



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

Processo nº 11516.002325/2003-94
Recurso nº 341.564 Voluntário
Acórdão nº 1102-00.207 – 1ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 20 de maio de 2010
Matéria SIMPLES. EXCLUSÃO.
Recorrente JATA ASSISTÊNCIA TÉCNICA AERONÁUTICA LTDA
Recorrida DRJ/BRASÍLIA - DF

Assunto: Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte - Simples

Ano-calendário: 2002

Ementa:

SIMPLES. SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E ASSISTÊNCIA TÉCNICA AERONÁUTICA

Ainda que as empresas de manutenção e assistência técnica aeronáutica possam desempenhar atividades de engenharia ou semelhantes, nos termos do art. 4º da Lei nº 10.964/04, elas podem ser optantes do Simples.

SIMPLES. REINCLUSÃO RETROATIVA À DATA DA OPÇÃO

Nos termos do disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 10.964/04, caso a empresa de manutenção e assistência técnica aeronáutica excluída do Simples tenha feito a opção pelo sistema em data anterior à publicação desta Lei, e desde que não se enquadre nas demais hipóteses de vedação previstas na legislação, deve ela ser reincluída no Simples com efeitos retroativos à data de opção da empresa.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por maioria de votos, negar provimento ao recurso, nos termos do relatório e voto que integram o presente julgado. Vencido o conselheiro José Sergio Gomes.


IVETE MALAQUIAS PESSOA MONTEIRO - Presidente.


JOÃO OTÁVIO ÖPPERMANN THOMÉ - Relator.

EDITADO EM: 12/08/2010

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Ivete Malaquias Pessoa Monteiro (Presidente), João Otávio Opperman Thomé (Relator), José Sérgio Gomes (Suplente Convocado) e Manoel Mota Fonseca (Suplente Convocado).

A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'M' or 'F', located on the left side of the page.

Relatório

Trata o presente processo de exclusão do Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte - Simples, promovida pelo Ato Declaratório Executivo (ADE) DRF/FNS nº 462.045, de 07 de agosto de 2003, fl. 09, com efeitos a partir de 01/01/2002, sob o fundamento de a contribuinte exercer atividade vedada à opção ao Simples (CNAE 6323-1/02 Manutenção de aeronaves na pista), de acordo com o disposto na Lei nº 9.317/96.

Em 23/09/2003, a interessada apresentou Manifestação de Inconformidade, fls. 01 a 08, contra o ADE, argumentando que:

- tem por objeto a assistência técnica, manutenção, inspeção de trânsito, abastecimento, reboque e limpeza interna de aeronaves;

- está enquadrada perante a Receita Federal sob o código CNAE nº 6323-1/02 – manutenção de aeronaves na pista, atividade essa cujo exercício não depende da existência de profissional habilitado (engenheiro, por exemplo), e que também não pode ser considerada como privativa de pessoa devidamente habilitada para o seu exercício;

- não existe nenhuma determinação legal exigindo que a sua atividade seja exercida por pessoa com habilitação profissional legalmente exigida;

- a exclusão com data retroativa a 01/01/2002 fere os princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório, sem contar o princípio da irretroatividade;

- os efeitos da exclusão só poderiam se dar após proferida a decisão definitiva confirmatoria do ato de exclusão.

A 4ª Turma de Julgamento da DRJ/Brasília indeferiu a solicitação da interessada e julgou correta a exclusão efetuada, sob o fundamento de que *"assistência técnica, manutenção de aeronaves, é serviço profissional de engenheiro, ou assemelhado, pois exige conhecimento técnico de mecânica e de elétrica do avião"* Registrou ainda a DRJ que os efeitos da exclusão, no caso, ocorrem a partir do mês subsequente ao que incorrida a situação excludente.

Inconformada com a decisão prolatada, a contribuinte apresenta recurso a este Conselho, fls. 26 a 34, no qual renova os mesmos argumentos já expostos, e reproduz ementas de decisões do Conselho de Contribuintes para reforçar seu argumento quanto à possibilidade de opção ao Simples.

Também observa que, após a edição da Lei 10.964/04, a atividade de manutenção de veículos passou a constar do rol de atividades às quais é permitida a adesão ao Simples, e que a atividade de manutenção de aeronaves também aí se enquadra, posto que aeronaves são veículos.

Pede, portanto, o cancelamento do ADE, e a sua reinclusão retroativa no Simples.

É o relatório.

Voto

Conselheiro João Otávio Oppermann Thomé

A recorrida tomou ciência da decisão de primeira instância em 18/01/2008, conforme assinatura às fls. 22, e protocolou o recurso em 30/01/2008.

Conheço, portanto, do recurso, por ser tempestivo e preencher os requisitos de admissibilidade.

Dispõe o art. 9º da Lei nº 9.317/96:

“Art. 9º - Não poderá optar pelo SIMPLES, a pessoa jurídica

XIII - que preste serviços profissionais de corretor, representante comercial, despachante, ator, empresário, diretor ou produtor de espetáculos, cantor, músico, dançarino, médico, dentista, enfermeiro, veterinário, engenheiro, arquiteto, físico, químico, economista, contador, auditor, consultor, estatístico, administrador, programador, analista de sistema, advogado, psicólogo, professor, jornalista, publicitário, fisicultor, ou assemelhados, e de qualquer outra profissão cujo exercício dependa de habilitação profissional legalmente exigida”
(Grifei)

Reconhece a recorrente que, dentre as suas atividades, constam as de assistência técnica e manutenção de aeronaves, contudo, alega que o exercício destas atividades não depende da existência de profissional habilitado (engenheiro, por exemplo).

Tal assertiva, contudo, não corresponde totalmente à realidade, uma vez que a atividade de manutenção de aeronaves é alvo de regulamentação pelo antigo Departamento de Aviação Civil – DAC, hoje Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, nos termos do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 145, editado com base no art. 3º do Decreto nº 65.144/69, e que regulamenta a atividade das empresas de manutenção aeronáutica. Confira-se a seguinte cláusula, logo no início do Regulamento, item 145.1:

Este regulamento estabelece os requisitos necessários à emissão de certificados de homologação de empresas de manutenção de aeronaves, células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes dos referidos conjuntos. Estabelece ainda as regras gerais de funcionamento para os detentores de tais certificados

O citado Regulamento dispõe expressamente que todas as empresas de manutenção aeronáutica necessitam de um Certificado de Homologação de Empresa (CHE), o qual atesta a homologação da empresa segundo o RBHA 145, definindo os padrões e classes nos quais ela está homologada para prestar serviços de manutenção.

Para requerer o Certificado de Homologação de Empresa, um dos documentos a ser apresentados pela empresa é justamente o “*Contrato de trabalho com profissional de engenharia, com Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) junto ao CREA da região onde se localiza a empresa, que será o responsável técnico pela oficina*”, item 145.11, subitem ‘a 3’, do RBHA 145, e outro, a “*Relação nominal do pessoal técnico habilitado, incluindo número da licença ou do cadastramento no DAC, cópia das respectivas carteiras de habilitação e habilitações técnicas de cada um*”, item 145.11, a, 4, do RBHA 145, sendo tais exigências aplicáveis a todos os padrões e classes de empresas de manutenção

aeronáutica, quais sejam, os padrões C, D, E, F, e H, cada um dividido em suas respectivas classes.

No Apêndice C da RBHA 145, a respeito dos “requisitos e qualificações mínimas dos responsáveis pela qualidade dos serviços (RPQS) por padrão e classe”, consta ainda a seguinte informação:

“O Responsável pela Qualidade dos Serviços (RPQS) deve possuir registro de atribuições no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA) aplicável, compatível com as atividades de manutenção de aeronaves ou manutenção de produtos aeronáuticos conforme a tabela da seção (b) deste apêndice (QUALIFICAÇÕES MÍNIMAS EXIGIDAS PARA O RPQS).”

Verificando-se esta tabela da seção ‘b’ deste apêndice, ali se encontram citados os seguintes profissionais, conforme a classe e padrão em que se enquadrar a empresas de manutenção aeronáutica: Engenheiro Aeronáutico, Engenheiro Mecânico, Tecnólogo em Manutenção de Aeronaves, Técnico em Manutenção de Aeronaves, Engenheiro Eletrônico, Engenheiro Eletricista, Tecnólogo em Telecomunicações, e Técnico em Eletrônica. Em todos os casos é citada alguma Resolução do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CONFEA, no que toca à atribuição dos requisitos profissionais do responsável, registrado no CREA.

Retornando, então, ao texto do citado art. 9º da Lei nº 9.317/96, devemos observar que três diferentes hipóteses de vedação decorrem deste dispositivo legal:

A primeira, que se destina às pessoas jurídicas que prestem ou vendam os serviços relativos às profissões expressamente listadas. A segunda, que estende a vedação para as pessoas jurídicas que prestem ou vendam serviços profissionais assemelhados àqueles listados anteriormente. E a terceira, que dispõe que a pessoa jurídica que preste serviços profissionais de qualquer outra profissão cujo exercício dependa de habilitação profissional legalmente exigida também incorre em vedação à opção.

Interligadas as duas primeiras hipóteses pela caracterização da atividade exercida, tal como expressamente listada, na primeira hipótese, ou assemelhada, na segunda, depreende-se do próprio dispositivo legal que elas são distintas e independentes da terceira, bastando que a pessoa jurídica incorra em uma só delas para que a sua permanência no Simples seja vedada.

Nestes termos, e tendo em vista o até aqui exposto, entendo que a atividade da recorrente não se encontrava entre as permitidas à opção pelo Simples, por enquadrar-se nos termos do art. 9º da Lei nº 9.317/96 acima reproduzido.

Contudo, a Lei nº 10.964/04 expressamente dispôs que, *verbis*:

“Art. 4º Ficam excetuadas da restrição de que trata o inciso XIII do art. 9º da Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, as pessoas jurídicas que se dediquem às seguintes atividades (Redação dada pela Lei nº 11.051, de 2004)

I – serviços de manutenção e reparação de automóveis, caminhões, ônibus e outros veículos pesados; (Redação dada pela Lei nº 11.051, de 2004)

II – serviços de instalação, manutenção e reparação de acessórios para veículos automotores, (Redação dada pela Lei nº 11.051, de 2004)

III – serviços de manutenção e reparação de motocicletas, motonetas e bicicletas, (Redação dada pela Lei nº 11.051, de 2004)

IV – serviços de instalação, manutenção e reparação de máquinas de escritório e de informática, (Redação dada pela Lei nº 11.051, de 2004)

V – serviços de manutenção e reparação de aparelhos eletrodomésticos. (Redação dada pela Lei nº 11.051, de 2004)

§ 1º Fica assegurada a permanência no Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte – SIMPLES, com efeitos retroativos à data de opção da empresa, das pessoas jurídicas de que trata o caput deste artigo que tenham feito a opção pelo sistema em data anterior à publicação desta Lei, desde que não se enquadrem nas demais hipóteses de vedação previstas na legislação (Redação dada pela Lei nº 11.051, de 2004)”

Conforme o disposto na parte final do inciso I do art. 4º acima transcrito, no que se refere a “outros veículos pesados”, tenho que aí forçosamente estão incluídas também as aeronaves.

Não desconheço o fato de que o termo ‘veículo’ ali empregado, em seguida a outros exemplos de veículos terrestres (automóveis, caminhões, ônibus) pode indicar que talvez o legislador tivesse a intenção de restringir o alcance do dispositivo somente a esta classe de veículos. Contudo, não o fez expressamente, pelo contrário, apenas referiu que os veículos deveriam ser “pesados”, qualidade que, com certeza, não se pode negar às aeronaves.

Não desconheço também a jurisprudência do STF a respeito da inconstitucionalidade da exigência de IPVA sobre aeronaves, e.g., o Recurso Extraordinário 255.111-2. Contudo, creio que, para fins de não incidência do IPVA sobre as aeronaves, pesaram, também, para este entendimento do STF, outros dispositivos constitucionais, tais como a parte final do inciso III do art. 158 da CF/88, no que dispõe que pertence aos municípios uma parte do produto da arrecadação do IPVA sobre a propriedade de veículos automotores “licenciados em seus territórios”. Sendo que as aeronaves estão sujeitas somente a registro no Registro Aeronáutico Brasileiro, conforme o voto condutor do Min. Sepúlveda Pertence. No mesmo sentido, observa ainda o Ministro que os Estados têm competência para legislar supletivamente sobre tráfego e trânsito nas vias terrestres, sendo natural, portanto, a atribuição constitucional de competência impositiva sobre a propriedade de veículos automotores, mas que, em nenhum ponto, tal competência legislativa estadual se estende ao campo da navegação aérea.

Ainda nos autos do referido RE, colhe-se interessante retrospectiva sobre a utilização dos vocábulos “veículo automotor” e “aeronave” na legislação brasileira, utilizada pelo Ministro para reforçar seu entendimento de que a expressão “veículo automotor” não incluiria as aeronaves. Porém, toda esta discussão gira em torno da possibilidade ou não de se instituir o IPVA sobre as aeronaves.

Assim também ocorre, por exemplo, com a Lei nº 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. A referida Lei, no seu Anexo I, conceitua diversos tipos de

veículos, inclusive define o que seja “veículo automotor”. Contudo, este conceito está inserido em um código de trânsito viário, logo, por óbvio, não trata de aeronaves.

No âmbito da Lei nº 10.964/04 se discute situação completamente distinta. Havia uma restrição à opção pelo Simples, e que atingia a todas as empresas de manutenção, e não apenas de veículos, mas também de máquinas, equipamentos, etc. Tomava-se por base para sustentar a vedação à opção pelo Simples justamente as Resoluções do CONFEA, editadas com espeque na Lei nº 5.194/66, que definiam as atribuições e atividades das modalidades profissionais da Engenharia, Arquitetura e Agronomia.

Ora, a Lei nº 10.964/04 veio expressamente excetuar desta restrição diversos tipos de serviços de manutenção, reconhecendo que, ainda que a referida atividade de manutenção exija até mesmo que a empresa disponha de um profissional legalmente habilitado para executá-la (no caso, um engenheiro), ainda assim ela pode optar pelo Simples.

Para atingir este intuito, a lei adotou uma redação bem ampla, citando expressamente diversos tipos de serviços de manutenção, e, com relação aos veículos, observe-se que sequer referiu que teriam de ser automotores, apenas exigiu que fossem “pesados”. Se o legislador teve o cuidado de adjetivar de “pesados” os veículos, indesculpável seria a sua falha se tivesse a intenção de excluir do alcance da lei também outros tipos de veículos.

Pessoalmente, não vejo como não conceituar uma aeronave como um veículo. É um veículo, é veículo automotor, e, ainda por cima, pesado. Para conceituar ‘veículo’, adoto a definição do Dicionário Aurélio, também citada pela recorrente:

“Veículo

[do lat. vehiculu.]

Substantivo masculino

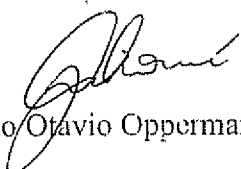
1 Qualquer dos meios utilizados para transportar ou conduzir pessoas, objetos, etc., de um lugar para outro, especialmente os que são construídos pelo homem ou dotados de mecanismo; meio de transporte, transporte.”

Concluindo, com a edição da Lei nº 10.964/04, ficou reconhecido que as empresas de manutenção e assistência técnica aeronáutica podem ser optantes do Simples.

Desta forma, nos precisos termos do disposto no § 1º do referido artigo, uma vez que a recorrente é optante do Simples desde muito antes da publicação da Lei nº 10.964/04, deve ela ser mantida no Simples, com efeitos retroativos à data de sua opção, desde que não se enquadre nas demais hipóteses de vedação previstas na legislação.

Pelo exposto, dou provimento ao recurso voluntário, para determinar a reinclusão da empresa no Simples desde a data de sua opção, desde que não se enquadre nas demais hipóteses de vedação previstas na legislação.

É como voto.


João Otávio Oppermann Thomé - Relator

1 TERMO DE INTIMAÇÃO

Intime-se um dos Procuradores da Fazenda Nacional, credenciado junto a este Conselho, da decisão consubstanciada no acórdão supra, nos termos do art. 81, § 3º, do anexo II, do Regimento Interno do CARF, aprovado pela Portaria Ministerial nº 256, de 22 de junho de 2009.

Brasília,

JOSÉ ANTONIO DA SILVA
Chefe de Equipe da 1ª Câmara do
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais-MF

Ciência

Data: ____/____/____

Nome:
Procurador(a) da Fazenda Nacional

Encaminhamento da PFN:

- apenas com ciência;
- com Recurso Especial;
- com Embargos de Declaração;
- _____.