



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10715.005715/2001-45  
SESSÃO DE : 18 de fevereiro de 2004  
ACÓRDÃO Nº : 303-31.154  
RECURSO Nº : 125.906  
RECORRENTE : BRACO. S.A.  
RECORRIDA : DRJ/FLORIANÓPOLIS/SC

PAF – IPI - CLASSIFICAÇÃO

As aeronaves com peso, vazia, entre 2.000 kg e 15.000 kg. propelidas por turborreatores do tipo “TURBOFAN”, classificam-se no código 8230.30.39.

RECURSO VOLUNTÁRIO DESPROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso quanto à CLM e, por maioria de votos, considerar devida a multa do artigo 364, inciso II do RIPI, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencidos os Conselheiros Francisco Martins Leite Cavalcante e Nilton Luiz Bartoli.

Brasília-DF, em 18 de fevereiro de 2004

  
JOÃO HOLANDA COSTA  
Presidente

  
PAULO DE ASSIS  
Relator

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ANELISE DAUDT PRIETO, ZENALDO LOIBMAN e IRINEU BIANCHI. Ausente o Conselheiro CARLOS FERNANDO FIGUEIREDO BARROS. Esteve Presente a Procuradora da Fazenda Nacional ANDREA KARLA FERRAZ. Fez sustentação oral o Advogado Dr. GABRIEL LACERDA TROIONELLI, OAB 078656/RJ.

RECURSO N° : 125.906  
ACÓRDÃO N° : 303-31.154  
RECORRENTE : BRACO. S/A.  
RECORRIDA : DRJ/FLORIANÓPOLIS/SC  
RELATOR(A) : PAULO DE ASSIS

## RELATÓRIO

Discute-se se a aeronave impulsionada por motores do tipo Turbofan, importada pela recorrente em regime de arrendamento mercantil, foi corretamente classificada e se é cabível a multa proporcional ao IPI e os juros de mora aplicados pelo Fisco.

A reclassificação aduaneira que consta do Auto de Infração apoiou-se no Parecer Normativo COSIT nº 03 (fls. 89 a 91), de 17/03/1992, que classifica como Turbojato a aeronave provida de motores Turbofan. Assim, por se tratar de veículo com peso de 10.830 kg estaria ela enquadrada no código 8230.30.39, que corresponde a aeronaves a turbojato com peso, vazia, entre 2.000 kg e 15.000 kg.

Contra tal reclassificação protesta o Contribuinte, afirmando que Turbofan é um motor especial, diferenciado do turbojato por suas características construtivas e funcionais, devendo, então, prevalecer a classificação original no código 8202.30.90- "Outros". Para sustentar sua tese, junta o documento intitulado "Classificação dos Motores Aeronáuticos" (fls. 60 a 65), o Doc. de fl. 66, do CTA (Centro Técnico Aeroespacial) que explica a diferença básica entre os motores Turbojato e Turbofan; uma carta da fabricante DASSAULT (fls. 68), que distingue igualmente os dois tipos de motor, e o Parecer Técnico de um engenheiro credenciado pelo DAC, que trata a matéria de forma idêntica.

A multa proporcional aplicada pelo Fisco, sobre o IPI de 10% que incide sobre aeronaves a turbojato, onde o Fisco entende que o contribuinte deveria classificar o avião que importou, é contestado com a afirmação de que tal prática, isto é, de classificar como outros é de uso corrente no (DAC) Departamento de Aviação Civil.

Nas razões de recurso (fls. 97 a 111), o Contribuinte declara que o Fisco, em nenhum momento discutiu os argumentos que lhe foram apresentados, pautando-se tão-somente pelo que consta do Parecer Normativo COSIT 003/92, que além de ser posterior ao fato gerador, não vincula as decisões do Conselho de Contribuintes.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.906  
ACÓRDÃO Nº : 303-31.154

Invoca, ainda, o princípio da seletividade, ao afirmar que a alíquota de 10% incidente sobre os turbojatos não poderia ser aplicado aos turbofans, mais eficientes e com reduzida poluição sonora a baixas altitudes.

É o relatório.

RECURSO Nº : 125.906  
ACÓRDÃO Nº : 303-31.154

## VOTO

O recurso apresenta os requisitos de admissibilidade e dele tomo conhecimento.

Afirma o contribuinte que o Fisco cometeu um erro crasso, ao reclassificar o veículo em discussão. Não é verdade. Em nenhum momento aproximou-se o Fisco daquele tipo de erro que levou Marco Licínio Crasso a perder a própria cabeça. Um erro grosseiro!

De fato, a análise da questão comporta discussões de ordem técnica e de ordem legal que veremos a seguir.

A documentação técnica trazida aos autos, demonstra claramente que o motor denominado Turbojato possui características construtivas e operacionais que o diferenciam do Turbofan. Uma explicação sucinta sobre tal matéria pode ser útil ao entendimento do problema.

Um motor a reação propuliona a aeronave ao expelir pelo bocal da turbina uma grande massa de gás quente altamente comprimido. Na saída, esse gás reage contra a estrutura da aeronave, impulsionando-a. Numa explicação singela poderíamos comparar esse efeito ao de uma bola de soprar, quando se desamarra o bico depois de enchê-la.

Esse tipo de motor é constituído, basicamente, por uma unidade de compressão que comprime o ar a taxas elevadíssimas e o lança na câmara de combustão onde o querosene espargido explode formando um gás que movimenta a turbina, impulsionando a aeronave. Uma parte da energia é destinada aos suprimentos internos da aeronave, outra à continuidade da operação do compressor, e, de acordo com a eficiência da turbina, alguma perda ocorre. No caso do turbojato, também chamado de jato puro, nada merece ser acrescentado a essa explicação.

O Turbofan constitui uma evolução do jato puro. Nesse caso, à frente do compressor há uma ventoinha (Fan) que funciona como uma hélice embutida na armadura do motor. A ventoinha acionada por uma parte da energia baipassada da turbina, recebe um fluxo de ar frio que é adicionado aos gases quente do jato principal, fornecendo um empuxo adicional à aeronave. Vantagens desse motor, são elevada tração menor ruído e economia de combustível, em relação ao jato puro.

RECURSO Nº : 125.906  
ACÓRDÃO Nº : 303-31.154

Esclarecida a questão técnica, vamos à legal.

Quanto à classificação aduaneira, não resta dúvida de que o Conselho de Contribuintes não está subordinado a Pareceres Normativos ou Técnicos. As NESH também são elementos auxiliares para a classificação de mercadorias. Entretanto, sua inobservância levaria a uma situação caótica.

A Nota Explicativa do Sistema Harmonizado, que o Parecer COSIT 003/92 esmera-se em esclarecer, contém o texto em inglês da Nota Explicativa da posição 84.11 (ver página 90). Que traduzo da seguinte forma:

“Um turbojato consiste em um compressor, um sistema de combustão, uma turbina e um escapamento constituído por dutos que convergem para a tubulação de escape.....Outra variação consiste em adicionar uma hélice, usualmente na entrada do compressor, quer propelida por uma outra turbina, quer por uma apropriada conexão com o compressor. O ar saído desta hélice “bypassa” o compressor e a turbina, juntando-se aos gases de exaustão, provendo um empuxo extra. Esta versão é por vezes chamada turbo-fan por by pass.”

A versão luso-brasileira, da Nota Explicativa da Posição 8411, extraída do francês, completamente descrita no Parecer COSIT 003/92, apresenta maiores detalhes técnicos sobre os turborreatores (turboreacteurs). Sua reprodução (fls. 87) em nada conflita com a descrição do parágrafo anterior, razão pela qual deixo de reproduzi-la. A conclusão do parecer é que os reatores “turbofan” constituem um tipo de turbojato e como tal devem ser classificados.

A tese central do recorrente é a de que quando não há na TIPI a previsão expressa de uma espécie dentro de um gênero, esta espécie deve ser classificada no item “outros”, relativo ao gênero. Então, dentro do gênero “aviões e outros veículos aéreos”, há apenas a previsão das espécies “a hélice”, a “turbohélice” e a “turbojato”. Como, segundo entende, o turbofan não é um turbojato, não há outra alternativa senão classifica-lo em “outros”..

Vê-se que a matéria é complexa e o termo “erro crasso” utilizado pelo contribuinte não faz qualquer sentido. O turbofan em termos estritamente técnicos, não é um turbojato ou jato puro, mas também em termos técnicos não deixa de ser um tipo de turbojato enriquecido com o “Fan”, ou ventoinha, que provê um empuxo adicional à aeronave, pela injeção de ar frio no bocal de escape dos gases quentes da turbina, propiciando, ainda uma redução dos níveis de ruído provocado pela massa de escape.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 125.906  
ACÓRDÃO Nº : 303-31.154

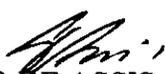
Acontece que esse instigante debate técnico morre diante da Nota Explicativa do sistema Harmonizado que considera expressamente o “turbofan” como um tipo de “turbojato”. Por isso, segundo raciocínio expresso pelo próprio contribuinte, teria o governo elevado para 10% (Decreto 3.975, de 18/10/2001) o IPI incidente sobre o código 8802.30.90, “Outros”. Como sua importação foi efetuada em data anterior a esse Decreto, insiste na classificação “outros”, então de IPI zero.

A classificação aduaneira não abriga necessariamente produtos iguais, às vezes nem mesmo semelhantes. Daí as Notas Explicativas, para solucionar os conflitos, como no caso presente em que os motores tipo turbofan são tidos na mesma rubrica de turbojato.

No que tange à multa de mora proporcional ao IPI e os juros de mora (art. 442 e 443 do RIPI) que o contribuinte contesta com base no inciso III do art. 100 do CTN, alegando práticas reiteradas de autoridades administrativas e técnicas, como o DAC e o CTA, não há como discordar do argumento de primeira instância de que não se trata de autoridades da administração tributária.

Por todo o exposto, voto no sentido de negar provimento ao presente recurso voluntário.

Sala das Sessões, em 18 de fevereiro de 2004

  
PAULO DE ASSIS - Relator



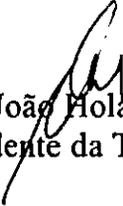
**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

Processo n.º:10715.005715-45  
Recurso n.º 125.906

**TERMO DE INTIMAÇÃO**

Em cumprimento ao disposto no parágrafo 2º do artigo 44 do Regimento Interno dos Conselhos de Contribuintes, fica o Sr. Procurador Representante da Fazenda Nacional junto à Terceira Câmara, intimado a tomar ciência do Acórdão nº 303.31.154.

Brasília - DF 07 de junho de 2004

  
João Holanda Costa  
Presidente da Terceira Câmara

Ciente em: