

Jurisprudência da Primeira Seção

CONFLITO DE COMPETÊNCIA N. 20.820 — MA (1997/0073851-5)

Relator: Ministro Luiz Fux

Autor: Ministério Público do Estado do Maranhão

Réu: Raimundo Nonato Marques

Advogado: Geraldo Ribeiro dos Santos

Suscitante: Juízo Federal da 2ª Vara da Seção Judiciária do Estado do Maranhão

Suscitado: Juízo de Direito de São Bernardo — MA

EMENTA

Conflito de competência. Ação civil pública. Transporte irregular de veículos em rio de propriedade da União. Aumento abusivo de tarifas. Relação de consumo. Competência da Justiça Estadual.

1. Compete à Justiça Estadual o julgamento de ação civil pública ajuizada com a finalidade de impedir o aumento abusivo de tarifas na hipótese do transporte irregular de veículos por particular em rio de propriedade da União, uma vez que a controvérsia se situa no plano das relações de consumo, não incidindo qualquer das hipóteses previstas no art. 109 da Constituição Federal.

2. Conflito conhecido para declarar competente o Juízo de Direito de São Bernardo—MA, o suscitado.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros da Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas a seguir, por unanimidade, conhecer do conflito e declarar competente o Juízo de Direito de São Bernardo — MA, o suscitado, nos termos do voto do Sr. Ministro-Relator. Os Srs. Ministros João Otávio de Noronha, Francisco Peçanha Martins, Humberto Gomes de Barros, Eliana Calmon e Francisco Falcão votaram com o Sr. Ministro-Relator. Ausente, justificadamente, o Sr. Ministro Franciulli Netto.

Brasília (DF), 26 de março de 2003 (data do julgamento).

Ministro Luiz Fux, Relator

RELATÓRIO

O Sr. Ministro Luiz Fux: Trata-se de conflito negativo de competência suscitado pelo Juízo Federal da 2ª Vara da Seção Judiciária do Estado do Maranhão, em face do Juízo de Direito de São Bernardo — MA, nos autos de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público Estadual com a finalidade de impedir aumento de tarifa referente a transporte realizado no rio Parnaíba, entre municípios do Piauí e do Maranhão.

O Juízo Estadual, perante o qual foi intentada a ação, declinou de sua competência sob o fundamento de que o rio Parnaíba é bem da União, e o transporte ali realizado depende de autorização, permissão ou concessão, o que implica o necessário envolvimento do Ministério da Marinha.

Por outro lado, o Juízo Federal, adotando o parecer do *Parquet*, argumentou que:

“...muito embora seja competência da União explorar, diretamente, ou mediante autorização, concessão ou permissão, ‘os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território (CF, art. 21, XII, alínea **d**), inexistente qualquer referência ao fato de os serviços prestados pelo réu sejam em decorrência de delegação da União.

Depreende-se da inicial que se trata, em verdade, de atividade precária, desenvolvida pelo suplicado, à revelia de qualquer regulamentação do Poder Público Federal, referente a tarifas, nos moldes preconizados no art. 9º, da Lei n. 8.987/1995.

Ora, se o particular não está agindo, **in casu**, por delegação da União, não se vislumbra o interesse federal, no tocante ao aumento excessivo dos preços cobrados pela travessia do ‘pontão’.

Na realidade, a irregularidade parece existir não apenas em relação ao propalado aumento de preços, mas principalmente no que se refere à própria exploração da atividade. Por essa razão, caberá a este Órgão Ministerial notificar o Órgão competente da União para adotar as providências cabíveis em relação à exploração de tal serviço, sem regular procedimento licitatório, tendo em vista o que dispõe a Lei n. 8.987/1995.

Mas, ante a inexistência de delegação do Poder Público Federal, a questão não envolve o interesse da União, visto o caso apenas sob o ângulo das práticas abusivas contra as relações de consumo, **ex vi** do art. 39, inciso X, com a nova redação dada pela Lei n. 8.884/1994.”

Enviados os autos ao Ministério Público Federal para parecer em 03.11.1997, retornaram os mesmos a este Tribunal em 17.12.2002.

A ilustre Representante do Ministério Público Federal, parecer de fls. 32/35, manifestou-se pela competência da Justiça Estadual, “tendo em vista que o objeto e a causa de pedir da presente demanda giram no sentido de se afastar o abusivo aumento das tarifas do transporte fluvial, não havendo qualquer interesse da União ou ente público”.

Em decisão de fl. 48, a eminente Ministra Nancy Andrighi determinou a redistribuição do feito, tendo em vista a competência da Primeira Seção para a apreciação do presente conflito.

É o relatório.

VOTO

O Sr. Ministro Luiz Fux (Relator): O Ministério Público do Estado do Maranhão ajuizou a presente ação civil pública contra Raimundo Nonato Marques, com o fim de impedir o aumento considerado abusivo das tarifas do transporte de veículos realizado pelo réu nas águas do rio Parnaíba, situado entre os Estados do Maranhão e do Piauí.

Não obstante o rio Parnaíba seja de propriedade da União (CF/1988, art. 20, III), e a atividade realizada demande regulamentação e fiscalização por parte do Poder Público Federal, o transporte realizado pelo réu, pelo que se depreende da inicial, é feito de forma irregular, sem qualquer ingerência do órgão público competente.

Assim, uma vez que a presente ação civil pública tem por fim a defesa dos interesses individuais homogêneos dos usuários do serviço quanto ao aumento abusivo das tarifas cobradas, situando-se a controvérsia no plano das relações de consumo, e não incidindo qualquer das hipóteses do art. 109 da Constituição Federal, evidenciada está a competência do Juízo Estadual para a apreciação da lide.

Diante do exposto, conheço do presente conflito e declaro a competência do Juízo de Direito de São Bernardo — MA, o suscitado.

É como voto.

**EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA EM RECURSO
ESPECIAL N. 78.277—MG (2001/0048051-9)**

Relator: Ministro Milton Luiz Pereira

Embargante: Aeropetrol Táxi Aéreo S/A

Advogados: Benedito José Barreto Fonseca e outros

Embargado: Fazenda Nacional

Procuradores: Luiz Frederico de Bessa Fleury e outros

Sustentação oral: José Barreto Fonseca, pela Embargante

EMENTA

Processual Civil e Tributário. IPI. Importação de aeronave por empresa operadora de táxi aéreo. CTN, artigos 19, 111 e 144. Decreto-Lei n. 1.726/1979 art. 2º. Decreto-Lei n. 2.434/1982 art. 10, I e II. Decreto-Lei n. 37/1966 arts. 1º e 23. Decreto n. 91.030/1985 Reg. Aduaneiro, arts. 149, VIII, 156 e 219. Lei n. 8.032/1990.

1. O Decreto-Lei n. 37/1966 podia validamente modificar disposições de lei tributária, então, de igual hierarquia, certo que a Lei n. 5.172/1966 CTN, antes da Constituição de 1967 tinha natureza jurídica de lei ordinária, precedentes do STF

2. Importação sem prévia guia especificando-a sujeita-se ao regime legal vigente à data em que se concretiza. Obtida a guia de importação quando vigente o Decreto-Lei n. 2.434/1988, a importação da aeronave sujeitou-se ao pagamento do IPI.

3. Precedentes jurisprudenciais STF e STJ

4. Embargos rejeitados.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça, “prosseguindo no julgamento, após o voto-vista do Sr. Ministro Francisco Falcão, a Seção, por unanimidade, rejeitou os embargos, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. “Os Srs. Ministros Francisco Falcão, Franciulli Netto, Laurita Vaz, Paulo Medina, Luiz Fux, Garcia Vieira, Francisco Peçanha Martins e Humberto Gomes de Barros Votaram com o Sr. Ministro Relator. Não participou do julgamento o Sr. Ministro José Delgado.

Brasília (DF), 13 de março de 2002 (data do julgamento).

Ministra Eliana Calmon, Presidente. Ministro Milton Luiz Pereira, Relator

Publicado no DJ de 26.08.2002

RELATÓRIO

O Sr. Ministro Milton Luiz Pereira: Os embargos apontam divergência entre o julgamento do Recurso Especial n. 78.827/MG, Relator o Ministro Ari Pargendler e o Recurso Especial n. 76.827/MG, Relator o Ministro Garcia Vieira. As ementas dos v. acórdãos são as seguintes, respectivamente:

“Tributário. Imposto de importação. Fato gerador isenção. Quem promove a importação de mercadoria sem ter a guia de importação sujeita-se ao regime legal vigente na data em que a obtém. Compatibilidade entre o artigo 23 do Decreto-Lei n. 37, de 1996, e o artigo 19 do Código Tributário Nacional. Súmula n. 4 do Tribunal Federal de Recursos. Precedentes do Supremo Tribunal Federal. Recurso especial conhecido e provido.” (Fl. 197)

“Imposto de importação — Incidência — Aeronave — Licença de sobrevôo.

Atendendo as condições da isenção no momento do fato gerador ingresso em território nacional, tem direito ao benefício.

A legislação aplicável e a vigente na época da ocorrência do fato gerador.

Recurso improvido.” (Fl. 218)

Alega a Embargante:

“1.10 - ... por ter sido importada e admitida no País em Regime Aduaneiro Especial, óbvio que a aeronave encontrava-se dentro do universo circunscrito pelo art. 19 do CTN e por ele protegido, e assim, correta a decisão de 1ª instância, mantida pelo mui egrégio Tribunal Regional da 1ª Região.

1.11 - De tudo se conclui, inquestionavelmente, que o fato gerador do imposto, no caso da aeronave, ocorreu em 06.03.1987, portanto na plena vigência da lei que lhe concedia isenção.”

1.12 - Ressalta-se que a isenção é concedida por lei. Guia de Importação não é documento que concede isenção.”

Omissis

“1.14 - Nem se alegue que, no caso em exame, a isenção não estaria concedida, uma vez que o benefício da isenção, sendo concedido por lei, já o fora

pelo Decreto-Lei n. 1.726/1979. Quando adveio o Decreto-Lei n. 2.434/1988, a isenção que beneficiava a aeronave já era uma realidade jurídica, um direito adquirido.

1.15 - Argumentar-se que a isenção ainda não fora reconhecida pela autoridade aduaneira, é dar à fiscalização aduaneira poder de revogar a lei.”

Omissis

“2.6 - A tese adotada no v. acórdão poderá levar a terríveis injustiças muitas vezes decorrentes da má vontade de um funcionário de expedir uma guia, o que poderá prejudicar um contribuinte, enquanto outro poderá ser favorecido pelo favor de um funcionário, em apressar a expedição da guia.

2.7 - Tal tese, defendida pela Fazenda Nacional, isto é, deixar dependente da expedição da guia de importação a isenção de imposto por lei concedida, afronta o princípio da igualdade de tratamento tributário, dando, na maior parte das vezes, prestígio a um tratamento fiscal diferenciado, validando proceder da administração que está a ferir o princípio da isonomia na tributação, direito assegurado a todos os contribuintes pelo art. 150, inciso II da Constituição Federal.”

Omissis

“2.10 - Tanto foi o atraso a prejudicar a ora Embargante que até o Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo oficiou ao Ministro da Fazenda solicitando providências para coibir a negligência das autoridades incumbidas de fornecer a guia de importação (fls. 58 a 62 destes autos).

“2.11 - Ademais, a tese da União Federal também violenta o disposto no art. 150, inciso III, alínea **a**, da Constituição Federal, que veda a cobrança de tributos em relação a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os houver instituído ou aumentado.

2.12 - Ora, concedida a isenção, não pode nova lei retroagir para tributar fatos geradores pretéritos.”

Omissis

“3.1 - Essa é a tese jurídica discutida nestes autos, entretanto ficou decidido nestes autos que o fato gerador do imposto de importação, no dizer do eminente Ministro Ari Pargendler seria o do regime legal vigente na data em que se obtém a guia de importação, (ementa, fl. 197), dando interpretação divergente ao artigo 19 da Lei n. 5.172/1966 (CTN) e ao artigo 1º, **caput** do

Dec. Lei n. 37/1966, procurando para justificar sua tese apoio no art. 23, do mesmo estatuto.”

Omissis

“4.8 - O venerando acórdão paradigma, da colenda Primeira Turma desse mui sábio Tribunal afirmou, em caso absolutamente igual que:

‘Atendendo às condições da isenção no momento do fato gerador ingresso em território nacional, tem direito ao benefício.’

A legislação aplicável é a vigente na época da ocorrência do fato gerador.”

Omissis

“4.9 - Está, pois, fartamente demonstrado que o venerando acórdão ora embargado e prolatado por essa mui douta Segunda Turma, ao negar a isenção que fora concedida à ora Embargante, divergiu diametralmente da interpretação que a Colenda Primeira Turma desse mui colendo Superior Tribunal de Justiça deu aos mesmos dispositivos legais, entendendo válida a isenção pela lei concedida, em caso absolutamente igual.” (Fls. 202/216)

Na impugnação apresentada às fls. 231/234, a Fazenda Nacional ressaltou que “no presente caso a Guia de Importação somente foi emitida após a edição do Decreto-Lei n. 2.434/1988. Ademais, o fato de a aeronave encontrar-se em território nacional desde 06.03.1987 não tem relevância para a presente questão, mesmo porque, de acordo com o item 2.1 da cláusula segunda do contrato de compra e venda da aeronave (fl. 28) a aquisição da mesma somente se efetivou após a expedição da guia de importação.”

É o relatório.

VOTO

O Sr. Ministro Milton Luiz Pereira: A trato de fato gerador do Imposto de Importação (art. 19, CTN; Dec.-Lei n. 37/1966, art. 23), à parla de divergência, em síntese, compendia-se que foram confrontados arestos, assim ementados:

“Tributário. Imposto de Importação. Fato gerador. Isenção. Quem promove a importação de mercadoria sem ter a guia de importação sujeita-se ao regime legal vigente na data em que a obtém. Compatibilidade entre o artigo 23 do Decreto-Lei n. 37 de 1966, e o artigo 19 do Código Tributário Nacional, Súmula n. 4 do Tribunal Federal de Recursos. Precedentes do Supremo Tribunal Federal. Recurso especial conhecido e provido.” (REsp n. 78.277/MG, Segunda Turma, Rel. Min. Ari Pargendler — fl. 197).

“Imposto de Importação — Incidência — Aeronave — Licença de sobrevôo.

Atendendo as condições da isenção no momento do fato gerador ingresso em território nacional, tem direito ao benefício.

A legislação aplicável e a vigente na época da ocorrência do fato gerador.

Recurso improvido. “(REsp n. 76.827/MG, Rel. Min. Garcia Vieira — fl. 218)”.

Ora em diante, descortina-se que a controvérsia central prende-se à incidência, ou não, do Imposto de Importação de aeronave, sob os auspícios do “regime aduaneiro especial de admissão temporária”, quando vigia legislação favorecedora da isenção de tributos (Dec.-Lei n. 1.726/1979, art. 2º, IV, **n**), entrando no território nacional, conforme a garantia do benefício fiscal (art. 19, CTN; art. 1º, Dec.-Lei n. 37/1966).

Nesse contexto, evidenciada a divergência, pórtico para o conhecimento dos embargos, no primeiro lance ganha necessária repercussão o exame do momento concretizador do “fato gerador”. Com essa finalidade, em perfeita sintonia com a demonstração documentada, o voto-condutor do v. acórdão embargado comemorou:

“Aqui — diz Aeropetrol Táxi Aéreo S/A — a situação é especial, porque, quando importou a aeronave, bem como quando ela ingressou no território nacional, aos 06 de março de 1987, vigia o Decreto-Lei n. 1.726, de 07 de dezembro de 1979’ (fl. 165), que assegurava a isenção do imposto de importação quando a operação tinha por objeto aeronaves.

A aeronave, todavia, ingressou no País mediante uma licença de sobrevôo, emitida pelo Ministério da Aeronáutica, sem a licença de importação, que à época era da exclusiva alçada da carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (CACEX) — fl. 84.

Essa circunstância está bem esclarecida nas informações prestadas pela autoridade indicada como coatora, **in verbis**:

‘Manifesto também minha estranheza quanto ao fato de a aeronave em questão encontrar-se em território nacional, com vistas ao seu despacho para consumo (expressão que indica sua nacionalização definitiva), munida de simples autorização de sobrevôo, um mero procedimento disciplinador do tráfego aéreo nacional. De acordo com o Comunicado n. 204, de 02.09.1988, da Cacex, só é admissível trazer um bem ao Brasil, para tal finalidade, salvo raras exceções, após ser emitida a respectiva GI, e o referido Comunicado deixou de incluir os aviões dentre os poucos bens para os quais se poderia solicitar à Cacex emissão da respectiva GI após seu embarque no exterior mas

antes do desembaraço aduaneiro. Logo, a sua vinda representa infração ao controle administrativo das importações, conforme disposto no art. 169 do Decreto-Lei n. 37/1966, com a redação a ele conferida pelo art. 20 da Lei 6.562/1978.

A aeronave a que se refere, teve autorizado seu sobrevôo até 31.05.1987, ocasião em que deveria deixar o País. Entretanto, valendo-se de certificado de matrícula (doc. 13 e 17) concedido pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), o avião aqui permaneceu até agora. Esta situação é, no mínimo, esdrúxula, pois tal certificado, segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565, de 19.12.1986), conferiu ao aparelho a nacionalidade brasileira, antes de a mesma ter sido legalmente incorporada à riqueza do País, através do despacho alfandegário, cujo processamento está disciplinado pelo Decreto-Lei n. 37/1966 e Livro IV do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n. 91.030/1985' (fl. 84/85).

Quer dizer, Aeropetrol Táxi Aéreo S/A está se valendo de uma linguagem imprópria quando afirma que importou a aeronave na vigência do 'Decreto-Lei n. 1.726, de 07 de dezembro de 1979' (fl. 165). À época, ela só tinha uma licença de sobrevôo." (Fls. 190 e 191).

Daí, no mesmo voto, certamente, aduziu o eminente Relator Ministro Ari Pargendler.

"Na verdade, a aeronave, desde o dia 06 de março de 1987, ao abrigo da norma isencional em referência, já se encontrava no território nacional, mas somente em 21 de novembro de 1988, quando já em vigor o Decreto-Lei n. 2.434, de 19 de maio de 1988, obteve a apelada junto à Cacex a competente Guia de Importação.

Deste modo, com o fato gerador do imposto de importação, a teor do disposto no art. 19, do CTN, somente ocorre com a entrada do produto estrangeiro no território nacional, estaria a empresa-recorrida, pelo menos em tese, livre do ônus tributário. Sucede, porém, que o Decreto-Lei n. 37, de 1966, dispõe em seu artigo 23, o seguinte:

'Art. 23. Quando se tratar de mercadoria despachada para consumo, considera-se ocorrido o fato gerador na data do registro, na repartição aduaneira da declaração a que se refere o artigo 44.'

Impede, então, enfatizar, dada a compatibilidade proclamada pela Súmula n. 04 do extinto Tribunal Federal de Recursos entre esta disposição

(art. 23, do DL n. 37/1966) e aquela do art. 19, do CTN, que o fato gerador em questão ocorreu quando já revogada a isenção pelo art. 10, do Decreto-Lei n. 2.434, de 1988, **verbis**:

‘Art. 10. Ressalvado o disposto neste decreto-lei, ficam revogadas as isenções e reduções, de caráter geral ou especial, do Imposto sobre a Importação e do Imposto Sobre Produtos Industrializados incidente sobre bens de procedência estrangeira, exceto:

I – as comprovadamente concedidas, nos termos da legislação respectiva, até a data da publicação deste decreto-lei; e

II – as importações beneficiadas com isenção ou redução, na forma da legislação anterior, cujas Guias de Importação tenham sido emitidas até a data da publicação deste decreto-lei.’

Faz-se mister ressaltar que a entrada da aeronave no território nacional, em 06 de março de 1987, antes da vigência da norma transcrita, não interfere no desate da causa por dois motivos: em primeiro lugar, pela cláusula Segunda do Contrato de Compra e Venda de folha 28, a incorporação do bem ao patrimônio da empresa somente se verificou após a emissão da guia de importação, não sendo, então, razoável admitir-se, goze, alguém, da isenção tributária sobre um produto que não lhe pertence; em segundo lugar, como assinalou o eminente Ministro Carlos Mário Velloso, no julgamento pelo TFR no Incidente de Uniformização de Jurisprudência na Apelação em Mandado de Segurança n. 79.570 — São Paulo — é indiscutível que o ‘fato gerador’ do imposto de importação é a entrada da mercadoria estrangeira no território nacional. Mas aí, salientar o preclaro Ministro, tem-se apenas o ‘aspecto material’ do fato gerador, não se caracterizando — ainda seu ‘aspecto temporal’ nem o ‘aspecto espacial’. Indaga-se, então: quando, em que momento e por onde, por qual lugar a mercadoria estrangeira entra no território nacional. Para fim de incidência do imposto de importação, este momento, juridicamente relevante, diz o voto em comento, é a ‘entrada com intuito de permanência da mercadoria aqui, de sua incorporação à riqueza do País, onde será utilizada (consumo em sentido fiscal amplo). E este momento é definido no art. 23, do Decreto-Lei n. 37/1966, como sendo o dia do registro da declaração de importação em repartição fiscal habilitada. Temos aí a definição do elemento temporal ou do aspecto temporal da hipótese de incidência (‘fato gerador’) do imposto de importação’.

Existe, por fim, a objeção, data vênua, sem procedência, de não ser uma aeronave, tecnicamente bem de consumo, mas, sim, bem de capital. No entan-

to, vale aqui a lição do Ministro Décio Miranda, ainda no TFR, por ocasião do julgamento da MAS n. 77.431/RJ.

‘A expressão ‘para consumo’ vem da antiga denominação do imposto de importação, que se chamava ‘direito de importação para consumo’. Sempre que incidia imposto de importação era direito de importação para consumo...’

Em suma, diz mais uma vez o Ministro Carlos Mário Velloso: ‘*mercadoria despachada para consumo* quer dizer: mercadoria importada para ser usada, para ser utilizada, para ser aplicada, ser empregada.’ (Fls. 189 e 190)

A minha vez, sem distanciar-me dessa compreensão básica, examinando o tema no Recurso Especial n. 74.910/MG, pela pertinência, votando, registrei:

“(...)

Ora, a importação em causa não se beneficiou das exceções dos incisos do art. 10 do DL. n. 2.434/1988, acima transcritos, quando interpretados à luz do art. 111, II do CTN.

De fato, a referida importação não foi alcançada pela exceção do inciso II, porque a guia de importação foi emitida após 19.05.1988, data da entrada em vigor do DL n. 2.434/1988.

Tampouco foi a aludida importação alcançada pela exceção do inciso I, já que a isenção não havia sido comprovadamente concedida nos termos da legislação anterior.

Com efeito, o simples ingresso da aeronave em território nacional, com base em mera licença de sobrevôo, e portanto sem o intuito de permanência e utilização, não chega a constituir o fato gerador, que é pré-condição da isenção tributária.

Sobre esse aspecto, cabe transcrever a orientação jurisprudencial dada em caso semelhante:

Como assinalou o eminente Ministro Carlos Mário Velloso, no julgamento pelo TFR no Incidente de Uniformização de Jurisprudência na Apelação em Mandado de Segurança n. 79.570/São Paulo — é indiscutível que o fato gerador do imposto de importação é a entrada da mercadoria estrangeira no território nacional. *Mas aí, salienta o preclaro Ministro, tem-se apenas o aspecto material do fato gerador, não caracterizando ainda o ‘aspecto temporal’, nem o aspecto espacial.*

Indaga-se então: Quando, em que momento, por onde, por qual lugar a mercadoria estrangeira entra no território nacional, para fim de incidência do imposto de importação.

Este momento, juridicamente relevante, diz o voto em comento, é a *entrada com intuito de permanência*.⁷ (Fl. 159, grifou-se).

Ora, no caso dos autos a entrada da aeronave no território se deu por uma forma pouco ortodoxa, já que com base em simples autorização de sobrevôo, precedia de comunicação da COTAC (Coordenação do Transporte Aéreo Civil), que não tinha autoridade para dispor sobre importação para fins tributário-fiscais.

Ressalte-se, ainda, que os certificados de aeronavegabilidade e o certificado de matrícula obtidos pela recorrida (fls. 47/50), continham todos ressalva expressa, com o seguinte teor:

‘este certificado não exime o fiel cumprimento da legislação fiscal e aduaneira em vigor no país.’

Assim, não se pode dizer que a constituição plena do fato gerador tenha ocorrido antes da vigência do DL n. 2.434/1988, quando passa ter efeitos a revogação das isenções, nos termos de seu art. 10, **caput**’ ...” (in DJ de 26.08.1996).

Por essa linha maior de pensar, merece ser lembrado o REsp n. 74.913-MG. Rel. Min. Demócrito Reinaldo — in DJ de 30.06.1997.

Na pertença da possibilidade de colidência entre o artigo 23, Decreto-Lei n. 37/1966, e o artigo 19, CTN, além da Súmula n. 4/TFR, a respeito, com pontuado no v. acórdão embargado, o excelso Supremo Tribunal Federal ditou que, tendo aquele decreto entrado em vigor antes da Constituição de 1967, a qual ergueu a Lei n. 5.172/1966 à categoria de lei complementar, podia modificar as disposições do CTN. Pois, antes tinha a natureza de lei ordinária e, portanto, decreto-lei posterior podia revogar lei ordinária anterior. Confira-se:

“Fato gerador do imposto de importação em se tratando de mercadoria para consumo e ‘entrepóstada’.

Não é desarrazoada a interpretação de que, em tais hipóteses, se aplica o artigo 23 do Decreto-Lei n. 37/1966, não se podendo afastá-lo sob o fundamento de ser o CTN lei complementar, uma vez que ambos — o CTN e o Decreto-Lei n. 37/1966, que lhe é posterior entraram em vigor anteriormente à Constituição de 1967, sendo, portanto, leis ordinárias que, no tocante às normas gerais de Direito Tributário (o que sucede com as que definem fato

gerador), passaram a considerar-se como leis complementares a partir da vigência daquela Constituição...” (RE n. 90.471/MG, Rel. Min. Moreira Alves — **in** RTJ 93/1.269).

No circunlóquio do assunto sob exame, também, podem ser lembrados: RE 90.114, Rel. Min. Rafael Mayer, **in** RTJ 91/704; RE n. 91.337, Rel. Min. Cordeiro Guerra, **in** RTJ 96/1.335.

A compreensão rememorada não se esvaziou na vigência da Constituição de 1998.

Encerrando as comemorações dos precedentes, renova-se a indicação feita no voto-condutor do aresto embargado.

“Isenção do imposto de importação. Cancelamento do benefício por terem desaparecido as razões que legitimavam a isenção. Não há incompatibilidade entre a regra do art. 23 do Decreto-Lei n. 37/1966 e a do art. 19 do CTN. Desse modo, se a mercadoria é isenta quando de sua entrada no território nacional, e não mais o é por ocasião do registro da declaração de importação na repartição aduaneira, aplica-se o regime alfandegário vigorante no momento. Isenção concedida por prazo certo, durante dois anos, enquanto necessária para garantir a colocação da produção nacional. Daí por que, tão logo foi apurada pelo órgão competente que a nossa produção estava garantida, a isenção foi legitimamente cancelada. Agravo regimental desprovido.” (AgRg n. 82.129, Rel. Min. Soares Munõz, **in** RTJ 102/1.026).

Finalmente, comporta aduzir que as importações, além de condições específicas, submetem-se à política cambial sob os influxos de conveniência e oportunidade, verificações sempre contemporâneas aos fatos e reservadas à administração pública executiva sob a ótica de circunstâncias setoriais internas e do mercado exterior.

Concluída a exposição, reanimados os fundamentos do v. acórdão embargado, *voto rejeitando os embargos*.

É o voto

VOTO-VISTA

O Sr. Ministro Francisco Falcão: Sr. Presidente, na sessão do dia 27 de fevereiro de 2002, pedi vista do presente feito para me inteirar melhor da controvérsia.

In casu, trata-se de mandado de segurança impetrado por Aeropetrol Táxi Aéreo S/A, com o escopo de se eximir do pagamento do imposto de importação devido em virtude da importação de aeronave estrangeira.

O eminente Ministro Milton Luiz Pereira, Relator, assim dirimiu a questão, **verbis**:

“Atrato de fato gerador do imposto de Importação (art. 19, CTN; Dec.-Lei n. 37/1966, art. 23), à parla de divergência, em síntese, compendia-se que foram confrontados arestos, assim ementados:

‘Tributário, Imposto de Importação. Fato gerador. Isenção. Quem promove a importação de mercadoria sem ter a guia de importação sujeita-se ao regime legal vigente na data em que a obtém. Compatibilidade entre o artigo 23 do Decreto-Lei n. 37, de 1966, e o artigo 19 do Código Tributário Nacional. Súmula n. 4 do Tribunal Federal de Recursos. Precedentes do Supremo Tribunal Federal.

Recurso especial conhecido e provido.’ (REsp n. 78.277-MG, Segunda Turma. Rel. Min. Ari Pargendler — fl. 197).

‘Imposto de Importação — Incidência — Aeronave — Licença de Sobrevôo.

Atendendo às condições da isenção no memento do fato gerador — ingresso em território nacional, tem direito do benefício.

A legislação aplicável é a vigente na época da ocorrência do fato gerador.

Recurso improvido.’ (REsp n. 76.827/MG, Rel. Min. Garcia Vieira — fl. 218).

Ora em diante, descortina-se que a controvérsia central prende-se à incidência, ou não, do Imposto de Importação de aeronave, sob os auspícios do “regime aduaneiro especial de admissão temporária”. Quando vigia legislação favorecedora da isenção de tributos (Dec.-Lei n. 1.726/1979, art. 2º, IV, **n**), entrando no território nacional, conforme a garantia do benefício fiscal (art. 19, CTN; art. 1º, Dec.-Lei n. 37/1966).

Nesse contexto, evidenciada a divergência, pórtico para o conhecimento dos embargos, no primeiro lance ganha necessária repercussão o exame do momento concretizador do “fato gerador”. Com essa finalidade, em perfeita sintonia com a demonstração documentada, o voto-condutor do v. acórdão embargado comemorou:

“Aqui — diz Aeropetrol Táxi Aéreo S/A — a situação é especial, porque, ‘quando importou a aeronave, bem como quando ela ingressou no território nacional, aos 06 de março de 1987, vigia o Decreto-Lei n. 1.726, de 07 de dezembro de 1979’ (fl. 165), que assegurava a isenção do imposto de importação quando a operação tinha por objeto aeronaves.

A aeronave, todavia, ingressou no País mediante uma licença de sobrevôo, emitida pelo Ministério da Aeronáutica, sem a licença de importação, que à época era da exclusiva alçada da carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (CACEX) — fl. 84.

Essa circunstância está bem esclarecida nas informações prestadas pela autoridade indicada como coatora, **in verbis**:

‘Manifesto também minha estranheza quanto ao fato de aeronave em questão encontrar-se em território nacional, com vistas ao seu despacho para consumo (expressão que indica sua nacionalização definitiva), munida de simples autorização de sobrevôo, um mero procedimento disciplinador do tráfego aéreo nacional. De acordo com o Comunicado n. 204, de 02.09.1988, da Cacex, só é admissível trazer um bem ao Brasil, para tal finalidade, salvo raras exceções, após ser emitida a respectiva GI, e o referido Comunicado deixou de incluir os aviões dentre os poucos bens para os quais se poderia solicitar à Cacex a emissão da respectiva GI após seu embarque no exterior mas antes do desembarço aduaneiro. Logo, a sua vinda representa infração ao controle administrativo das importações, conforme disposto no art. 169 do Decreto-Lei n. 37/1966, com a redação a ele conferida pelo art. 20 da Lei n. 6.562/1978.

A aeronave a que se refere, teve autorizado seu sobrevôo até 31.05.1987, ocasião em que deveria deixar o País. Entretanto, valendo-se de certificado de matrícula (docs. 13 e 17) concedido pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), o avião aqui permaneceu até agora. Esta situação é, no mínimo, esdrúxula, pois tal certificado, segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565, de 19.12.1986), conferiu ao aparelho a nacionalidade brasileira, antes de o mesmo ter sido legalmente incorporado à riqueza do País, através do despacho alfandegário, cujo processamento está disciplinado pelo Decreto-Lei n. 37/1966 e Livro IV do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n. 91.030/1985’ (fls. 84/85).

Quer dizer, Aeropetrol Táxi Aéreo S/A está se valendo de uma linguagem imprópria, quando afirma que importou a aeronave na vigência do ‘Decreto-Lei n. 1.726, de 07 de dezembro de 1979’ (fl. 165). À época, ela só tinha uma licença de sobrevôo. “(Fls. 190 e 191)

Dáí no mesmo voto, certamente, aduziu o eminente Relator Ministro Ari Pargendler:

“Na verdade, a aeronave, desde o dia 06 de março de 1987, ao abrigo da norma isencional em referência, já se encontrava no território

nacional, mas somente em 21 de novembro de 1988, quando já em vigor o Decreto-Lei n. 2.434, de 19 de maio de 1988, obteve a apelada junto à Cacex a competente guia de importação.

Desse modo, como o fato gerador do imposto de importação, a teor do disposto no art. 19, do CTN, somente ocorre com a entrada do produto estrangeiro no território nacional, estaria a empresa recorrida, pelo menos em tese, livre do ônus tributário, sucede, porém, que o Decreto-Lei n. 37, de 1966, dispõe em seu artigo 23, o seguinte:

‘Art. 23. Quando se tratar de mercadoria despachada para consumo, considera-se ocorrido o fato gerador na data do registro, na repartição aduaneira da declaração a que se refere o artigo 44.’

Impede, então enfatizar, dada a compatibilidade proclamada pela Súmula n. 04 do extinto Tribunal Federal de Recursos entre esta disposição (art. 23, do DL. n. 37/1966) e aquela do art. 19, do CTN, que o fato gerador em questão ocorreu quando já revogada a isenção pelo art. 10, do Decreto-Lei n. 2.434, de 1988, **verbis**:

‘Art. 10. Ressalvado o disposto no decreto-lei, ficam revogadas as isenções e reduções, de caráter geral ou especial, do Imposto sobre a Importação e do Imposto Sobre Produtos Industrializados incidente sobre bens de procedência estrangeira, exceto:

I- as comprovadamente concedidas, nos termos da legislação respectiva até a data da publicação deste decreto-lei; e

II- as importações beneficiadas com isenção ou redução, na forma da legislação anterior, cujas guias de importação tenham sido emitidas até a data da publicação deste decreto-lei.

Faz-se mister ressaltar que a entrada da aeronave no território nacional, em 06 de março de 1987, antes da vigência da norma transcrita, não interfere no desate da causa por dois motivos: em primeiro lugar, pela Cláusula Segunda do Contrato de Compra e Venda de folha 28, a incorporação do bem ao patrimônio da empresa somente se verificou após a emissão da guia de importação, não sendo, então, razoável admitir-se, goze, alguém, da isenção tributária sobre um produto que não lhe pertence: em segundo lugar, como assinalou o eminente Ministro Carlos Mário Velloso, no julgamento pelo TFR no Incidente de Uniformização de Jurisprudência na Apelação em Mandado de Segurança n. 79.570/SP — é indiscutível que o ‘fato gerador’ do imposto de importação é a entrada da mercadoria estrangeira no território nacional, mas aí, salientar o preclaro Ministro, tem-se apenas o ‘aspecto material’ do fato gerador,

não se caracterizando — ainda — seu ‘aspecto temporal’ nem o ‘aspecto espacial’. Indaga-se, então: Quando, em que momento e por onde, por qual lugar a mercadoria estrangeira entra no território nacional, para fim de incidência do imposto de importação. Este momento, juridicamente relevante, diz o voto em comento, é a ‘entrada com intuito de permanência da mercadoria aqui, de sua incorporação à riqueza do País, onde será utilizado (consumo em sentido fiscal amplo). E este momento é definido no art. 23, do Decreto-Lei n. 37/1966, como sendo o dia do registro da declaração de importação em repartição fiscal habilitada. Temos aí a definição do elemento temporal ou do aspecto temporal da hipótese de incidência (“fato gerador”) do imposto de importação’.

Existe, por fim, a objeção, *data vênia*, sem procedência, de não ser uma aeronave, tecnicamente, bem de consumo, mas, sim, bem de capital, no entanto, vale aqui a lição do Ministro Décio Miranda, ainda no TFR, por ocasião do julgamento da AMS n. 77.431/RJ.

‘A expressão ‘para consumo’ vem da antiga denominação do imposto de importação, que se chamava ‘direito de importação para consumo’. Sempre que incidia imposto de importação era direito de importação para consumo...’

Em suma, diz mais uma vez o Ministro Carlos Mário Velloso: ‘*mercadoria despachada para consumo* quer dizer: mercadoria importada para ser usada, para ser utilizada, para ser aplicada, ser empregada.’” (Fls. 189 e 190)

À minha vez, sem distanciar-me dessa compreensão básica, examinando o tema no Recurso Especial n. 74.910/MG, pela pertinência, votando, registrei:

“(…)

Ora, a importação em causa não se beneficiou das exceções dos incisos do art. 10 do DL. n. 2.434/1988, acima transcritos, quando interpretados à luz do art. 111, II, do CTN.

De fato, a referida importação não foi alcançada pela exceção do inciso II. Porque a guia de importação foi emitida após 19.05.1988, data de entrada em vigor do DL. n. 2.434.1988.

Tampouco foi a aludida importação alcançada pela exceção do inciso I, já que a isenção não havia sido comprovadamente concedida nos termos da legislação anterior.

Com efeito, o simples ingresso da aeronave em território nacional, com base em mera licença de sobrevôo, e portanto sem o intuito de permanência e utilização, não chega a constituir o fato gerador, que é pré-condição da isenção tributária.

(...)

Ora, no caso dos autos a entrada da aeronave no território se deu por uma forma pouco ortodoxa, já que com base em simples autorização de sobrevôo, precedida de comunicação da COTAC (Coordenadoria do Transporte Aéreo Civil), que não tinha autoridade para dispor sobre importação para fins tributário-fiscais.

Ressalte-se, ainda, que os certificados de aeronavegabilidade e o certificado de matrícula obtidos pela recorrida (fls. 47/50), continham todos ressalva expressa, com o seguinte teor:

‘Este certificado não exige o fiel cumprimento da legislação fiscal e aduaneira em vigor no País.

Assim, não se pode dizer que a constituição plena do fato gerador tenha ocorrido antes da vigência do DL. n. 2.434/1988, quando passa ter efeitos a revogação das isenções, nos termos de seu art. 10, **caput**’...
“(in DJ de 26.08.1996).

Por essa linha maior de pensar, merece ser relembrado o REsp n. 74.913/MG, Rel. Min. Demócrito Reinaldo — in DJ de 30.06.1997.

Na pertinência da possibilidade de colidência entre o artigo 23, Decreto-Lei n. 37/1966, e o artigo 19, CTN, além da Súmula n. 4 TFR, a respeito, como pontuado no v. acórdão embargado, o excelso Supremo Tribunal Federal ditou que, tendo aquele decreto entrado em vigor antes da Constituição de 1967, a qual ergueu a Lei n. 5.172/1966 à categoria de lei complementar, podia modificar as disposições do CTN. Pois, antes tinha a natureza de lei ordinária e, portanto, decreto-lei posterior podia revogar lei ordinária anterior.

Confira-se:

‘Fato gerador do imposto de importação em se tratando de mercadoria para consumo e ‘entrepostada’.

Não é desarrazoada a interpretação de que, em tais hipóteses, se aplica o artigo 23 do Decreto-Lei n. 37/1966, não se podendo afastá-lo sob o fundamento de ser o CTN lei complementar, uma vez que ambos — o CTN e o Decreto-Lei n. 37/1966, que lhe é posterior — entraram em vigor anteriormente à Constituição de 1967, sendo, portanto, leis ordinárias que, no tocante às normas gerais de Direito Tributário (o que sucede com as que definem fato gerador). Passaram a considerar-se como leis complementares a partir da vigência daquela Constituição...” (RE n. 90.471/MG, Rel. Min. Moreira Alves — in RTJ 93/1.269

No circunlóquio do assunto sob exame, também, podem ser lembrados: RE n. 90.114, Rel. Min. Rafael Mayer. **In** RTJ 91/704; RE n. 91.337. Rel. Min. Cordeiro Guerra, **in** RTJ 96/1.335.

A compreensão rememorada não se esvaziou na vigência da Constituição de 1988.

Encerrando as comemorações dos precedentes, renova-se a indicação feita no voto-condutor do aresto embargado.

‘Isenção do imposto de importação. Cancelamento do benefício por terem desaparecido as razões que legitimavam a isenção. Não há incompatibilidade entre a regra do art. 23 do Decreto-Lei n. 37/1966 e a do art. 19 do CTN. Desse modo, se a mercadoria é isenta quando de sua entrada no território nacional, e não mais o é por ocasião do registro da declaração de importação na repartição aduaneira, aplica-se o regime alfandegário vigorante no momento. Isenção concedida por prazo certo, durante dois anos, enquanto necessária para garantir a colocação da produção nacional. Daí por que, tão logo foi apurada pelo órgão competente que a nossa produção estava garantida, a isenção foi legitimamente cancelada. Agravo regimental desprovido.’ (AgRg n. 82.129, Rel. Min. Soares Muñoz, **in** RTJ 102/1.026).

Finalmente, comporta aduzir que as importações, além de condições específicas, submetem-se à política cambial sob os influxos de conveniência e oportunidade, verificações sempre contemporâneas aos fatos e reservadas à administração pública executiva sob a ótica de circunstâncias setoriais internas e do mercado exterior.

Concluída a exposição, reanimados os fundamentos do v. acórdão embargado, *voto rejeitando os embargos*.

É o voto.”

Tenho como escoreita a fundamentação supratranscrita, posto que em consonância com a jurisprudência desta colenda Corte, salientando que compartilho da mesma linha de entendimento, ou seja, o fato gerador do imposto de importação é, indiscutivelmente, a entrada da mercadoria estrangeira no território nacional, contudo, na hipótese vertente, como bem salientado acima, a entrada da aeronave no território nacional, em 06 de março de 1987, antes da vigência do Decreto-Lei n. 2.434, de 1988, não interfere no deslinde da questão por dois motivos, a saber: em primeiro lugar, porque a incorporação do bem ao patrimônio da empresa somente se verificou após a emissão da guia de importação e, em segundo lugar, porque o simples ingresso da aeronave em território nacional, com base em mera licença de

sobrevôo, e portanto, sem o intuito de permanência e utilização, não chega a constituir o fato gerador, que é pré-condição da isenção tributária.

Isto posto, acompanho o voto do eminente Ministro-Relator para, também, rejeitar os presentes embargos de divergência.

É o meu voto.
