



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Recurso nº : 129.285
Sessão de : 21 de março de 2006
Recorrente : MEDLEY S/A. INDÚSTRIA FARMACÊUTICA.
Recorrida : DRJ/SÃO PAULO/SP

R E S O L U Ç Ã O Nº 302-1.247

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, converter o julgamento em diligência à Repartição de Origem, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. A Conselheira Maria Regina Godinho de Carvalho (Suplente) declarou-se impedida.


JUDITH DOAMARAL MARCONDES ARMANDO
Presidente


ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO
Relatora

Formalizado em:

25 ABR 2006

Participaram, ainda, do presente julgamento, os Conselheiros: Luis Antonio Flora, Corinθο Oliveira Machado, Paulo Affonseca de Barros Faria Júnior, Paulo Roberto Cucco Antunes e Luis Alberto Pinheiro Gomes e Alcoforado (Suplente). Ausentes Conselheira Mércia Helena Trajano D'Amorim e a Procuradora da Fazenda Nacional Maria Cecília Barbosa. Fez sustentação oral a Advogada Dra. Mariana Scharlak Corrêa OAB/SP – 209.320.

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

RELATÓRIO

A empresa MEDLEY S/A INDÚSTRIA FARMACÊUTICA recorre a este Terceiro Conselho de Contribuintes de decisão prolatada pela Delegacia da Receita Federal de Julgamento em São Paulo/SP.

DO AUTO DE INFRAÇÃO E DE SUA IMPUGNAÇÃO.

Por sua clareza, objetividade e precisão, adoto, inicialmente, o “relatório” de fls. 354 a 358, que transcrevo:

“A empresa acima citada submeteu uma aeronave HAWKER, modelo 800XP, SN 258442, ano de fabricação 1999, equipada, a despacho aduaneiro de importação, sob o regime especial de Admissão Temporária, pela Declaração de Importação nº 00/192756-0, de 03/03/2000, fls. 21 a 24, classificando-a no código NCM 8802.3090, à alíquota de 0% para o IPI.

A aeronave referenciada foi importada sob o amparo de contrato de arrendamento operacional com duração de 05 (cinco) anos, admitida temporariamente pelo mesmo prazo, abrigada pela Instrução Normativa n.º 150, de 20/12/1999, que permite a permanência no país de bens procedentes do exterior, por prazo e para as finalidades determinados.

Em ato de revisão aduaneira, nos moldes dos artigos 455 a 457 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 91.030/85, a autoridade fiscal reclassificou o bem para o código tarifário 8802.30.30, à alíquota de 10% para o IPI, que resultou em diferença de tributo a recolher.

Da diferença de alíquota existente entre a classificação pretendida pelo importador e a dada pela fiscalização, 0% e 10%, respectivamente, decorre a falta de recolhimento do referido imposto.

A Admissão Temporária da aeronave foi concedida por período de 5 (cinco) anos, para um prazo de vida útil de 10 (dez) anos, conforme estabelece a IN SRF 162/98. A cobrança do tributo foi efetuada de forma proporcional ao tempo de vida útil do bem e sua permanência no país, de acordo com o art. 7º da IN SRF nº 150/99, do que resultou a aplicação da alíquota de 5%.

Guilherme

Em conseqüência, foi lavrado o presente Auto de Infração para a exigência do IPI vinculado, da multa de ofício de 75% sobre o valor do tributo, prevista no art. 80, inciso I, da Lei nº 4.502/64, com a redação dada pelo art. 45 da Lei nº 9.430/64, bem como a multa prevista no artigo 526, inciso II do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 91.030/85, por entender a fiscalização que a descrição do bem carece de elementos imprescindíveis a sua identificação.

Cientificada em 22/10/2001, às fls. 138, a interessada ofereceu impugnação, tempestivamente, em 19/11/2001, de fls. 139 a 170, alegando, em síntese, que:

- 1. a impugnante importou, regularmente, uma aeronave Hawker, modelo 800XP, S/N: 258422, prefixo N-40202, ano de fabricação 1999, equipada, pesando 7.302 Kg, e com propulsão por turbinas "Turbofan";*
- 2. a importação se deu através do Regime de Admissão Temporária, previsto no Regulamento Aduaneiro e na IN 150/99, vez que se trata de mercadoria objeto de contrato de Arrendamento Mercantil;*
- 3. a classificação prevista na Tabela de Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, tomando como base o peso e a propulsão da aeronave, critérios esses adotados pela referida tabela, se dá no código 8802.30.90;*
- 4. a classificação genérica – 8802.30, na qual se insere a mercadoria em questão, compreende as aeronaves com peso superior a 2.000 Kg, mas não superior a 15.000 Kg;*
- 5. quanto à propulsão, a TIPI especifica quatro espécies: a hélice, a turbohélice, a turbojatos e outros. A aeronave importada é equipada com turbinas da espécie "turbofan", de tecnologia mais avançada que as demais; a classificação atribuída foi àquela prevista no item "outros" da tabela, cujo código é 8802.30.90, pois não possui a mesma composição que as demais;*
- 6. o motor "Turbofan" caracteriza-se pelo uso de um equipamento denominado "fan" como fonte predominante da força propulsiva. O benefício direto dessa turbina é propiciar maior estabilidade à aeronave, menor ruído e uma maior economia de combustível;*
- 7. o prefixo "turbo" contido nas turbinas "Turbohélice" e "Turbofan", corresponde à utilização no sistema de uma*

EWLH

turbina a gás para a geração de energia que se transforma em força de movimento (empuxo). Esse prefixo demonstra que apenas uma parte das turbinas é igual, ou seja, todas as três possuem "turbo", mas, no todo, são turbinas completamente diferentes;

- 8. no regular andamento da revisão aduaneira, as autoridades fiscais expediram diversas intimações para que fossem prestadas informações e anexados documentos necessários à fiscalização da importação;*
- 9. nessas informações foram oferecidos dados sobre o peso e a forma de propulsão da aeronave, além de encaminhar trechos de seu manual;*
- 10. como resultante dessa revisão aduaneira, foram lavrados os Autos de Infração por entender a fiscalização que a mercadoria objeto do presente encontrava-se indevidamente posicionada na Tabela Externa Comum – TEC, haja vista ser o seu correto posicionamento no código 8802.3030, à alíquota de 10% para o IPI, o que resultou em diferença de tributo a recolher;*
- 11. em consequência do novo enquadramento tarifário, as autoridades aduaneiras, deduziram haver diferença de tributo a recolher, além dos juros de mora e multa pelo não recolhimento. Esse suposto erro de classificação levou à aplicação da multa prevista no art. 526, II, do Regulamento Aduaneiro, tendo em vista a mercadoria descrita na DI não corresponder àquela efetivamente importada;*
- 12. a fiscalização reduziu a turbina "turbofan" a um mero melhoramento das turbinas "turbojato", demonstrando total desconhecimento das definições técnicas proporcionadas pela engenharia aeronáutica;*
- 13. as turbinas "turbofan" e "turbojato" não são iguais, sendo inviável qualquer equiparação na classificação de mercadorias para fins de tributação;*
- 14. por tratar-se de definição técnica, a diferença entre a turbina "turbofan" ou "turbojato" somente será efetivamente provada com a elaboração de perícia técnica;*
- 15. a autuada não está isolada nesta postura, defendida pelo centro Técnico Aeroespacial;*
- 16. as turbinas "turbofan" e "turbojato" não se confundem, possuindo cada uma características técnicas e estruturais que as tornam completamente diferentes;*

EULA

17. o capítulo 88 da TIPI, regulada pelo Decreto 2.092/96, aborda a classificação fiscal de "Aeronaves e aparelhos espaciais e suas partes", levando em conta como critérios de distinção o peso e propulsão;
18. com relação ao peso, esse capítulo da TIPI separa as mercadorias em classes. A aeronave em tela tem peso de 7.302 Kg vazio, estando, pois, na classificação genérica por peso entre 2.000 Kg e 15.000 Kg vazio;
19. no que tange a propulsão, a TIPI cria quatro posições: i) hélice, ii) turbohélice, iii) turbojato e iv) outros. A turbina "turbofan" não pode ser classificada nessas primeiras subposições da TIPI, só resta concluir que o seu enquadramento repousa na subposição "outros";
20. os autos de infração estão equivocados, uma vez que não subsistem razões legais e técnicas para a tributação do bem importado, posto enquadra-se na classificação daqueles contemplados à época com alíquota zero;
21. a aplicação da multa, prevista no artigo 526, II do Regulamento Aduaneiro, segundo entendimento da fiscalização, de que falta na descrição da DI "elementos imprescindíveis para sua identificação e enquadramento tarifário", qual seja, o modo e o peso da aeronave, apresenta-se equivocada, pois a conduta passível desta multa é "importar mercadoria de exterior sem guia de importação" devendo implicar, ainda, na falta de pagamento de ônus financeiro;
22. no presente caso, é indiscutível a existência de uma DI, expedida sob nº 00/0192756-0. A divergência surge no fato de que a interpretação dada pelas autoridades fiscais foi extensiva de tal forma a concluir que se a mercadoria importada foi "diferente" daquela descrita na DI, supõe-se que a mercadoria não teria uma DI própria;
23. a mercadoria importada pela DI n.º 00/0192756-0 corresponde exatamente àquela efetivamente importada, classificada como NCM 8802.30.90, pois, a aeronave utiliza-se do sistema de propulsão "turbofan", que não se confunde com as demais espécies e só enquadra-se na subposição "outros";
24. não procede a premissa adotada pela fiscalização de que a mercadoria classifica-se pela propulsão "turbojato";
25. a DI n.º 00/0192756-0 acusa a importação de uma mercadoria classificada sob o código NCM 8802.30.90 e os elementos

GUILLA

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

trazidos aos autos, bem como perícia técnica, demonstrarão que a mercadoria vinda do exterior tem esse código da TIPI;

- 26. uma vez demonstrada a correspondência entre a DI e a mercadoria é o bastante para afastar a aplicação da multa prevista no art. 526, II do Regulamento Aduaneiro;*
- 27. ainda que a impugnante houvesse se equivocado na classificação, o que não ocorreu, não daria ensejo à aplicação da multa citada, pois esta prevê a sanção no caso de falta de DI e não no caso de erro de classificação;*
- 28. segundo os agentes fiscais, a descrição não apresenta o modo de propulsão nem o peso da aeronave, o que impossibilitaria a classificação tarifária da mercadoria. No entanto, como se pode verificar, foi declarado peso e quantidade do produto na DI que ora se trata;*
- 29. a afirmação das autoridades de que não consta o peso da aeronave, impossibilitando a identificação e o enquadramento tarifário, é descabida;*
- 30. a autuada declarou na DI, além do peso, o seguinte produto: Aeronave Hawker, modelo 800XP, S/N: 258442, Prefixo N-40202, Ano de Fabricação 1999, Equipado;*
- 31. o avião descrito é exatamente igual aquele importado. A falta de um dado que a fiscalização entendeu indispensável não é suficiente para afirmar que a descrição está errada nem para aplicar a multa pretendida;*
- 32. o auto de infração foi lavrado sob o fundamento de que "carece de elementos imprescindíveis à identificação e enquadramento tarifário" da mercadoria. Se o que foi descrito na DI corresponde aos fatos e se todas as eventuais informações complementares foram prestadas durante a revisão aduaneira, é de se concluir que tal procedimento trata-se de uma arbitrariedade da fiscalização.*

Diante do exposto, requer a realização de perícia técnica na mercadoria importada a ser realizada pelo Centro Técnico Espacial, uma vez que os Autos de Infração versam sobre matéria de fato, apenas determinável com parecer técnico."

DO ACÓRDÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA.

Em 07 de março de 2003, os Membros da 1ª Turma da Delegacia da Receita Federal de Julgamento em São Paulo – SP, por unanimidade de votos,

EMULCH

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

mantiveram o lançamento, nos termos do ACÓRDÃO DRJ/SPOII Nº 3723 (fls. 352/366), cuja ementa transcrevo:

“Assunto: Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI

Data do fato gerador: 03/03/2000

Ementa: CLASSIFICAÇÃO FISCAL DE MERCADORIAS-PENALIDADE TRIBUTÁRIA.

Aeronave HAWKER, Modelo 800XP, SN 258442, ano de fabricação 1999, equipada, pesando 7.302 Kg quando vazia, provida de motor turbo jato em cujo interior se integra uma ventoinha ou fan, classifica-se no código NCM 8802.30.30, pelas RGI 1ª e 6ª (textos da posição 8802 e da subposição 8802.30), c/c RGC - 1, da TIPI (Decreto nº 2.092/96), com os esclarecimentos das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (Decreto nº 435/92 e IN SRF nº 123/98, 005/90, 054/99 e 095/00) e Parecer Normativo CST/DCM nº 03/92.

Cabível a multa prevista no artigo 526, inciso II do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 91.030/85, vez que a descrição da mercadoria efetuada na LI pelo importador carece de elementos imprescindíveis a sua perfeita identificação e enquadramento tarifário.

Considera-se não formulado o pedido de perícia que não esteja de acordo com a legislação vigente.

Lançamento Procedente.”

As principais fundamentações daquele julgado são:

- 1) A classificação fiscal de uma mercadoria na Nomenclatura Comum do Mercosul deve ser feita à luz de suas regras. Classificações são criadas a todo instante para atender às mais diversas finalidades (ex: técnica, didática e outras), com suas próprias regras, suas próprias classes/grupos. Se objetos são enquadrados em diferentes classes de uma determinada classificação, isto não significa que não poderão ser agrupados em uma determinada classe de uma outra classificação qualquer, cujos critérios de enquadramento diferem da primeira.*
- 2) A NCM é uma classificação que se baseia no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, criado para a identificação de mercadorias no comércio internacional. O Brasil, ao recepcioná-lo, passou a utilizar a linguagem merceológica adotada pelas grandes potências do comércio internacional.*

EMUCA

- 3) *A NCM possui a seguinte estrutura: a) Seis Regras Gerais Interpretativas e uma Regra Complementar; b) Notas de Seção, de Capítulo, de Subposição e Complementares; c) Lista ordenada de posições, subposições, itens e subitens, apresentados em 21 Seções e 96 Capítulos. Assim, a NCM tem as suas próprias “classes/grupos” (os Capítulos, Posições, Subposições, Itens e Subitens) e suas próprias regras para enquadrar uma mercadoria em um dos códigos nela existentes.*
- 4) *As Notas Explicativas do Sistema Harmonizado compreendem a interpretação oficial do SH, constituindo-se em um elemento dirimidor de dúvidas suscitadas pelos textos da Nomenclatura (Regras, Notas, Posições, subposições).*
- 5) *Sob o aspecto legal, o Decreto nº 2.092/96, que aprovava a Tabela de Incidência sobre Produtos Industrializados, vigente à época, dispunha:*

“Art. 1º É aprovada a anexa Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI).

Parágrafo único. A TIPI de que trata este artigo tem por base a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), constante do Anexo I do Decreto nº 1.767, de 28 de dezembro de 1995.

Art. 2º A NCM passa a constituir a nova Nomenclatura Brasileira de Mercadorias baseada no Sistema Harmonizado (NBM/SH), para todos os efeitos previstos no art. 2º do Decreto-lei nº 1.154, de 1º de março de 1971.” (destacou-se)

- 6) *E, o art. 2º do Decreto-Lei nº 1.154/71 determina:*

“Art. 2º A Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM) ... será adotada:

I – Nas operações de exportação e importação;

II – No comércio de cabotagem e por vias internas;

sobre III – na cobrança dos impostos de exportação, importação e produtos industrializados;

IV – Nos demais casos previstos em legislação específica”

- 7) *Quanto às NESH, o art. 1º do Decreto nº 435/92 preceitua:*

Art. 1º São aprovadas as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, do Conselho de Cooperação Aduaneira, com sede em Bruxelas,

EMLA

Bélgica, na versão luso-brasileira, efetuada pelo Grupo Binacional Brasil/Portugal, anexas a este decreto.

Parágrafo único. As Notas Explicativas do Sistema Harmonizado constituem elemento subsidiário de caráter fundamental para a correta interpretação do conteúdo das posições e subposições, bem como das Notas de Seção, Capítulo, posições e subposições da Nomenclatura do Sistema Harmonizado, anexas à Convenção Internacional de mesmo nome.

Art. 2º As alterações introduzidas na Nomenclatura do Sistema Harmonizado e nas suas Notas Explicativas pelo Conselho de Cooperação Aduaneira (Comitê do Sistema Harmonizado), devidamente traduzidas para a língua portuguesa pelo referido Grupo Binacional, serão aprovadas pelo Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento, ou autoridade a quem delegar tal atribuição.

- 8) *O acima exposto demonstra que a legislação confere a NCM e as NESH a condição de instrumentos legais para consecução das atividades elencadas no art. 2º do Decreto-Lei nº 1.154/71.*
- 9) *As Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (versão luso-brasileira), ao se referirem aos Turboreatores (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 da sua passagem pela tubeira num fluxo de gás animado de velocidade elevada. A reação deste 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 é impelido e 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."*

GUICA

10) O Parecer Normativo CST/DCM nº 03/92 pronuncia-se sobre o texto das NESH: 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)."

11) Acrescenta o aludido Parecer: "Para demonstrar mais claramente que os motores TURBOFAN são, na realidade, motores a jato (turborretores), transcrevemos, também, as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado, 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 called a "bypass fan jet". "(grifei)

12) Conclui-se que: (a) a mercadoria importada consiste numa aeronave, provida de um turboreator, ao qual encontra-se integrada uma ventoinha/fan; (b) o que caracteriza um avião a turbojato é o fato deste ser provido de um turboreator; (c) turboreator e turbojato são expressões sinônimas; (d) as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado – NESH, adotadas internacionalmente sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadoria, da qual o Brasil é signatário, define turboreator como sendo um sistema propulsor composto de um conjunto compressor-turbina, um sistema de combustão e uma tubeira, salientando que esse mesmo conjunto pode apresentar-se provido de um fan ou ventoinha, dotada da capacidade de otimizar seu funcionamento, proporcionando ao conjunto: economia, diminuição de combustível, diminuição do ruído e aumento da sua força motriz; (e) conseqüentemente, tem-se que uma aeronave provida de um turboreator, ainda que com um fan adicionado, caracteriza-se como de propulsão A TURBORREATOR OU TURBOJATO.

EMCA

13) *A perfeita identificação da mercadoria é vital. Em assim sendo, parte-se para a localização da descrição mais adequada a ela dentro da Nomenclatura Comum do Mercosul. Uma vez localizada a descrição que mais se adequa à mercadoria, atribua-lhe um código numérico, pelo qual será posicionada na tarifa Externa Comum – TEC, em que se dará a aplicação das alíquotas correspondentes ao II e ao IPI daquela posição.*

14) *Para a classificação da Aeronave em questão, sua identificação inicial se dará pelo peso.*

A aeronave em tela tem seu peso localizado entre 2.000 e 15.000 Kg, estando portanto acolhida pela posição 8802.30 – AVIÕES E OUTROS VEÍCULOS AÉREOS, DE PESO SUPERIOR A 2.000Kg., MAS NÃO SUPERIOR A 15000 Kg., VAZIOS.

15) *O segundo aspecto a ser considerado é seu modo de propulsão. Dentro do posicionamento 8802.30 tem-se as seguintes opções de sistemas de propulsão: a hélice, a turbohélice, a turbojato e outros, abaixo descritos:*

8802.30

10 - HÉLICE

2 – A TURBOÉLICE

21 – multimotores de peso inferior ou igual a 7.000Kg, vazios

20 - outros

3 – A TURBOJATO

31 – de peso inferior ou igual a 7000 Kg, vazios

30 – outros

90 - OUTROS

16) *Do acima exposto, depreende-se que a posição residual 8802.3090 – outros, é reservada a outros modos de propulsão que não os já elencados anteriormente, quais sejam: a hélice, a turbohélice e a turbojato.*

17) *Após posicionada como turbojato, 8802.30.3, faz-se nova distinção com relação ao peso da aeronave, posicionando-a*

EMMA

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

dentro do intervalo de peso anteriormente estabelecido (de 2.000 a 15.000 Kg), separando aquelas até 7.000 Kg, vazias, e as que excedam esse montante, até 15.000 Kg. Nesta triagem de peso, a aeronave é direcionada para o posicionamento 8802.30.30, haja vista exceder 7.000 Kg quando vazia.

18) Este entendimento está corroborado pelo Parecer Cosit nº 03, de 13/03/92, por várias decisões da DIANA da 8ª Região Fiscal e por Acórdãos do Terceiro Conselho de Contribuintes.

19) Quanto à multa proporcional do IPI vinculado, cabível a sua aplicabilidade por não ter sido corretamente descrita a mercadoria, com todos os elementos necessários à sua identificação e ao enquadramento tarifário, conforme dispõe o Ato Declaratório Normativo COSIT nº 10/97.

20) No que se refere à Multa do Controle Administrativo das Importações, o voto condutor do Acórdão recorrido tece várias considerações, que transcrevo:

- Pelas alegações da Interessada, percebe-se que não resta claro para ela a diferença existente entre Declaração de Importação – DI e Guia de Importação – GI.
- Com o intuito de dirimir dúvidas e a título de esclarecimentos segue algumas explicações sobre os referidos documentos.
- Com o advento do Siscomex, a Guia de Importação foi substituída pela Licença de Importação (automática ou não-automática), conforme dispõe o § 1º do Decreto nº 660/92: “para todos os fins e efeitos legais, os registros informatizados das operações de exportação ou de importação no Siscomex, equivalem à Guia de Exportação, à Declaração de Exportação, ao Documento Especial de Exportação, à Guia de Importação e à Declaração de Importação.”
- A Licença de Importação nº 00/0131965-2 (fls. 24) ampara uma mercadoria assim descrita pelo importador: “Aeronave Hawker, modelo 800XP, s/n: 258442, prefixo N-40202, ano de fabricação 1999, equipado”.
- A rigor, tal descrição não especifica que a mercadoria importada consiste numa aeronave, provida de um turbojato, ao qual encontra-se integrada uma ventoinha/fan nem especifica qual o seu peso.

EWL

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

- Apenas induz o leitor a concluir que o equipamento deve pertencer ao conjunto de aviões e outros veículos aéreos. Portanto, existe uma Licença de Importação para uma aeronave que apresente tal característica.
- No entanto, o equipamento efetivamente importado trata-se de uma aeronave a turbojato, para a qual existe um posicionamento específico, qual seja, 8802.3 – a turbojato, que não está amparada pelo conceito da subposição 8802.30.90 – outros, que exclui as aeronaves cujo modo de propulsão seja a hélice, turbohélice ou turbojato. Desta forma, não existe uma licença de importação para a aeronave efetivamente adquirida.
- Toda mercadoria importada está sujeita a um crivo, à anuência de um ou vários órgãos competentes, ainda que seja para verificação da não-existência, no momento do registro da declaração, de restrições ou requisitos a serem cumpridos à sua importação. Portanto, toda mercadoria está sujeita a um licenciamento prévio. Diante disto, torna-se incabível o argumento da autuada de que a descrição da mercadoria na Declaração de Importação afastaria, por si só, a penalidade aplicada pelo fisco.
- Esse entendimento de que todas as importações estão sujeitas a licenciamento encontra respaldo legal na Portaria SECEX nº 21, de 12/12/1996, que dispõe que “o licenciamento das importações ocorrerá de forma automática e não automática e será efetuada por meio do Siscomex” (caput do art. 7º) e que “nos casos de licenciamento automático, as informações de que trata o artigo anterior deverão ser prestadas no Sistema, em conjunto com as informações exigidas para a formulação da declaração para fins de despacho aduaneiro de mercadoria” (art. 8º da Portaria SECEX nº 21/96).
- Desta forma, o agente fiscal não desconsiderou a LI existente e sim a inexistência de uma licença de importação que ampare a aeronave efetivamente importada.
- A infração contemplada no inciso II do artigo 526 do RA é a seguinte: “importar mercadoria do exterior sem guia de importação ou documento equivalente, que não implique a falta de depósito ou a falta de pagamento de quaisquer ônus financeiros ou cambiais”, com fundamento na alínea “b” do inciso I do art. 169 do Decreto-Lei 37/66, com a redação dada pelo art. 2º da Lei nº 6.562/78.



Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

- Pelo acima exposto, constata-se que a mercadoria foi importada ao desamparo de licença de importação, já que a existente, pela descrição lá contida, não se refere a efetivamente importada.
- Ao fundamentar a autuação encontra-se o Ato Declaratório Normativo COSIT nº 12/97, que guarda consonância com o mencionado artigo 526, II do R.A.
- Assim, a COSIT externa o entendimento relativo ao inciso II do artigo 526 do Regulamento Aduaneiro no ADN COSIT nº 12/97:

“... não constitui infração administrativa ao controle das importações, nos termos do inciso II do art. 526 do Regulamento Aduaneiro, a declaração de importação de mercadoria objeto de licenciamento no Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX, cuja classificação tarifária errônea ou indicação indevida de destaque "ex" exija novo licenciamento, automático ou não, desde que o produto esteja corretamente descrito, com todos os elementos necessários à sua identificação e ao enquadramento tarifário pleiteado, e que não se constate, em qualquer dos casos, intuito doloso ou má fé por parte do declarante.”

- Ora, o ADN COSIT nº 12/97, confirmando o seu caráter meramente interpretativo, nada mais faz senão corroborar com o exposto anteriormente.
- Deferida uma LI, concedida está a importação do equipamento nela descrito. Se a mercadoria efetivamente importada não apresentar as características descritas naquela LI, obviamente, não existe uma LI para ampará-la, infração perfeitamente tipificada no inciso II do artigo 526 do RA, que regulamenta a alínea “b” do inciso I do art. 169 do Decreto-Lei 37/66, com a redação dada pelo art. 2º da Lei nº 6.562/78.
- Cabe a lei estabelecer a cominação de penalidades e à autoridade administrativa ficar adstrita ao seu cumprimento, sob pena de responsabilidade funcional.

EMULH

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

- 21) Multa de ofício: pertinente sua aplicação, uma vez que a aeronave deixou de ser descrita com todas as suas características, inclusive, com a especificação do tipo de motor com o qual está provida. Tal especificação é essencial uma vez que, juntamente com o seu peso, definirá sua correta classificação.
- 22) Quanto à perícia técnica, a mesma carece dos quesitos referentes ao exame desejado, conforme determinação prevista no inciso IV e parágrafo 1 do artigo 16 do Decreto nº 70.235 de 1972, com a redação do art. 1 da Lei nº 8.748, de 09 de dezembro de 1993. Ademais, não existe polêmica quanto a aeronave importada. Desta forma, desnecessária seria a realização de perícia. Outrossim, a competência para dirimir dúvidas quanto à classificação fiscal de mercadorias, com base na aplicação das Regras Gerais de Interpretação (RGI), Regras Gerais Complementares (RGC) e Notas Complementares, bem como pela Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (NESH), da Organização Mundial das Alfândegas, na versão luso-brasileira, elaborada pelo Grupo Binacional Brasil-Portugal, e suas alterações aprovadas pelo Secretário da Receita Federal, elementos subsidiários, de caráter fundamental para a correta interpretação do conteúdo das posições e subposições, bem assim das Notas de Seção, Capítulo, posições e subposições da Nomenclatura do Sistema Harmonizado é da SRF.
- 23) Portanto, as manifestações do Centro Técnico Aeroespacial, por não serem de sua competência tanto legal como técnica, não têm o condão de alterar o entendimento merceológico sobre essa matéria.

Do recurso ao conselho de contribuintes.

Regularmente cientificada da decisão singular, com ciência em 04/07/2003, a empresa MEDLEY S/A INDÚSTRIA FARMACÊUTICA interpôs, por Procuradores legalmente constituídos (instrumento à fl. 390), em 04/08/2003, tempestivamente, o recurso de fls. 371 a 405, repisando todas as razões apresentadas na peça impugnatória e acrescentando que, em síntese:

- 1) A Recorrente atendeu a todas as intimações promovidas pela Fiscalização.
- 2) Os documentos apresentados demonstraram, inequivocamente, dados sobre o peso e propulsão da aeronave. Foram também encaminhados trechos e seu manual.

EMULH

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

- 3) As turbina “turbofan” e “turbojato” não são idênticas, de sorte que se faz impossível qualquer equiparação das classificações para fins de tributação.
- 4) A diferença entre ambas as turbinas somente pode ser comprovada através de perícia técnica. Contudo, alguns conceitos de engenharia aeronáutica são capazes de dirimir dúvidas relacionadas à diferenciação entre os motores “turbofan” e “turbojato”, como consta da impugnação.
- 5) Resta evidente que se os motores fossem iguais, seria inútil a preocupação do Centro Técnico Aeroespacial em afirmar que a espécie se trata de um “turbofan” e não de um “turbojato”.
- 6) Sublinhe-se que a afirmação textual de que um “turbofan” não é a mesma coisa que um “turbojato” foi exarada pelo Órgão da Administração Pública Federal, vinculado à Aeronáutica (Poder Executivo), qual seja, o Centro Técnico Aeroespacial.
- 7) Incabível, também, a multa administrativa ao controle das importações, porque, no caso em tela, houve a emissão de uma DI, na qual a descrição da mercadoria corresponde exatamente à descrição da Tabela TIPI pretendida.
- 8) Por outro lado, a GI/LI pode ser substituída por documento equivalente que, no caso, é a própria DI.

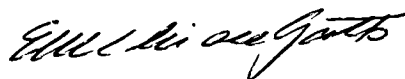
DA GARANTIA DE INSTÂNCIA

A empresa-recorrente apresentou Relação de Bens e Direitos para Arrolamento, suficientes para cobrir 30% do crédito tributário mantido, conforme determinação legal.

À fl. 579 consta a remessa dos autos a este Terceiro Conselho de Contribuintes.

Os mesmos foram distribuídos a esta Relatora, na forma regimental, numerados até a fl. 580 (última), que trata do trâmite do processo no âmbito deste Colegiado.

É o relatório.



Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

VOTO

Conselheira Elizabeth Emílio de Moraes Chieregatto, Relatora

O recurso interposto apresenta as condições para sua admissibilidade, razão pela qual dele conheço.

A matéria que nos é submetida à apreciação refere-se à classificação tarifária de uma aeronave HAWKER, Modelo 800XP, S/N 258442, ano de fabricação 1999, equipada, importada por MEDLEY S/A INDÚSTRIA FARMACÊUTICA e submetida a despacho aduaneiro de importação com o registro da Declaração de Importação – DI nº 00/0192756-0, de 03/03/2000.

A importação foi realizada sob o amparo de arrendamento operacional com duração de 05 (cinco) anos, admitida temporariamente pelo mesmo prazo, através do Processo Administrativo de nº 10831.001337/00-05.

A empresa classificou a mercadoria no código tarifário TEC 8802.30.90, que abriga “Outros Aviões e outros veículos aéreos, de peso superior a 2.000,00 kg, mas não superior a 15.000,00 kg, vazios”, com alíquota de IPI de 0%, e indicou, na DI, o peso da aeronave como sendo de 7.302,00 Kg.

Em ato de Revisão Aduaneira (artigos 455 a 457 do RA), a Fiscalização apurou que a mercadoria em questão deve ser classificada no código tarifário TEC 8802.30.30, que recebe “Aviões a turbojato de peso superior a 2.000,00 kg, mas não superior a 15.000,00 kg, vazios”, com alíquota de 10% para o Imposto sobre Produtos Industrializados, promovendo citada reclassificação.

Além da diferença de imposto apurada, o erro de classificação fiscal ocasionou a infração prevista no art. 526, II, do RA.

Quanto à classificação das aeronaves “turbofan”, em 13/03/1992 foi publicado o Parecer Normativo CST/DCM nº 03/92, 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 1ª e 6ª (NBM/SH). O Ato em comento 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 Secretaria da Receita Federal, com base em critérios de nomenclatura, os motores do tipo “turbofan” são “turbojatos”.

Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

Importante salientar que o fato de existirem diferenças entre motores “turbofan” e “turbojato” não altera o princípio essencial que rege o funcionamento daqueles motores.

Na verdade, o desenvolvimento tecnológico leva à evolução das turbinas, mas não altera o princípio da turbina a jato, em sua essência. Este princípio é um só, sendo que as alterações surgem para melhorar o desempenho, para diminuir o consumo de combustível, para restringir o ruído, etc.; enfim, a tecnologia sempre tem como objetivo o aperfeiçoamento dos produtos/mercadorias.

O que importa realmente 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, as diferenças técnicas decorrentes de melhorias tecnológicas, não acarretam, obrigatoriamente, uma mudança de código tarifário.

Nesse diapasão, os esclarecimentos que porventura pudessem surgir com a realização de uma perícia técnica não alterariam a classificação tarifária correta da aeronave objeto do litígio, qual seja, o código tarifário 8802.30.31, adotado corretamente pela Fiscalização Aduaneira.

Também é importante ressaltar que os dados informados pela importadora em sua Declaração de Importação não foram suficientes para a correta identificação e classificação da mercadoria, uma vez que, além do peso, é fundamental a indicação do sistema de propulsão, uma vez que destas duas variáveis decorre a correta classificação do produto.

O Acórdão recorrido foi primoroso e objetivo na análise da matéria, enfrentando todos os argumentos da interessada e, inclusive, procurando esclarecer entendimentos incorretos sobre “documentos de importação” e “critérios merceológicos de classificação de mercadorias”.

Por considerá-lo irretocável, faço minhas todas as suas colocações e conclusões, como se aqui estivesse transcrito.

Finalizando, considero oportuno ressaltar que, embora o Centro Técnico Aeroespacial seja ligado à Aeronáutica (Poder Executivo), ele não detém entre suas competências técnicas a matéria referente à classificação de mercadorias, que pertence legalmente à Secretaria da Receita Federal.

Quanto à multa capitulada no art. 526, inciso II, do RA, não consta dos autos a Licença de Importação – LI – objeto do Processo de Admissão Temporária da aeronave, o que, para alguns dos I. Membros deste Colegiado, impossibilita a verificação de como a mercadoria importada teria sido descrita

EMULH

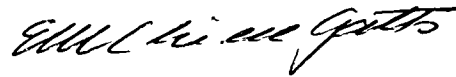
Processo nº : 10831.010097/2001-29
Resolução nº : 302-1.247

naquele documento, ou seja, se a empresa teria ou não indicado o sistema de propulsão da aeronave em questão, o que, no caso positivo, poderia levar ao afastamento da penalidade aplicada.

Pelo exposto, voto em converter o julgamento deste litígio em diligência à Repartição de Origem, para que se junte aos autos a Licença de Importação objeto do Processo Administrativo nº 10831.001337/00-05.

É o meu voto.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2006



ELIZABETH EMILIO DE MORAES CHIEREGATTO - Relatora