



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CAMARA

lgl

PROCESSO Nº 10814.007777/92-67

Sessão de 10 novembro de 1.99 4

ACORDÃO Nº

Recurso nº.: 116.007

Recorrente: UNIVERSAL COMPONENTES ELETRONICOS LTDA.

Recorrid ALF - AISP - SP

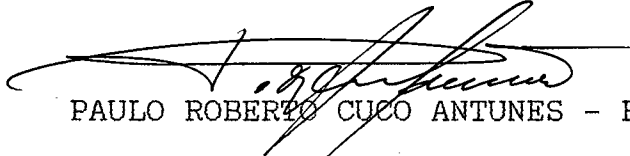
R E S O L U C A O N. 302-718

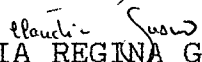
VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos,

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em rejeitar a preliminar relativa à isenção, arguida pela recorrente, vencido o Cons. Luis Antonio Flora, relator; no mérito, por unanimidade de votos, em converter o julgamento em diligência ao I.T.A. -- Ministério da Aeronáutica. Designado para redigir a resolução o Cons. Paulo Roberto Cuco Antunes, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 10 de novembro de 1994.


UBALDO CAMPELLO NETO - Presidente


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator Designado


CLAUDIA REGINA GUSMAO - Procuradora da Faz. Nacional

VISTO EM 23 FEV 1995

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMILIO MORAES CHIEREGATTO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, JORGE CLIMACO VIEIRA (Suplente) e OTACILIO DANTAS CARTAXO. Ausente o Cons. RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO.

MF - Terceiro Conselho de Contribuintes - 2ª Câmara

Recurso 116.007

Acórdão nº (Resolução nº 302-718)

Recorrente: Universal Componentes Eletrônicos Ltda.

Recorrida: Alf/AISP/SP

Relator: Luis Antonio Flora

Relator Designado: Paulo Roberto Cuco Antunes

RELATÓRIO

A Recorrente importou uma aeronave, classificando-a no código TAB 8802.30.9900, com alíquota de 5% para o II e 0% para o IPI.

Em razão disso, foi ela autuada, eis que, no entendimento da fiscalização a correta classificação do bem é aquela prevista no código TAB 8802.30.0399, com alíquota de 5% para o II e 10% para o IPI, restando a exigência de crédito tributário referente ao IPI não pago (10%), acrescido de multa e juros de mora.

Devidamente intimada, tempestivamente, apresentou defesa acompanhada de documentos (fls. 21/65). Houve réplica favorável às fls. 67, contudo, a Decisão de fls. 89/90 julgou pela procedência da ação fiscal.

Inconformada, e obedecendo o prazo legal, apresentou Recurso Voluntário, juntado às fls. 94/109 que, em síntese, expõe e pugna pelo seguinte:

2

a) Que a aeronave importada não é um turbojato, mas sim um turbofan, e assim sendo, sua classificação correta é aquela constante da DI;

b) Que o turbofan é uma evolução, não do turbojato, mas sim do turboélice;

c) Que o Parecer Normativo 3/92, ao qual se fundamenta a Decisão recorrida foi lavrado após a ocorrência do fato gerador, não podendo se lhe atribuir efeito retroativo;

d) Que as aeronaves importadas anteriormente ao referido parecer foram liberadas, sem quaisquer restrições, pelas Autoridades Fazendárias, pois era pacífico a nível da Receita Federal, que turbojato e turbofan não se enquadram no mesmo código, estando correto aquele apontado pela recorrente;

e) Que faz jus a isenção do IPI na importação da aeronave, visto que tem projeto devidamente aprovado pela SUFRAMA, que prevê a sua aquisição dentre outros bens da capital;

f) Que, tendo em vista a natureza do bem importado, é irrelevante o aeroporto de chegada no País, para a obtenção do favor fiscal;

g) Que cuida-se de importação de país signatário do GATT; assim, considerando-se que os mesmos produtos similares produzidos no Brasil pela Embraer não são tributados, não poderá ser aquele importado pela autuada;

h) Que o bem importado foi adquirido usado e, portanto não há o que se falar na incidência do IPI pois este tributo está ligado às etapas de produção do produto e não à simples comercialização de mercadoria usada; e

i) Por fim, requer seja dado provimento ao recurso, com a conseqüente declaração de insubsistência da exigência fiscal, além de protestar, nesta fase processual, pela produção de todas as provas em direito admitidas.

É o relatório.

0



MINISTÉRIO DA FAZENDA

TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

5

REC. 116.007.

RESOL. 302-0.718.

V O T O

CONS. PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES (RELATOR DESIGNADO)

Data venia do r. entendimento do Ilustre Conselheiro Relator, Dr. Luis Antônio Flora, não concordo com a "preliminar" levantada no sentido de que a importação em causa goza do benefício da isenção, por força do Projeto aprovado pela SUFRAMA - Resolução nº 108/92 e Decreto-lei nº 288/67, sendo indiferente a classificação tarifária da mercadoria envolvida. Explico:

Dispõe o mencionado D.Lei nº 288/67, em seu Capítulo II - Dos Incentivos Fiscais - Art. 39:

"A entrada de mercadorias estrangeiras na Zona Franca, destinadas a seu consumo interno, industrialização em qualquer grau, inclusive beneficiamento,....., será isenta dos Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados." (grifei)

Dai se depreende, como é óbvio, a condição "sine qua non" estabelecida para concessão do benefício, qual seja, a "entrada" da mercadoria na Zona Franca. As demais condicionantes estabelecidas dizem respeito à destinação da mercadoria, que aqui não se questiona.

Neste caso não há como escapar às determinações expressas no art. 111 do C.T.N., ou seja, a interpretação literal da legislação tributária que disponha, dentre outras coisas, sobre a isenção.

Não basta, evidentemente, que a destinação das mercadorias importadas sejam a Zona Franca, para que o direito do importador ao benefício se torne líquido e certo. É necessário que também ocorra a sua entrada naquela região.

Há que se considerar, sem dúvida, que a mencionada "entrada" da mercadoria está diretamente relacionada com o seu desembaraço aduaneiro - nacionalização que, no presente caso, ocorreu no Aeroporto Internacional de São Paulo/SP havendo, assim, transgressão da lei isencional.

O Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decretoº 91.030/85, também atropelado pela Suplicante, em seu art. 395, parág. 1º, assim determinou:



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

6
REC. 116.007.
RESOL. 302-0.718.

"Os despachos de bens importados objeto dos benefícios do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, deverão ser processados na repartição que jurisdiciona o porto de Manaus".

Alega a Recorrente que o bem importado, por se tratar de uma aeronave, que necessariamente tem que passar pelo Aeroporto onde a Concessionária Exclusiva que dá manutenção à aeronave tem a sua base de operação, com o sentido de uma simples escala técnica indispensável, sem o que não haveria condições de importação.

A justificativa em questão não procede pois que o referido Aeroporto não foi utilizado para uma "simples escala", como alega a Suplicante. Foi naquele local que se promoveram o despacho e o desembaraço aduaneiro, ou seja, a nacionalização do bem importado.

Era muito fácil a Importadora ter utilizado tal Aeroporto, no Estado de São Paulo, como uma simples escala técnica, já que a mesma estava prevista desde o início da operação de importação, pelo que se depreende das explicações dadas pela Suplicante, e não aproveitado tal escala para promover o despacho da mercadoria.

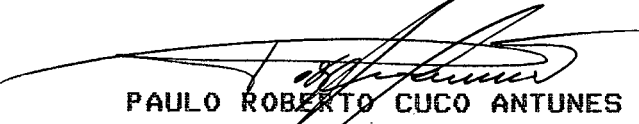
Bastava comunicar o fato à Autoridade Aduaneira local, previamente à importação, que certamente obteria a autorização, até sob regime de trânsito aduaneiro.

Desta forma, entendo não atendidos os requisitos estabelecidos na lei para concessão do benefício invocado.

Mister se faz, portanto, definir qual a classificação correta da mercadoria, para verificarmos se procede ou não o lançamento efetuado pelo Fisco.

Neste aspecto, acolho a proposição estampada no Voto do nobre Relator, no sentido de convertermos o julgamento do Recurso em diligência ao órgão competente, a fim de colhermos subsídios necessários para a definição da referida classificação.

Sala das Sessões, 10 de novembro de 1994



PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
Relator Designado

VOTO (VENCIDO)

Antes de adentrar na questão da classificação tarifária, objeto específico e ensejador do auto de infração de fls. 01, entendo necessário, preliminarmente, verificar se a recorrente faz jus ou não à isenção do IPI, previsto no artigo 3º do Decreto-lei 288/67, e se a mesma atendeu aos requisitos para sua concessão, pois, o reflexo fiscal da desclassificação denunciada diz respeito, apenas e tão somente, a esse tributo.

Com efeito, às fls. 60 consta a Resolução 108/92, onde o Conselho de Administração da SUFRAMA, aprova projeto industrial de diversificação da recorrente, concedendo-lhe, dentre outros benefícios, aqueles previstos no Decreto-lei 288/67. Às fls. 62 juntou a recorrente cópia de declaração da SUFRAMA, datada de 22/10/92, comprovando que a aeronave importada se enquadra como bem de capital no âmbito de seu projeto industrial.

Sobre tais circunstâncias, inexistem nos autos qualquer controvérsia, ou seja, está devidamente comprovado, e inclusive admitido pela Fiscalização, que a recorrente goza da isenção acima citada, na importação da aeronave, eis que essa se enquadra como bem de capital.

Destarte, passo adiante a analisar os termos do artigo 3º do referido Decreto-Lei 288/67, pois a controvérsia reside em questão formal.

De um lado, entende o ilustre prolator da r. decisão recorrida que, para a obtenção do favor fiscal em comento, o bem deveria ter sido desembaraçado em Manaus, enquanto que a recorrente defende a tese de que o fato de ter sido procedida a internação em São Paulo é irrelevante para a sua concessão.

Pois bem, está escrito no "caput" do art. 3º do Decreto-Lei 288/67, o seguinte:

Art. 3º - A entrada de mercadorias estrangeiras na Zona Franca, destinadas a seu consumo interno, industrialização em qualquer grau, inclusive beneficiamento, agropecuária, pesca, instalação e operação de indústrias e serviços de qualquer natureza e a estocagem para reexportação, será isenta dos Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados.

Esse dispositivo foi regulamentado pelo Decreto 61.244/67, nos termos que a seguir transcrevo:

Art. 3º - Far-se-á com suspensão dos Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados a entrada, na Zona Franca de Manaus, de mercadorias procedentes do estrangeiro e destinadas:

.....
VI - À instalação e operação de indústrias e serviços de qualquer natureza;

.....
§ 3º - Os favores de que trata este artigo alcançam apenas as mercadorias entradas pelo porto ou aeroporto da Zona Franca, exigida consignação nominal a importador nela estabelecido.

Pela análise dos textos acima transcritos, verifica-se, num primeiro enfoque, que se trata de uma isenção de caráter especial, condicionada, portanto, ao preenchimento de determinadas condições e cumprimento de eventuais requisitos, firmados por lei ou contrato, conforme determinado pelo artigo 179 do CTN, aliás, como bem observou o ilustre prolator da r. decisão ora recorrida.

Todavia, a ilustre Autoridade "a quo" avocou em prol de sua conclusão, somente uma das condições previstas em lei, ou seja, a de que a recorrente não atendeu um requisito formal na importação da aeronave.

J

Ocorre que, o direito não é feito apenas de textos, mas de textos e contextos, e nesse sentido entendo necessário a análise de mais um ponto relevante, que, a meu ver, deixou de ser levado em consideração na fase processual anterior.

Vejamos. O citado Decreto-Lei 288/67, em seu artigo inaugural diz o seguinte:

Art. 1º - A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância, a que se encontram, os centros consumidores de seus produtos.

Pelo acima transcrito, verifico que o diploma legal em exame não é uma lei específica que outorga, exclusivamente, incentivos fiscais; pelo contrário, é um ato normativo legislativo que tem em primeiro lugar um objetivo, e para a consecução de tal objetivo outorga em segundo plano os benefícios a que faz menção.

Destarte, a recorrente estando estabelecida na Zona Franca de Manaus, com projeto devidamente aprovado pela SUFRAMA, fica evidenciado o cumprimento de um requisito material e principal diretamente ligado aos objetivos precípuos da lei, qual seja, o desenvolvimento da longínqua Amazônia.

A meu juízo, e tendo em vista as características do bem importado, ou seja, uma aeronave, que com toda a certeza irá encurtar a distância entre a Zona Franca de Manaus e os centros consumidores nacionais e estrangeiros, com reflexos positivos para a nossa economia, não posso deixar um requisito meramente formal sobrepor-se a um requisito iminentemente material.

Sobre esse posicionamento, ressalto que em hipótese alguma está a haver "in casu" desrespeito ao artigo 111 do CTN, que traz disposição sobre interpretação gramatical na outorga de isenção e utilizado na fundamentação da decisão recorrida.

Com efeito. A legislação fiscal, regulada pelo Direito Tributário, comporta a utilização de todos os métodos de interpretação, sem exceções. A exemplo disso, podemos encontrar na moderna literatura jurídica, a afirmação de que a interpretação da lei tributária não é "pro fisco" nem "pro contribuinte", mas "pro lege".

É justamente nesse sentido que o ilustre Prof. Ruy Barbosa Nogueira ("in" Curso de Direito Tributário - Ed. Saraiva - 1986, pág. 105), diz que *as disposições do artigo 111 são apenas uma espécie de lembrete ou remissão aos artigos 97, VI, 113, § 2º, e 176 do próprio CTN, pelos quais se vê que essas situações só podem decorrer de texto expresso de lei e não do resultado de induções, deduções ou analogia. É um campo de direito estrito em que não pode, por exemplo, existir lacuna nem admitir a chamada interpretação integrativa nem analógica.*

Pois bem, na questão versada nos autos não verifico que a recorrente esteja fazendo qualquer dedução ao reclamar a isenção tributária, pois existe um texto expresso em lei contendo um objetivo a ser buscado, bem como expressa disposição da dispensa da obrigação fiscal. Assim, partindo-se da situação fática de que a recorrente está efetivamente estabelecida em Manaus, que a aeronave se enquadra como bem de capital integrante de seu ativo e que o registro da mesma foi feito junto ao DAC para ter base também em Manaus, entendo que estão comprovadas as condições previstas e almejadas pelo Decreto-Lei 288/67, independentemente do local em que se deu o desembaraço aduaneiro.

Além disso, faço ressaltar que no caso em exame não existe nos autos qualquer indício de fraude que poderia comprometer ou penalizar a recorrente na obtenção da isenção. Ao contrário, sua conduta,

desde o início da operação de importação, sempre foi no sentido de fornecer à Fiscalização todos os elementos necessários e comprobatórios de que a aeronave foi adquirida para integrar o seu ativo e na Zona Franca de Manaus, a exemplo, pois, do Certificado fornecido pelo DAC juntado às fls. 59, onde se verifica estar a aeronave devidamente registrada na localidade sede da recorrente, dentro, portanto, da Zona Franca de Manaus. Verifico, pois, conduta de evidente boa-fé da contribuinte.

À vista do exposto, e considerando as peculiaridades do bem importado, acolho a preliminar reconhecendo o favor fiscal a que faz jus a recorrente, ficando, por consequência, neutralizada a ação fiscal, vez que, os reflexos da questão classificatória diz respeito ao IPI que deixa de ser devido, pela isenção referida.

2

NO MÉRITO

No mérito, meu entendimento recai no sentido de que, analisada a questão sob critérios eminentemente técnicos e à luz das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado, na versão luso-brasileira, a r. Decisão recorrida e o PN, no qual ela se fundamenta, está por merecer reparos.

Com efeito, pela sua leitura, chego à conclusão de que houve um equívoco no presente caso.

Assim é que, como sustenta a recorrente, os aviões a turbojato, turboélice e turbofan fazem parte de uma mesma família, ou seja, a dos turborreatores, sendo que a evolução histórica comprova que o primeiro a aparecer foi o turbojato; na seqüência, vieram os turboélices e, da evolução dos turboélices, apareceram os trubofans.

Muito embora a origem dos turboélices e turbofans, sejam o motor a propulsão a jato, eles acrescentaram hélices para obter um novo sistema de propulsão. No turboélice o próprio nome indica a existência destas últimas (hélices). Nos turbofans, as ventoinhas, que nada mais são do que pequenas hélices, funcionam como "uma hélice carenada" (v. a transcrição da posição 84.11, constante do aludido Parecer Normativo).

Ora, se os turbofans mais se assemelham aos turboélices, evolução que são destes últimos, à evidência não podem ser classificados como simples turbojatos, como pretendido pelo ilustre prolator da r. Decisão recorrida.

Além disso, concebo que jamais se poderia considerados turbofans como um modelo convencional de turbojato ou turborreator. As próprias Notas Explicativas já mencionadas, não deixam margem a qualquer dúvida quanto a esta conclusão, pois, expressamente, descrevem os turbofans como caso de "outros tipos mais complexos ...".



Aliás, da simples leitura das Normas Explicativas, na sua versão luso-brasileira, insisto, está claro que os sistemas são totalmente diferentes.

No turbojato, o conjunto de compressão se compõe de um sistema de combustão e uma tubeira. *Os gases quentes sob pressão que saem da turbina transformam-se ao longo da sua passagem pela tubeira, num fluxo de gás animado de velocidade.*

No caso do turbofan, além do compressor de dois corpos, cada um dos quais movimentados pelas suas próprias turbinas, através de um eixo coaxial, há uma ventoinha que é colocada na entrada do compressor e movimentada por uma terceira turbina ou conectada ao primeiro corpo do compressor e impele o ar para trás, através de uma canalização.

E o que é mais importante, de modo a demonstrar cabalmente que os sistemas de propulsão do turbojato e do turbofan são diferentes e inconfundíveis é que *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 ejetados por estes últimos, fornecendo assim um empuxo (impulso suplementar).*

Como o texto das Notas Explicativas, na versão luso-brasileira, não favorece a pretendida interpretação fiscal; ao contrário, leva a conclusão diversa; ou seja, a de que turbojato e turbofan são sistemas inconfundíveis, embora da mesma família dos turborreatores, o Parecer Normativo avocado foi buscar na versão em inglês (parcialmente transcrita) uma pretendida confirmação de sua tese: *Para demonstrar claramente que os motores turbofan são, na realidade, motores a jato (turboreatores), transcrevemos também as Notas Explicativas do Sistema Haronizado, na versão inglesa.*

Ora, se a versão em português é clara, por que ir buscar apoio na versão inglesa. No meu entendimento, essa observação faz gravitar dúvidas em torno da tese preconizada no citado Parecer Normativo, pois, se a versão em inglês dá-lhe apoio, isto não se sabe, uma vez que não

sendo traduzida a referência, a citação, no meu ponto de vista, torna-se truncada. Ademais, a versão em linguagem alienígena não tem eficácia em nosso País, pelo menos é o que diz nossa Constituição em vigor.

Por fim, verifico, inclusive, que a TAB/TIPI, também não acolhe o entendimento preconizado pela r. Decisão recorrida. No capítulo 88, posição 8802.30, encontram-se os aviões e outros veículos aéreos. No subitem 02 estão os aviões a turbohélice. Assim, turbohélice é o turbojato com hélice. No subitem 03.99, estão os turbojatos comuns, simples, puros, de peso superior a 7.000 Kg. Já no subitem 99.00 - outros, na falta de enquadramento específico, há que se (entendo) classificar o turbofan, turborreator, como já se viu, mais complexo, com pequenas hélices, que adota um sistema de impulsão mais sofisticado e evoluído, portanto, distinto do turbojato.

À vista do exposto, e considerando que a conclusão acima exterioriza apenas meu ousado e leigo entendimento, embasado, entretanto, pelo princípio da livre convicção, voto no sentido de converter o julgamento em diligência, visto que:

1. Inexiste nos autos qualquer tipo de laudo pericial exarado por técnico habilitado em engenharia aeronáutica, esclarecendo se "aeronave" importada é um turbojato (classificável na posição 8802.30.03.99) ou um turbofan (enquadrável no código 8802.30.99.00);

2. Além disso, a recorrente em seu recurso, às fls. 109, protesta nesta superior fase processual pela produção de todas as provas em direito admitidas, e com o intuito de cautela, de fornecer à mesma o direito absoluto e constitucional da ampla defesa, além de se evitar qualquer alegação posterior de cerceamento de defesa, entendo necessário e forçoso a realização de exame pericial da aeronave importada por órgão e técnicos especializados em engenharia aeronáutica, eis que, melhor poderão, com certeza, esclarecer o

J

assunto. Designo, para tanto, o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (São José dos Campos - SP) e/ou Empresa Brasileira de Aeronáutica - EMBRAER (São José dos Campos - SP).

Sala de Seções

Brasília, em 10 de novembro de 1994.


LUIS ANTONIO FLORA - Relator