



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
PRIMEIRA CÂMARA

Processo nº 10715.006678/2001-92
Recurso nº 133.869 Voluntário
Matéria IPI/CLASSIFICAÇÃO FISCAL
Acórdão nº 301-34.195
Sessão de 04 de dezembro de 2007
Recorrente DELAMAR TAXI AÉREO LTDA.
Recorrida DRJ-FLORIANOPOLIS/SC

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 07/05/2001

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO - CLASSIFICAÇÃO FISCAL -
As aeronaves com peso igual ou superior a 7.000kg, equipadas
com motor turbo jato do tipo fan devem ser classificadas na
posição 8802.30.31.

RECURSO VOLUNTÁRIO NEGADO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os membros da primeira câmara do terceiro conselho de contribuintes, por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso, nos termos do voto da relatora.

OTACÍLIO DANTAS CARTAXO - Presidente

SUSY GOMES HOFFMANN - Relatora

Participaram, ainda, do presente julgamento, os Conselheiros: José Luiz Novo Rossari, Luiz Roberto Domingo, Irene Souza da Trindade Torres, João Luiz Fregonazzi, Rodrigues Cardozo Miranda e Patrícia Wanderkoke Gonçalves (Suplente). Estiveram presentes o Procurador da Fazenda Nacional José Carlos Brochini e o Advogado André Luiz Bonat Cordeiro OAB/ PR nº 25.697.

Relatório

Cuida-se de impugnação de Auto de Infração, de fls. 01/37, no qual é cobrado o Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI e multa, em virtude da desclassificação fiscal da mercadoria importada por meio da DI nº. 99/0905842-1, no montante de R\$ 73.230,81.

Alega a autoridade fiscal que a classificação fiscal declarada está incorreta, uma vez que deveria ter sido classificada na posição 8802.30.39 (outros aviões/veículos aéreos, a “turbojato”, de peso > 7000Kg, vazios), com alíquota de II igual a 0% e alíquota de IPI igual a 10%, pois os motores equiparados com a tecnologia “Turbofan” são considerados como um tipo de “Turbojato”, entendimento este consubstanciado no Parecer Normativo CST nº 03, 17/03/92.

Inconformada, a contribuinte apresentou impugnação (fls.40/64) alegando em síntese que:

a razão social da empresa é Delmar Táxi Aéreo Ltda;

à época da importação vigorava tabela de classificação de mercadorias distinta, cuja descrição é incompatível com as informações contidas no Parecer Normativo COSIT nº. 03/92;

de acordo com o artigo 142 do CTN, a atividade administrativa deve ser inteiramente vinculada aos limites estabelecidos na lei;

o auto de infração eiva-se de vício insanável, por invocar como seu fundamento parecer normativo editado com o propósito de esclarecer norma de caráter integrativo que não mais vigorava;

ao classificar a aeronave na posição 8802.39.90, alega que seguiu as práticas observadas pelas autoridades administrativas: o Centro Técnico Aeroespacial e o Departamento de Aviação Civil, os quais sempre distinguiram turbofans de turbojatos;

o Centro Técnico Aeroespacial adota classificações diversas para definir turbojato e turbofan, embora ambos tenham motores de turbina a gás.

A Delegacia da Receita Federal de Julgamento de Florianópolis proferiu acórdão (fls.136/139) julgando o lançamento procedente em virtude das aeronaves do tipo turbofan classificam-se no código TEC 8802.30.39, conforme dispõe o Parecer Normativo CST nº 003, de 17 de março de 1992.

Por fim, alega que é inaplicável à espécie, para fins de exclusão da multa e dos juros de mora, o disposto no Ato Declaratório Normativo COSIT nº 10/1997.



Irresignado, o contribuinte apresentou recurso voluntário (fls.159/194) aduzindo praticamente os mesmos argumentos da impugnação, a fim de demonstrar que classificou a mercadoria corretamente.

Juntou-se comprovante de arrolamento de bens e direitos às fls.207/208.

É o relatório.



Voto

Conselheira Susy Gomes Hoffmann, Relatora

Conheço do recurso pro preencher os requisitos legais.

Cuida-se de impugnação de Auto de Infração, de fls.01/37, no qual é cobrado o Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI e multa, em virtude da desclassificação fiscal da mercadoria importada por meio da DI nº. 99/0905842-1, no montante de R\$ 73.230,81.

O processo versa sobre a classificação fiscal de uma aeronave nova, modelo FALCON 20, s/n 129, REFIXO N-68TS, ano 68 que foi classificado pela Recorrente no código 8802.30.90 – outros aviões/veículos aéreos, 2000 kg <= PESO <= 15000 kg, VAZIOS).

Alega a autoridade fiscal que a classificação fiscal declarada está incorreta, uma vez que deveria ter sido classificada na posição 8802.30.39 (outros aviões/veículos aéreos, a “turbojato”, de peso > 7000Kg, vazios), com alíquota de II igual a 0% e alíquota de IPI igual a 10%, pois os motores equiparados com a tecnologia “Turbofan” são considerados como um tipo de “Turbojato”, entendimento este consubstanciado no Parecer Normativo CST nº. 03, 17/03/92.

O contribuinte juntou à sua impugnação um parecer do Departamento de Aviação Civil do Serviço Público Federal que assim explicitou (fls. 105): “Em atenção ao expediente da referência, informo a V.Sa. que, de acordo com o TCDS no. E6WE, revisão 17, de 9 de maio de 2001, a aeronave Falcon 20 é equipada com 2 (dois) motores Allied Signal, modelo CF 700-20-2, turbofan. Informo, ainda a V.Sa. para fins de comprovação junto à Secretaria de Receita Federal que, pela análise do “Type Certificate”, motores turbojato não são aplicáveis ao tipo de aeronave mencionado.”

E, ainda, numa nota do Centro Técnico Espacial de fls. 106, sobre as diferenças entre motores turbofan e turbojato constou que:

“Em atenção a seu fax acima referenciado, informo que a diferença básica entre motores turbofan e turbojato, é que no motor turbofan o empuxo resultante é a soma dos empuxos fornecidos pelo fan propriamente dito e pela parte central do motor. Ao passo que no motor turbojato o empuxo é fornecido somente pela parte central do motor, não existindo portanto o componente chamado fan.

Tendo como base a definição acima, as aeronaves Jet Falcon, Falxon 900 EX, Falcon 2000, Falcdon 50, Falcon 50 EX e Falcon 20, citadas no referido fax, utilizam motores do tipo turbofan.”



Este tema já foi enfrentado por esta 1ª. Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes e, por ter tratado a matéria com profundidade e em todos os seus aspectos, inclusive os dados técnicos citados, adoto, como fundamento da minha decisão, as razões bem colocadas no v.acórdão proferido pelo Conselheiro Luiz Roberto Domingo, nos autos do Processo n. 10831.010101/2001-59, nos termos a seguir transcritos:

Como já me posicionei, anteriormente, a classificação fiscal é a aplicação de norma jurídica, pois se trata de fato hipoteticamente descrito que coincide com o fato concretamente ocorrido no mundo. Tanto as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado quanto a TIPI são instrumentos veiculados por leis, ou seja, o direito positivou seus textos de modo que passaram a integrar o sistema.

Note-se que os textos das posições e as notas do Sistema Harmonizado veiculam normas que devem ser seguidas pelo intérprete a fim de corretamente fazer a subsunção. Tem-se suportes fáticos (conceito de fato) cuja hipótese está descrita na norma. Isto é, as características intrínsecas e extrínsecas da mercadoria se traduzem no suporte fático que se subsumirá à hipótese de incidência.

Essa característica é que faz uma determinada mercadoria classificar-se numa posição e não em outra, pois a descrição da mercadoria deverá corresponder exatamente à hipótese prevista na norma, à descrição contida na TIPI ou que se enquadre nos limites traçados pelas notas explicativas.

Aliás, esse é o conteúdo da primeira regra de interpretação. É uma regra pautada no princípio da tipicidade estrita, ou seja, aquela que informa que para uma mercadoria deve-ser aquela dada classificação e não outra.

Mas qual seria a importância dessa introdução no caso que se apresenta? Acredito que um produto não pode ser considerado igual a outro se intrínseca ou extrinsecamente apresente características diversas.

Reportemos-nos às normas relativas à consulta sobre classificação de mercadorias com o fim de compulsarmos os elementos positivados considerados essenciais para a busca da descrição da mercadoria, que constituirá o substrato de fato que será levado à subsunção, vejamos a Instrução Normativa SRF n°. 573, de 23 de novembro de 2005:

Art. 4º Sem prejuízo do disposto no art. 3º, no caso de consulta sobre classificação de mercadorias, deverão ser fornecidas obrigatoriamente, pelo consulente, as seguintes informações sobre o produto:

I - nome vulgar, comercial, científico e técnico;

II - marca registrada, modelo, tipo e fabricante;

III - função principal e secundária;

IV - princípio e descrição resumida do funcionamento;

V - aplicação, uso ou emprego;



VI - forma de acoplamento de motor a máquinas ou aparelhos, quando for o caso;

VII - dimensões e peso líquido;

VIII - peso molecular, ponto de fusão e densidade, para produtos do Capítulo 39 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM);

IX - forma (líquido, pó, escamas, etc) e apresentação (tambores, caixas, etc, com respectivas capacidades em peso ou em volume);

X - matéria ou materiais de que é constituída a mercadoria e suas percentagens em peso ou em volume;

XI - processo detalhado de obtenção; e

XII - classificação adotada e pretendida, com os correspondentes critérios utilizados. (grifos acrescidos)

É fato que para obtenção da correta classificação de mercadorias a norma elege como um dos elementos o “princípio e descrição resumida do funcionamento”, de modo que é inegável que havendo duas mercadorias que se assemelhem nas características relacionadas no art. 4º, mas se diferenciem no quesito princípio do funcionamento, estaremos diante de duas mercadorias distintas, mercadorias que, apesar de terem uso ou emprego idênticos, serão diferentes.

No caso em tela, se compulsarmos a literatura técnica, inclusive a colacionada pela Recorrente, verificaremos com facilidade que o princípio de funcionamento do TURBOJATO e do TURBOFAN é o mesmo “é basicamente um motor turbojato” um motor a gás, no qual toda a potência é gerada pelo empuxo de gases expelidos em alta velocidade pelo escapamento do motor; todo ar admitido na entrada do motor passa pelo compressor e pelas turbinas. O fato de acionar “uma hélice múltipla ou fan, como é chamada, dentro de um duto” não retira dessa turbina a característica primária de TURBOJATO – pois continua sendo um turboreator acionado pelo jato de gases que também acionam o fan – ou lhe atribui característica outra suficiente para alterar seu modo de operação.

Tanto o turbojato como o turbofan são turboreatores que funcionam e tem sua força propulsiva obtida através dos gases de escapamento, sendo que a diferença entre esses motores está na forma de aproveitamento dessa força, mas o princípio continua o mesmo.

Com base nesses fundamentos estou convicto de que, havendo o mesmo princípio ativo desses motores, não é possível diferenciá-los no rol da classificação adotada pela NESH para os motores de aviação. Inegável que cabe razão à Recorrente no que tange às diferenças apontadas para os dois motores, mas tais critérios de diferenciação ou classificação não foram escolhidos pela NESH que adotou apenas o princípio de funcionamento para distinção (turbojato, turbohélice. Etc.).

Verifico que no presente caso não há novas provas sobre o produto. Os laudos técnicos não modificam o teor do já decidido e que acata integralmente. Assim, diante do

exposto, **NEGO PROVIMENTO** ao Recurso Voluntário, para manter o auto de infração lavrado em face da desclassificação tarifária.

É como voto.

Sala das Sessões, em 04 de dezembro de 2007


SUSY GOMES HOFFMANN - Relatora