



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

Processo n° 16561.720046/2014-37
Recurso n° Voluntário
Acórdão n° 3401-003.989 – 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 26 de setembro de 2017
Matéria AI-ADUANA-ADMISSÃO AERONAVE
Recorrente APM IVESTIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA E OUTROS
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS

Data do fato gerador: 23/04/2014

ADMISSÃO TEMPORÁRIA. AERONAVE. OCULTAÇÃO. RESPONSÁVEL PELA OPERAÇÃO. SIMULAÇÃO. DESEMBARAÇO. ARTIFÍCIO DOLOSO. SUPRESSÃO DE TRIBUTOS. PERDIMENTO. MULTA SUBSTITUTIVA.

A admissão temporária é, dentro do gênero importação, uma das espécies de operação, sujeita a despacho e a desembaraço. Nos casos de ocultação de responsável pela operação (importação/admissão temporária de aeronave), mediante simulação, e de desembaraço, com supressão de tributos, mediante artifício doloso, cabível a aplicação da pena de perdimento, e sua eventual substituição por multa, nas hipóteses previstas no § 3º do art. 23 do Decreto-Lei nº 1.455/1976.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento aos recursos voluntários apresentados.

ROSALDO TREVISAN – Presidente e Relator.

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Rosaldo Trevisan (presidente), Robson José Bayerl, Augusto Fiel Jorge D'Oliveira, Mara Cristina Sifuentes, André Henrique Lemos, Fenelon Moscoso de Almeida, Tiago Guerra Machado e Leonardo Ogassawara de Araújo Branco (vice-presidente).

Relatório

Versa o presente sobre o **Auto de Infração** de fls. 276 a 280¹, lavrado em 19/05/2014, para exigência de **multa substitutiva do perdimento** (no valor de R\$ 41.301.250,00), conforme detalhado em Termo de Verificação Fiscal e Descrição dos Fatos (TVF). No polo passivo da autuação figurou a empresa “APM Investimentos e Participações” (“**APM**”), tendo como responsáveis solidários a empresa “CHALLENGER 605 LLC” (“**CHALLENGER**”), e as seguintes pessoas físicas: “PAULO Jose Dinis Ruas” (“**PAULO**”), “MARCELINO Dinis Ruas” (“**MARCELO**”), “ANA Lucia Dinis Ruas Vaz” (“**ANA**”) e “SERGIO de Mello Leite” (“**SERGIO**”).

No TVF de fls. 281 a 330, narra a fiscalização que: (a) em procedimento de fiscalização da aeronave executiva de prefixo norte-americano N605FR, marca Bombardier, modelo Challenger 605 CL-600-2B16, número de série 5839, introduzida no território nacional sob alegado amparo do regime de admissão temporária estabelecida pelo Decreto nº 97.464/1989, foi constatada irregularidade punível com a pena de perdimento da correspondente mercadoria, substituída pela aplicação de multa no valor aduaneiro, nos termos do artigo 105, inciso XI do Decreto-Lei nº 37/1966; e do artigo 23, inciso V e § 1º do Decreto-lei nº 1.455/1976; (b) dados extraídos do sistema SIAVANAC, elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em conjunto com a RFB deram conta de que a excessiva quantidade de termos de admissão temporária da aeronave (fl. 283) poderia representar a ocorrência de irregularidades, motivando a fiscalização; (c) na Operação “Pouso Forçado”, deflagrada em 20/06/2012, e conduzida pela RFB em conjunto com a Polícia Federal e o Ministério Público, foi decretado o sequestro judicial da aeronave, em cumprimento ao Mandado de Busca e Apreensão nº 09/2012, da 9ª Vara Federal de Campinas, mas a aeronave já havia saído do país, em 06/06/2012, e não mais retornou ao Brasil; (d) o ingresso de aeronaves no Brasil pode ser dar mediante importação definitiva (com tributação e transferência de propriedade), ou admissão temporária com incidência proporcional de tributos, ou com suspensão tributária total (no caso de veículo utilizado exclusivamente no transporte regular internacional de carga ou passageiro, ou ao amparo do Decreto nº 97.469/1989); (e) o Decreto nº 97.469/1989 (fundamento alegado para as entradas da aeronave objeto do presente procedimento) trata de um caso especial de admissão temporária com suspensão total do pagamento de tributos, por prazo máximo de 60 dias, sem utilização econômica (voos não remunerados), restrito às cinco hipóteses que relaciona em seu art. 2º; (f) no caso em análise, no entanto, trata-se de aeronave comprada pela “**APM**” (proprietária de fato), e utilizada por tal empresa e por seus dirigentes, desvirtuando totalmente o instituto da admissão temporária; (g) a empresa “**APM**” foi constituída, no Brasil, em 20/03/2000, e possuía, em 2012, capital social integralizado de R\$ 13.950.000,00, com cotas rateadas entre três irmãos: “**PAULO**”, “**MARCELO**” e “**ANA**”, tendo, em 16/07/2008, celebrado contrato (assinado por “**ANA**”, diretora financeira da empresa) para aquisição de uma aeronave “Bombardier Challenger 605 modelo CL-600-2B16”, pela quantia de US\$ 29.000.000,00, em quatro parcelas (a primeira a ser paga na assinatura do contrato; a segunda, em 15/12/2009; a terceira, na emissão do certificado de aeronavegabilidade, previsto para dezembro de 2010; e a quarta, na data de entrega da aeronave, prevista para 30/06/2011); (h) o pagamento da primeira parcela se deu mediante dois contratos de câmbio, nos quais se informava que a natureza da importação era “importação geral” (fls. 288/289), e não há registro do pagamento da segunda parcela; (i) em 29/01/2010, a “APM” celebrou contrato de empréstimo internacional no valor de US\$

¹ Todos os números de folhas indicados nesta decisão são baseados na numeração eletrônica da versão digital do processo (e-processos).

20.000.000,00 (a cópia do contrato não foi fornecida pela empresa, mas apenas uma cópia da repactuação da dívida, em 30/07/2010), e, no mesmo dia, foram remetidos à Bombardier US\$ 20.000.000,00 pelo contrato de câmbio 10/012555, no qual também consta a natureza da operação como “importação geral” (fl. 293); (j) em resposta a intimações, informou-se que o contrato original não previa pagamentos em janeiro de 2010, mas que a antecipação do pagamento resultou em desconto, ficando o preço final da aeronave em US\$ 22.500.000,00; (k) o contrato teve duas, sendo que a primeira não localizada e não entregue pela empresa, e a segunda para ceder direitos à empresa norte-americana “**CHALLENGER**”, detida integralmente pela “**APM**”, assinado as mesmas pessoas físicas por ambas as empresas; (l) na “**APM**”, o empréstimo foi contabilizado como “empréstimos para aquisição de ativo imobilizado”, não tendo sido contabilizada (ou contabilizada em conta incorreta) a citada remessa à empresa “Bombardier”, também não havendo transferência do ativo à empresa “**CHALLENGER**” quando da cessão de direitos; (m) a empresa “**APM**”, assim, efetivamente importou a aeronave e, dias antes da entrega, cedeu direitos a empresa que incorporou em Delaware/EUA, a “**CHALLENGER**”, introduzindo recorrentemente a aeronave no Brasil, em sucessivas admissões temporárias; (n) a “**APM**” e a recém controlada “**CHALLENGER**”, controladas por brasileiros, não se adequavam às regras norte-americanas para registro da aeronave naquele país (entre as quais a necessidade de voar, no mínimo, 60% dentro dos EUA), e, por isso, foi necessário celebrar um contrato de “*Trust*” entre a “**CHALLENGER**” e o banco “Wells Fargo”, permitindo que, no período analisado (14/01/2011 a 07/06/2012) a aeronave permanecesse 66% do tempo em solo brasileiro, à disposição da “**APM**”, sem que isso implicasse violação à legislação norte-americana; (o) no contrato de “*Trust*”, celebrado nos EUA, o endereço para notificação é o da residência de “**PAULO**”, no Brasil, e o telefone de contato é da empresa “CAIO Induscar”, administrada igualmente por “**PAULO**”, “**MARCELO**” e “**ANA**”, e que tem ainda a “**APM**” como detentora de 49% do capital social, sendo o único contato norte-americano o de um escritório de advocacia que oferece, entre outros, os serviços de “registro de aeronaves” a não cidadãos norte-americanos; (p) a empresa “**CHALLENGER**” é uma empresa de “caixa postal”, pois não exerce nenhuma atividade empresarial, sendo seu único propósito de existir o registro da aeronave em apreço, aproveitando-se dos benefícios concedidos pelo Estado de Delaware (que permite a abertura de “*offshores*” com confidencialidade e anonimato), e sendo as únicas transferências da “**APM**” para a “**CHALLENGER**” com o propósito de cobrir custos da aeronave (como hangar, combustível e taxas aeroportuárias); (q) a “**APM**”, nas DIPJ de 2010, 2011 e 2012, declarou não possuir investimentos nem ativos no exterior (fls. 304/305); (r) em resposta a intimação, a “**APM**” alegou que a constituição da “*offshore*” “**CHALLENGER**” foi uma condição do Banco Bradesco para o empréstimo de US\$ 20.000.000,00 (fl. 306), destinado à compra da aeronave, mas a fiscalização arrola cinco evidências (à mesma fl. 306), inclusive cronológicas, de que a alegação da empresa não se sustenta; (s) a aeronave ingressou, no período analisado, 23 vezes no Brasil, permanecendo, em média, 15 dias, superior à média de permanência no exterior (7 dias), sendo que jamais a aeronave ficou mais de três semanas fora do Brasil, havendo registros (pelo menos em três ocasiões), de saída da aeronave para passar o final de semana em Buenos Aires, renovando o termo de admissão temporária no regresso, ou de viagens a destinos turísticos (v.g., Fernando de Noronha), sendo o local mais frequente de pousos o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, cidade onde residem os três diretores da “**APM**”, e onde havia contrato fixo de hangaragem; (t) em todos os voos, o piloto foi “**SERGIO**”, que tem rendimentos declarados pagos integralmente pela “**APM**”, e não pela “**CHALLENGER**”; (u) a aeronave, então, fazia uso indevido do disposto no Decreto nº 97.464/1989, aplicando a suspensão total sem que houvesse uso por não-residentes, ou temporariedade, ou ainda ausência de cobertura cambial, requisitos da admissão temporária (os enquadramentos pleiteados nos termos de admissão se referiam a “viagem de diretor ou

representante de sociedade ou firma, quando a aeronave for de sua propriedade”, e “viagem de turismo ou negócio, quando o proprietário for pessoa física e nela viajar” – alíneas “b” e “c” do inciso IV do artigo 2º do referido decreto); (v) a conduta praticada encontra enquadramento no artigo 105, XI do Decreto-Lei nº 37/1966 e no artigo 23, V e § 1º do Decreto-lei nº 1.455/1976 (perdimento, no caso de desembarço mediante uso de artifício doloso – simulação/ocultação dos reais proprietários da aeronave); e (x) como restaram prejudicados o sequestro judicial e a apreensão da aeronave, tendo em vista ela ter saído do país pouco antes da deflagração da Operação “Pouso Forçado”, a pena de perdimento foi substituída por multa no valor aduaneiro da aeronave (US\$ 22.500.00,00), conforme prevê o artigo 23, § 3º do Decreto-lei nº 1.455/1976.

A empresa “**APM**” tomou ciência da autuação em 03/06/2014 (fl. 331), e apresentou **Impugnação** em 30/06/2014 (fls. 336 a 343), em conjunto com “**PAULO**”, “**MARCELO**”, “**ANA**”, e a empresa “**CHALLENGER**”, alegando, em síntese, que: (a) a propriedade da aeronave é do banco locador (Wells Fargo), e os termos de admissão temporária, quando a propriedade da aeronave já era do banco, reforçam a temporariedade como elemento essencial do negócio das partes, sendo a “**APM**” parte ilegítima na autuação; (b) há casos assemelhados nos quais ora a DRJ cancela a autuação ora o TRF da 1ª Região afasta a aplicação de penalidades; (c) a empresa cumpriu todos os requisitos legais necessários para admissão no regime, e não foi revista qualquer autorização dada nos termos de admissão; (d) caso houvesse irregularidade, deveria ser aplicada a seção XII da IN RFB nº 1.361/2013; (e) a “**APM**” realmente havia iniciado a transação comercial com a Bombardier, mas a operação foi abortada, inclusive com a devolução dos valores, como restou demonstrado pelos documentos fornecidos à autoridade fiscal responsável pela lavratura da autuação; e (f) o auto de infração viola o direito de propriedade, caracterizando confisco.

“**SERGIO**”, ciente da autuação (AR à fl. 335, sem data de entrega, mas com carimbo dos correios datado de 04/06/2014), apresentou **Impugnação** em 01/08/2014 (fls. 362 a 374), em peça assinada pelo mesmo patrono dos demais sujeitos passivos (o advogado Marcio Cezar Janjacom), e segue, basicamente, a mesma linha de defesa dos demais (sobre a existência de confisco e a regularidade da operação), acrescentando que é parte ilegítima no polo passivo, por ser mero comandante, responsável pela operação e segurança da aeronave, o que endossa com precedentes judiciais. Ao encaminhar o processo à DRJ, em 16/01/2015 (fl. 447), a unidade preparadora da RFB informou sobre a intempestividade da impugnação apresentada por “**SERGIO**”, agregando termo de revelia (fl. 446).

Em 17/06/2015 ocorre o **juízo de primeira instância** (fls. 449 a 468), no qual se decide unanimemente pelo não conhecimento da impugnação apresentada por “**SERGIO**”, em razão de revelia, e pela improcedência das demais impugnações, sob os fundamentos de que: (a) diante dos elementos acostados aos autos, são improcedentes as alegações dos impugnantes de que foi abortada a transação comercial iniciada entre “**APM**” e Bombardier e de que houve devolução de valores; (b) é irrelevante a alegação de que o contrato com o banco “Wells Fargo” se aproxima de locação, pois a “**APM**”, como comprovado nos autos, não é mera locatária, mas proprietária da aeronave; (c) a admissão temporária somente se aplica a bens importados em caráter temporário e sem cobertura cambial, e, no presente caso, o ingresso da aeronave no território brasileiro não teve caráter temporário e houve cobertura cambial, e não foram cumpridos os requisitos administrativos para a admissão; (d) a conduta praticada se encontra tipicidade no artigo 105, inciso XI do Decreto-Lei nº 37/1966; e no artigo 23, inciso V do Decreto-lei nº 1.455/1976; e (e) descabe ao julgador administrativo se manifestar sobre inconstitucionalidade de lei, como a suscitada na alegação sobre caráter confiscatório da multa aplicada.

Cientificados os sujeitos passivos a respeito da decisão da DRJ (“**APM**” em 07/07/2015 – fls. 482/483/487; “**ANA**” em 06/07/2015 – fl. 486; sendo que consta tela com o endereço fornecido por “**MARCELO**” à RFB – fl. 479 – Rua Canário, 80, ap. 151, 05716-110, Indianópolis, São Paulo – e telas do sítio eletrônico dos correios – fls. 480/481 – indicando que o CEP fornecido é de outro logradouro, e que há inconsistência nos dados do endereço com a base dos correios, pelo que foi dada ciência a “**MARCELO**” por edital – fl. 509), foi apresentado, em 30/07/2015, **recurso voluntário** conjunto (fls. 488 a 506), pela empresa “**APM**”, por “**PAULO**”, “**MARCELO**”, e “**ANA**”, e pela empresa “**CHALLENGER**”, basicamente reiterando os argumentos suscitados na impugnação.

O processo foi distribuído, no CARF, em 10/12/2015 (fl. 511) e, em função de não mais pertencer à turma o relator original, foi sorteado a mim em julho de 2016, tendo sido indicado para pauta, mas não pautado, por excesso de volume de processos a pautar, nas sessões de janeiro a maio de 2017. Em junho e julho, o processo foi pautado, e retirado de pauta por falta de tempo hábil para julgamento, não tendo sido incluído em pauta em agosto por não estar presente o relator, justificadamente, na sessão de julgamento.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Rosaldo Trevisan, relator

Os recursos voluntários apresentados por “**APM**”, “**PAULO**”, “**MARCELO**”, “**ANA**” e “**CHALLENGER**” preenchem os requisitos formais de admissibilidade e, portanto, deles se toma conhecimento.

A defesa apresenta, basicamente, como relatado, seis argumentos para rebater as imputações efetuadas pela fiscalização: (a) a propriedade da aeronave é do banco locador (Wells Fargo), e os termos de admissão temporária, quando a propriedade da aeronave já era do banco, reforçam a temporariedade como elemento essencial do negócio das partes, sendo a “**APM**” parte ilegítima na autuação; (b) há casos assemelhados nos quais ora a DRJ cancela a autuação ora o TRF da 1ª Região afasta a aplicação de penalidades; (c) a empresa cumpriu todos os requisitos legais necessários para admissão no regime, e não foi revista qualquer autorização dada nos termos de admissão; (d) caso houvesse irregularidade, deveria ser aplicada a seção XII da IN RFB nº 1.361/2013; (e) a “**APM**” realmente havia iniciado a transação comercial com a Bombardier, mas a operação foi abortada, inclusive com a devolução dos valores, como restou demonstrado pelos documentos fornecidos à autoridade fiscal responsável pela lavratura da autuação; e (f) o auto de infração viola o direito de propriedade, caracterizando confisco.

E, já de início, duas delas devem ser de plano afastadas: a de que o auto de infração viola o direito de propriedade, caracterizando confisco (“f”) e a de que há casos assemelhados nos quais ora a DRJ cancela a autuação ora o TRF da 1ª Região afasta a aplicação de penalidades (“b”).

A existência de precedentes em sentido diverso, em casos entendidos pelas recorrentes como assemelhados, não traz qualquer ingrediente relevante ao contencioso, a ponto de alterar o entendimento sobre os fatos narrados no presente processo, a menos que tais precedentes tivessem o condão de vincular o julgamento administrativo, enquadrando-se nas hipóteses em que a lei o prevê. Tais precedentes podem, assim, ser tomados em conta neste voto tão somente para formação de convicção do julgador. E o são, sem que isso afete as conclusões a seguir.

Por seu turno, a alegação de que haveria confisco (e, conseqüentemente, inconstitucionalidade da multa), como já havia destacado o julgamento de piso, não pode ser atacada pelo julgador administrativo, em função do disposto na Súmula CARF nº 2: “*O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária*”. Ademais, o texto constitucional veda a utilização de “tributos” com efeito de confisco (artigo 150, IV), e a garantia constitucional do direito de propriedade (artigo 5º, XXII) encontra limitações no próprio texto constitucional, entre as quais a perda de bens (incisos XLV e XLVI, “b” do mesmo artigo 5º). E não se está a exigir tributos no presente processo, mas multa substitutiva do perdimento.

Os quatro argumentos restantes de defesa serão aqui agrupados, tratando-se dos argumentos “a” e “e” no tópico a seguir, e dos argumentos “c” e “d” no tópico que o sucede.

Da propriedade da aeronave

A fiscalização documenta fartamente a compra da aeronave pela empresa “**APM**” (fls. 287 a 297), inicialmente com a celebração do contrato de compra (“*Aircraft Purchase Agreement*”), com a “Bombardier”, de uma aeronave “Bombardier Challenger 605 modelo CL-600-2B16”, pela quantia de US\$ 29.000.000,00, em quatro parcelas (a primeira a ser paga na assinatura do contrato; a segunda, em 15/12/2009; a terceira, na emissão do certificado de aeronavegabilidade, previsto para dezembro de 2010; e a quarta, na data de entrega da aeronave, prevista para 30/06/2011), e com a prova da remessa da primeira parcela mediante dois contratos de câmbio, nos quais se informava que a natureza da importação era “importação geral” (fls. 288/289):

```
-----  
| NATUREZA DA OPERACAO: 15002-50-0-95-50  
| DESCRICAO.....: IMPORTACAO GERAL  
|-----
```

A fiscalização comprova ainda a obtenção de empréstimo de US\$ 20.000.000,00 pela “APM” (em 29/10/2010), exatamente o valor logo em seguida transferido para compra da aeronave, também com a natureza da operação declarada como “importação geral” (fl. 293):

MOEDA.....: 220 - DOLAR DOS ESTADOS UNIDOS	TAXA CAMBIAL.: 1.8660
VALOR EM MOEDA ESTRANGEIRA.....: 20.000.000,00	
(VINTE MILHÕES DE DÓLARES DOS ESTADOS UNIDOS *****)	
VALOR EM MOEDA NACIONAL.....: 37.320.000,00	
(TRINTA E SETE MILHÕES E TREZENTOS E VINTE MIL REAIS *****)	
LIQUIDACAO	BONIFICACAO PRE-FIXADA
ATE.: 29/01/2010	: 00,00
FORMA DE ENTREGA DA MOEDA ESTRANGEIRA:	
65 - TELETRANSMISSÃO	
NATUREZA DA OPERACAO: 15002-50-0-95-50	
DESCRICAO.....: IMPORTACAO GERAL	
CORRETOR.:	
CNPJ.....:	

A empresa pagou, assim, US\$ 22.500.000,00 (US\$ 2.500.000,00 + US\$ 20.000.000,00) pela compra da aeronave, recebendo desconto pela antecipação do pagamento, como ela própria reconheceu, em resposta a intimação (fl. 294):

No dia 16 de julho de 2008, os representantes legais da empresa APM, firmaram contrato junto a BOMBARDIER NC (doc anexo,) para aquisição de uma aeronave modelo Bombardier Challenger 605, pelo preço de UU\$ 29.000.000.

Insta salientar que o preço final da aeronave sofreu um grande desconto tendo em vista os atrasos que o fabricante teve, vindo em um primeiro momento para UU4 26.000.000,00, e após na entrega teve mais um de UU\$ 3.500.000,00.

E veja-se que a resposta retrotranscrita à intimação é datada de 03/06/2013. Até aqui, não há a mínima dúvida sobre a propriedade da aeronave (contrato traduzido em língua portuguesa às fls. 126 a 134, sendo relevante destacar que a “APM” não junta aos autos a primeira emenda do contrato, mas apenas a segunda, como informou a fiscalização). E, na mesma resposta à intimação, junta-se documentação referente à constituição da empresa “CHALLENGER”, pelos mesmos sócios da “APM”.

A simples leitura da documentação endossa as imputações fiscais, de que a empresa “CHALLENGER” foi constituída tão-somente para a aquisição da aeronave, pela “APM”, no exterior, sob o manto da empresa “CHALLENGER”, integralmente controlada pela “APM”. Veja os seguintes excertos da segunda emenda, ainda em endosso:

2. Nos termos da Cláusula 10.1 do Contrato, a APM pelo presente cede e transfere para a CHALLENGER 605 LLC (“Compradora”) todos os direitos, interesses, responsabilidades e obrigações da APM decorrentes do Contrato e a Compradora pelo presente aceita essa cessão.

3. A APM obriga-se a permanecer conjunta e solidariamente responsável pelo cumprimento de todas as obrigações da Compradora decorrentes do Contrato na mesma medida que se a cessão não tivesse sido realizada.

4. A Compradora obriga-se a cumprir todas as obrigações da APM decorrentes do Contrato, na medida já não cumprida pela APM, como se fosse a compradora original nos termos do Contrato.

As partes firmaram a presente Alteração, por seus representantes devidamente autorizados, na data primeiramente indicada acima.

**APM INVESTIMENTOS
E PARTICIPAÇÕES LTDA**

Por: (ass.) (ass.)
Nome: Ana Lucia Dinis Ruas Vaz /
Paulo Jose Dinis Ruas
Cargo: Administrador / Administrador

BOMBARDIER INC.

Por:
Nome:
Cargo

BOMBARDIER AEROSPACE CORPORATION

Por:
Nome:
Cargo

CHALLENGER 605 LLC

Por: (ass.) (ass.)
Nome: Ana Lucia Dinis Ruas Vaz /
Paulo Jose Dinis Ruas
Cargo: Administrador / Administrador

Não é preciso muito esforço argumentativo para que se perceba que a “**CHALLENGER**” é empresa de conveniência da “**APM**” utilizada meramente para compra da aeronave. Aliás, os documentos de constituição da “**CHALLENGER**” falam por si (fls. 139 a 144):

II. ADMINISTRAÇÃO

A Sociedade será gerida pelos sócios, a menos que de outra maneira estabelecido em seu documento de constituição arquivado em Delaware. Se a Sociedade for gerida por administradores, a administração da Sociedade será eleita todo ano na reunião ordinária de sócios. As decisões da administração exigirão a aprovação de sócios detendo a maioria das participações societárias (se gerida pelos sócios) ou a aprovação da maioria dos administradores (se gerida por administradores), a menos que previsto de outra forma na lei aplicável, por outras disposições deste documento, ou pelo documento de constituição da Sociedade arquivado em Delaware. Medidas que tenham ou possam ser tomadas em uma reunião da administração poderão ser tomadas consoante consentimento escrito. Medidas por consentimento escrito poderão ser tomadas sem reunião, sem notificação prévia e sem votação. Os Administradores ficam pelo presente autorizados a agir exclusivamente em conjunto em nome da Sociedade.

III. ASSOCIAÇÃO

1. **Da Não Responsabilidade dos Sócios.** Nenhum sócio da Sociedade será pessoalmente responsável por despesas, dívidas, obrigações ou responsabilidades da Sociedade, ou por reclamações feitas contra a Sociedade.

VI. ADMISSÃO E TRANSFERÊNCIA DE PARTICIPAÇÃO

1. **Admissão de Sócios Adicionais.** Nenhuma pessoa poderá ser admitida como sócio adicional, a menos que a admissão seja aprovada pela maioria dos sócios e a participação societária adicional seja adquirida por essa pessoa por contraprestação justa.

1. **Dissolução da Sociedade.** A menos que estipulado de outra maneira na lei aplicável ou no documento de constituição da Sociedade arquivado em Delaware, esta Sociedade será objeto de dissolução mediante o primeiro que ocorrer dentre qualquer dos seguintes eventos: (a) acordo por escrito da maioria dos sócios de promover a dissolução da Sociedade, ou (b) prolação de mandado de dissolução por um tribunal com competência sobre a Sociedade.

2. **Liquidação.** Após a dissolução da Sociedade, sua administração deverá, de forma diligente, promover a dissolução e a liquidação dos negócios e das atividades da Sociedade. A Sociedade deverá pagar todas as despesas de liquidação.

3. **Todos os Atos Necessários.** Os sócios, os administradores e os executivos desta Sociedade estão autorizados a praticar todos os atos necessários para formalizar a constituição desta Sociedade e realizar suas operações comerciais de maneira rápida e eficaz. A administração da Sociedade poderá certificar a outras empresas, instituições financeiras e pessoas físicas sobre a autoridade de um ou mais sócios, administradores ou executivos desta Sociedade para realizar itens específicos de negócios em nome da Sociedade.

Certifico e dou fé, para os devidos fins, que me foi apresentado nesta data um cadastro no idioma inglês, que passo a traduzir para o vernáculo no seguinte teor.

Cadastro de Sócios
da
CHALLENGER 605 LLC

<u>Certificado n°</u>	<u>Unidades Emitidas</u>	<u>Sócia</u>
1	100	APM Investimentos e Participações Ltda.
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		

Certifico que as informações deste Cadastro de Sócios são verdadeiras e exatas.

Administrador: (ass.) Paulo Jose Dinis Ruas

[selo da Challenger 605 LLC]

Administrador: (ass.) Ana Lucia Dinis Ruas Vaz

Em sua defesa, a “**APM**” simplesmente afirma que a propriedade da aeronave é do banco locador (Wells Fargo), e os termos de admissão temporária, quando a propriedade da aeronave já era do banco, reforçam a temporariedade como elemento essencial do negócio das partes, sendo parte ilegítima na autuação. E afirma ainda que a “**APM**” realmente havia iniciado a transação comercial com a Bombardier, mas a operação foi abortada, inclusive com a devolução dos valores, como restou demonstrado pelos documentos fornecidos à autoridade fiscal responsável pela lavratura da autuação.

Pelo exposto, percebe-se que a operação não foi, de fato, “abortada”, mas apenas travestida de uma compra por banco (com transferências de valor não documentadas) de aeronave que sempre pertenceu à “**APM**”, como inicialmente previsto, ainda que se tenha usado interposta pessoa jurídica estrangeira (“**CHALLENGER**”) integral e totalmente controlada pela “**APM**”.

Apesar de a fiscalização detalhar e documentar minuciosamente toda a operação, a “**APM**” limita-se a afirmar que apresentou à fiscalização documentos que comprovariam a devolução dos valores, mas não informa quais documentos e nem como comprovariam.

Mais do que flagrante, assim, a propriedade da aeronave, que era e continua sendo da “**APM**”, por mais que esta tente dissimular tal condição mediante contratos e documentos cujo teor só remete, ao fim e ao cabo, à própria “**APM**” e a seus sócios.

Aliás, no presente processo é relevante ressaltar que não há nenhuma argumentação autônoma de defesa no que se refere à responsabilidade dos sócios ou da própria “**CHALLENGER**”.

E os elementos apresentados pela fiscalização não se esgotam no até aqui exposto, já suficiente para clarear a questão relativa à propriedade da aeronave. Cabe ainda destacar as afirmações fiscais (comprovadas e não rechaçadas de forma justificada e documentada pelas recorrentes) de que: (a) não houve contabilização de transferência de ativo à empresa “**CHALLENGER**” quando da cessão de direitos; (b) a “**CHALLENGER**” é uma

empresa de “caixa postal”, pois não exerce nenhuma atividade empresarial, sendo seu único propósito de existir o registro da aeronave em apreço, aproveitando-se dos benefícios concedidos pelo Estado de Delaware (que permite a abertura de “*offshores*” com confidencialidade e anonimato), e sendo as únicas transferências da “**APM**” para a “**CHALLENGER**” com o propósito de cobrir custos da aeronave (como hangar, combustível e taxas aeroportuárias); (c) a “**APM**”, nas DIPJ de 2010, 2011 e 2012, declarou não possuir investimentos nem ativos no exterior (fls. 304/305); e (d) é incoerente a alegação da “**APM**” de que a constituição da “*offshore*” “**CHALLENGER**” foi uma condição do Banco Bradesco para o empréstimo de US\$ 20.000.000,00, destinado à compra da aeronave (como evidenciado detalhadamente pela fiscalização, à fl. 306).

Por todo o exposto, entendo serem improcedentes os recursos voluntários apresentados, em relação a este tópico.

Dos termos de admissão temporária

A imputação da fiscalização, relativa a tal tema, é a de que houve, para a aeronave, uso indevido do disposto no Decreto nº 97.464/1989, aplicando-se a suspensão total sem que houvesse uso por não residentes, ou temporariedade, ou ainda ausência de cobertura cambial, requisitos da admissão temporária (os enquadramentos pleiteados nos termos de admissão se referiam a “viagem de diretor ou representante de sociedade ou firma, quando a aeronave for de sua propriedade”, e “viagem de turismo ou negócio, quando o proprietário for pessoa física e nela viajar” – alíneas “b” e “c” do inciso IV do artigo 2º do referido decreto).

Afirmou ainda a fiscalização que a aeronave ingressou, no período analisado, 23 vezes no Brasil, permanecendo, em média, 15 dias, superior à média de permanência no exterior (7 dias), sendo que jamais a aeronave ficou mais de três semanas fora do Brasil, havendo registros (pelo menos em três ocasiões), de saída da aeronave para passar o final de semana em Buenos Aires, renovando o termo de admissão temporária no regresso, ou de viagens a destinos turísticos (v.g., Fernando de Noronha), sendo o local mais frequente de pousos o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, cidade onde residem os três diretores da “**APM**”, e onde havia contrato fixo de hangaragem, e que, em todos os voos, o piloto foi “**SERGIO**”, que tem rendimentos declarados pagos integralmente pela “**APM**”, e não pela “**CHALLENGER**”.

Em sua defesa, as recorrentes argumentam que a empresa cumpriu todos os requisitos legais necessários para admissão no regime, que não foi revista qualquer autorização dada nos termos de admissão, e que, ainda que houvesse irregularidade, deveria ser aplicada a seção XII da IN RFB nº 1.361/2013.

As recorrentes refutam, assim, genericamente, a autuação, calcada no fato de ter a “**APM**” utilizado a aeronave, no Brasil, com descumprimento das alíneas “b” e “c” do inciso IV do artigo 2º do Decreto nº 97.464/1989:

“Art. 2º A aeronave civil, matriculada em qualquer Estado-Membro da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), poderá entrar no Brasil e sobrevoar o seu território, quando não transportar passageiros e/ou carga mediante remuneração, ou quando o fizer em trânsito, isto é, sem desembarcá-los ou embarcá-los em território brasileiro, parcial ou totalmente, observando as seguintes normas:

(...)

IV - Serão consideradas aeronaves engajadas em transporte aéreo não remunerado as que estiverem realizando:

a) vôo para prestação de socorro e para busca e salvamento de aeronave, embarcações e pessoas a bordo;

b) **viagem de turismo ou negócio, quando o proprietário for pessoa física e nela viajar;**

c) **viagem de diretor ou representante de sociedade ou firma, quando a aeronave for de sua propriedade;**

d) serviços aéreos especializados, em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave; e

e) outros vôos comprovadamente não remunerados.

V - Para os fins do disposto no inciso IV, a Seção de Aviação Civil (SAC) do aeroporto de entrada aceitará **declaração escrita do respectivo comandante** como documento suficiente, **salvo evidência em contrário.**” (grifo nosso)

A alínea “b” está totalmente descartada, visto que o proprietário da aeronave, para a fiscalização e para as recorrentes, não é uma pessoa física. Em relação à alínea “c”, resta claro que se refere a viagens de diretores não residentes, de firmas estrangeiras, quando estas detêm a propriedade da aeronave. Mas, no caso, é inequívoco (e sequer é contestado isso especificamente pelas recorrentes) que o transporte se refere exclusivamente a residentes no Brasil, e que a aeronave, que tinha, inclusive, contrato fixo de hangaragem em São Paulo (cidade de residência dos diretores) foi utilizada, entre outros, para viagens de final de semana a destinos turísticos.

Sobre as formalidades aduaneiras e o prazo de permanência das aeronaves no Brasil prevê o Decreto nº 97.464/1989, em seus arts. 8º e 9º:

“Art. 8º A entrada de aeronave estrangeira no território nacional estará sujeita, além da Autorização de Sobrevôo expedida pela Seção de Aviação Civil (SAC), ao cumprimento das formalidades aduaneiras.

§ 1º A formalização da entrada far-se-á à vista da documentação referente à aeronave, sua carga, mala postal e a outros bens existentes a bordo e será encerrada com a lavratura:

a) do Termo de Entrada, para as aeronaves em serviço de transporte aéreo remunerado; e

b) do **Termo de Entrada e Admissão Temporária, para as aeronaves em serviço de transporte aéreo não remunerado.**

§ 2º A Autorização de Sobrevôo e o termo a que se refere a alínea “b” deste artigo terão prazos de validade idênticos,

inclusive no que diz respeito às eventuais prorrogações e serão de porte obrigatório.

Art. 9º O prazo inicial para a permanência de aeronave no território brasileiro será de 60 (sessenta) dias, podendo ser prorrogado por períodos iguais de 45 (quarenta e cinco) dias, mediante solicitação às autoridades aeronáutica e aduaneira com antecedência não inferior a 15 (quinze) dias.

Parágrafo único. De acordo com o que dispuser a legislação específica, qualquer das autoridades acima mencionadas poderá rever de ofício a licença por ela concedida, cientificando à outra sobre a medida, em despacho fundamentado, para que proceda de igual forma.” (grifo nosso)

Veja-se que a acusação fiscal não é de simples descumprimento de formalidades da admissão temporária. Como acordam fisco e defesa, as admissões temporárias foram todas desembaraçadas pela autoridade aduaneira, em cada entrada da aeronave. Repare-se, então, que não se está aqui, então avaliando se houve ou não descumprimento do regime, descumprimento esse que seria apenado com multa específica (art. 72, I da Lei nº 10.833/2003), sequer cogitada nestes autos. Assim, não resta margem de plausibilidade à alegação de defesa de que teriam sido cumpridas as formalidades, e de que as penalidades a serem aplicadas seriam aquelas relativas a eventuais descumprimentos, às quais remete norma infralegal.

O que faz o fisco não é simplesmente acusar que as admissões temporárias foram concedidas sob critério equivocado, diante do descumprimento de formalidades posteriormente apurado. Os critérios alegados nas admissões temporárias eram (e ainda são) efetivamente ensejadores da admissão referida no Decreto nº 97.464/1989. A acusação fiscal, bem sintetizada ao final das conclusões do relatório, é a de que (fl. 330):

- A aeronave é utilizada para satisfazer as necessidades de negócio ou de lazer dos diretores da APM, e não de qualquer outra empresa estrangeira;
- Houve simulação ao se declarar às autoridades aduaneiras que a aeronave estaria voando nos interesses de seu operador (empresa estrangeira Challenger 605 LLC), e conseqüentemente ocultação do real operador, incorrendo assim em dano ao erário punível com a pena de perdimento;

E a imputação tem por base legal o artigo 105, XI do Decreto-Lei nº 37/1966, e o artigo 23, V do Decreto-Lei nº 1.455/1976.

Ademais, repare-se que os critérios para admissão temporária legalmente estabelecidos (nos arts. 75 e 76 do Decreto-lei nº 37/1966) não abrangem residentes no Brasil, mas somente domiciliados ou residentes no exterior que ingressem no País a título temporário:

“Art. 75. Poderá ser concedida, na forma e condições do regulamento, suspensão dos tributos que incidam sobre a importação de bens que devam permanecer no país durante prazo fixado.

§ 1º A aplicação do regime de admissão temporária ficará sujeita ao cumprimento das seguintes condições básicas:

I - garantia de tributos e gravames devidos, mediante depósito ou termo de responsabilidade;

II - utilização dos bens dentro do prazo da concessão e exclusivamente nos fins previstos;

III - identificação dos bens.

§ 2º **A admissão temporária de automóveis, motocicletas e outros veículos será concedida na forma deste artigo ou de atos internacionais subscritos pelo Governo brasileiro e, no caso de aeronave, na conformidade, ainda, de normas fixadas pelo Ministério da Aeronáutica.**

§ 3º **A disposição do parágrafo anterior somente se aplica aos bens de pessoa que entrar no país em caráter temporário.**

(...)

*Art. 76. O Departamento de Rendas Aduaneiras poderá disciplinar, com a adoção das **cautelas** que forem necessárias a entrada dos bens a que se refere o § 2º do artigo anterior, **quando importados por brasileiro domiciliado ou residente no exterior, que entre no país em viagem temporária.**” (grifo nosso)*

Não há possibilidade jurídica de um residente no Brasil admitir temporariamente uma aeronave estrangeira para uso próprio, a lazer, no país. Se um residente no Brasil desejar ter uma aeronave para uso próprio no País, ele deve importá-la em definitivo (importação comum), ou admitir temporariamente para utilização econômica (no caso de ser um prestador de serviço de transporte aéreo). Em suma, as hipóteses do Decreto nº 97.464/1989 não abrangem o transporte de residentes no Brasil.

É perfeitamente compreensível que uma família, v.g., francesa, tenha uma aeronave e venha ao Brasil de férias, aqui permanecendo temporariamente, e, depois, retorne ao exterior. Da mesma forma, é admissível que uma aeronave de empresa americana traga ao Brasil seus diretores para reuniões de trabalho, ou até para lazer (alínea “c” do art. 2º do Decreto nº 97.464/1989), depois regressando ao exterior. A mesma empresa americana poderia ainda trazer ao Brasil, em sua aeronave, alguns funcionários que foram contemplados com uma viagem-prêmio em função de bons serviços prestados (alínea “e” do art. 2º do Decreto nº 97.464/1989), para breves férias no país.

Contudo, não é disso que tratam os presentes autos, mas, reiterar-se, de aeronave que ingressou, no período analisado, 23 vezes no Brasil, permanecendo, em média, 15 dias, superior à média de permanência no exterior (7 dias), sendo que jamais a aeronave ficou mais de três semanas fora do Brasil, havendo registros (pelo menos em três ocasiões), de saída da aeronave para passar o final de semana em Buenos Aires, renovando o termo de admissão temporária no regresso, ou de viagens a destinos turísticos (v.g., Fernando de Noronha), sendo o local mais frequente de pousos o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, cidade onde residem os três diretores da “**APM**”, e onde havia contrato fixo de hangaragem, sendo o piloto, em todos os voos, “**SERGIO**”, que tem rendimentos declarados pagos integralmente pela “**APM**”, e não pela “**CHALLENGER**”.

A situação se assemelha à presente em julgado recente deste colegiado, também relativo à Operação “Pouso Forçado, e também com empresa constituída em Delaware, a “RSE”), a ser tomado aqui, igualmente, a título de formação de convicção do

juiz julgador, e para atestar o posicionamento que tem prevalecido unanimemente no seio desta turma de julgamento:

*“Contudo, não é disso que tratam os presentes autos, mas de 160 voos da aeronave admitida temporariamente (sendo 120 nacionais), no período considerado na autuação, transportando majoritariamente o Sr. “**EDUARDO**” e seus familiares e amigos, todos residentes no Brasil (e, em nenhum caso, qualquer diretor ou funcionário da empresa americana proprietária da aeronave, a “**RSE**”, nem pessoa estrangeira ou brasileiro residente no estrangeiro).*

Há, assim, clara deturpação do regime, com utilização em hipótese para a qual não existe amparo legal.

Admitir que o Decreto nº 97.464/1989 se aplica a brasileiros que desejem trazer ao país aeronaves estrangeiras, sem pagamento de tributos, para utilizarem em seu lazer equivale, na prática, ao absurdo reconhecimento de que existe uma alternativa à importação definitiva de tais aeronaves, sem os inconvenientes da definitividade (pagamentos de tributos, sujeição a controles de autoridades aeroportuárias etc.). Não nos parece que tenha sido essa a solução buscada no Decreto nº 97.464/1989, ou em qualquer convenção internacional que trate da matéria, sempre focadas no “livre trânsito”.

*E recorde-se que os custos de manutenção definitiva da aeronave no país é que fizeram com que se desistisse de importá-la definitivamente, como reconhece “**EDUARDO**” em sede recursal (fl. 1000):*

(...)

*Em suma, pelo exposto até aqui, não se tem dúvida de que as reiteradas admissões temporárias permitiram que a aeronave estrangeira de propriedade da empresa “**RSE**” fosse utilizada para transporte predominantemente nacional de pessoas residentes no Brasil e que não eram diretores da empresa (em regra, o Sr. “**EDUARDO**” e seus amigos e familiares), em caráter que nada tem de ocasional, prejudicando a afirmação recursal de que não havia a intenção de permanência definitiva.*

*Ademais, a empresa “**RSE**”, como exposto, tinha em seu quadro societário as empresas “Rio Calleria SA” (12%) e “SR Financial LLP” (88%), cabendo destacar que esta última tinha como sócio majoritário (99,99%) o Sr. “**EDUARDO**”.*

*O Sr. “**EDUARDO**” é ainda sócio majoritário da CERFCO Participações (99,99%), empresa que detém 99,99% da FGMSPE Empreendimentos e Part., que por sua vez detém 99,99% da empresa “**BAP**” (empresa de táxi aéreo curitibana que é beneficiária da apólice de seguro da aeronave no Brasil, e operador de alguns TEAT).*

(...)

Em apertada síntese, apesar de entendermos cabível, no caso, o enquadramento no inciso XI art. 105 do Decreto-Lei nº 37/1966, os elementos constantes no processo apontam, como

já exposto, para a hipótese de ocultação constante no art. 23, V do Decreto-Lei nº 1.455/1976 (que inclusive independe da existência de diferença de tributos a recolher). E o fato de entendermos cabíveis ambos os enquadramentos de forma alguma permite a duplicação da multa aplicada, mas tão somente sua manutenção por dois fundamentos não excludentes” (grifo nosso) (voto de minha relatoria no Acórdão nº 3401-003.092, de 23/02/2016, no qual foram vencidos os Conselheiros Robson José Bayerl, Eloy Eros da Silva Nogueira e Fenelon Moscoso de Almeida, unicamente no que se refere à exclusão da responsabilidade dos pilotos)

Em tal julgado, a única divergência se referiu à responsabilidade dos pilotos (tema que aqui sequer será debatido, visto que o piloto “**SERGIO**” foi revel), concordando integralmente a turma que a situação se enquadrava no artigo 105, XI do Decreto-Lei nº 37/1966, e no artigo 23, V do Decreto-Lei nº 1.455/1976 (exatamente os dispositivos utilizados na autuação, no presente caso).

Nos mesmos moldes presenciados no julgado citado, houve aqui construção simulada para que os sócios da “**APM**” pudessem utilizar a aeronave, no Brasil, para seus interesses particulares, inclusive lazer, em tempo praticamente ininterrupto (veja-se a hangaragem fixa), sem os “inconvenientes” de uma importação definitiva (entre as quais o pagamento de tributos).

Da leitura do exposto, não é preciso muito esforço para perceber a simulação engendrada para ocultar a real operação efetuada, travestida de admissão temporária da aeronave. Cabível assim o enquadramento da situação no inciso V do art. 23 do Decreto-Lei nº 1.455/1976 (e a substituição por multa da penalidade aplicada, em virtude da impossibilidade de apreensão da aeronave, que já havia saído do país, como informado no relatório):

“Art. 23. Consideram-se dano ao Erário as infrações relativas às mercadorias:

(...)

*V - estrangeiras ou nacionais, na **importação** ou na exportação, na hipótese de **ocultação do** sujeito passivo, do real vendedor, comprador ou de **responsável pela operação, mediante fraude ou simulação**, inclusive a interposição fraudulenta de terceiros. (Incluído pela Lei nº 10.637, de 30.12.2002)*

§ 1º O dano ao erário decorrente das infrações previstas no caput deste artigo será punido com a pena de perdimento das mercadorias. (Incluído pela Lei nº 10.637, de 30.12.2002)

(...)

§ 3º As infrações previstas no caput serão punidas com multa equivalente ao valor aduaneiro da mercadoria, na importação, ou ao preço constante da respectiva nota fiscal ou documento equivalente, na exportação, quando a mercadoria não for localizada, ou tiver sido consumida ou revendida, observados o

rito e as competências estabelecidos no Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972. (Redação dada pela Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010)” (grifos nossos) (...)

A admissão temporária é, dentro do gênero importação, uma das espécies de operação. No caso de ocultação de responsável pela operação (importação temporária de aeronave), mediante simulação, cabível a aplicação da pena de perdimento, e sua eventual substituição por multa nas hipóteses previstas no § 3º do art. 23 do Decreto-Lei nº 1.455/1976.

Deve ser mantida, assim, a autuação no que se refere a tal imputação, que independe da ausência de recolhimento de tributos.

Da mesma forma que naqueles autos, é de se revelar, aqui, que entendemos também aplicável ao caso o enquadramento previsto no artigo 105, XI do Decreto-Lei nº 37/1966 (pois, no processo em análise, houve imputação ainda de supressão de tributos mediante artifício doloso):

“Art. 105. Aplica-se a pena de perda da mercadoria:

(...)

XI - estrangeira, já desembarcada e cujos tributos aduaneiros tenham sido pagos apenas em parte, mediante artifício doloso; (...)” (grifo nosso)

Não se tem dúvida de que a admissão temporária também demanda desembaraço para que se possa autorizar a livre circulação da aeronave (conforme arts. 360 e 571 do Regulamento Aduaneiro - Decreto nº 6.759/2009). E a fiscalização chega a estimar os tributos que deixaram de ser recolhidos (R\$ 5.783.435,00 – fl. 328):

Valor Aduaneiro: R\$ 41.301.250,00

Alíquota IPI: 10% ---→ R\$ 4.130.125,00

Alíquota ICMS: 4% --→ R\$ 1.652.410,00

Tributos que deixaram de ser recolhidos: R\$ 5.783.435,00

Cabível, assim, adicionalmente, no caso, o enquadramento no inciso XI art. 105 do Decreto-Lei nº 37/1966, sem que isso, logicamente, duplique o valor da multa aplicada, pois, sendo mantida uma ou mais das hipóteses ensejadoras do perdimento, pode haver, no caso de impossibilidade de apreensão, a substituição por uma única multa de 100% do valor aduaneiro da mercadoria. E foi exatamente o que fez a fiscalização, que imputou as duas condutas, mas aplicou a multa uma única vez, no valor aduaneiro da mercadoria, valor este que não foi questionado, em seu método de determinação, pela defesa.

Improcedentes, então, as peças recursais, também neste tópico.

Das conclusões

Reitera-se que não houve questionamento específico da defesa em relação à responsabilidade das pessoas físicas e da empresa estrangeira “**CHALLENGER**”. Prevalece, então, o externado pela fiscalização, ao longo do relatório, e sintetizado no tópico referente a responsabilidade (fl. 328/329):

Os responsáveis pelas infrações cometidas

Conforme demonstrado acima, a aeronave N605FR pertence de fato à APM e permanece primordialmente no país a sua disposição, com breves saídas ao exterior para viagens de negócios e turismo de seus sócios. Logo, os três sócios e diretores da APM são os principais responsáveis pelas infrações cometidas, e figuram no pólo passivo do presente Auto de Infração. Também figura no pólo passivo a empresa estrangeira Challenger 605 LLC, empresa estrangeira instrumento para a fraude.

O comandante da aeronave, responsável pelo preenchimento dos TEATs e responsável legal pela aeronave estrangeira, no moldes do art 165 do Código Brasileiro de Aeronáutica, também concorreu para a prática do ilícito, e responderá solidariamente pela infração.

E adicione-se que também remanesce a imputação ao piloto “**SERGIO**”, diante da revelia, atestada ainda na instância de piso.

Assim, por todo o exposto, voto por negar provimento aos recursos voluntários apresentados.

Rosaldo Trevisan