



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

Processo nº : 10831.010101/2001-59
Recurso nº : 126.725
Acórdão nº : 301-32.291
Sessão de : 06 de dezembro de 2005
Recorrente : AERO EXPRESS TÁXI AÉREO LTDA.
Recorrida : DRJ/SÃO PAULO/SP

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.

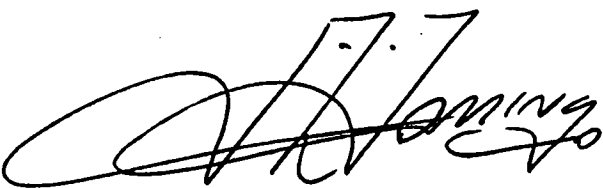
RECURSO VOLUNTÁRIO NEGADO

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, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.



OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
Presidente



LUIZ ROBERTO DOMINGO
Relator

Formalizado em: **31 MAI 2006**

Participaram, ainda, do presente julgamento, os Conselheiros: José Luiz Novo Rossari, Valmar Fonsêca de Menezes, Atalina Rodrigues Alves, Irene Souza da Trindade Torres, Susy Gomes Hoffmann e Carlos Henrique Klasler Filho. Esteve presente o Procurador da Fazenda Nacional Rubens Carlos Vieira.

Processo nº : 10831.010101/2001-59
Acórdão nº : 301-32.291

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto contra decisão da DRJ/São Paulo - SP que manteve o lançamento dos tributos incidentes sobre a importação de aeronave usada Cessna, Modelo 560-Citation V, SN560-0258, ano 1994, pesando 4.063 kg, provida de motor turbojato cujo interior integra dispositivo denominado fan.

Na importação realizada, em 24/08/2000, sob o regime de admissão temporário e com pagamento proporcional de tributos, na forma da IN SRF n.º 150/1999, ao amparo da DI 00/0786196-0, a Recorrente atribui à mercadoria a classificação fiscal da posição 8802.30.90 da TEC.

A fiscalização foi iniciada após resposta à consulta formulada pela Recorrente acerca da classificação fiscal dessa mercadoria, cuja decisão dada pela 8ª Região Fiscal – Decisão SRRF/8ª RF/DIANA N.º 88, de 29/09/2000, concluiu que a aeronave provida de motor turbofan classifica-se na posição 8802.30.31 própria para aviões turbo jato de peso inferior ou igual a 7000kg.

O lançamento vem fundamento nos argumentos trazidos pela resposta à consulta e a especificação e o detalhamento da mercadoria, com as considerações que levaram o fisco a concluir pela classificação na posição 8802.30.31, bem como nas diversas decisões exaradas em processos de consulta e em julgados deste Conselho.

Sob apreciação da DRJ/São Paulo-SP, a Turma de julgamento de primeira instância manteve parcialmente o lançamento entendendo que a Contribuinte havia submetido à importação mercadoria com erro de classificação fiscal, mas, considerando que havia descrito corretamente a mercadoria importada seria incabível a penalidade de ofício.

Inconformada com a decisão de primeira instância da qual foi intimada em 19/06/2002, a Recorrente interpôs tempestivo Recurso Voluntário, em 19/07/2002, no qual ratifica os mesmos argumentos trazidos na impugnação esclarecendo sua interpretação acerca da influência que o “fan” traz no funcionamento do motor a jato e que seria suficiente para deslocar a classificação fiscal da subposição 8802.30.31 (motor turbojato) para 8802.30.90 (outros).

É o relatório.



VOTO

Conselheiro Luiz Roberto Domingo, Relator

Conheço do Recurso Voluntário por tempestivo, atender aos requisitos de admissibilidade, em especial, quanto à matéria de competência deste Conselho.

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 nº 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:

Processo nº : 10831.010101/2001-59
Acórdão nº : 301-32.291

- 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 pela 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.

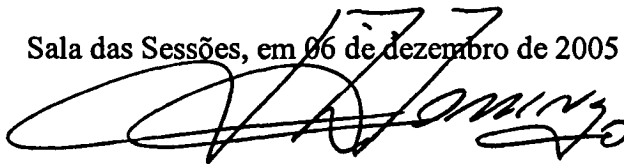
Processo nº : 10831.010101/2001-59
Acórdão nº : 301-32.291

Tanto o turbojato como o turbofã 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.)

Diante do exposto, NEGOU PROVIMENTO ao Recurso Voluntário.

Sala das Sessões, em 06 de dezembro de 2005



LUIZ ROBERTO DOMINGO - Relator