



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
PRIMEIRA CÂMARA

Processo nº	10715.006659/00-03
Recurso nº	133.260 Voluntário
Matéria	IPI / CLASSIFICAÇÃO FISCAL
Acórdão nº	301-33.946
Sessão de	13 de junho de 2007
Recorrente	PÃO DE AÇÚCAR S/A. INDÚSTRIA E COMÉRCIO
Recorrida	DRJ/FLORIANÓPOLIS/SC

Assunto: Classificação de Mercadorias

Data do fato gerador: 28/09/2000

Ementa: CLASSIFICAÇÃO FISCAL. MOTORES TURBOFAN. O Parecer Normativo CST/DCM 03/92, de 13/03/92, com base nas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado – versões luso-brasileira e inglesa – e nas Regras Gerais de Interpretação do Sistema Harmonizado 1ª e 6ª c/c RGC-1, estabeleceu que os motores turbofan são, na realidade, motores turbojato e classificou os aviões que os utilizam nos códigos que especifica, de acordo com o peso das aeronaves.

Tendo o importador formulado processo de consulta sobre a classificação fiscal da mercadoria, consulta esta cuja solução foi desfavorável àquela por ele pretendida, exigível se torna o crédito tributário que deixou de ser recolhido, com os acréscimos legais cabíveis.

O ato de Revisão Aduaneira tem fundamentação legal e não implica, necessariamente, em mudança de critério jurídico, como alega o contribuinte.

As alterações técnicas, decorrentes de evolução/ desenvolvimento tecnológico não alteram, por si só, o princípio essencial que rege os motores “turbojato”.

RECURSO DESPROVIDO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da PRIMEIRA CÂMARA do TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do voto do relator.


OTACÍLIO DANTAS CARTAXO – Presidente


VALMAR FONSECA DE MENEZES - Relator

Participaram, ainda, do presente julgamento, os Conselheiros: José Luiz Novo Rossari, Luiz Roberto Domingo, George Lippert Neto, Adriana Giuntini Viana, Irene Souza da Trindade Torres e Susy Gomes Hoffmann. Esteve presente a Procuradora da Fazenda Nacional Diana Bastos Azevedo de Almeida Rosa.

Relatório

Por bem descrever os fatos, adoto o relatório da decisão recorrida, que transcrevo, a seguir.

“Por meio do auto de infração de fls. 112 a 114, integrado pelo demonstrativo de fls. 115 e 116, exige-se da contribuinte acima qualificada o montante de R\$ 278.304,60, a título de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), acrescido de multa de mora e de juros de mora devidos à época do pagamento.

Segundo Descrição dos Fatos e Enquadramento Legal de fls. 113 a 114, a interessada, mediante a Declaração de Importação (DI) n.º 00/0928483-9, de 28/09/2000, submeteu a despacho de importação uma aeronave “turbofan”, marca Dassault Falcon Jet, modelo Falcon 900B, número de série 035, ano de fabricação 1988, completa e equipada, prefixo brasileiro PP-PPA, classificando-a no código NCM 8802.30.90 (alíquotas de 0 % de II e 0 % de IPI), sob regime de admissão temporária (processo n.º 10715.006659/00-03).

Entretanto, com base no disposto no Parecer Normativo Cosit (DCM) n.º 03, de 17/03/1992, a autoridade fiscal reclassificou o avião importado para o código NCM 8802.30.39, sujeito às alíquotas de 0% de II e 10% de IPI.

Destarte, a fiscalização passou à exigência da diferença de IPI apurada, acrescida de multa de mora e de juros de mora.

Ciente da autuação, a contribuinte protocolizou a defesa de fls. 137 a 146, argumentando, em resumo, que:

- A aeronave em questão não é equipada com motores “turbojato”, mas sim com motores “turbofan”, devendo ser classificada no código NCM 8802.30.90, cuja alíquota do IPI corresponde a 0%, e não a 10%;*
- Os engenheiros aeronáuticos são unânimes ao afirmar que os motores “turbofan” e “turbojato” são muito distintos, sendo impossível classificar as embarcações a “turbofan” na posição 8802.30.39;*
- As aeronaves que não se revestem das características dos modelos “a hélice”, “turbohélice” ou “turbojato” deverão ser classificadas na posição residual “Outros” (8802.30.90), cuja alíquota do IPI é zero;*
- A posição da Secretaria da Receita Federal, expressa no Parecer Normativo COSIT n.º 03/1992, de considerar idênticas as turbinas “turbojato” e “turbofan”, é insustentável, na medida em que contraria os entendimentos dos engenheiros aeronáuticos que estudam a matéria e, ainda, do Departamento de Aviação Civil (DAC) e do Centro Técnico Aeroespacial (CTA);*
- Os motores a “turbofan” se caracterizam pela presença de um sistema com pequenas pás (“fans” ou ventoinhas) que trabalham no*

interior de uma carenagem. Por meio desse sistema, o ar que ingressa na turbina é destinado para a queima e para a ventoinha, que produz tração a exemplo do que ocorre com as hélices;

- Enquanto nos motores a “turbojato” a queima de combustível promove a tração, nas turbinas a “turbofan” essa queima acarreta o funcionamento do “fan”, que promove a tração. Os mecanismos de funcionamento desses dois turborreatores, dessa feita, são muito distintos;

- A razão de todos os equívocos do mencionado Parecer Normativo reside no fato de que, para buscar a adequada classificação fiscal das aeronaves, constantes do Capítulo 88 da TEC, foi analisada a Nota Explicativa do Capítulo 84, que compreende apenas as turbinas;

- O Departamento de Aviação Civil (DAC), respondendo consulta formulada pela defendente, expediu o documento de fl. 162, informando que a aeronave em questão deve ser classificada como “turbofan” e não “turbojato”;

- No mesmo sentido, o Centro Técnico Aeroespacial (CTA) declarou tecnicamente que o motor “turbojato” e o motor “turbofan” são diferentes na sua classificação e no seu funcionamento, não caracterizando que sejam iguais, e que a aeronave Falcon 900 é equipada com um motor “turbofan” (fls. 163 a 167);

- O mesmo entendimento é esposado pela Dassault Falcon Jet, fabricante da Aeronave (fl. 168), pela Rolls-Royce, em parecer proferido mediante solicitação da empresa Rio-Sul Linhas Aéreas S.A. (fl. 169 a 174) e pela National Aeronautics and Space Administration (NASA) (fls. 175 a 190);

- O Parecer Técnico, assinado pelo Técnico em Aeronáutica A.C. Wine de Almeida, às fls. 141 a 194, conclui que dentro da conceituação aeronáutica, tratar os motores “turbojato” e “turbofan” de forma análoga seria a contraposição ao princípio do desenvolvimento tecnológico, seria o mesmo caso de desconsiderar todos os aspectos de segurança, durabilidade, ausência de vibrações, economia, facilidade de manutenção, compacidade, eficiência técnica e leveza, ou seja, seria somente, por completo desconhecimento, a aplicabilidade equânime de designação para ambos os motores;

- Ainda conforme o parecer supracitado, o motor “turbofan” é originário do motor “turbojato”, entretanto o “turbofan” jamais é um “turbojato”, pois assim como os aviões a jato se originaram dos aviões convencionais, assim nasceu o motor “turbofan”.

Por fim, a impugnante requer o integral acolhimento de todos os argumentos esposados na sua defesa, considerando-se improcedente a exigência fiscal.”

adiante: A Delegacia de Julgamento proferiu decisão, nos termos da ementa transcrita

“Assunto: Classificação de Mercadorias

Data do fato gerador: 28/09/2000

Ementa: DESCLASSIFICAÇÃO FISCAL. AERONAVE.

Classificam-se no código 8802.03.39 as aeronaves que utilizam turborreatores, incluídos os turbofan, por força das Regras Gerais de Interpretação e das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado.

Lançamento Procedente”

Inconformada, a contribuinte recorre a este Conselho, conforme petição de fl. xx, inclusive repisando argumentos, na defesa da classificação que adota.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Valmar Fonsêca de Menezes, Relator

1. O recurso preenche as condições de admissibilidade e, portanto, deve ser conhecido.

2. A questão proposta nos autos, neste aspecto, já bastante discutida nesta Câmara, foi brilhantemente enfrentada, no mérito, pela eminente Conselheira Elizabeth Emílio de Moraes Chierregatto, por ocasião do julgamento do recurso de no. 124.151, cujo voto condutor adoto como razões de decidir, com a devida licença dos meus pares, do qual transcrevo, a seguir, excertos:

“(…)

Por outro lado, quanto ao produto objeto da consulta, já havia sido publicado o Parecer Normativo CST/DCM n.º 03/92, de 13/03/1992, segundo o qual os motores do tipo turbofan são turborreatores ou turbojatos acrescidos de um “fan” ou ventoinha em duto próprio. Referido Parecer fundamentou-se nas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado – versão luso-brasileira e versão inglesa – e nas Regras Gerais do Sistema Harmonizado 1.ª e 6.ª (NBM/SH). O Ato em questão determinou que fossem encaminhadas cópias às Superintendências da Receita Federal das Regiões Fiscais e que as mesmas adotassem referido Parecer como norma, nas soluções de consultas sobre a matéria.

Assim, desde 1992, para a Receita Federal, com base em critérios de nomenclatura, os motores do tipo “turbofan” são “turbojatos” e tal fato foi levado ao conhecimento da Contribuinte pelo resultado da consulta por ela formulada.

(…)

Quanto ao mérito do litígio no que diz respeito à diferença entre os motores “turbojato” e “turbofan”, incluindo-se aqui o pedido de realização de perícia técnica, não há o que reformar na decisão singular.

Isto porque o fato de existirem diferenças entre motores “turbofan” e “turbojato” não altera o princípio essencial que rege o funcionamento dos referidos motores. Na verdade, o desenvolvimento tecnológico leva à evolução das turbinas, mas não altera o princípio da turbina a jato, em sua essência. Este é um só e as alterações surgem para melhorar o desempenho, para diminuir o consumo de combustível, para restringir o ruído, enfim, busca-se sempre o aperfeiçoamento dos produtos. O que importa é que num sistema “turbojato” (incluindo os motores “turbofan”) as pás ou ventoinhas ficam dentro da turbina (carenagem fechada), diferentemente dos motores “turboélice” (hélice fora e um compressor fechado ajudando o movimento de rotação da hélice) e dos motores “a hélice” (nos quais é esta que “puxa” o ar, propiciando o deslocamento da aeronave).

E merceologicamente, ou seja, para fins de classificação de mercadorias, estas diferenças técnicas, decorrentes de melhorias tecnológicas, não acarretam obrigatoriamente uma mudança de código tarifário.

Portanto, os esclarecimentos que porventura surgissem de uma perícia não alterariam a classificação tarifária correta da aeronave em questão,(...).

(...)"

A Fiscalização, adotando o Parecer Normativo CST no. 03/92, corretamente classificou a aeronave no código 8802.30.0399 (TIPI/TAB), correspondente ao código 8802.30.39 da TEC, em vista da natureza do bem objeto da classificação, em especial o seu peso líquido de 10830 Kg (conforme documento de fl. 109).

Dispõe o mencionado Parecer Normativo CST nº 3/1992:

"1. Dúvidas surgiram com relação ao correto enquadramento da NBM/SH (TIPI/TAB) dos motores denominados 'Turbofan' e, conseqüentemente, dos aviões que os utilizam.

As Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (versão luso-brasileira) ao se referirem aos TURBORREADORES (TURBORÉACTEURS, em Francês, e TURBO-JETS, em inglês) da posição 84.11, esclarecem:

'A – TURBORREADORES

Um turborreator compõe-se de um conjunto compressor-turbina, um sistema de combustão e uma tubeira, isto é, canal de ejeção Cônico, convergente colocado no conduto de escapamento de gases. Os gases quentes sob pressão que saem da turbina transformam-se ao longo de sua passagem pela tubeira num fluxo de gás animado de velocidade elevada. A reação desse fluxo de gás oriundo do motor fornece a força motriz utilizada para propelar uma aeronave. Nos turborretores mais simples, o compressor e a turbina são montados num só eixo. Outros tipos mais complexos compõem-se de um compressor de dois corpos, cada um dos quais movimentado pela sua própria turbina através de um eixo coaxial. Em geral, uma ventoinha é colocada na entrada do compressor e é movimentada por uma terceira turbina ou conectada ao primeiro corpo do compressor e impele o ar para trás através de uma canalização. Esta ventoinha funciona como uma hélice carenada, e, a maior parte do fluxo de ar aspirado e impelido não entra no compressor nem na turbina, mas junta-se ao fluxo de gás e de ar ejetado por estes últimos, fornecendo assim, um empuxo (impulso) suplementar. Este tipo de turborreator é às vezes denominado reator de fluxo duplo'. (grifou-se)

3.A parte assinalada descreve a constituição e o funcionamento de um turborreator (turbojato), do tipo Turbofan. Verifica-se pelo transcrito, que a maior parte do fluxo de ar aspirado e impelido não entra no compressor nem na turbina, mas junta-se ao fluxo de gás e de ar ejetado pelo compressor-turbina, fornecendo, assim, um empuxo suplementar, que teoricamente pode ser menor, igual ou maior que o

empuxo fornecido pelo compressor-turbina, o que justifica perfeitamente o nome com o qual às vezes é denominado Reator de fluxo duplo (Réacteur à double flux, em Francês, e Bypass fan jet, em inglês)'.

Para demonstrar mais claramente que os motores TURBOFAN são, na realidade, motores a jato (turborreatores), transcrevemos, também as Notas Explicativas do Sistema Hamonizado, na versão inglesa, da posição 84.11, verbis:

'(A) TURBO-JETS

*A turbo-jet consists of a compressor, a combustion system, a turbine and a nozzle, which is a convergent duct placed in the exhaust pipe. The omissis
..... Another variation is to add a ducted fan usually at the inlet to the compressor and drive this either by a third turbine or connect it to the first compressor spool. The fan acts in the nature of a ducted propeller, most of its output bypassing the compressor and turbine and joining the exhaust jet to provide extra thrust. The version is sometimes allied a bypass fan jet'. (grifou-se)*

Assim sendo, os turborreatores (turbojatos) e, conseqüentemente os turbofan, classificam-se corretamente na NBM/SH (TIPI/TAB) nos código 8411.11.0000, de empuxo não superior a 25 kN, ou 8411.12.0000, de empuxo superior a 25 kN, com base nas RGIs 1ª e 6ª (Textos da posição 8411 e das subposições 8411.10, 8411.11 e 8411.12), também da mencionada NBM/SH (TIPI/TAB).

Os aviões que utilizam turborreatores (turbojatos), incluídos os turbofan, estão classificados nos códigos abaixo, com base nas RGIs 1ª e 6ª (Textos da posição 8802 e das subposições 8802.20, 8802.30 e 8802.40), combinadas com a (RGC-1), todos na NBM/SH (TIPI/TAB):

8802.20.0300 – de peso não superior a 2.000 kg, vazios;

8802.30.0301 – de peso superior a 2.000 kg mas não superior a 7.000 kg, vazios;

8802.30.0399 – de peso superior a 7.000 kg mas não superior a 15.000 kg, vazios;

8802.40.0399 – de peso superior a 15.000 kg, mas não superior a 20.000 kg, vazios;

8802.40.0301 – de peso superior a 20.000 kg, vazios.

O termo 'vazios', dos códigos acima reproduzidos (item 6 'a' a 6 'e') se refere ao 'P28 – PESO VAZIO BÁSCO', constante do Glossário de Termos Técnicos de Aviação Civil (Manual de Operação da Embraer) que, é a soma do Peso Vazio Equipado, é a soma do peso da estrutura do avião e do peso do grupo motopropulsor, dos instrumentos, dos sistemas (de comando, hidráulico, elétrico, eletrônico, ar condicionado e Pilot Estático), da decoração interna, etc., com os pesos do fluido hidráulico total, óleo total do motor e combustível não utilizável.

Entende-se por 'combustível não utilizável' aquele que tecnicamente não pode ser utilizado durante o voo.

Solucionem-se as consultas com base no Parecer supra, que adoto como norma". (grifou-se)

Como ressalta a decisão recorrida, a Nomenclatura Comum do Mercosul passou a ser adotada como nomenclatura única nas operações de comércio exterior, a partir do Decreto nº 2.376, de 23/11/1997, sendo que o código TAB 8802.30.0399 passou a corresponder ao código TEC 8802.30.39, permanecendo válido, em sua essência, a análise e o entendimento do Parecer Normativo CST nº 3, de 1992.

Por outro lado, a jurisprudência deste Colegiado é farta quanto à classificação ora em análise, motivo pelo qual transcrevo, por oportuno, um dos acórdãos proferidos neste sentido:

“

Número do Recurso:	133576
Câmara:	TERCEIRA CÂMARA
Número do Processo:	10831.009662/2001-13
Tipo do Recurso:	VOLUNTÁRIO
Matéria:	IPI/CLASSIFICAÇÃO FISCAL
Recorrida/Interessado:	DRJ-SAO PAULO/SP
Data da Sessão:	26/04/2006 14:00:00
Relator:	SÉRGIO DE CASTRO NEVES
Decisão:	Acórdão 303-33082
Resultado:	PPU - DADO PROVIMENTO PARCIAL POR UNANIMIDADE
Texto da Decisão:	Por unanimidade de votos, deu-se provimento parcial ao recurso voluntário para manter tão somente a exigência relativa ao II e ao IPI, excluindo as penalidades. O Conselheiro Tarásio Campelo Borges, no que diz respeito à multa por falta de LI, votou pela conclusão. Presente o Procurador da Fazenda Nacional Leandro Felipe Bueno Tierno

Ementa:

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS. Aeronave dotada de sistema de propulsão denominado turbofan, com peso superior a 7.000kg e inferior a 15.000 kg, vazia, classifica-se no código 8802.30.39 da NCM.

MULTAS DE OFÍCIO (IPI). Incabível inquirir de incompleta a descrição de aeronave da qual constam fabricante, modelo, ano de fabricação, número de série e prefixo de matrícula.

MULTA ADMINISTRATIVA POR INFRAÇÃO AO CONTROLE DAS IMPORTAÇÕES. Não se caracteriza e importação ao desabrigo de LI quando este documento foi regularmente expedido para aeronave, com menção a fabricante, modelo, ano de fabricação, número e série e prefixo de matrícula.

RECURSO VOLUNTÁRIO PARCIALMENTE PROVIDO.

”

Diante do exposto, voto por que seja negado provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 2007


VALMAR FONSECA DE MENEZES - Relator