos públicos e de particulares, tendo que possuir um rigoroso controle das peças utilizadas e todas as condições de rastreabilidade.

Sobre a demonstração do controle de estoque de alguns produtos objetos do pedido de nacionalização, que a fiscalização indicou não ser possível rastrear, a impugnante demonstra uma tabela para quatro *part numbers* (mercadorias) onde consta o número da fatura, do processo de nacionalização e declaração de importação e ordem de serviço, onde afirma que é possível verificar em relação a cada uma das PN (*part number*), quais as DI's, Números das Faturas e Ordens de Serviço correspondentes, bem como a que clientes (proprietário da aeronave) foram destinadas as peças.

Sobre as certidões exigíveis (Decreto 4543/2002 , artigos 120, 131,133 e 134) e contratos com possuidores de aeronave e homologação de órgãos de defesa (Decreto 5268/2004), a impugnante alega que ainda que a fiscalização não os tenha exigido em nenhum momento desde que foram apresentados os pedidos de nacionalização, o argumento de falta dos mesmos, não serve para prejudicar a Impugnante, na medida em que a empresa está em situação perfeitamente regular perante o Fisco Federal, conforme demonstra a anexa Certidão Conjunta Positiva de Débitos com Efeitos de Negativa (**doc. 07**). Da mesma forma não serve como argumento contrário Impugnante o fato da legislação exigir que os benefícios fiscais se apliquem a determinados importadores, ou seja, "*proprietários ou possuidores de aeronaves*", ou ainda "*oficinas homologadas que disponham de **contrato de prestação de serviços** com os proprietários ou possuidores de aeronaves*". A Impugnante protesta pela posterior juntada de referidos contratos, já que os mesmos encontram-se sendo traduzidos.

A 20ª Turma da DRJ/SPO, Acórdão nº 16-083.445, negou provimento ao apelo:

ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS

Período de apuração: 01/01/2005 a 31/12/2006

REGIME DE DRAWBACK - BENEFÍCIO FISCAL NA IMPORTAÇÃO

A opção pelo regime de drawback, quando da entrada da mercadoria no território nacional, não desqualifica a aplicação de benefícios fiscais previstos em lei quando da operação de nacionalização da referida mercadoria.

BENEFÍCIO FISCAL - ÔNUS DA PROVA

Nos termos do Artigo 179 do CTN, a isenção, quando não concedida em caráter geral, é efetivada, em cada caso, por despacho da autoridade administrativa, em requerimento com o qual o interessado faça prova do preenchimento das condições e do cumprimento dos requisitos previstos em lei ou contrato para concessão.

Em Recurso Voluntário, o Recorrente sustenta, em síntese, os seguintes argumentos:

(i) Impossibilidade de inovação da acusação, nos termos do parágrafo 3º do art. 18 do Decreto nº 70.235/72 ("§ 3º Quando, em exames posteriores, diligências ou perícias, realizados

no curso do processo, forem verificadas incorreções, omissões ou inexatidões de que resultem agravamento da exigência inicial, inovação ou alteração da fundamentação legal da exigência, será lavrado auto de infração ou emitida notificação de lançamento complementar, devolvendo-se, ao sujeito passivo, prazo para impugnação no concernente à matéria modificada”):

A decisão recorrida claramente inovou na acusação: enquanto o fundamento do lançamento se baseava em (i) uma suposta renúncia aos benefícios fiscais incidentes na importação desse tipo de produto (isenção de II e IPI e alíquota 0% de PIS e COFINS) e (ii) não apresentação de CND e ausência de controle de estoque, o v. acórdão da DRJ alegou que *“o auto de infração deve ser mantido pois conforme também fundamentado no mesmo, o pleito da impugnante se deu sem o cumprimento pela mesma dos requisitos expressos nos incisos I e II do parágrafo 1º do Artigo 172 do Decreto 4543/2002, necessários para a concessão do benefício fiscal em tela”*.

(ii) Da isenção de II e IPI das alíquotas zero de PIS e COFINS: defende o cumprimento dos requisitos.

(iii) Da impossibilidade de exigência tributária com base em dedução e presunção, da afronta ao artigo 142, CTN e da impossibilidade de inversão do ônus da prova no cumprimento dos requisitos da isenção dos tributos. Alega que apresentou os documentos demandados relacionados ao drawback.

Ao final, requer:

Diante de todo o exposto, vem a RECORRENTE, sempre respeitosamente, requerer que seja o presente Recurso devidamente admitido, conhecido e processado, para que, preliminarmente, seja decretada a nulidade do processo administrativo por violação ao comando contido no parágrafo 3º do art. 18 do Decreto nº 70.235/7. Caso a preliminar seja afastada e haja análise do mérito, requer seja dado integral provimento, reformando o v. Acórdão recorrido e cancelando integralmente as exigências fiscais veiculadas pelo Auto de Infração aqui combatido (ou, pelo menos, exclusão do IPI, já que os requisitos supostamente não observados não se aplicam a tal imposto).

Subsidiariamente, e se assim entenderem estes Srs. Conselheiros, requer a RECORRENTE seja determinada a conversão do julgamento em diligência, de modo que a documentação constante dos autos – especialmente a referente ao controle do estoque e à identificação das mercadorias importadas via *“drawback”* e a objeto do procedimento de nacionalização - seja devidamente apreciada, possibilitando um julgamento que reflita da forma mais condigna possível a realidade.

Junta no Recurso Voluntário, certidões da ANAC.

Em petição de e-fls. 6934 e seguintes, anexa novos documentos em contraposição ao acórdão da DRJ:

O propósito da presente petição é o de reforçar o argumento já exposto de que a Recorrente está devidamente habilitada a executar atividade de reparo, revisão e manutenção de aeronaves e embarcações em território brasileiro desde 1959. A empresa já juntou prova obtida diretamente no site da ANAC que mostra estar habilitada com o uma oficina de manutenção certificada no Brasil (**doc. 03 do recurso**).

Cabe reiterar que, nos termos do artigo 1º da Lei Orgânica da ANAC – Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – **essa agência reguladora integra a estrutura orgânica do Ministério da Defesa:**

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Com o intuito de reforçar a prova quanto à sua legítima habilitação, a Requerente instrui a presente petição com outros documentos com força probatória de sua homologação junto à ANAC, legitimando-a a exercer plenamente atividades relacionadas à reparação e à manutenção de aeronaves em território brasileiro. Essa petição é instruída com:

(i) **Certificado de Homologação de Empresa** (“*Repair Station Certificate*” – **Doc. 01**), atestando ter a Rolls-Royce atendido a todos os requisitos estabelecidos nos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA), autorizando-a a executar a manutenção, modificação e/ou reparos em motores de aeronaves à turbina;

(ii) **Listas de Capacidades** (“*Capability List*” – **Docs. 02 e 03**), elencando os serviços de manutenção e/ou de reparo executados, juntamente do detalhamento da aeronave em que assim o foram.

A Requerente destaca que a juntada desses documentos nesse instante da relação processual se faz pelo fato de que eles somente foram exigidos a partir da prolação do v. acórdão recorrido, de modo que a Recorrente teve de diligenciar quanto ao levantamento dessas informações, as quais devem ser admitidas por este E. CARF quando da análise das razões de Recurso Voluntário.

É o relatório.

VOTO

Conselheira **Semíramis de Oliveira Duro**, Relatora

A Recorrente é sociedade empresária, de origem britânica, instalada no Brasil desde 1959 e que realiza, dentre outras, as atividades de prestação de serviços de manutenção e reparação de motores e peças para aplicação aeronáutica e industrial, utilizando partes e peças importadas do exterior.

O objeto deste processo é o Auto de Infração lavrado pela Receita Federal do Brasil para a cobrança de valores de IPI, II, PIS e COFINS – e respectivos acréscimos legais - relativas a importações ocorridas nos períodos de 01/01/2005 a 31/12/2006.

O argumento principal da Recorrente, desde a origem, é de que independentemente do regime de “drawback” na modalidade suspensão, as partes e peças importadas naturalmente gozam de isenção de II e IPI e de alíquota zero de PIS e COFINS:

II e IPI – RA/2002

Art. 135. São concedidas isenções ou reduções do imposto de importação:

(...)

II – aos casos de:

(...)

i) partes, peças e componentes, destinadas ao reparo, revisão e manutenção de aeronaves e de embarcações (Lei nº 8.032, de 1990, art. 2º, inciso II, alínea ‘j’, e Lei nº 8.402, de 1992, art. 1º, inciso IV);

Art. 245. São isentas do imposto as importações (Lei nº 8.032, de 1990, art. 3º, e Lei nº 8.402, de 1992, art. 1º, inciso IV):

I – a que se refere o inciso I e as alíneas ‘a’ a ‘o’ e ‘q’ a ‘t’ do inciso II do art. 135, desde que satisfeitos os requisitos e condições exigidos para a concessão do benefício análogo relativo ao imposto de importação; e (...)

PIS e COFINS – Decreto nº 5.171/04

Art. 4º. São concedidas isenções ou reduções do imposto de importação:

(...)

II – aos casos de:

(...)

i) partes, peças e componentes, destinadas ao reparo, revisão e manutenção de aeronaves e de embarcações (Lei nº 8.032, de 1990, art. 2º, inciso II, alínea ‘j’, e Lei nº 8.402, de 1992, art. 1º, inciso IV);

Art. 245. São isentas do imposto as importações (Lei nº 8.032, de 1990, art. 3º, e Lei nº 8.402, de 1992, art. 1º, inciso IV):

I – a que se refere o inciso I e as alíneas ‘a’ a ‘o’ e ‘q’ a ‘t’ do inciso II do art. 135, desde que satisfeitos os requisitos e condições exigidos para a concessão do benefício análogo relativo ao imposto de importação; e (...)

O argumento da fiscalização de que, ao ter optado pelo benefício do “drawback” suspensão, a Recorrente teria renunciado aos benefícios fiscais aplicáveis à importação, foi afastado pela DRJ:

Analisando a impugnação entendemos que a primeira alegação da impugnante de que com ou sem pedido de drawback, a isenção de II e IPI e a alíquota zero de PIS e COFINS vigoravam quando da entrada da mercadoria no regime de drawback, como quando do pedido de nacionalização e por isso, não podem ser descartadas com base no argumento de que o contribuinte teria “renunciado” a tais benefícios, entendo que a mesma é correta e este entendimento expresso no auto de infração ao meu ver está incorreto.

(...)

Sobre a renúncia do pedido de redução, conforme já nos manifestamos entendemos o mesmo é improcedente, contudo, cabe observar que conforme devidamente demonstrado no Relatório Fiscal, quando da lavratura do auto de infração, assim como quando dos requerimentos dos pedidos de nacionalização, não houve por parte da impugnante a comprovação das condições para a usufruir do benefício fiscal relacionadas nos Incisos I e II, do parágrafo 2o do artigo 172 do Decreto 4543/2002. Logo não havendo o cumprimento desses requisitos, havia sim motivação para a lavratura do auto de infração, não cabendo então a argumentação da impugnante de que tal auto de infração foi fundamentado em presunções.

Contudo, no entendimento da DRJ, o auto de infração deve ser mantido, pois não houve o cumprimento dos requisitos expressos nos incisos I e II do parágrafo 1º do art. 172 do Decreto nº 4543/2002, necessários para a concessão do benefício fiscal em tela. Esses requisitos são os seguintes:

Art. 172. A isenção do imposto, na importação de partes, peças e componentes, será reconhecida somente aos bens destinados a reparo, revisão ou manutenção de aeronaves e de embarcações. (Redação dada pelo Decreto nº 5.268, de 2004):

I - apresentar contrato de prestação de serviços, indicando o proprietário ou possuidor da aeronave; e (Incluído pelo Decreto nº 5.268, de 2004)

II - estar homologada pelo órgão competente do Ministério da Defesa. (Incluído pelo Decreto nº 5.268, de 2004)

Constou no voto condutor da DRJ:

Sobre o controle de estoque relacionado e a indicação do destino das mercadorias nacionalizadas, cabe observar que este não é o motivo central da lavratura do auto de infração que ao nosso ver encontra-se na não comprovação das condições para usufruir o benefício fiscal pleiteado.

Sobre as alegações de que a Certidão negativa de débito e os contratos de prestação de serviço não podem servir de óbice para o reconhecimento do

benefício fiscal pois os mesmos estariam sendo apresentados à RFB, cabe observar que com a impugnação foi apresentada a Certidão Negativa de débito e um contrato de prestação de serviço entre a Rolls-Royce Engine Company, Inc. (Allison Engine Company, Inc.), empresa estrangeira que produz motores de aeronaves onde a Impugnante é nomeada Centro de Manutenção e, com isso, a ela são investidos os poderes de reparo e manutenção dos motores de aeronaves dos clientes da empresa estrangeira.

Sobre estes documentos apresentados cabe observar que a Certidão Negativa de Débito (fl. 6852) realmente é válida, e mostra que no período em análise a impugnante cumpriria este requisito para obtenção do benefício fiscal. Se a certidão é válida entendemos que o Contrato de prestação de serviço não é, pois este contrato autoriza a impugnante a atuar no reparo de equipamentos da marca Allison. É um contrato geral e não indica o proprietário ou possuidor da aeronave, conforme exige Inciso I do parágrafo 1o do artigo 172 do Decreto 4543/2002 a partir da redação dada pelo Decreto 5268/2004. que segue: (...)

Além do contrato indicando o proprietário ou possuidor da aeronave a sofrer reparo, que deveria haver para cada produto nacionalizado, não apresentado, observa-se que no processo de nacionalização também não foi cumprido o requisito que consta do Inciso I do parágrafo 1o do artigo 172 do Decreto 4543/2002 para se obter o benefício fiscal de redução. Sobre este inciso que trata de uma homologação da empresa prestadora de serviço pelo órgão competente do ministério de defesa, observa-se que na impugnação foi apresentado um documento onde a Rolls Royce certifica que a Rolls Royce Brasil trata-se de um centro de manutenção autorizado de turbinas. Tal certificado não cumpre o requisito do Inciso II mencionado e também ao nosso ver trata-se de outro fator a partir do qual a fiscalização entendeu que não cabia a redução tarifária pleiteada pela impugnante.

Diante de todo o exposto, concluo este voto, com o entendimento de que embora a fiscalização tenha expressado no auto de infração que a lavratura do mesmo decorreria entre outros motivos do fato da impugnante ter abdicado das reduções previstas no art. 135, inciso II, alínea i, do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, bem como com a redução das alíquotas do PIS-Importação e da COFINS-Importação, prevista no artigo 8º da Lei nº 10.925 de 23 de julho de 2004., por ter pleiteado o drawback no registro da declaração de importação, fundamento que ao meu ver não procede, conforme alegação da impugnante, o auto de infração deve ser mantido pois conforme também fundamentado no mesmo, o pleito da impugnante se deu sem o cumprimento pela mesma dos requisitos expressos nos incisos I e II do parágrafo 1o do Artigo 172 do Decreto 4543/2002, necessários para a concessão do benefício fiscal em tela.

Por sua vez, a Recorrente sustenta que as condições impostas pela legislação para fins de fruição dos benefícios fiscais nas importações (isenção do II e alíquotas 0% para o PIS e a

COFINS) foram devidamente atendidas, não podendo representar qualquer óbice à aplicação em seu proveito.

Assim, para demonstração do cumprimento dos requisitos do referido dispositivo legal, a Recorrente trouxe aos autos:

- A certidão negativa de débitos (ou positiva com efeitos de negativa) juntada no Doc. 07 da Impugnação – e-fl. 6.817;
- Contratos de prestação de serviços firmados com os proprietários de aeronaves, juntados em Impugnação – e-fls. 6.824 a 6.841.

Sustenta que:

Por meio de referido contrato, a RECORRENTE é nomeada Centro de Manutenção e, com isso, a ela são investidos os poderes de reparo e manutenção dos motores dos clientes da empresa estrangeira. Vejamos alguns trechos do contrato que bem elucidam a condição para a qual a RECORRENTE foi contratada junto à matriz inglesa da Rolls-Royce:

“OBJETO GERAL DO CONTRATO

A Allison atua na área de fabricação e comercialização de Motores de aeronave Allison AE 2100, AE 3007 e AE1107, turbopropulsores de turbina a gás, turbofan e turboeixos, respectivamente e Módulos e Peças correspondentes.

A Allison deseja estabelecer um Centro(s) de Manutenção de Fábrica que opere segundo contrato(s) com a Allison para prestar suporte à operação dos Produtos.

A Allison baseia-se no Centro de Manutenção de Fábrica para fornecer o capital, equipamentos, instalações, administração e recursos humanos para efetivamente prestar suporte aos Produtos em operação.

O objeto deste Contrato é a nomeação de um Centro de Manutenção de Fábrica de Motores AE Autorizado, sujeito aos termos e condições deste instrumento.

Este Contrato estabelece os direitos e responsabilidades da Allison e do Centro de Manutenção de Fábrica com relação à manutenção e prestação de suporte de Produtos, inclusive as circunstâncias nas quais o Contrato poderá ser continuado ou rescindido.

Isso posto, o Centro de Manutenção de Fábrica e a Allison têm entre si justo e contratado o quanto segue: (...)

SEGUNDO: Responsabilidade Assumidas pelo Centro de Manutenção de Fábrica

O Centro de Manutenção de Fábrica aceita e assume as responsabilidades indicadas por este Contrato, inclusive responsabilidade de:

(1) Estabelecer e manter de forma satisfatória as capacidades de Serviços de Manutenção.

(2) Prestar Serviços de Manutenção completos, determinados Serviços de Campo e Reparos Reservados em Itens diretamente para Clientes que operem Produtos Allison e para os Fabricantes de Equipamentos Originais.

(3) participar com a Allison de Planos de Reparo de Componentes, Plano(s) de Desenvolvimento, Processos de Reparo e prestar serviços de reparo de Componentes à Allison e aos Clientes."

Pela simples leitura dos trechos acima transcritos, pode-se extrair sem qualquer espaço para dúvidas que o objeto é justamente a contratação de serviços de reparo e manutenção de aeronaves de terceiros. Em outras palavras, a RECORRENTE foi contratada para servir como um "Centro de Manutenção de Fábrica" (expressão utilizado pelo próprio instrumento) de sua matriz estrangeira, para que essa possa enviar as aeronaves de seus clientes, possibilitando o oferecimento e a execução dos reparos e manutenção necessários.

Os trechos acima transcritos reproduzem em diversas oportunidades as expressões "manutenção" e "reparos", deixando clara a natureza das atividades executadas na fábrica da RECORRENTE, bem como a forma como se dão.

Não há dúvidas, portanto, de que as obrigações assumidas pela RECORRENTE com a celebração de referido Contrato são exatamente aquelas que a legislação exige. E o fato de ter sido firmado com sua matriz estrangeira, a conhecida Rolls-Royce, somente reforça a veracidade e a óbvia intenção da companhia: ter um centro de manutenção de aeronaves das empresas clientes do grupo Rolls-Royce.

Observo que a propriedade das aeronaves parece constar no contrato:

ALLISON PROPRIETARY

Allison AE 2100, AE 3007 and AE 1107 Series

Aircraft Engine Factory Maintenance Center Agreement

ROLLS-ROYCE CORPORATION

formerly

ALLISON ENGINE COMPANY, INC.

AGREEMENT, effective the 31st day of August, 1996, with modifications incorporated herein which take effect as of the last date signed below, by and between Rolls-Royce Corporation (formerly Allison Engine Company, Inc. and may be referred throughout this AGREEMENT as "Allison" or "Allison Engine Company, Inc.", including in attachments to this AGREEMENT) having its principal place of business at Indianapolis, Indiana

and

ROLLS-ROYCE BRASIL LTDA (formerly Motores Rolls-Royce Limitada, and may be referred throughout this AGREEMENT as "Factory Maintenance Center" or "FMC" or "Motores Rolls-Royce Limitada," including in attachments to this AGREEMENT) located at Sao Bernardo do Campo, Sao Paulo, Brazil.

Em impugnação, a Recorrente juntou prova obtida diretamente no site da ANAC que mostra estar habilitada com uma oficina de manutenção certificada no Brasil. Já em recurso voluntário, anexou certidões da ANAC, nas e-fls. 6893/6895.

Após, em petição de e-fls. 6934 e seguintes, anexa os seguintes documentos:

- Certificado de Homologação de Empresa (“Repair Station Certificate”), atestando ter a Rolls-Royce atendido a todos os requisitos estabelecidos nos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA), autorizando-a a executar a manutenção, modificação e/ou reparos em motores de aeronaves à turbina;
- Listas de Capacidades (“Capability List”), elencando os serviços de manutenção e/ou de reparo executados, juntamente do detalhamento da aeronave em que assim o foram.

Entendo que não houve inovação ou alteração da acusação fiscal pela DRJ que implique em alteração de critério jurídico (art. 146, do CTN). Isso porque, no relatório fiscal nas e-fls. 315/319, a fiscalização tratou das condições da isenção, ainda que não tenha intimado a Recorrente a apresentação de documentos comprobatórios do direito, em razão da premissa de renúncia (afastada pela DRJ).

Contudo, é de fácil constatação que a documentação anexada em Recurso Voluntário e petição posterior não está abarcada pela preclusão, aplicando-se ao caso o art. 16, § 4º, “c”, do Decreto nº 70.235/1972.

Diante desse contexto, entendo como necessária a conversão do julgamento em diligência, como garantia do contraditório, para que a autoridade na origem seja cientificada da documentação anexada aos autos, bem como manifeste-se, conclusivamente, sobre a suficiência deles para comprovação do direito à isenção dos tributos na importação.

Conclusão

Do exposto, voto por converter o julgamento em diligência, para que a unidade de origem da RFB seja cientificada da documentação anexada aos autos e manifeste-se, conclusivamente, sobre a suficiência deles para comprovação do direito à isenção dos tributos na importação, oportunizando, após o relatório de diligência, a manifestação do Contribuinte, antes do retorno do processo ao CARF, para continuidade do julgamento.

RESOLUÇÃO 3004-000.083 – 3ª SEÇÃO/4ª TURMA EXTRAORDINÁRIA

PROCESSO 10314.008560/2009-79

Assinado Digitalmente

Semíramis de Oliveira Duro

DOCUMENTO VALIDADO