

TL3J



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

Processo n° 11128.005523/2003-83
Recurso n° 141.646 Voluntário
Acórdão n° 3202-00.106 – 2ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 28 de abril de 2010
Matéria II/IPI - FALTA DE RECOLHIMENTO
Recorrente FERRONORTE FERROVIA NORTE BRASIL
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO - II

Data do fato gerador: 10/07/2003, 11/07/2003

CLASSIFICAÇÃO FISCAL. EX-TARIFÁRIO. LOCOMOTIVA COM POTÊNCIA MÁXIMA SUPERIOR A 3.000 HP. RESOLUÇÃO CAMEX N° 32/01.


Face às provas colacionadas aos autos, e em homenagem ao Princípio da Verdade Material, resta comprovado que a locomotiva GE C30-7 tem potência máxima superior a 3.000 HP, enquadrando-se no Ex-tarifário previsto no “EX 002” do código NCM 8602.10.00, nos termos da Resolução Camex n° 32/01.

Recurso Voluntário Provido.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os membros do Colegiado, por unanimidade de votos, dar provimento ao recurso voluntário, nos termos do relatório e voto que integram o presente julgado.


IRENE SOUZA DA TRINDADE TORRES - Presidente substituta


RODRIGO CARDOZO MIRANDA - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros Irene Souza da Trindade Torres, Heroldes Bahr Neto, Rodrigo Cardozo Miranda e Mara Cristina Sifuentes. Ausente o Conselheiro José Luiz Novo Rossari (Presidente). Fêz sustentação oral o Advogado Arnaldo Conceição Jr.

Relatório

Cuida-se de recurso voluntário interposto por Ferronorte S/A Ferrovias Norte Brasil (fls. 544 a 571) contra o v. acórdão proferido pela Colenda 1ª Turma da DRJ II de São Paulo –SP (fls. 508 a 512) que, por unanimidade de votos, considerou procedente o lançamento consubstanciado no auto de infração de fls. 01 a 23.

Por bem descrever a presente controvérsia, adoto o relatório apresentado na DRJ, *verbis*:

Trata o presente sobre Auto de Infração (fls. 01/25) para exigir da autuada o crédito tributário no valor total de R\$ 1.754.841,07 (hum milhão, setecentos e cinqüenta e quatro mil, oitocentos e quarenta e um reais e sete centavos), a título de diferença de imposto de importação, multa proporcional, multa do controle administrativo das importações, multa regulamentar e juros de mora.

Conforme relata a Fiscalização, a autuada importou, pela Declaração de Importação (DI) nº 03/0584401-0, “1(uma) locomotiva diesel-elétrica, com potência máxima de 3.250 HP, modelo C30-7, marca GE, usada, número de identificação 5508”, classificando-a no código NCM 8602.10.00, com alíquotas de 14% para o imposto de importação e 0% para o imposto sobre produtos industrializados, enquadrando-a no “EX 002”, da Resolução Camex nº 32/01, recolhendo o imposto de importação à alíquota reduzida de 4%; em ato de conferência física, a Fiscalização, com base em laudo técnico que informou ter a locomotiva potência máxima de 3.000HP, exclui a mercadoria do referido EX tarifário; tendo a interessada importado mais doze locomotivas idênticas, pelas DI’s de fls. 83 a 282, com enquadramento indevido no referido Ex tarifário, exige-se a diferença de tributos, pela alíquota de 14%, bem como a multa de ofício e os juros devidos, e também a multa por falta de guia de importação ou documento equivalente, porque o licenciamento era para locomotiva que apresentassem potência máxima superior a 3.000 HP; instruem a autuação cópias de DI’s (fls. 26/38 e 83/295), do laudo técnico (fls. 40/52), da carta explicativa do representante da autuada e de explicações sobre a locomotiva importada (fls. 58/73) e de laudo complementar (fls. 76/77).

Regularmente intimada, em 09/09/2003, a autuada apresentou impugnação de fls. 322/348, em 24/09/2003, fazendo considerações sobre a importância da empresa impugnante no âmbito nacional, contribuindo no cenário das exportações brasileiras, porque é concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas, ligando o centro-oeste ao Porto de Santos e que a FERRONORTE constitui uma nova estrada de ferro em processo de construção desde 1988 e somente em 2000

iniciou suas operações; que foi autuada porque a Fiscalização solicitou assistência técnica para o desembaraço da locomotiva importada pela DI nº03/0584401-0, em que pleiteara o “EX 002” do código tarifário 86302.10.00, com redução da alíquota do II para 4% e que o engenheiro certificante emitiu laudo técnico afirmando que a potência máxima da locomotiva é 3.000 HP, divergindo da DI onde descreve como 3250HP, justificado no fato de não constar essa indicação na locomotiva e que nas literaturas pesquisadas, o modelo de locomotiva C30-7 possui potência de 3.000 HP; que apresentou às fls. 58/73 documentos comprobatórios comprovando que os 3.000 HP encontrados pelo engenheiro certificante referem-se somente à “potência de tração” – ou potência líquida da locomotiva – sendo certo que a potência máxima da mesma – ou potência bruta – perfaz pelo menos 3.250 HP, vez que conjuga potência líquida de 3.000 HP e potência auxiliar de 250 HP; questiona o rigor da autuação porque para a diferença de imposto supostamente devido é de R\$ 363.025,62, o total do crédito tributário é de R\$ 1.754.841,07, sendo de destacar a multa de controle administrativo no valor de R\$ 1.088.904,06, que é ilegal sem qualquer embasamento; alega nulidade da autuação, por cerceamento de defesa, argumentando que o despacho aduaneiro de importação tem seus procedimentos determinados no art. 510 do Decreto nº 4.543/2002 porque em 28/02/2003 a mencionada DI foi encaminhada para lavratura de Auto de Infração, que ocorreu em 04/12/2003, ainda no curso do prazo para oferecer manifestação de inconformidade até 13/09/2003, face registro de exigência no SISCOMEX em 14/08/2003 (fls. 58); no mérito, aponta erro da Fiscalização, quando esta ao afirma que para fazer jus ao “EX 002”, a locomotiva, além de computadorizada, deve apresentar potência superior a 3.000 HP, face alteração feita pela Resolução CAMEX nº 38/2002, retirando a característica de ser computadorizada; que ficando a questão restrita à potência superior a 3.000 HP, refuta o laudo técnico, para dizer que a locomotiva possui potência máxima superior a 3.000 HP; junta Laudo Técnico, elaborado pelo engenheiro José Grigolon Filho, a pedido da Ferronorte S/A, com os anexos (fls. 426/436), 2) Parecer Técnico nº 8.374, de setembro de 2003, elaborado pelo IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas, por solicitação da Ferronorte S/A (fls. 437/460), que define potência máxima de uma locomotiva, fazendo diferenciação entre “potência bruta”, “potência de tração” e “potência nos trilhos”, para concluir que a locomotiva, em questão, apresenta potência bruta de 3.340 HP, potência de tração medida de 3.010 HP e potência de tração calculada de 3.025 HP, constatando-se que a potência máxima da locomotiva modelo C30-7 é dada pela potência de tração mais a potência dos equipamentos auxiliares, ou seja, 3.340 HP; refuta as penalidades impostas; solicita (i) conversão do julgamento em diligência, diante dos elementos de prova trazidos aos autos, para que o engenheiro certificante, Sr. João Abel Cunha responda aos quesitos apresentados (fls. 347); em caso de respostas negativas (ii) encaminhamento ao Instituto Nacional de Tecnologia, para responder aos mesmos quesitos, e protesta

pela apresentação de razões complementares, para afinal, seja acolhida a impugnação, cancelando-se o Auto de Infração.

É o relatório. (grifos e destaques nossos)

A ementa do v. acórdão recorrido, em que se decidiu pela manutenção do lançamento, é a seguinte, *verbis*:

Assunto: Imposto sobre a Importação – II

Data do fato gerador: 10/07/2003, 11/07/2003

Imposto de Importação. EX-tarifário. Mercadoria importada submetida à perícia técnica. Constatação de divergência na característica técnica indicado no destaque “EX”. Exigível a diferença de tributos, acrescida de multa de ofício e multa regulamentar. Caracterização de declaração inexata da mercadoria. Aplicável a multa do controle administrativo das importações.

Lançamento Procedente.

Na esteira do voto condutor, a DRJ entendeu, em síntese, que a informação a ser prestigiada é a constante na etiqueta ou plaqueta fixada na mercadoria, notadamente porque fornecida pelo seu fabricante. Tal entendimento é destacado no seguinte excerto (fls. 512), *verbis*:

(...)

Se em relação à mercadoria, cuja forma de tributação ou concessão de benefício levar em conta seu desempenho, como condição, é de se supor, que o critério mais viável, certo e inequívoco é a aceitação da informação de seu fabricante, que sempre, há de presumir-se verdadeira, justamente porque é seu melhor conhecedor, principalmente por que é detentor ou autor de seu projeto de fabricação, e, por conseguinte, suas especificações técnicas, desempenho e performance.

Com esse enfoque, não vejo razão nenhuma para, diante de um esclarecimento já presente na mercadoria – a locomotiva em questão tem aposta em seu corpo a etiqueta do fabricante indicando sua característica, no caso, a potência de 3.000 HP, que a norma legal elegeu como referência para enquadramento nela previsto; e referida potência não é de ser destrinchada para os diferentes desdobramentos em seu conceito, como pretendido pela impugnante, porquanto tornaria inócua a especificação dessa condição no texto legal, pois levaria a uma infinidade de entendimento, o que certamente não se presta à norma legal.

Rejeita-se, pois, o entendimento da impugnante, que procura atribuir à potência, mais significados, mediante diversificação de sua forma de medição, trazendo conceitos de potência bruta, potência líquida, e outros, que não são considerados pela norma legal; isto em razão do princípio da concisão da norma legal, de tal sorte que, se fosse o caso de aferir a potência, na

forma pretendida pela impugnante, certamente a norma teria feito essa indicação.

*Em decorrência, as exaustivas argumentações apresentadas na impugnação e, portanto, todas as explicações constantes dos laudos técnicos em que se lastreou a impugnante, são de ser, aqui e para os efeitos da pretensão de enquadramento do mencionado ex – tarifário, são de ser afastadas; por conseguinte, **indefere-se o pedido de diligência, vez que, no juízo de quem tem percepção sensata, não é de se questionar informação do próprio fabricante sobre características do produto de sua fabricação, como aduz o engenheiro João Abel da Cunha, o fabricante de um produto é seu maior conhecedor, tendo todas as informações técnicas sobre o que fabrica; além do mais, tal como consignado no referido laudo, a literatura técnica encontrada em todos os meios disponíveis, inclusive a “internet”, a locomotiva GE, modelo C30-7, tem potência de 3.000 HP.** (grifos e destaques nossos)*

Irresignada, a contribuinte interpôs o já mencionado recurso voluntário, reiterando os termos da sua impugnação e ressaltando, mais uma vez, o teor dos laudos acostados aos autos que demonstrariam, no seu entendimento, que a potência máxima da locomotiva é superior a 3.000 HP.

Nesse sentido, aliás, a contribuinte, após a interposição do recurso voluntário, juntou aos autos novos laudos, produzidos em outros processos administrativos (fls. 580 a 677), em que se afirma que a locomotiva GE, modelo C30-7, tem potência superior a 3.000 HP.

É o relatório.

Voto

Presentes os requisitos de admissibilidade, o recurso voluntário interposto merece ser conhecido.

Antes de mais nada, entendo que não deve ser acolhida a alegação de cerceamento de defesa, tendo em vista a existência efetiva de provas periciais e documentais nos autos, suficientes para dirimir a presente controvérsia, sendo desnecessária a conversão do julgamento em diligência.

De fato, conforme se depreende do relatório, a questão controvertida nos presentes autos diz respeito, especificamente, à potência máxima das locomotivas importadas. A fim de se adequar ao Ex-tarifário em questão e se beneficiar das alíquotas reduzidas, as locomotivas diesel-elétrica C30-7, marca GE, devem apresentar **potência máxima superior a 3.000 HP**.

Esta é a premissa do Ex-tarifário de que trata a Resolução CAMEX nº 32/01:

Ex 002 – Locomotivas diesel-elétricas, com potência máxima superior a 3.000 HP. (grifos e destaques nossos)

A autuação se arrimou em laudo técnico (fls. 40 a 52) que, inclusive, após a apresentação de documentação contendo esclarecimentos, colacionada pelo representante da contribuinte (fls. 58 a 73), foi confirmado através de laudo técnico complementar. Neste laudo técnico firmou-se a convicção, notadamente em razão de plaqueta fixada na locomotiva, que a potência da locomotiva é de 3.000 HP.

A contribuinte, em contrapartida, colacionou aos autos vasta documentação, assim como vários laudos técnicos. Dois com a sua impugnação (fls. 426 a 436 e 437 a 460), sendo um do Instituto de Pesquisas Tecnológicas - IPT, além de novos laudos, produzidos em outros processos administrativos (fls. 580 a 677). A posição defendida pela contribuinte, lastreada em todas essas provas, é de que a locomotiva GE C30-7 tem potência máxima superior a 3.000 HP.

Pois bem, após analisar detidamente todas as provas coligidas aos autos, entendo que a autuação não merece prosperar e, assim, o recurso voluntário merece ser provido.

Com efeito, analisando-se inicialmente o laudo técnico que amparou a autuação (fls. 40 a 52), verifica-se que, aparentemente, o perito realizou apenas uma identificação visual, destacando a existência de uma plaqueta na locomotiva indicando a potência como sendo de 3.000 HP (fls. 42). Além disso, se baseou em informações obtidas na internet que, no seu entendimento, levariam à conclusão de que a mercadoria não guarda perfeita correlação com a descrita na DI em análise. Tanto é que apontou como “fundamentação técnica”, *verbis*, *Verificação visual documentos de importação* (fls. 43).

Vale notar que no referido laudo em nenhum momento se asseverou que a **potência máxima é de 3.000 HP**. O perito se limitou a afirmar, *verbis*, que a locomotiva identificada possui potência de 3000 HP, divergindo da DI onde descreve como 3250 HP.

Entendo, no entanto, que a identificação visual, nos termos acima aludidos, e a documentação obtida na internet, que, em princípio, não é nem mesmo do *website* da GE, fabricante da locomotiva (salvo os documentos de fls. 48 a 50), não é suficiente para lastrear a autuação.

Aliás, parece-me que nem mesmo a própria documentação colacionada aos autos com o laudo parece ter sido bem compreendida pelo assistente técnico. O documento acostado às fls. 47, que, aparentemente, como dito, foi obtido da GE, faz a seguinte ressalva ao dispor sobre os modelos de locomotiva B18 a C36, o que inclui o modelo C30-7, *verbis*:

Operating Manual

New Series Diesel Electric Locomotive

Covers all models B18 through C36

These instructions do not purport to cover all details or variations in equipment nor to provide for every possible contingency to be met in connection with installation, operation or maintenance. Should further information be desired or should particular problems arise which are not covered sufficiently for the purchaser's purposes, the matter should be referred to the General Electric Company. (grifos e destaques nossos)

O excerto acima, em síntese, dispõe que as instruções que seguem **não se propõem a cobrir todos os detalhes e variações no equipamento** e nem prevêm toda e qualquer possível contingência no tocante a **instalação, operação e manutenção**. Continuando, deixa-se claro que, **caso se deseje mais informações**, ou se algum problema específico não estiver previsto nas referidas instruções, **o assunto deve ser encaminhado à GE**.

Nesse sentido, a informação referente à potência está exposta da seguinte forma, *verbis*:

MODEL (...) C30-7

HORSEPOWER (NET) (...) 3000

O documento contendo as instruções e características da locomotiva, assim, aponta que a potência **líquida** (*horsepower net*) é de 3.000 HP. Não há qualquer referência à **potência máxima**, tampouco que a **potência máxima é de 3.000 HP**.

As referidas instruções e informações, portanto, em razão da sua própria ressalva, transcrita acima, não servem para dirimir a questão. A informação a respeito da **potência máxima** não se encontra em tal documento, mas apenas a informação referente à **potência líquida**. Assim, no mínimo, mais subsídios deveriam ter sido solicitados à fabricante.

A par do laudo original, e continuando na análise das provas, verifica-se que as informações juntadas pelo representante da contribuinte (fls. 58 a 73), além de provenientes da própria fabricante (GE), são claras no sentido de que a **potência bruta é superior a 3.000 HP**. Ainda que apresentem valores divergentes (3.350, 3.280 e 3.250) os documentos são todos unânimes em apontar uma potência bruta superior a 3.000 HP.

Importante ressaltar que a **carta do representante no Brasil da fabricante de locomotivas GE**, a GE Transportation System South America (GETS AS) (fls. 71), é bastante clara ao apontar que, *verbis*, *as locomotivas GE C30-7 possuem potência bruta de 3.280 HP (Horse Power) e potência líquida para tração de 3.000 HP (Horse Power)*. Continuando, explica que *a diferença entre a potência bruta e a potência líquida para tração é consumida para acionamento dos equipamentos auxiliares (soprador dos motores de tração, compressor de ar, ventilador do radiador, entre outros)*.

Da mesma forma, às fls. 72 foi colacionada uma carta da The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company, que menciona que a locomotiva C30-7 apresenta uma potência total de aproximadamente 3.250 HP. A listagem acostada às fls. 73, ao seu turno, aponta uma potência bruta de 3.280 HP para as locomotivas C30-7, também superior a 3.000 HP.

Em face desses documentos, e instado a se manifestar, o assistente técnico designado apresentou o já mencionado laudo complementar (fls. 76 e 77), se limitando a asseverar que, *verbis*, *de acordo com literatura do fabricante e plaqueta aposta na locomotiva possui potencia de 3000 hp*.

Além disso, aduziu o seguinte, *verbis*:

(...)

As alegações do Importador não procedem, pois o fabricante ao projetar sua locomotiva juntamente com seu conjunto motriz, informa em diversas publicações que o modelo C30-7 possui potencia de 3000 HP.

(cópia destas publicações encontra-se anexa ao laudo)

O importador apresenta cópia de um catálogo técnico com apresenta características das locomotivas tipo C-30-7 B e C-36-7.

O tipo da locomotiva em tela é o C30-7 e de acordo com informações do Fabricante "GENERAL ELCTRIC" em diversas publicações e manuais técnicos disponíveis na INTERNET e em livros especializados, este tipo de locomotiva apresenta potencia de 3000 HP.

(...)

Informo que em todas as pesquisas realizadas, encontrei uniformidade na informação que a potencia da locomotiva C-30-7 é de 3.000 HP. (documentos anexos ao laudo)

Temos como princípio básico que o Fabricante de um produto é seu maior conhecedor e possui todas credenciais para dispor de

todas informações técnicas sobre o que fabrica, desta forma, baseado nas informações do fabricante reitero minha conclusão que este modelo de locomotiva C30-7, possui potência de 3000 HP.

O assistente técnico, em síntese, reiterou que a potência da locomotiva GE C30-7 é de 3.000 HP. Essa informação, todavia, não resolve a controvérsia.

De fato, a contribuinte não negou que a potência seja de 3.000 HP. Afirmou, no entanto, que a **potência líquida** é de 3.000 HP. Agora, para a inclusão no Ex-tarifário, o que importa saber é a **potência máxima**.

No laudo que amparou a autuação, todavia, não se asseverou que a **potência máxima é de 3.000 HP**. Conforme salientado anteriormente, o perito se limita a afirmar, *verbis*, que a locomotiva identificada possui potência de 3000 HP, divergindo da DI onde descreve como 3250 HP.

Potência máxima, ao meu ver, deve ser entendida como a potência máxima atingida pela locomotiva, o que, diante de todas as informações constantes dos autos, equivale à potência bruta. A potência líquida não pode, até mesmo por raciocínio lógico, ser considerada a potência máxima, pois pressupõe-se uma potência maior para se chegar à potência líquida.

Esse, aliás, é exatamente o entendimento esposado no parecer conclusivo do laudo técnico realizado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas - IPT, *verbis*: **entendemos que a potência máxima desenvolvida pela locomotiva diesel-elétrica GE, modelo C30-7, considerando os equipamentos auxiliares, é a potência bruta de 3.340 HP.**

Referido laudo técnico, por sinal, foi realizado em uma locomotiva GE C30-7, com a utilização de instrumentos para medição da potência de tração e da potência bruta (fls. 445 e seguintes). Ou seja, foi um laudo muito mais profundo e técnico do que o laudo apresentado pelo assistente técnico, que lastreou o auto de infração, e que apresentou como fundamentação técnica apenas a *“Verificação visual documentos de importação”*.

Diante de tudo isso, notadamente das robustas provas no sentido de que a **potência máxima da locomotiva é superior a 3.000 HP**, com destaque para os laudos técnicos colacionados com a impugnação, bem como para os laudos que foram juntados após a interposição do recurso voluntário, entendo que a irresignação da contribuinte merece prosperar.

De se ressaltar, apenas, por último, *data maxima venia*, que os argumentos expendidos no voto condutor na DRJ não se afiguram corretos em face da controvérsia dos autos.

Com efeito, acaba mesmo sendo contraditória a assertiva contida no voto condutor no sentido de que deve ser prestigiada a informação do fabricante, inclusive o esclarecimento já presente na mercadoria. E isso porque a informação constante da mercadoria, na plaqueta em que se aponta a potência como sendo de 3.000 HP, foi por diversas vezes esclarecida, em documentação da própria fabricante e pelos laudos periciais produzidos na locomotiva em funcionamento, como sendo potência **líquida** de 3.000 HP:

A DRJ, no entanto, simplesmente ignorou tais esclarecimentos e as provas coligidas aos autos.

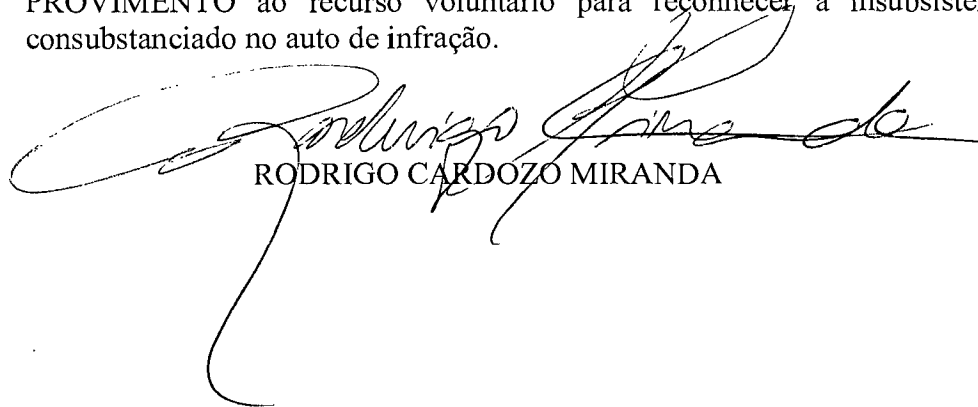
Da mesma forma, afigura-se no mínimo curioso aduzir-se que referida potência não é de ser destrinchada para os diferentes desdobramentos em seu conceito, como pretendido pela impugnante, porquanto tornaria inócua a especificação dessa condição no texto legal.

Ora, para dirimir-se a controvérsia dos autos faz-se necessária, especificamente, a verificação da **potência máxima** da locomotiva, e a plaqueta na mercadoria diz apenas “potência de 3.000 HP”. Além disso, as informações colacionadas aos autos pelo assistente técnico no seu laudo apontam apenas a **potência líquida** (Horse Power Net) como sendo de 3.000 HP. Ou seja, é imprescindível “destrinchar” os conceitos de potência para que se possa verificar a adequação ao texto do Ex-tarifário, que trata explicitamente de **potência máxima**.

Desse modo, a par da robustez da provas coligidas aos autos, os argumentos expendidos na DRJ não merecem prosperar.

Em suma, face às provas colacionadas aos autos, e em homenagem ao Princípio da Verdade Material, resta comprovado que a locomotiva GE C30-7 tem potência máxima superior a 3.000 HP, enquadrando-se no Ex-tarifário previsto no “EX 002” do código NCM 8602.10.00, nos termos da Resolução Camex nº 32/01.

Por conseguinte, em face de todo o exposto, voto no sentido de DAR PROVIMENTO ao recurso voluntário para reconhecer a insubsistência do lançamento consubstanciado no auto de infração.



RODRIGO CARDOZO MIRANDA