



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



PROCESSO	17227.721112/2022-60
ACÓRDÃO	1202-002.123 – 1ª SEÇÃO/2ª CÂMARA/2ª TURMA ORDINÁRIA
SESSÃO DE	24 de setembro de 2025
RECURSO	VOLUNTÁRIO
RECORRENTE	CHC DO BRASIL TAXI AEREO S.A.
INTERESSADO	FAZENDA NACIONAL

Assunto: Imposto sobre a Renda de Pessoa Jurídica - IRPJ

Ano-calendário: 2017

ARRENDAMENTO DE AERONAVES ENTRE PARTES RELACIONADAS

Considerando que a legislação tributária não veda a prática de arrendamento de bens entre partes relacionadas, a glosa não poderá ser mantida quando não restar comprovada a ausência da efetividade da despesa, sua necessidade, usualidade e normalidade e não existir qualquer questionamento quanto à ocorrência de distribuição disfarçada de lucros.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por maioria de votos, dar provimento ao recurso voluntário. Vencidos os conselheiros Mauricio Novaes Ferreira e José André Wanderley Dantas de Oliveira que votaram por negar-lhe provimento.

Assinado Digitalmente

André Luis Ulrich Pinto – Relator

Assinado Digitalmente

Leonardo de Andrade Couto – Presidente

Participaram da sessão de julgamento os julgadores Mauricio Novaes Ferreira, Andre Luis Ulrich Pinto, Jose Andre Wanderley Dantas de Oliveira, Fellipe Honorio Rodrigues da Costa, Liana Carine Fernandes de Queiroz, Leonardo de Andrade Couto (Presidente).

RELATÓRIO

O presente processo trata de autuações de IRPJ e CSLL motivadas por glosas de despesas com locação de aeronaves. O relatório integrante do acórdão recorrido sintetiza muito bem o trabalho de fiscalização, fundamentos da autuação e razões de defesa apresentadas em sede de impugnação pela ora Recorrente.

Dessa forma, passo a transcrever o relatório do acórdão recorrido para, a seguir, complementá-lo com a descrição dos atos processuais praticados a partir daquela ocasião.

Trata-se de impugnação contra a lavratura de Autos de Infração de IRPJ e CSLL do ano-calendário (AC) 2017, no montante abaixo especificado, decorrentes da identificação da infração 'CUSTOS/DESPESAS OPERACIONAIS/ENCARGOS NÃO DEDUTÍVEIS', descrita minuciosamente no Termo de Constatação Fiscal (TCF) de fls. 3.722/3.752.

Processo	Documento de Lançamento	Valor
17227-721.112/2022-60	IMPOSTO SOBRE A RENDA DA PESSOA JURÍDICA	R\$ 83.373.050,19
17227-721.112/2022-60	CONTRIBUIÇÃO SOCIAL SOBRE O LUCRO LÍQUIDO	R\$ 30.031.933,18
Total		R\$ 113.404.983,37

Segundo consta do TCF, por ocasião da análise da Escrituração Contábil Fiscal (ECF) e da Escrituração Contábil Digital (ECD) do AC 2017, a Fiscalização verificou a apropriação de despesas extremamente relevantes nas contas contábeis de nº 612553 - Aluguel de Aeronaves Intercompanhia (R\$ 148.205.738,29) e 612554 - Aluguel de Aeronaves Intercompanhia Sup (R\$ 87.912.479,94).

A conta contábil nº 612553 registra os valores dos aluguéis fixos das aeronaves, enquanto a de nº 612554 registra os custos variáveis (referentes às horas efetivamente voadas).

Assim sendo, se complementam, totalizando o aluguel anual decorrente do arrendamento das respectivas aeronaves. A avaliação sobre a dedutibilidade envolveu, portanto, a análise conjunta de ambas as contas.

O contribuinte foi intimado a apresentar documentação hábil e idônea que amparasse os lançamentos contábeis efetuados na conta nº 612554 - Aluguel de Aeronaves Intercompanhia - Sup, tendo sido solicitado que fossem apresentados contratos de locação, notas fiscais ou documentos equivalentes que amparassem

cada um dos lançamentos efetuados e comprovantes de pagamento de cada um daqueles lançamentos.

Da análise dos documentos apresentados, ficou claro o entendimento de que tais despesas (representadas pelas contas contábeis retrocitadas) seriam desnecessárias, dado que as aeronaves objeto dos diversos contratos são de propriedade do grupo econômico ao qual pertence a fiscalizada. Com isso, a operação formal de aluguel representou apenas um subterfúgio para transferir os lucros que seriam tributados no Brasil para o exterior, resultando em tributação menos gravosa.

Demonstrou-se de forma detalhada que, de fato, não apenas a CHC do Brasil e a CAPITAL fazem parte do mesmo grupo econômico, como efetivamente a CAPITAL é uma empresa que serve exclusivamente de veículo para a transferência de lucros auferidos por CHC do Brasil para o exterior, sem a respectiva tributação no país.

Em uma análise preliminar, verificou-se que, ao se digitar "CAPITAL AVIATION SERVICES BV" no buscador Google, o motor de busca direcionou para sítios eletrônicos que indicam que o endereço eletrônico da CAPITAL é, na verdade, o endereço eletrônico do grupo CHC, ficando claro que a CAPITAL não possui sítio eletrônico próprio.

O Auditor-Fiscal chamou a atenção para fatos que corroboraram que existe um *modus operandi* do grupo que consiste em arrendar aeronaves por meio da CAPITAL, obviamente com o intuito de fazer com que os contratos de arrendamento não sejam vistos como firmados entre empresas coligadas ou interdependentes.

Assim sendo, não restaram dúvidas a respeito da coligação/interdependência entre as duas empresas, que no caso são a ARRENDADORA e a ARRENDATÁRIA da grande maioria das aeronaves locadas pela fiscalizada.

Além dos documentos citados no TCF, encontrou-se também importante prova dessa coligação/interdependência por meio do documento denominado "VOLUNTARY PETITION FOR NON-INDIVIDUALS FILING 6 FOR BANKRUPTCY" (Anexo 7), datado de 05/05/2016, o qual contém um organograma do grupo CHC, em que está presente a CAPITAL. Restou amplamente demonstrado que a CAPITAL pertence ao grupo CHC Internacional diretamente, grupo este que também controla a fiscalizada.

Por tudo que foi exposto, concluiu a autoridade fiscal que a CAPITAL SERVICES e a CHC DO BRASIL fazem parte do mesmo grupo econômico, havendo coligação/interdependência entre elas, prejudicando sobremaneira a capacidade do Fisco de mensurar, com exatidão, os valores pagos por ocasião do arrendamento das aeronaves.

Ressaltou-se, ainda, que, para uma determinada aeronave, houve uma substituição da Arrendadora, que deixou de ser a CAPITAL e passou a ser a CHC

LEASING, outra empresa do grupo econômico. Denotou-se que os procedimentos são idênticos, posto que todos os contratos entre arrendadora e a fiscalizada foram, na verdade, firmados com a intenção de transferir os lucros para outros países, sendo algumas das empresas do grupo localizadas em paraísos fiscais.

Em relação à CHC LEASING, ficou fácil confirmar que são empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico, pois a própria CHC DO BRASIL afirmou haver vinculação entre as empresas, quando da realização da importação de uma aeronave, realizada mediante a DI nº 17/1267749-9 (Anexo 12).

Diante de todo o exposto, verificou a autoridade fiscal haver coligação/interdependência entre a CAPITAL, como ARRENDADORA, e a CHC DO BRASIL, como ARRENDATÁRIA, assim como entre a CHC LEASING (ARRENDADORA) e a CHC DO BRASIL (ARRENDATÁRIA). Acrescentou, ainda, que:

(...) Outra informação relevante é que uma mesma pessoa física, o sr. ROGÉRIO DANIEL FARIA, CPF 258.721.658-38, era Diretor Financeiro (Administrador) da CHC DO BRASIL, e também era responsável perante o CNPJ da CAPITAL e da CHC LEASING.

(43) Também vimos que o representante legal da CAPITAL perante o CNPJ é Carlos Eduardo Barroso Madaleno, CPF 044.894.396-44, que também, em algum momento, foi diretor da CHC DO BRASIL, em conjunto com Gilson de Barros Caputo Júnior. Pode ser constatado que, em diferentes épocas, uma mesma pessoa física representa cada uma das arrendadoras e a arrendatária, a qual é fiscalizada.

(44) Pelo exposto, pela documentação apresentada verifica-se que CHC GROUP, conforme informação constante do documento do Anexo 6, detém a maioria das ações da CHC DO BRASIL, ao mesmo tempo em que detém o controle integral, direta ou indiretamente, da CAPITAL.

Por fim, a autoridade autuante pontuou as seguintes conclusões:

DAS CONCLUSÕES

(55) Somando o fato de o Sr. CARLOS EDUARDO BARROSO MADALENO ser representante de CAPITAL com o fato de a mesma pessoa assinar a resposta como representante da fiscalizada, temos que há um claro intuito de não permitir que sejam obtidos documentos que efetivamente demonstrem que:

(a) as aeronaves e as diversas empresas "CHC" fazem parte de um mesmo grupo, operacionalmente falando (no que tange à utilização de aeronaves);

(b) há uma mera alocação de aeronaves da controladora da fiscalizada na sua subsidiária brasileira, não sendo efetivamente constituída uma relação comercial onerosa;

(c) que os valores pretensamente devidos a título de aluguel não passam de remessas de lucros para o exterior, lucros estes que deveriam ser tributados no Brasil;

(56) Das informações prestadas, pode ser constatado que o valor do pretense aluguel é bastante alto em relação ao preço destas aeronaves. Exemplificando: a aeronave Sikorsky S92A — N° Série 920153, prefixo PR-BGM tem valor de mercado aproximado de US\$ 18.000.000,00 (fonte: <https://www.motor24.pt/motores/outros/sao-os-nove-helicopteros-caros-do-mundo/215314/>). O respectivo aluguel fixo (sem contar as horas voadas) é de US\$ 360.257,00 e cada hora voada custaria US\$ 1.683,00. Levando em conta o número de horas informado pela fiscalizada em sua resposta ao Termo de Intimação de 04/10/2021, esta aeronave voou 1.157 horas (1.542 — 129— 154).

(57) Efetuando o cálculo do valor anual despendido com esta aeronave chegamos a $12 \times \text{US\$ } 360.257,00 + 1.157 \times \text{US\$ } 1.683,00$, ou seja, US\$ 6.270.315,00. Este valor corresponde a aproximadamente 34% do valor de compra da aeronave. Em outras palavras, o valor equivalente a 3 anos de aluguel seria suficiente para comprar a aeronave, que tem vida útil maior que dez anos. Inclusive, há aeronaves que ainda prestam os serviços há mais de 10 anos. Ainda, algumas aeronaves foram arrendadas pela fiscalizada em 2011. Considerando o transcurso de 6 anos até o ano calendário sob fiscalização e mantida a proporcionalidade demonstrada para o aluguel, tal aeronave já foi paga duas vezes nesse período.

(58) Tendo em vista a vida útil de uma aeronave deste porte (superior a 10 anos, sendo possível verificar que esta própria aeronave realiza voos até hoje — vide o sítio eletrônico <https://www.flightradar24.com/data/aircraft/pr-bgm>), a relação entre valores pagos e custo do bem está bem longe do razoável. Naturalmente, porque se trata de empresa de mesmo grupo econômico e, de fato, não há uma relação comercial nos mesmos moldes da que ocorreria entre empresas não ligadas.

(59) Pode ser constatado também que a fiscalizada, em sua ECF, apurou prejuízo de aproximadamente R\$ 95 milhões. Da análise da ECF apresentada, é possível constatar que as despesas são essencialmente operacionais, com desembolso de caixa para satisfazê-las. As receitas líquidas somaram cerca de R\$ 357 milhões. Não é razoável supor que a empresa tenha esse nível de prejuízo praticamente operacional, cerca de 25% da receita líquida. No mesmo período, consignou despesas com arrendamento mercantil de aproximadamente R\$ 140 milhões.

(60) Desconsiderando as despesas de arrendamento, a fiscalizada teria lucro aproximado de R\$ 55 milhões, cerca de 17% da receita líquida, número que vai ao encontro da razoabilidade.

(61) Também, verifica-se que as despesas financeiras consignadas estão concentradas quase integralmente em variações cambiais. Estas, naturalmente, estarão ligadas às pretensas despesas com arrendamento das aeronaves. Assim sendo, a ECF aponta para um prejuízo operacional de R\$ 95 milhões sem fontes de financiamento. Não se vislumbra como essa situação possa ser real, tendo em vista que até hoje a fiscalizada presta serviços à Petrobrás.

(62) A situação em tela não se traduz em despesas as quais não se pode atribuir um valor exato, mas sim da nítida inexistência de despesa. Enquanto no primeiro caso existe a convicção de que o serviço e/ou insumo foi adquirido mas não se consegue chegar à conclusão sobre o valor exato da despesa/custo, no caso em tela fica demonstrada que não houve qualquer fornecimento oneroso da disponibilidade das aeronaves. Foi mera alocação de um bem próprio da empresa controladora em uma subsidiária no Brasil.

(63) Por todo o exposto, esta Fiscalização considerou como inexistentes as despesas consignadas nas contas contábeis 612553 - Aluguel de Aeronaves Intercompanhia (R\$ 148.205.738,29, apropriados na conta referencial 3.01.01.07.01.17 — Arrendamento Mercantil — Conta de Despesas) e 612554 - Aluguel de Aeronaves Intercompanhia Sup (R\$ 87.912.479,94, apropriados na conta referencial 3.01.01.03.01.03 — Custo dos Serviços Prestados — Conta de Custos), sendo adicionados ao prejuízo fiscal de R\$ 72.633.750,78 o valor de R\$ 236.118.218,23 através da lavratura de Auto de Infração.

(64) Concluindo o procedimento fiscal, efetuamos o lançamento de ofício, apurando o crédito tributário por meio dos competentes autos de infração relativos ao IRPJ e à CSLL, consubstanciados nos autos do Processo Administrativo Fiscal n° 17227.721112/2022-60.

Cientificada dos lançamentos em 18/11/2022, a autuada apresentou a impugnação de fls. 4.412/4.445 em 19/12/2022, na qual arguiu que a Autoridade Autuante construiu, sem amparo legal, uma linha argumentativa de que haveria mero objetivo de transferência de lucro ao exterior, em face da ausência de razão (negocial) para a cobrança de locação por tais aeronaves. Propugnou pelo cancelamento dos autos e reversão da glosa de despesas incorridas no AC 2017, no valor de R\$ 236.118.218,23, acrescentando, em suma, que:

i) para o desempenho de suas atividades a Impugnante necessita de aeronaves, e a obtenção dessas aeronaves pressupõe despesas, que foram comprovadamente incorridas pela Impugnante;

ii) pelo simples fato de as empresas pertencerem ao mesmo grupo econômico, a Ilma. Autoridade Autuante, sem qualquer fundamento ou indício de confusão patrimonial, optou por “desconsiderar” a personalidade jurídica da Impugnante e das arrendadoras no exterior, afirmando que não

haveria motivos para que a arrendadora estrangeira cobrasse pelo arrendamento e que, por isso, as respectivas despesas seriam desnecessárias, o que é descabido;

iii) a própria importação dos bens (aeronaves) sob o regime de admissão temporária evidencia a existência de contrato celebrado no país entre a Impugnante e seus clientes, tendo em vista que, para a concessão de tal regime, exige-se a demonstração da finalidade econômica da importação (no caso, o uso das aeronaves na prestação de serviços para terceiros);

iv) não há dúvidas de que as despesas sob análise, incorridas pela Impugnante com o arrendamento de aeronaves, cumprem os requisitos gerais de dedutibilidade previstos na legislação tributária, sendo, portanto, dedutíveis, pois não há norma expressa e específica na legislação que proíba integralmente a dedução de despesas com arrendamento contratado entre partes relacionadas localizadas no Brasil e no exterior;

v) as despesas com arrendamento das aeronaves não poderiam ser glosadas pois eram nitidamente dedutíveis, sejam porque necessárias à atividade, seja porque seus valores são condizentes com despesas desta natureza, seja porque atendem às regras de Preço de Transferência, não havendo qualquer motivo para desconsiderá-las, nem parcialmente;

vi) o próprio fato de existirem as regras de Preço de Transferência indicam que as despesas incorridas por entidade brasileira com parte vinculada no exterior são dedutíveis, dentro de determinados parâmetros (se assim não fosse, tais regras não teriam razão de ser);

vii) no presente lançamento houve total inobservância do princípio da verdade material, pois o Fisco deixou de buscar a realidade dos fatos e se utilizou de vaga presunção para interpretar que: (1) os contratos de arrendamento operacional celebrados com partes vinculadas seriam indicativo de “modus operandi” lesivo; e que, por conseguinte (2) estas despesas deveriam ser glosadas uma vez que (3) não haveria razão para o pagamento pela locação de bens de terceiros em posse dos arrendadores; o que justificaria, por fim, (4) o lançamento do correspondente IRPJ e CSLL, acrescidos de multa de ofício e juros;

viii) não há nenhum indício de que houve (ou poderia haver) mera alocação gratuita das aeronaves no patrimônio da Impugnante, tendo a Ilma. Autoridade Autuante “desconsiderado” a personalidade jurídica da Impugnante e das arrendadoras, afirmando que não haveria motivos para que a arrendadora estrangeira cobrasse pelo arrendamento, sem qualquer prova, fundamento ou indício de confusão patrimonial;

ix) o fato de que as arrendadoras são entidades com fins lucrativos, cujo objeto social compreende o arrendamento ou subarrendamento de aeronaves a outras entidades, e que para obter a posse de tais aeronaves as

arrendadoras incorrem em custos e despesas, já deveria ser considerado motivo suficiente para que elas cobrem por essa atividade.

Por fim, apresentou o seguinte pedido:

D. DO PEDIDO Diante todo o exposto, a Impugnante requer sejam julgados integralmente improcedentes os autos de infração relativos ao IRPJ e CSLL, acrescidos de multa de ofício e juros, todos devidamente impugnados nos presentes autos, pelas razões de fato e de direito apresentadas acima.

Em primeira instância a impugnação foi julgada improcedente, por meio do acórdão nº 103-014.270 – 3ª TURMA/DRJ03. Entendeu a DRJ que as empresas CAPITAL e CHC LEASING, que figurou com arrendadora de uma das aeronaves, integravam o mesmo grupo econômico da Recorrente e que “*não haveria necessidade de norma expressa e específica proibindo a dedução de despesas com arrendamento contratado entre partes relacionadas localizadas no Brasil e no exterior, mostrando-se suficiente, para a aferição da indedutibilidade no caso concreto, a demonstração de que se trata de empresas do mesmo grupo econômico, cuja relação comercial, por conseguinte, não se opera nos mesmos moldes da que ocorreria entre empresas não ligadas*”.

Irresignada, a Recorrente interpôs recurso voluntário argumentando pela dedutibilidade da despesa tendo em vista a sua necessidade.

A Fazenda Nacional apresentou contrarrazões

- (i) Quase totalidade das aeronaves sublocadas pela CAPITAL pertence ao mesmo grupo econômico da Recorrente, sendo a CAPITAL uma empresa-veículo utilizada para alugar aeronaves de outras empresas e, posteriormente, sublocar parte dessas aeronaves à Recorrente.
- (ii) O intuito do Grupo CHC em arrendar aeronaves por meio da CAPITAL é o de dificultar que os contratos de arrendamento operacional sejam vistos como firmados entre empresas coligadas ou interdependentes;
- (iii) O diretor financeiro da Recorrente era responsável pelo CNPJ da CAPITAL e CHC LEASING (arrendadoras);
- (iv) o valor do pretenso aluguel é bastante alto em relação ao preço destas aeronaves;
- (v) A Fiscalização encontrou oposição e clara dificuldade na obtenção de informações acerca dos reais proprietários das aeronaves arrendadas e das relações comerciais existentes entre cada um deles
- (vi) a Fiscalização teve dificuldade em obter informações quanto ao valor pago pela CAPITAL quando do arrendamento, ou quaisquer outros documentos que não sejam especificamente aqueles que a própria fiscalizada já havia apresentado

- (vii) no período fiscalizada a Recorrente teve receitas líquidas de 357 milhões de reais e despesas com arrendamento mercantil de aproximadamente 140 milhões de reais.
- (viii) despesas financeiras consignadas estão concentradas quase integralmente em variações cambiais. Estas, naturalmente, estarão ligadas às pretensas despesas com arrendamento das aeronaves. Assim sendo, a ECF aponta para um prejuízo operacional de R\$ 95 milhões sem fontes de financiamento.

É o relatório.

VOTO

Conselheiro **André Luis Ulrich Pinto**, Relator

O recurso voluntário é tempestivo, preenche os pressupostos de admissibilidade e, portanto, deve ser conhecido.

Como relatado linhas acima, a discussão reside sobre a dedutibilidade de custos e despesas com arrendamento de aeronaves. A Fiscalização entendeu por bem glosar as despesas consignadas nas contas contábeis 612553 - Aluguel de Aeronaves Intercompania (R\$ 148.205.738,29, apropriados na conta referencial 3.01.01.07.01.17 — Arrendamento Mercantil — Conta de Despesas) e 612554 - Aluguel de Aeronaves Intercompania Sup (R\$ 87.912.479,94, apropriados na conta referencial 3.01.01.03.01.03 — Custo dos Serviços Prestados — Conta de Custos).

Como já foi esclarecido linhas acima, a conta contábil nº 612553 registra os valores dos aluguéis fixos das aeronaves, enquanto a de nº 612554 registra os custos variáveis (referentes às horas efetivamente voadas).

A Recorrente afirma exercer atividade de fretamento de aeronaves na modalidade de táxi aéreo, bem como transporte aéreo para atendimento a plataformas de petróleo e gás natural no país, a prestação de serviço aéreo especializado, entre outras atividades.

Aduz que o exercício de suas atividades ocorre por meio da operação de aeronaves com características e dimensões específicas para as demandas dos seus clientes, notadamente da indústria de óleo e gás.

Consta do presente processo administrativo que a Recorrente em resposta a intimação que lhe foi encaminhada em 09/06/2021 apresentou contratos de locação, notas fiscais ou documentos equivalentes que amparassem cada um dos lançamentos efetuados e comprovantes de pagamento de cada um daqueles lançamentos.

Também consta que a Recorrente foi intimada em 13/08/2021 para apresentar plano de horas de voo ou documento equivalente que permita aferir a correta apropriação do aluguel variável no ano calendário de 2017, além de planilha demonstrando o faturamento POR AERONAVE no ano calendário de 2017.

Os documentos foram apresentados pela Recorrente. No entanto, o que se constata a partir da leitura do TVF é que mesmo de posse de todos os documentos em referência, a Autoridade Fiscal não questionou a efetividade dos pagamentos efetuados pela Recorrente às arrendadoras das aeronaves ou a utilização das aeronaves.

Também não foi objeto de questionamento a utilização das aeronaves objeto dos contratos de arrendamento nos serviços prestados pela Recorrente.

Dessa forma, uma primeira premissa é importante para o deslinde do feito: os custos e despesas glosados pela Autoridade Fiscal referem-se a contratos de arrendamento de aeronaves utilizadas no exercício do objeto social da Recorrente, sendo que não se discute o efetivo pagamento dos valores.

Isso significa que a despesa não pode ser tida como inexistente, uma vez que os valores lançados nas contas contábeis a título de despesas fixas e custos variáveis foram efetivamente pagos pela Recorrente. Também está claro que a Recorrente utilizou essas aeronaves no exercício de seu objeto social, o que corrobora a tese defendida pela Recorrente, segundo a qual as despesas seriam necessárias.

Ao analisar o Termo de Verificação Fiscal o que se identifica é a seguinte linha de raciocínio traçada pela Autoridade Fiscal:

- (i) a quase totalidade das aeronaves sublocadas pela CAPITAL pertence ao mesmo grupo econômico da Recorrente, sendo a CAPITAL uma empresa-veículo utilizada para alugar aeronaves de outras empresas e, posteriormente, sublocar parte dessas aeronaves à Recorrente.
- (ii) o intuito do Grupo CHC em arrendar aeronaves por meio da CAPITAL é o de dificultar que os contratos de arrendamento operacional sejam vistos como firmados entre empresas coligadas ou interdependentes;

Penso que a forma como os custos e despesas foram escriturados pela Recorrente, por si só, infirma a premissa adotada pela Autoridade Fiscal. É importante destacar que a própria Recorrente escriturou tais valores em contas contábeis que deixa clara a natureza do aluguel intercompanhia: conta contábil nº 612553 - Aluguel de Aeronaves Intercompanhia (R\$ 148.205.738,29) e conta contábil nº 612554 - Aluguel de Aeronaves Intercompanhia Sup (R\$ 87.912.479,94).

Ademais disso, a Recorrente jamais negou que o arrendamento se deu com empresa do mesmo grupo econômico, razão pela qual não é razoável afirmar que a empresa CAPITAL foi utilizada para dissimular a contratação do arrendamento com empresas coligadas ou interdependentes.

Ainda que essa fosse a conclusão, fato é que a Autoridade Fiscal não logrou demonstrar que o fato que se pretendia dissimular (arrendamento com parte relacionada) caracterizaria uma infração à legislação tributária.

Nesse sentido, entendo que está equivocado o entendimento exarado no acórdão recorrido, segundo o qual:

Não há necessidade de norma expressa e específica que proíba a dedução de despesas com arrendamento contratado entre partes relacionadas localizadas no Brasil e no exterior, mostrando-se suficiente, para a aferição da indedutibilidade no caso concreto, a demonstração de que se trata de empresas do mesmo grupo econômico, cuja relação comercial, por conseguinte, não se opera nos mesmos moldes da que ocorreria entre empresas não ligadas.

A princípio, não há qualquer problema na contratação entre partes relacionadas. O que a legislação busca coibir é a transferência de lucros de uma empresa para outra do mesmo grupo. Ocorre que existem instrumentos específicos para tanto, mais precisamente, regras que tratam da distribuição disfarçada de lucros e preços de transferência.

A Autoridade Fiscal não logrou demonstrar que os valores constantes dos contratos de arrendamento seriam aberrantes das práticas comerciais entre partes independentes em condições reais de mercado.

Deve-se dizer que a Autoridade Fiscal até buscou evidenciar o referido descompasso, conforme ao que se pode observar das contrarrazões apresentadas pela Fazenda Nacional:

Quanto à ausência de racionalidade econômica na formatação dos negócios, o que também evidencia a desnecessidade das despesas, a Fiscalização ponderou que o valor do pretenso aluguel é bastante alto em relação ao preço destas aeronaves. Exemplificando: a aeronave Sikorsky S92A — N° Série 920153, prefixo PR-BGM tem valor de mercado aproximado de US\$ 18.000.000,00 (fonte: <https://www.motor24.pt/motores/outros/sao-os-nove-helicopteros-caros-do-mundo/215314/>). O respectivo aluguel fixo (sem contar as horas voadas) é de US\$ 360.257,00 e cada hora voada custaria US\$1.683,00. Levando em conta o número de horas informado pela fiscalizada em sua resposta ao Termo de Intimação de 04/10/2021, esta aeronave voou 1.157 horas (1.542 — 129— 154).

Quanto à ausência de racionalidade econômica na formatação dos negócios, o que também evidencia a desnecessidade das despesas, a Fiscalização ponderou que o valor do pretenso aluguel é bastante alto em relação ao preço destas aeronaves. Exemplificando: a aeronave Sikorsky S92A — N° Série 920153, prefixo PR-BGM tem valor de mercado aproximado de US\$ 18.000.000,00 (fonte: <https://www.motor24.pt/motores/outros/sao-os-nove-helicopteros-caros-do-mundo/215314/>). O respectivo aluguel fixo (sem contar as horas voadas) é de US\$ 360.257,00 e cada hora voada custaria US\$1.683,00. Levando em conta o número

de horas informado pela fiscalizada em sua resposta ao Termo de Intimação de 04/10/2021, esta aeronave voou 1.157 horas (1.542 — 129— 154).

Assim, efetuando o cálculo do valor anual despendido com esta aeronave chega-se a $12 \times \text{US\$ } 360.257,00 + 1.157 \times \text{US\$ } 1.683,00$, ou seja, $\text{US\$ } 6.270.315,00$. Este valor corresponde a aproximadamente 34% do valor de compra da aeronave. Em outras palavras, o valor equivalente a 3 anos de aluguel seria suficiente para comprar a aeronave, que tem vida útil maior que dez anos. Inclusive, há aeronaves que ainda prestam os serviços há mais de 10 anos. Ainda, algumas aeronaves foram arrendadas pela fiscalizada em 2011. Considerando o transcurso de 6 anos até o ano calendário sob fiscalização e mantida a proporcionalidade demonstrada para o aluguel, tal aeronave já foi paga duas vezes nesse período.

Nesse contexto, considerando a vida útil de uma aeronave deste porte (superior a 10 anos, sendo possível verificar que esta própria aeronave realiza voos até hoje — vide o sitio eletrônico <https://www.flightradar24.com/data/aircraft/pr-bgm>), a relação entre valores pagos e custo do bem está bem longe do razoável. Naturalmente, porque se trata de empresa de mesmo grupo econômico e, de fato, não há uma relação comercial nos mesmos moldes da que ocorreria entre empresas não ligadas.

Em primeiro lugar, deve-se dizer que, em observância ao princípio da auto-organização das empresas, a opção pela aquisição ou arrendamento das aeronaves é uma decisão estritamente negocial da Recorrente. Ademais disso, os valores evidenciados no caso da aeronave em referência revelam que uma aeronave com valor de mercado de $\text{US\$ } 18.000.000,00$ foi arrendada para a Recorrente por um valor fixo de $\text{US\$ } 360.257,00$ e cada hora voada custaria $\text{US\$ } 1.683,00$.

Considerando os valores fixos e variáveis, tem-se que a Recorrente pagou para fins de arrendamento da referida aeronave um valor correspondente a 2,9% do valor de mercado da aeronave. Ocorre que a Autoridade Fiscal nem sequer aponta o valor cuja dedutibilidade seria admissível.

Defende que não é razoável admitir que a Recorrente, que auferiu receitas líquidas no valor de 357 milhões de reais tenha incorrido em despesas com arrendamento mercantil no valor de 140 milhões de reais.

Entendo que ao suspeitar da incompatibilidade do valor praticado pela Recorrente, a Autoridade Fiscal poderia ter diligenciado com o propósito de demonstrar que os valores pagos pela Recorrente excedem ao valor de mercado, limitando a glosa aos valores excedentes.

Repita-se, a Autoridade Fiscal optou por fundamentar a glosa da totalidade das despesas deduzidas pela Recorrente, uma vez que as operações teriam ocorrido entre pessoas do mesmo grupo econômico. Dessa forma, ainda que da análise do presente recurso se concluísse

pela hipótese de distribuição disfarçada de lucros, o lançamento não poderia ser convalidado sob pena de inovação de critério jurídico.

Considerando que a efetividade do pagamento assim como a utilização das aeronaves arrendadas no exercício do objeto social da Recorrente não são objeto de discussão nos autos do presente processo, entendo que as despesas devem ser tidas como comprovadas, normais, usuais e necessárias.

Da mesma forma, considerando que a Autoridade Fiscal não demonstrou que os valores praticados pela Recorrente nos contratos de arrendamento de aeronaves excedem às práticas normais de mercado em operações entre partes independentes, entendo que a glosa deve ser afastada.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, voto por conhecer do recurso voluntário e, no mérito, dar-lhe provimento.

Assinado Digitalmente

André Luis Ulrich Pinto