



MINISTÉRIO DA FAZENDA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS
TERCEIRA SEÇÃO DE JULGAMENTO

Processo n° 10831.010102/2001-01
Recurso n° 344.988 Voluntário
Acórdão n° **3102-001.616 – 1ª Câmara / 2ª Turma Ordinária**
Sessão de 25 de setembro de 2012
Matéria Auto de Infração II/IPI
Recorrente GOB AIR LTDA
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do Fato Gerador: 05/09/2000

AERONAVES COM MOTOR TURBOFAN. PESO SUPERIOR A 2.000 KG E NÃO EXCEDENTE A 7.000 KG. CLASSIFICAÇÃO FISCAL. NCM 8802.30.31.

Aeronaves de peso superior a 2.000Kg e não excedente a 7.000Kg, propulsadas por motor turbofan, classificam-se no código NCM 8802.30.31.

JUROS DE MORA. EXIGIBILIDADE.

Sobre os créditos tributários constituídos em auto de infração serão exigidos juros de mora com base na taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC.

Súmula CARF n° 4

A partir de 1º de abril de 1995, os juros moratórios incidentes sobre débitos tributários administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil são devidos, no período de inadimplência, à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC para títulos federais.

MULTA DE OFÍCIO. EXIGÊNCIA.

Sobre os créditos tributários constituídos em auto de infração por falta de pagamento ou declaração inexata será exigida a multa no percentual de setenta e cinco por cento, por expressa previsão legal.

ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE. APRECIÇÃO. INCOMPETÊNCIA.

É vedado aos membros das turmas de julgamento do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade.

Súmula CARF nº 2. O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

ADMISSÃO TEMPORÁRIA. EXTINÇÃO ANTECIPADA DO REGIME. REDUÇÃO DO VALOR DO IMPOSTO DEVIDO. IMPOSSIBILIDADE.

Os impostos calculados segundo critérios estabelecidos na legislação de regência do Regime de Admissão Temporária com pagamento proporcional ao tempo de permanência dos bens no País não serão reduzidos em virtude da extinção do regime antes de completado o prazo da concessão inicial.

Recurso Voluntário Negado

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do relatório e votos que integram o presente julgado.

(assinado digitalmente)

Luis Marcelo Guerra de Castro - Presidente.

(assinado digitalmente)

Ricardo Paulo Rosa - Relator.

EDITADO EM: 12/11/2012

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros Luis Marcelo Guerra de Castro, Nanci Gama, Ricardo Paulo Rosa, Álvaro Arthur Lopes de Almeida Filho, Winderley Moraes Pereira e Elias Fernandes Eufrásio.

Relatório

Por bem descrever os fatos, adoto o relatório que embasou a decisão de primeira instância, que passo a transcrever.

Da autuação

Trata o presente processo do auto de infração de fls. 01/14, constituído para cobrança de crédito tributário que na data da lavratura perfazia um valor total de R\$ 1.272.084,26 (um milhão, duzentos e setenta e dois mil, oitenta e quatro reais e vinte e seis centavos), composto de:

a) Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) vinculado à importação no valor de R\$ 667.830,88, acrescido dos juros de mora no valor de R\$ 103.380,22 (calculados até 28/09/2001) e;

b) multa de lançamento de ofício no percentual de 75% do IPI, nos termos do art. 80, I da Lei nº 4.502, de 30/11/1964, com a redação dada pelo art. 45 da Lei nº 9.430, de 27/12/1996, no valor de R\$ 500.873,16.

Conforme consta na Descrição dos Fatos e Enquadramento Legal (fls. 02/10) o motivo da autuação deveu-se ao fato de a fiscalização, em ato de revisão aduaneira do despacho de importação inerente à Declaração de Importação (DI) nº 00/0841437-2, registrada em 05/09/2000, haver entendido que o bem importado, na

verdade, face às suas características, deve ser classificado no código 8802.30.31, da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), e não no código 8802.30.90, classificação fiscal esta declarada pela importadora por ocasião do registro da referida DI (o ingresso do bem no País se deu sob o regime especial de admissão temporária).

A fiscalização informa que, na mesma data de 05/09/00, a matéria foi objeto de consulta, proposta pela própria autuada, cuja decisão exarada pela Divisão de Controle Aduaneiro da Superintendência Regional da Receita Federal, da 8ª Região Fiscal, em 29/09/00, sob o nº 89/00, deu-se no sentido da adoção do código 8802.30.31 para a aeronave em questão.

Discorrendo acerca dos fatos que nortearam a ação fiscal, as autoridades lançadoras destacaram ainda que:

trata-se de uma aeronave CESSNA, Modelo 525 – CITATION JET, SN 525-0384, ano de fabricação 2000, pesando 3.814 kg quando vazia, provida de motor turbojato em cujo interior se integra uma ventoinha ou “fan”;

as aeronaves encontram-se posicionadas na Tarifa Externa Comum de acordo com seu peso e seu modo de propulsão, sendo que a força motriz de uma aeronave pode ser obtida através de diversos sistemas de propulsão (a hélice, a turbohélice, a turbojato, a turbo-eixo, a estatoreator, a pulsoreator, entre outros), não existindo um sistema de propulsão denominado “fan”;

“fan” ou “ventoinha” consiste em um incremento técnico utilizado para otimizar o funcionamento de alguns sistemas de propulsão, apresentando-se sempre acompanhando estes sistemas, auxiliando-os através da ampliação da admissão de ar;

a aeronave objeto do auto é popularmente conhecida como “turbofan”, onde o “fan” apresenta-se acompanhando um “turborreator”, otimizando seu funcionamento através da economia de combustível proporcionada, juntamente com a diminuição do ruído do motor, bem como pelo incremento de sua força motriz;

o modo de propulsão de uma aeronave provida de um “turborreator” é denominado “propulsão turborreator” ou “a turbojato”, sendo tais expressões sinônimas;

a definição de “turborreator/turbojato” dada pela NESH faz menção à “ventoinha” como um incremento do conjunto, podendo, portanto, o “turborreator/turbojato” apresentar-se provido ou não de qualquer característica adicionada; todavia, se desprovido, é conhecido como jato puro;

por outro lado, quando o “turborreator/turbojato” vem acompanhado, por exemplo, de um “fan” ou “ventoinha”, é denominado como de fluxo duplo, também conhecido, popular e comercialmente como “turbofan”;

as Notas Explicativas do sistema Harmonizado - NESH, adotadas internacionalmente através da Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, a qual o Brasil é signatário, define “turborreator” 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 de combustível, diminuição de ruído e aumento da força motriz, sendo

que o mesmo entendimento se pode ter da leitura da versão inglesa das NESH reproduzida nos autos;

tem-se, em conclusão, que uma aeronave provida de um “turborreator”, ainda que com um “fan” adicionado, caracteriza-se como de propulsão “a turborreator ou a turbojato”;

para a classificação fiscal da mercadoria importada faz-se necessária a sua perfeita identificação; isto feito, parte-se para a localização da descrição que lhe é mais adequada dentro da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), que é baseada no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadoria (SH), e assim, atribuindo-lhe um código numérico através do qual ela será posicionada na Tarifa Externa Comum – TEC, para, ao final, serem aplicadas as alíquotas do II e do IPI correspondentes;

a aeronave em questão tem seu peso entre 2.000 e 15.000 kg, encontrando-se, por conseguinte, abrangida pela subposição 8802.30 – “*AVIÕES E OUTROS VEÍCULOS AÉREOS, DE PESO SUPERIOR A 2.000 Kg, MAS NÃO SUPERIOR A 15.000 kg, VAZIOS*”;

a aeronave cujo motor esteja dotado de “fan”, popularmente denominada “turbofan”, não pode ser classificada na NCM 8802.30.90 – “Outros”, pois referida classificação é reservada a aeronaves com “outros” modos de propulsão, tais como: o estato-reator, o pulso-reator, o turbo-eixo;

por se tratar de aeronave a “turbojato” ou “turborreator”, a qual existe um enquadramento específico, e pelo fato de seu peso não exceder 7.000 kg quando vazia, o bem importado deve ser classificado na NCM 8802.30.31.

Em seguida, após transcrever trecho do Parecer Normativo COSIT nº 03, de 17/03/1992, e citar ementas de decisões e/ou acórdãos proferidos no âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil e do Terceiro Conselho de Contribuintes, cujos conteúdos referendariam o entendimento adotado na autuação, a fiscalização conclui pela exigência da diferença de alíquota de IPI que deixou de ser recolhida por ocasião do registro da respectiva DI de admissão temporária do bem importado, sendo considerado no cálculo do valor devido à proporcionalidade entre a vida útil do bem e o tempo de permanência deste no País:

No presente caso a admissão temporária foi concedida por um período de 10 anos, para um prazo de vida útil também de 10 anos, conforme estabelece a IN SRF 162/98, do que resulta a aplicação da alíquota de 10%.

Da impugnação

Cientificada do lançamento em 23/10/2001 (Aviso de Recebimento - AR à fl. 252), a autuada apresentou, em 13/11/2001, a peça de impugnação de fls. 199/217, onde, após breve exposição dos fatos que nortearam as exigências do Fisco, expõe sua defesa, conforme a seguir resumida.

Preliminarmente alega que:

na data da DI nº 00/0841437/2, já vigorava tabela de classificação de mercadoria distinta, em substituição à “Tabela Aduaneira do Brasil” (TAB) [sic], objeto do Parecer Normativo COSIT nº 03, de 17/03/92, invocado pelo agente fiscal como fundamento da autuação;

o Auto de Infração devia cingir-se aos limites da lei tributária autorizadora da exigibilidade do imposto incidente sobre produtos industrializados, bem como aos estritos termos dos atos regulamentares expedidos pela autoridade administrativa **com o propósito de integração da norma legal instituidora do tributo;**

o Auto de Infração impugnado se fundamenta em parecer destinado a dirimir controvérsia acerca da interpretação de tabela de classificação de mercadorias, editada pela autoridade fazendária, visando a integração da norma legal tributária, que ao tempo da lavratura já estava revogada, desde a edição do Decreto nº 1.343, de 23/12/1994, que instituiu a “Nomenclatura Comum do Mercosul/Tarifa Externa Comum” (NCM/TEC), em substituição à “Tabela Aduaneira do Brasil (TAB) [sic]”;

é flagrante, pois, a violação do art. 142 do Código Tributário Nacional (CTN) que determina a vinculação da atividade administrativa tendente a constituir crédito tributário aos ditames da lei, bem como ao mandamento contido no art. 54, do Decreto 87.891/82 que estabelece que o lançamento reporta-se à data da ocorrência do fato gerador da obrigação e rege-se pela lei então vigente, ainda que posteriormente modificada ou revogada;

assim, requer que seja declarada a nulidade do auto por manifesta ofensa ao princípio da legalidade previsto nos artigos 5º, inciso II e 150 da Constituição da República, bem como aos artigos 142, do CTN e 52, do Decreto nº 87.891/82.

No mérito argüi que:

não configura infração capaz de autorizar a lavratura do auto respectivo, com a imposição de sanção pecuniária, alegada divergência de classificação de mercadoria, fruto da interpretação lógica realizada pela ora impugnante, quanto ao ato administrativo de caráter normativo destinado à integração da Lei Tributária;

conforme a tabela de classificação de mercadorias utilizada pela impugnante não estão incluídas na mesma categoria as aeronaves com propulsão a turbojato e a turbofan, ao contrário do que procurou o autuante sustentar, invocando parecer normativo editado com o propósito de esclarecer norma administrativa de caráter integrativo já revogada;

repugna ao princípio da interpretação mais benigna ao sujeito passivo da obrigação tributária, contido no art. 112, do CTN, o emprego da analogia ou interpretação extensiva, a que recorreu o agente fiscal, com o propósito de aplicar sanção pecuniária, por suposta infração;

ainda que se reunissem os elementos necessários à constituição do crédito tributário por meio do auto de infração, de acordo com a decisão do Coordenador-Geral do Sistema de Tributação, consubstanciada no Ato Declaratório Normativo nº 10/97, não configura infração punível com sanção pecuniária, a classificação tarifária errônea, desde que o produto esteja corretamente descrito;

[nas folhas 208/214 o interessado traz argumentos no sentido de embasar seu entendimento sobre a existência de distinção entre aeronaves com propulsão a turbojato e a turbofan, pautando-se principalmente por normas editadas no âmbito do Comando da Aeronáutica];

há de prevalecer a norma técnica emanada da autoridade aeronáutica, na diferenciação, entre as espécies de motores de propulsão a Turboélice, Turbojato e a Turbofan, por constituir atribuição institucional do Comando da Aeronáutica, diretamente ou por seus órgãos subordinados, entre eles o Centro Técnico Aeroespacial, estabelecer os requisitos e condições de segurança de vôo, o que compreende definir as características técnicas das aeronaves, motores, peças e componentes aeronáuticos, de acordo com o artigo 66 e seguintes, do Código Brasileiro de Aeronáutica;

o Parecer Normativo COSIT nº 3/92, em que se fundamenta o Ato Declaratório Executivo [sic] DIANA/SRRF/8ª RF nº 70/00, 88/00 e 89/00, foi elaborado há quase uma década, o que revela, indubitavelmente, a defasagem das impressões nele contidas em relação aos estudos mais recentes desenvolvidos na análise técnica dos referidos motores, bem como aos avanços tecnológicos da Indústria Aeronáutica;

colaciona decisões judiciais exaradas nas 11ª e 16ª Varas do Rio de Janeiro que concederam a antecipação de tutela para suspender a exigibilidade do crédito pretendido pela União

Da transferência da competência para julgamento

Por força do disposto na Portaria SRF nº 956, de 08/04/2005, DOU de 12/04/2005, a competência para julgamento do presente processo foi transferida da DRJ/São Paulo II para esta DRJ/Fortaleza.

Assim a Delegacia da Receita Federal de Julgamento sintetizou, na ementa correspondente, a decisão proferida.

Assunto: Classificação de Mercadorias

Data do Fato Gerador: 05/09/2000

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. AERONAVE DE PESO SUPERIOR A 2.000 KG E NÃO EXCEDENTE A 7.000 KG PROVIDA DE MOTOR TURBOJATO.

Classificam-se no código 8802.30.31 as aeronaves que utilizam turborreatores (turbojatos), incluídos os “turbofan”, e cujo peso seja superior a 2.000 kg, mas não excedente a 7.000 kg, por força das Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado 1ª e 6ª, combinadas com a Regra Geral Complementar nº 1, do Mercosul, e, ainda, com subsídio nas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias.

Assunto: Obrigações Acessórias

Data do Fato Gerador: 05/09/2000

MULTA DE OFÍCIO. FALTA DE RECOLHIMENTO DO IMPOSTO.

A falta do pagamento do imposto no prazo legal enseja a aplicação objetiva da multa no percentual de 75%, sendo inaplicável ao caso o disposto no Ato Declaratório Normativo COSIT nº 10, de 16/01/1997.

Insatisfeita com a decisão de primeira instância, a recorrente apresenta recurso voluntário a este Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, por meio do qual repisa argumentos contidos na impugnação ao lançamento.

Considera que a decisão de piso “apesar de mencionar a existência de documentos, entende e assume que o AIIM foi instruído exclusivamente com o relatório fiscal, tal relatório, notícia, de forma lacônica, o valor total do suposto débito, apontado de forma aleatória e arbitrária, sem efetiva demonstração de sua origem”. Que a decisão desconsidera critérios adotados no âmbito do Comando da Aeronáutica, Órgão do “Governo vinculado ao Ministério da Aeronáutica (Defesa) e está apto a dar parecer sobre matéria de seu exclusivo conhecimento técnico”.

No mérito, explica que o “*cerne da questão é a efetiva diferenciação entre motor turbojato e turbofan, que não podem ser classificados na mesma posição fiscal para efeito de incidência do IPI*”.

Conforme assevera, “*constitui atribuição institucional do Comando da Aeronáutica, diretamente ou por seus órgãos subordinados, entre outros, o Centro Técnico Aeroespacial, estabelecer os requisitos e condições de segurança de voo, o que compreende definir as características técnicas das aeronaves, motores, peças e componentes aeronáuticos, de acordo com o Código Brasileiro da Aeronáutica*”. O Centro Técnico Aeroespacial assim distingue os motores a Turboélice, a Turbojato e a Turbofan.

"Em relação à potência usada, o turbo jato utiliza diretamente a reação resultante dos gases queimados expelidos pela parte de trás do motor. O turbofan também utiliza o mesmo princípio, mas nesse caso as turbinas usam a energia dos gases de exaustão tanto para movimentar o compressor quanto as pás do fan. O turboélice e o turbo eixo convertem a maior parte da energia cinética, estática e de temperatura em torque para mover as hélices e o eixo respectivamente.

Um motor turbojato é essencialmente uma máquina desenhada com o propósito de produzir gases de alta velocidade no bocal de propulsão. O motor é ligado girando-se, o compressor com um motor de ignição, e então iniciando a queima da mistura na seção de combustão através de um ou mais pontos de ignição, como a vela do automóvel. Quando o motor é ligado e o seu compressor está girando a uma velocidade suficiente, o motor de ignição e as velas são desligados. O motor então funcionará sem nenhuma assistência, desde que o combustível e o ar na proporção correta continuem a entrar na câmara de combustão".

Quanto aos motores de propulsão a "Turbofan", esclarece o Centro Técnico Espacial:

"Assim como os turbojatos também utiliza o gás em alta velocidade para propulsionar a aeronave. Porém uma parte desta potência é utilizada para fazer funcionar o fan. O fan contribui significativamente para o aumento da força propulsora. Ele acelera o ar que passa através dele de maneira similar à hélice nos motores turbo-hélices. O turbofan combina com as características de boa eficiência e alto empuxo do turbo-hélice, com alta velocidade e alta capacidade de altitude do turbojato. É atualmente o modelo mais usado de motores aeronáuticos para aviões comerciais".

A confirmar seu entendimento, cita doutrina e pareceres técnicos, inclusive resultado de consulta formulada ao Centro Técnico Aeroespacial — CTA, do qual resta esclarecida a distinção dos motores e diferente classificação. Também a Norma de Serviço nº. 58-34 que distingue os motores de propulsão a turboélice, turbo jato e turbofan.

Cita jurisprudência judicial.

Noutro giro, defende que na data da ocorrência dos fatos geradores objeto da lide não mais vigorava a TAB, tabela a que se vinculava o Parecer Normativo COSIT nº 03/92.

Repisa argumento de nulidade do Auto de Infração fundamentado “*em parecer destinado a dirimir controvérsia acerca da interpretação de tabela de classificação de mercadorias, editada pela autoridade fazendária, visando a integração da norma legal tributária, que ao tempo da lavratura já estava revogada, desde a edição do Decreto nº 1.343,*

de 23 de dezembro de 1994, que instituiu a "Nomenclatura Comum do MERCOSUL / Tarifa Externa Comum" (N.C.M./T.E.C.), em substituição à "Tabela Aduaneira do Brasil (T.A.B.)".

Reivindica aplicação do artigo 112 do Código Tributário Nacional, pela interpretação da legislação tributária mais favorável ao administrado. Entende que *“não configura infração, capaz de autorizar a lavratura do auto respectivo, com a imposição de sanção pecuniária, alegada divergência de classificação de mercadoria fruto da interpretação lógica realizada pela ora recorrente”*. Requer a exclusão da multa pecuniária também por força do disposto no ADN 10/97.

A *“título de argumentação e em respeito ao princípio da eventualidade”*, se mesmo perante os argumentos expendidos seja mantido o lançamento, esclarece *“que o prazo de admissão temporária da aeronave era de dez anos”* e *“que após 5 (cinco) anos a aeronave retornou ao seu país de origem, conforme faz prova o documento anexo*. Requer assim, que a exigibilidade limitada às *“justas e devidas proporções”*.

Insurge-se também contra a incidência de juros moratórios no percentual fixado, assim como quanto à *“multa em percentual abusivo e injustificado, 75%, ferindo frontalmente o disposto no artigo 150, inciso IV da Constituição Federal”*. Discorre amplamente sobre a matéria.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Ricardo Paulo Rosa.

Preenchidos os requisitos de admissibilidade, tomo conhecimento do Recurso Voluntário.

A Recorrente requer decretação da nulidade do Auto de Infração. Segundo entende, ele tem como fundamento norma legal revogada à época da ocorrência dos fatos.

Não assiste razão à empresa.

O assunto já foi consistentemente enfrentado em primeira instância. Como lá relatado, a Descrição dos Fatos do Auto de Infração não deixa dúvidas de que a classificação fiscal obtida pela Fiscalização Federal baseou-se nas Regras Gerais de Interpretação do Sistema Harmonizado e, subsidiariamente, das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (Nesh). Outrossim, o Parecer Normativo CST nº 3, de 1992, veicula entendimento válido, como esclarece a Delegacia da Receita Federal de Julgamento.

Registre-se, ainda, que com a introdução da Nomenclatura Comum do Mercosul no ordenamento jurídico nacional por meio do Decreto nº 1.343, de 23/12/1994, o código 8802.30.0301, da Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB), passou a corresponder ao código 8802.30.31, da Tarifa Externa Comum (TEC), permanecendo válido, em sua essência, a análise e o entendimento do Parecer Normativo CST nº 3, de 1992, em referência.

Rejeito a preliminar. Passo ao mérito.

No mérito, a principal reclamação da Recorrente diz respeito à desconsideração da manifestação de cunho técnico de autoridades públicas de outros Ministérios da Administração Federal na definição da correta classificação fiscal dos bens importados, assim como de decisões judiciais a respeito do assunto.

No que diz respeito às decisões proferidas pelo Poder Judiciário, é consabido que, para além das Súmulas Vinculantes e da legislação declarada inconstitucional, apenas as decisões proferidas em Regime de Recurso Repetitivo pelo Superior Tribunal de Justiça e de Repercussão Geral, no âmbito do e Supremo Tribunal Federal, são de observação obrigatória nas julgados processos neste Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Veja-se o Regimento Interno.

"Art. 62-A. As decisões definitivas de mérito, proferidas pelo Supremo Tribunal Federal e pelo Superior Tribunal de Justiça em matéria infraconstitucional, na sistemática prevista pelos artigos 543-B e 543-C da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, Código de Processo Civil, deverão ser reproduzidas pelos conselheiros no julgamento dos recursos no âmbito do CARF.

§ 1º Ficarão sobrestados os julgamentos dos recursos sempre que o STF também sobrestar o julgamento dos recursos extraordinários da mesma matéria, até que seja proferida decisão nos termos do art. 543-B.

§ 2º O sobrestamento de que trata o § 1º será feito de ofício pelo relator ou por provocação das partes."(AC)

As sentenças judiciais que fogem à circunscrição acima delineada, a despeito da relevância que tenham, não vinculam a Administração e não produzem efeitos *erga omnes*, mas apenas entre as partes.

Assim não fosse e serviriam as instâncias administrativas de julgamento do contencioso fiscal apenas ao referendo de decisões monocráticas proferidas no âmbito do Poder Judiciário, em prejuízo da própria finalidade para qual existem.

Já em relação aos esclarecimentos técnicos trazidos a conhecimento, de autoria do Ministério da Aeronáutica, dando conta da distinção entre os diferentes tipos de propulsão das aeronaves, entendo que seja importante identificar melhor a linha divisória entre as funções desempenhadas pelo Ministério da Aeronáutica e pelo Ministério da Fazenda.

É inerente ao procedimento de classificação fiscal de mercadorias a etapa dedicada à busca de esclarecimentos merceológicos, obtidos das mais diversas fontes, dentre as quais podem perfeitamente incluírem-se as normas editadas em outros Ministérios; contudo, tais conceitos servem-se exclusivamente ao necessária reconhecimento da mercadoria objeto de análise, ou, menos frequentemente, à integração das normas específicas de classificação fiscal, em caráter complementar, na obtenção de informações indisponíveis ou insuficientes para decisão sobre o correto enquadramento tarifário, nunca para além disso, de sorte que, uma vez que disponíveis os instrumentos necessários ao feito, sempre prevalecerão as regras próprias do Sistema.

Com efeito, por mais que determinados critérios de classificação possam ser estranhos ao senso comum (e, de fato, por vezes o são), eles sempre precederão a todos outros, mesmo quando em detrimento de qualquer outra lógica que se pretenda empregar.

Esse pressuposto está em consonância e até mesmo decorre da própria legislação federal. A iniciar pelas competências definidas para a Secretaria da Receita Federal do Brasil, Órgão integrante do Ministério da Fazenda.

Art. 14. À Secretaria da Receita Federal do Brasil compete:

(...)

III - interpretar e aplicar a legislação tributária, aduaneira, de custeio previdenciário e correlata, editando os atos normativos e as instruções necessárias à sua execução;

(...)

XIX - dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar as atividades relacionadas com nomenclatura, classificação fiscal e econômica e origem de mercadorias, inclusive representando o País em reuniões internacionais sobre a matéria;

(...)

As normas específicas de classificação conduzem neste caminho. A decisão de piso foi precisa a esse respeito.

Por seu turno, o Brasil, por meio da RFB, como Parte Contratante da Convenção do Sistema Harmonizado tem o dever, entre outros, de aplicar as Regras Gerais para a Interpretação do Sistema Harmonizado e, todas as Notas de Seção, de Capítulo e de Subposição.

Além disso, para a correta classificação dos objetos merceológicos devem ser empregadas, subsidiariamente, as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (Nesh) que constituem um grupo de observações de fundamentação eminentemente tecnológica que esclarece certos aspectos de todas as suas posições.

As Nesh foram introduzidas no ordenamento jurídico nacional, por meio do Decreto nº 435, de 27 de janeiro de 1992, de cujo art. 1º, parágrafo único se extrai a orientação de como se deve empregá-las e qual a sua importância:

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.

As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado de Mercadorias e Regras Gerais Complementares tem o seguinte teor.

A classificação das mercadorias na Nomenclatura rege-se pelas seguintes regras:

1. Os títulos das Seções, Capítulos e Subcapítulos têm apenas valor indicativo. Para os efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das Notas de Seção e de Capítulo e, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e Notas, pelas Regras seguintes:

2. a) Qualquer referência a um artigo em determinada posição abrange esse artigo mesmo incompleto ou inacabado, desde que apresente, no estado em que se encontra, as características essenciais do artigo completo ou acabado.

Abrange igualmente o artigo completo ou acabado, ou como tal considerado nos termos das disposições precedentes, mesmo que se apresente desmontado ou por montar.

b) Qualquer referência a uma matéria em determinada posição diz respeito a essa matéria, quer em estado puro, quer misturada ou associada a outras matérias. Da mesma forma, qualquer referência a obras de uma matéria determinada abrange as obras constituídas inteira ou parcialmente por essa matéria. A classificação destes produtos misturados ou artigos compostos efetua-se conforme os princípios enunciados na Regra 3.

3. Quando pareça que a mercadoria pode classificar-se em duas ou mais posições por aplicação da Regra 2 b) ou por qualquer outra razão, a classificação deve efetuar-se da forma seguinte:

a) A posição mais específica prevalece sobre as mais genéricas. Todavia, quando duas ou mais posições se refiram, cada uma delas, a apenas uma parte das matérias constitutivas de um produto misturado ou de um artigo composto, ou a apenas um dos componentes de sortidos acondicionados para venda a retalho, tais posições devem considerar-se, em relação a esses produtos ou artigos, como igualmente específicas, ainda que uma delas apresente uma descrição mais precisa ou completa da mercadoria.

b) Os produtos misturados, as obras compostas de matérias diferentes ou constituídas pela reunião de artigos diferentes e as mercadorias apresentadas em sortidos acondicionados para venda a retalho, cuja classificação não se possa efetuar pela aplicação da Regra 3 a), classificam-se pela matéria ou artigo que lhes confira a característica essencial, quando for possível realizar esta determinação.

c) Nos casos em que as Regras 3 a) e 3 b) não permitam efetuar a classificação, a mercadoria classifica-se na posição situada em último lugar na ordem numérica, dentre as suscetíveis de validamente se tomarem em consideração.

4. As mercadorias que não possam ser classificadas por aplicação das Regras acima enunciadas classificam-se na posição correspondente aos artigos mais semelhantes.

5. Além das disposições precedentes, as mercadorias abaixo mencionadas estão sujeitas às Regras seguintes:

a) Os estojos para aparelhos fotográficos, para instrumentos musicais, para armas, para instrumentos de desenho, para jóias e receptáculos semelhantes, especialmente fabricados para conterem um artigo determinado ou um sortido, e suscetíveis de um uso prolongado, quando apresentados com os artigos a que se destinam, classificam-se com estes últimos, desde que sejam do tipo normalmente vendido com tais artigos. Esta Regra, todavia, não diz respeito aos receptáculos que confirmam ao conjunto a sua característica essencial.

b) Sem prejuízo do disposto na Regra 5 a), as embalagens contendo mercadorias classificam-se com estas últimas quando sejam do tipo normalmente utilizado para o seu acondicionamento. Todavia, esta disposição não é obrigatória quando as embalagens sejam claramente suscetíveis de utilização repetida.

6. A classificação de mercadorias nas subposições de uma mesma posição é determinada, para efeitos legais, pelos textos dessas subposições e das Notas de Subposição respectivas, assim como, *mutatis mutandis*, pelas Regras precedentes, entendendo-se que apenas são comparáveis subposições do mesmo nível. Para os fins da presente Regra, as Notas de Seção e de Capítulo são também aplicáveis, salvo disposições em contrário.

REGRAS GERAIS COMPLEMENTARES (RGC)

1. (RGC-1) As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado se aplicarão, "*mutatis mutandis*", para determinar dentro de cada posição ou subposição, o item aplicável e, dentro deste último, o subitem correspondente, entendendo-se que apenas são comparáveis desdobramentos regionais (itens e subitens) do mesmo nível.

2. (RGC-2) As embalagens contendo mercadorias e que sejam claramente suscetíveis de utilização repetida, mencionadas na Regra 5 b), seguirão seu próprio regime de classificação sempre que estejam submetidas aos regimes aduaneiros especiais de admissão temporária ou de exportação temporária. Caso contrário, seguirão o regime de classificação das mercadorias.

REGRA GERAL COMPLEMENTAR DA TIPI (RGC/TIPI)

1. (RGC/TIPI-1) As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado se aplicarão, "*mutatis mutandis*", para determinar, no âmbito de cada código, quando for o caso, o "Ex" aplicável, entendendo-se que apenas são comparáveis "Ex" de um mesmo código.

Assim é que, em litígios formados em torno da classificação tarifária de mercadorias, seja no escopo de determinar a incidência tributária a que estejam sujeitas ou o controle administrativo exigido, as Regras Gerais e Complementares acima transcritas e as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado – NESH são de observação obrigatória e prevalecem a qualquer outro critério ou norma.

No caso concreto, a insatisfação da Recorrente decorre da classificação fiscal em posição idêntica dos motores Turbojato e Turbofan o que, segundo defende, está em desacordo com as características técnicas dos equipamentos, cujas distinções ficam claras nos esclarecimentos obtidos junto ao Centro Técnico Aeroespacial e trazidos aos autos.

Em apertada síntese, as informações técnicas dão conta de que ambos sistemas utilizam o gás em alta velocidade para propulsão da aeronave, porém, no Turbofan há o deslocamento de parte da potência gerada para fazer funcionar o Fan, com acréscimo final da força propulsora produzida pelo sistema, além de menos ruído. É isso que esclarece o Recurso Voluntário em diversas passagens, dentre elas a que segue.

A força propulsora dos motores turbojato consiste unicamente na força resultante do escapamento produzido pela queima de gases, o que acarreta o consumo de quantidade demasiada de combustível, ao passo de que os motores de propulsão a turbofan se caracterizam por sua maior eficiência, o que se deve ao sistema de pequenas pás localizadas na frente da turbina, enviando 25% do ar admitido para o turboreator, a 75% restante, para resfriamento, bem como para abafar o ruído produzido pela queima do combustível, tornando-os mais econômicos e silenciosos, características que os diferenciam dos demais.

Antes que se faça qualquer incursão às Regras de classificação fiscal e que se examinem os textos das Posições, é de se observar que, *a priori*, a distinção técnica acima não fixa por si só nenhuma delimitação na escolha do código apropriado. Ainda que o mecanismo

dos motores Turbojato seja substancialmente diferente do que é próprio dos motores Turbofan, ambos poderiam, perfeitamente, ser enquadrados em um mesmo Código, bastando para isso que a Tabela não tivesse previsto um desdobramento para o gênero.

A despeito disso, o desmembramento da Posição 8802 da TEC, conforme abaixo, confere efeito excludente à definição que se forma em torno da classificação dos motores. Uma vez que resta incontroverso dos autos que trata-se de um veículo propulsado por motor Turbofan, para que a aeronave seja classificada no Código 8802.30.3, como pretende a Fiscalização Federal, necessariamente o motor Turbofan precisa estar definido dentro do conceito de motor Turbojato. Caso contrário, a aeronave não se inclui no Item 3 e, uma vez que também não se inclui nos Itens 1 e 2, passa automaticamente para o Código NCM 8802.30.90, indicado pela Recorrente.

8802 OUTROS VEÍCULOS AÉREOS (POR EXEMPLO: HELICÓPTEROS, AVIÕES); VEÍCULOS ESPACIAIS (INCLUÍDOS OS SATÉLITES) E SEUS VEÍCULOS DE LANÇAMENTO, E VEÍCULOS SUBORBITAIS

8802.30 Aviões e outros veículos aéreos, de peso superior a 2.000kg, mas não superior a 15.000kg, vazios

8802.30.10 A hélice

8802.30.2 A turbohélice

8802.30.3 A turbojato

8802.30.90 Outros

Neste ponto é que as distinções determinadas pelo Ministério da Aeronáutica, com o fito de melhor enquadrar as aeronaves em seus respectivos grupos, a partir de uma visão balizada nas competências que lhe são afetas, são ultrapassadas pelos critérios próprios do sistema de classificação fiscal de mercadorias, cujo objetivo, diferentemente do que rege as ações do Ministério da Aeronáutica, encontra-se no campo do direito tributário e aduaneiro.

Obrigatório, por isso, observar as disposições contidas Notas Explicativas ao Sistema Harmonizado de Mercadorias a esse respeito. Nada há sobre o assunto nas NESH para a Posição 88.02 e desdobramentos, contudo, encontra-se 8411, na qual classificam-se os turborreatores, turbopropulsores e outras turbinas a gás, relevantes esclarecimentos dos produtos que venham a ser compreendidos dentro do conceito de Turboreatores.

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 propelir um veículo aéreo. Nos turborreatores 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; 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 turboreator é às vezes denominado “reator de fluxo duplo”.

Os turboreatores comportam um dispositivo auxiliar denominado de “pós-combustão” que lhes aumenta a potência durante breves períodos. Este dispositivo dispõe de sua própria alimentação de combustível e utiliza o oxigênio excedente contido nos gases de escapamento do turboreator.

O trecho final do primeiro parágrafo não deixa margem de dúvida. Os mencionados Turboreatores mais complexos, dotados de uma ventoinha que é colocada na entrada do compressor e funciona como uma hélice carenada, fornecendo um empuxo suplementar, descrevem precisamente os motores de combustão pelo sistema Turbofan.

Segundo critérios da Nomenclatura, esse Sistema está compreendido dentro do conceito mais amplo de Turboreatores, no qual também se incluem os mecanismos mais simples. De se concluir que a não é feita distinção entre os mecanismos propulsores mais complexos, como o de aqui se trata, e os mais simples, onde estariam incluídos, a teor das informações da Recorrente, os sistemas de propulsão a turbojato *stricto sensu*. Todos devem ser classificados no mesmo código.

Melhor sorte não tem a Recorrente em relação à multa aplicada.

Primeiro, porque o artigo 112 do Código Tributário Nacional refere-se à hipótese de dúvida quanto à capitulação legal do fato; à natureza ou às circunstâncias materiais do fato, ou à natureza ou extensão dos seus efeitos; à autoria, imputabilidade, ou punibilidade; ou à natureza da penalidade aplicável, ou à sua graduação. Não vejo que haja dúvida aqui, a pena é no percentual de 75% do Imposto, por declaração inexata ou falta de pagamento.

Também não se aplica o excludente veiculado no Ato Declaratório Cosit nº 10/97. Como já esclarecido na instância *a quo*, faltou detalhamento técnico essencial à classificação dos bens. Reproduzo excerto.

Na ficha *Informações Complementares* da DI (fl. 17) pode ser encontrada a descrição fornecida para a mercadoria, *in verbis*:

MERCADORIA: AERONAVE CESSNA, MODELO: 525 (CITATION JET), S/N: 525-0384, ANO DE FABRICAÇÃO: 2000 (NOVA/FABRICA), PREFIXO BRASILEIRO: PP-JET COM 02 (DOIS) MOTORES WILLIAMS-ROLLS FJ44-1A – S/N: 1779 (LH) E 1772 (RH).

Conforme já ressaltado, duas características essenciais para a classificação da aeronave em questão são: o tipo de motor e o peso. Muito embora o peso possa ser obtido em outro campo da DI, verifica-se que a aeronave deixou de ser descrita com outra característica essencial para sua classificação: a especificação do tipo de motor com a qual está provida. Conclui-se, portanto, pela impossibilidade de se aplicar o disposto no citado ADN nº 10/97 ao presente caso, devendo ser exigida a multa de ofício pela falta de recolhimento do IPI devido.

No que se refere às arguições de desrespeito a princípios constitucionais, o fato é que falece competência a este tribunal administrativo para deixar de aplicar uma lei por alegação de inconstitucionalidade, conforme art. 62 do Regimento Interno do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.

Art. 62. Fica vedado aos membros das turmas de julgamento do CARF afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade.

Parágrafo único. O disposto no caput não se aplica aos casos de tratado, acordo internacional, lei ou ato normativo:

I - que já tenha sido declarado inconstitucional por decisão plenária definitiva do Supremo Tribunal Federal; ou

II - que fundamente crédito tributário objeto de:

a) dispensa legal de constituição ou de ato declaratório do Procurador-Geral da Fazenda Nacional, na forma dos arts. 18 e 19 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002;

b) súmula da Advocacia-Geral da União, na forma do art. 43 da Lei Complementar nº 73, de 1993; ou

c) parecer do Advogado-Geral da União aprovado pelo Presidente da República, na forma do art. 40 da Lei Complementar nº 73, de 1993.

É defeso a esta corte administrativa, salvo as hipóteses expressamente previstas no parágrafo único do artigo 62 supracitado, deixar de aplicar dispositivo legal formalmente válido sob pretexto de suposta violação constitucional ou princípios nela resguardados.

Quanto aos juros de mora, como é cediço, o Código Tributário Nacional, em seu artigo 161, caput e § 1º, dispõe que o crédito tributário não pago no vencimento será acrescido de juros de mora, calculados à taxa de 1%, se a lei não dispuser de modo diverso. A Lei nº 9.065/95 prevê, em seu artigo 13, a utilização da taxa SELIC para cálculo dos juros de mora, não havendo, portanto, razão para protesto.

Art. 13. A partir de 1º de abril de 1995, os juros de que tratam a alínea c do parágrafo único do art. 14 da Lei nº 8.847, de 28 de janeiro de 1994, com a redação dada pelo art. 6º da Lei nº 8.850, de 28 de janeiro de 1994, e pelo art. 90 da Lei nº 8.981, de 1995, o art. 84, inciso I, e o art. 91, parágrafo único, alínea a.2, da Lei nº 8.981, de 1995, serão equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC para títulos federais, acumulada mensalmente.

Lei 8.981, de 20 de janeiro de 1995.

Das Penalidades e dos Acréscimos Moratórios

Art. 84. Os tributos e contribuições sociais arrecadados pela Secretaria da Receita Federal, cujos fatos geradores vierem a ocorrer a partir de 1º de janeiro de 1995, não pagos nos prazos previstos na legislação tributária serão acrescidos de:

I - juros de mora, equivalentes à taxa média mensal de captação do Tesouro Nacional relativa à Dívida Mobiliária Federal Interna; (Vide Lei nº 9.065, de 1995

II - multa de mora aplicada da seguinte forma:

a) dez por cento, se o pagamento se verificar no próprio mês do vencimento;

b) vinte por cento, quando o pagamento ocorrer no mês seguinte ao do vencimento;

c) trinta por cento, quando o pagamento for efetuado a partir do segundo mês subsequente ao do vencimento.

§ 1º Os juros de mora incidirão a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do vencimento, e a multa de mora, a partir do primeiro dia após o vencimento do débito.

§ 2º O percentual dos juros de mora relativo ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado será de 1%.

§ 3º Em nenhuma hipótese os juros de mora previstos no inciso I, deste artigo, poderão ser inferiores à taxa de juros estabelecida no art. 161, § 1º, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, no art. 59 da Lei nº 8.383, de 1991, e no art. 3º da Lei nº 8.620, de 5 de janeiro de 1993.

§ 4º Os juros de mora de que trata o inciso I, deste artigo, serão aplicados também às contribuições sociais arrecadadas pelo INSS e aos débitos para com o patrimônio imobiliário, quando não recolhidos nos prazos previstos na legislação específica.

§ 5º Em relação aos débitos referidos no art. 5º desta lei incidirão, a partir de 1º de janeiro de 1995, juros de mora de um por cento ao mês-calendário ou fração.

§ 6º O disposto no § 2º aplica-se, inclusive, às hipóteses de pagamento parcelado de tributos e contribuições sociais, previstos nesta lei.

§ 7º A Secretaria do Tesouro Nacional divulgará mensalmente a taxa a que se refere o inciso I deste artigo.

§ 8º O disposto neste artigo aplica-se aos demais créditos da Fazenda Nacional, cuja inscrição e cobrança como Dívida Ativa da União seja de competência da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional. (Incluído pela Lei nº 10.522, de 2002).

Ainda mais, trata-se de matéria sumulada neste Conselho Administrativa de Recursos Fiscais, de observação obrigatória por todos seus integrantes.

Súmula CARFnº 4: A partir de 1º de abril de 1995, os juros moratórios incidentes sobre débitos tributários administrados pela Secretaria da Receita Federal são devidos, no período de inadimplência, à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC para títulos federais.

A Recorrente afirma que a aeronave retornou ao seu país de origem, depois de cinco anos da Admissão concedida pelo prazo de dez anos. Requer que a exigibilidade fique limitada às “*justas e devidas proporções*”. A Instrução Normativa nº 150/99, regulamentava à época a aplicação do Regime. Suas disposições, em especial as abaixo sublinhadas deixam claro que o retorno da aeronave antes do tempo estimado não dá direito à restituição dos tributos.

Admissão com Pagamento

Proporcional de Impostos

Art. 7º Poderão ser submetidos ao regime de admissão temporária, com pagamento dos impostos federais incidentes na importação proporcionalmente ao tempo de permanência no País, os bens destinados à prestação de serviços ou à produção de outros bens.

§ 1º O disposto neste artigo inclui os bens destinados a servir de modelo industrial, sob a forma de moldes, matrizes, ou chapas e as ferramentas industriais;

§ 2o O pagamento proporcional dos impostos incidentes de que trata este artigo não se aplica aos bens importados em caráter temporário:

a) pela Itaipu Binacional, para utilização exclusiva na Central Elétrica de Itaipu;

b) pelos executores do Projeto do Gasoduto Brasil-Bolívia, ou por empresa por eles contratada para esse fim, nos termos dos artigos 2o e 3o do Acordo promulgado pelo Decreto 2.142, de 5 de fevereiro de 1997;

c) para serem utilizados em projetos específicos decorrentes de acordos internacionais firmados pelo Brasil, identificados em ato declaratório da Coordenação-Geral do Sistema Aduaneiro.

§ 3o Na hipótese de que trata o parágrafo anterior, o regime de admissão temporário será aplicado com suspensão total do pagamento dos impostos incidentes na importação.

§ 4o Os valores a serem pagos relativamente ao Imposto de Importação - II e ao Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, serão obtidos pela aplicação da seguinte fórmula:

$$V = I \times \frac{1 - (12 \times U - P)}{12 \times U}, \text{ onde:}$$

V = valor a recolher;

I = imposto federal devido no regime comum de importação;

P = tempo de permanência do bem no País, correspondente ao número de meses ou fração de mês; e

U = tempo de vida útil do bem, de acordo com o disposto na Instrução Normativa No 162, de 31 de dezembro de 1998.

§ 5o Fica suspenso o pagamento da diferença entre o total dos impostos federais que incidiriam no regime comum de importação dos bens (I) e os valores a recolher (V).

§ 6o Na hipótese de concessão do regime por prazo superior ao previsto para o bem na Instrução Normativa No 162, de 31 de dezembro de 1998, o valor a recolher corresponderá ao montante total do imposto devido na importação do bem em caráter definitivo.

Pagamento dos Impostos

Art. 14. O II e o IPI, devidos no caso de admissão temporária com pagamento parcial de acordo com o disposto no § 4º do art. 7o, serão pagos pelo importador por ocasião do registro da respectiva DI, mediante débito automático em conta, nos termos da Instrução Normativa No 98, de 29 de dezembro de 1997.

§ 1o Na hipótese da prorrogação prevista no § 1o do art. 11:

I - os impostos correspondentes ao período adicional de permanência do bem no País serão calculados de acordo com o estabelecido no § 4o do art. 7o e recolhidos, por meio de Documento de Arrecadação de Receitas Federais - DARF, até o vencimento do prazo de permanência anterior, sem a cobrança de juros ou de acréscimos moratórios;

II - para efeitos do cálculo do imposto a ser recolhido serão considerados o tempo de vida útil do bem e o valor do imposto devido no regime comum de importação utilizados na DI que serviu de base para a concessão do regime;

III - proceder-se-á à averbação, na DI que serviu de base para a concessão do regime, da prorrogação concedida, devendo ser consultado previamente o Sistema de Informações da Arrecadação Federal - SINAF, sem prejuízo do disposto no parágrafo único do art. 12.

§ 2o Os impostos pagos na forma deste artigo não serão restituídos e nem poderão ser compensados em virtude da extinção do regime antes de completado o prazo da concessão inicial ou da prorrogação. (grifos meus)

§ 3o No caso de extinção do regime mediante despacho dos bens para consumo, os impostos incidentes na importação serão calculados com base na legislação vigente à data em que o regime for extinto e cobrados proporcionalmente ao prazo restante de vida útil do bem, na forma do § 4o do art. 7o.

De resto, não me parece nem que o Relatório Fiscal seja lacônico, nem que o débito tributário seja apontado de forma aleatória e arbitrária, como alega a Recorrente. Ao contrário, o Relatório é exaustivo e o crédito tributário está claramente demonstrado. Na ausência de melhor detalhamento do problema, não vejo como acolher o protesto.

VOTO POR NEGAR PROVIMENTO ao Recurso Voluntário.

Sala de Sessões, 25 de setembro de 2012.

(assinado digitalmente)

Ricardo Paulo Rosa – Relator.