



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

Processo nº 11128.006247/2008-85
Recurso nº De Ofício
Acórdão nº 3301-002.610 – 3^a Câmara / 1^a Turma Ordinária
Sessão de 25 de fevereiro de 2015
Matéria Auto de Infração - II
Recorrente FAZENDA NACIONAL
Interessado ALL AMÉRICA LATINA SA

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 29/08/2003, 09/09/2003, 23/10/2003

EX-TARIFÁRIO. LOCOMOTIVA COM POTÊNCIA MÁXIMA SUPERIOR A 3000 HP. RESOLUÇÃO CAMEX 32/2001.

Testes realizados pelo IPT e outros engenheiros apontam potência máxima da locomotiva GE C30-7 superior a 3000 HP, sendo cabível a exceção tarifária 002 prevista na Resolução CAMEX 32/2001 para a classificação 8602.10.00.

Recurso de Ofício Negado.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso de ofício nos termos do voto do relator.

Rodrigo da Costa Pôssas - Presidente.

Andrada Márcio Canuto Natal - Relator.

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Rodrigo da Costa Pôssas, Sidney Eduardo Stahl, Luiz Augusto do Couto Chagas, Mônica Elisa de Lima, Fábia Regina Freitas e Andrada Márcio Canuto Natal.

Relatório

Por economia processual adoto o relatório elaborada na decisão recorrida, abaixo transcrito.

A interessada importou locomotivas diesel-elétricas, com potência máxima de 3.250 HP, modelo C30-7, marca GE, usadas, classificando-as no código NCM 8602.10.00, com alíquotas de 14% para o imposto de importação e de 0% para o imposto sobre produtos industrializados, enquadrando-as na “EX 002” da Resolução Camex nº 32/01, recolhendo o imposto de importação à alíquota reduzida de 4%.

Em revisão aduaneira, a fiscalização, com base em laudo técnico que informou ter a locomotiva potência máxima de 3.000HP, excluiu as locomotivas da referida EX tarifária; exigindo 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; além de multa por classificação incorreta.

Regularmente intimada, a autuada apresentou impugnação onde alega, basicamente, que:

- é uma empresa importante em 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 constituiu uma nova estrada de ferro em processo de construção desde 1988 e somente em 2000 iniciou suas operações;

- foi autuada em razão de assistência técnica em que o engenheiro certificante emitiu laudo técnico afirmando que a potência máxima da locomotiva é 3.000 HP, divergindo da declaração de importação 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;

- apresentou documentos 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. A autuação é ilegal e sem qualquer embasamento, tendo havido cerceamento de defesa;

- junta Laudo Técnico, elaborado pelo engenheiro a pedido da Ferronorte S/A, com os anexos e Parecer Técnico nº 8.374, de setembro de 2003, elaborado pelo IPT Instituto de Pesquisas Tecnológicas, por solicitação da Ferronorte S/A, que define potência máxima de urna 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.

- solicita 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 e, em caso de respostas negativas, encaminhamento ao Instituto Nacional de Tecnologia, para responder aos mesmos quesitos;

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

Posteriormente à impugnação, a interessada trouxe aos autos decisão do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (fl. 509) provendo seu recurso voluntário em outro processo com o mesmo fundamento contra decisão da DRJ SPO II.

Ao analisar referida impugnação a 2^a Turma da DRJ/São Paulo II, acatando os termos da impugnação, proferiu o Acórdão nº 17-51591, de 14/06/2011, com a seguinte ementa:

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO - II

Data do fato gerador: 29/08/2003, 09/09/2003, 23/10/2003

EX-tarifária. Locomotiva com potência máxima superior a 3000 HP. Resolução CAMEX 32/2001.

Testes realizados pelo IPT e outros engenheiros apontam potência máxima da locomotiva GE C30-7 superior a 3000 HP, sendo cabível a exceção tarifária 002 prevista na Resolução CAMEX 32/2001 para a classificação 8602.10.00.

Impugnação Procedente

Crédito Tributário Exonerado

No próprio Acórdão houve a apresentação de recurso de ofício, nos termos do art. 34 do Decreto nº 70.235/72.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Andrada Márcio Canuto Natal.

O recurso de ofício é tempestivo e atende os demais pressupostos legais de admissibilidade, por isso deve ser conhecido.

Como visto, o cerne da questão é saber se a locomotiva importada pelo autuado possui potência máxima superior a 3.000 HP que é a condição para usufruir do tratamento tarifário previsto no EX de que trata a Resolução Camex nº 32/2001, *in verbis*:

"Ex" 002 - Locomotivas diesel-elétricas, com potência máxima superior a 3.000HP".

Portanto é uma decisão que depende de avaliação técnica do produto importado. Neste sentido, tanto a fiscalização aduaneira quanto o contribuinte orientaram a sua decisão com base em laudos técnicos. Porém, como bem decidiu a DRJ, os laudos técnicos oferecidos pela impugnante são bem mais consistentes do que o apresentado pela fiscalização.

O laudo apresentado pela fiscalização, elaborado pelo engenheiro João Abel da Cunha é muito simplificado para concluir que a potência da locomotiva é de 3.000 HP. Observa-se no laudo que suas conclusões se basearam na placa fixada na locomotiva indicando referida potência. Argumentou então que quem mais conhece o seu produto é o próprio fabricante. Indica que efetuou pesquisas pela internet dando conta do mesmo resultado. Observe que em seu laudo ele não discrimina de qual potência está se referindo à bruta ou a líquida.

Por sua vez a impugnante apresentou Laudo Técnico elaborado pelo engenheiro José Grigolon Filho, fls. 497/508, o qual faz uma detalhada análise sobre as potências do motor com base nas especificações técnicas emitidas pela própria fabricante dos equipamentos. Esclarece que a potência constante da placa de identificação trata-se da potência líquida, sendo que a potência bruta do motor corresponde a 3.280 HP.

A impugnante apresentou também um Parecer Técnico elaborado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas, fls. 511/532, o qual trata sobre a potência máxima de Locomotivas Diesel-Elétricas GE Modelo C30-7. Por ele verifica-se que foi realizada a medição de potência do motor, cujo resultado em síntese, é que a potência máxima é de 3.340 HP.

A divergência, embora relativamente pequena, entre os laudos apresentados pela impugnante é que no primeiro o engenheiro apresentou o seu resultado com base em informações colhidas com o fabricante. No segundo houve uma medição real da potência no próprio equipamento. Porém, em ambos os laudos foram apresentados elementos de convicção superiores ao laudo elaborado pela fiscalização, o qual decorreu de uma análise visual do produto e de pesquisas realizadas na internet.

Há que se ressaltar também a decisão proferida pela 2ª Turma Ordinária da 2ª Câmara/3ª Seção de Julgamento do CARF, Acórdão nº 3202-00106, de 28/04/2010, relatoria

do Conselheiro Rodrigo Cardozo Miranda, que analisando situação idêntica ao do presente processo, deu provimento por unanimidade ao recurso voluntário, com a seguinte ementa:

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 nº 32/01.

Recurso Voluntário Provido.

A íntegra deste acórdão citado, encontra-se às fls. 540/549, sendo que invoco o § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/99, para utilizar também os seus fundamentos como razão de decidir.

Diante do exposto, voto por negar provimento ao recurso de ofício.

Andrade Márcio Canuto Natal - Relator