



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

**Processo n°** 12664.000024/2009-81  
**Recurso n°** De Ofício  
**Acórdão n°** 3402-005.794 – 4ª Câmara / 2ª Turma Ordinária  
**Sessão de** 24 de outubro de 2018  
**Matéria** Multa  
**Recorrente** FAZENDA NACIONAL  
**Interessado** ALL AMERICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S.A

**ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS**

Período de apuração: 06/07/2004 a 27/08/2007

EX-TARIFÁRIO. LOCOMOTIVA GE C307 COM POTÊNCIA MÁXIMA SUPERIOR A 3.000 HP.

Laudos Técnicos emitidos pelo Instituto Nacional de Tecnologia, pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo e outros engenheiros apontam potência máxima da locomotiva GE C307 superior a 3000 HP, sendo cabível a exceção tarifária 002 para a classificação 8602.10.00 prevista na Resolução CAMEX 32/2001 e correlatas.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao Recurso de Ofício.

*(assinado digitalmente)*

Waldir Navarro Bezerra - Presidente.

*(assinado digitalmente)*

Diego Diniz Ribeiro- Relator.

Participaram da sessão de julgamento os Conselheiros Waldir Navarro Bezerra, Rodrigo Mineiro Fernandes, Diego Diniz Ribeiro, Maria Aparecida Martins de Paula, Maysa de Sá Pittondo Deligne, Pedro Sousa Bispo, Renato Vieira de Avila (suplente convocado) e Cynthia Elena de Campos. Ausente justificadamente a Conselheira Thais De Laurentiis Galkowicz, sendo substituída pelo Conselheiro Renato Vieira de Avila (suplente convocado).

## Relatório

1. Por bem retratar os fatos narrados nos autos, utilizo como meu parte do relatório desenvolvido no acórdão n. 08-28.457 (fls. 756/764), veiculado pela DRJ de Fortaleza/CE, o que passo a fazer nos seguintes termos:

***O presente processo trata de Lançamento relacionado à multa por importação desamparada de guia de importação ou documento equivalente; por mercadoria classificada incorretamente na NCM, nas nomenclaturas complementares ou em outros detalhamentos instituídos para sua identificação; bem assim a cobrança do Imposto de Importação em virtude do não reconhecimento do Ex-tarifário informado pelo sujeito passivo, acrescidos dos respectivos juros e multa de ofício, totalizando, quando de sua lavratura, um crédito tributário no valor de R\$ 17.203.059,10.***

*A Alfândega da RFB do Porto de Santos realizou revisão aduaneira em DI registradas no ano de 2003 e ao final enviou para a DRF em Cuiabá (MT) a documentação abaixo, dando origem à presente ação fiscal para o período de 2004 a 2007 [fls. 02406]:*

*Autos de Infração Processos Administrativos Fiscais n°s 11128.005523/2003-83 e 11128.006247/200885;*

*SAT n° 2047/03/GCOF;*

*Acórdão n° 1721.349 [relativo ao primeiro processo];*

*Extrato do "Sistema LINFISC97", referente ao período de jul/2004 a dez/2007; e*

*Parecer Técnico n° 8.374 Instituto de Pesquisas Tecnológicas IPT;*

***De acordo com a descrição dos fatos constantes no presente auto de infração e seus Anexos I e II (fls. 415445):***

***• o sujeito passivo importou 50 locomotivas diesel-elétricas classificando-as na NCM 8602.10.00. Descreveu a mercadoria como se possuísse uma potência acima de 3.000 HP, possibilitando seu enquadramento no seguinte Ex previsto na Resolução CAMEX n° 06, de 2004:***

Art. 1 Fica alterada para 0% (zero por cento), até 31 de dezembro de 2005, na condição de Ex-tarifário especial, a alíquota ad valorem do Imposto de Importação incidente sobre o Ex-tarifário indicado a seguir, deferido pela Resolução CAMEX no 32, de 29 de agosto de 2001, com a redação alterada pela Resolução CAMEX no 38, de 18 de dezembro de 2002, e prazo de vigência prorrogado pela Resolução CAMEX no 16, de 10 de junho de 2003:

NCM DESCRIÇÃO 8602.10.00 (BK)

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

- **posteriormente importou outras 24 locomotivas semelhantes; sendo que desta vez solicitou o Ex-tarifário com fulcro na Resolução CAMEX n.º 01, de 2006, que prorrogou o benefício;**
- **entretanto, por meio do Laudo Técnico SAT n.º 2047/03/GCOF e seu aditamento, restou constatado que as locomotivas GE, modelo C307 apresentam potência máxima de 3.000 HP, não estando de acordo com os dados declarados nem com a potência máxima exigida para seu enquadramento no "EX" pretendido;**
- **em que pese o autuado ter apresentado laudos técnicos concordando com as descrições constantes nas declarações, não só a Delegacia de Julgamento II de São Paulo através de seu Acórdão n.º 1721.349, mas também a Equipe de Revisão interna de Declarações da Alfândega do Porto de Santos, através de seu auto de infração, firmaram entendimento de que apenas o Laudo do Eng.º João Abel da Cunha é o apropriado para a definição da potência máxima da locomotiva;**

(...).

*Da impugnação*

(...).

*Da conversão do julgamento em diligência*

*Ante a diversidade de conceitos apresentados para POTÊNCIA, tais como POTÊNCIA BRUTA, POTÊNCIA LÍQUIDA, POTÊNCIA DE TRACÇÃO e POTÊNCIA NOS TRILHOS e em virtude do diferente entendimento constante dos Laudos e Pareceres Técnicos até então apresentados quanto a qual desses conceitos melhor se adequaria à denominação POTÊNCIA MÁXIMA, esta turma entendeu prudente saber se existiria, no meio técnico, uma determinação específica para o que deve ser considerada, no caso de locomotivas diesel-elétricas, a nomenclatura POTÊNCIA MÁXIMA.*

**Assim, por meio do Despacho n.º 1.995/2010, fls. 694703, o julgamento foi convertido em diligência para que o Instituto Nacional de Tecnologia (INT) emitisse Parecer Técnico de modo que respondesse aos quesitos a seguir:**

**1. Tratando-se de locomotivas diesel-elétricas, existe definição técnica de o que deve ser considerado como POTÊNCIA MÁXIMA?**

**2. Caso a resposta ao quesito "1" seja afirmativa: 2a) qual seria a definição em questão?**

**2b) qual seria a POTÊNCIA MÁXIMA (em HP) das locomotivas em análise (modelo C307 da marca GE**

**relacionadas nas Declarações de Importação mencionadas nas folhas 428 e 429 dos autos)? [fls. 432433do e-processo].**

(...).

*Do Resultado da Diligência*

***O resultado da diligência encontra-se às fl. 737/748 no Relatório Técnico nº 000.399/13, emitido pelo Instituto Nacional de Tecnologia, sobre o qual a empresa se pronunciou às fls. 751753, reiterando sua posição concordante com o citado relatório.***

(...) (grifos nosso).

2. Devidamente processada a impugnação do contribuinte e após o advento de laudo técnico fornecido pelo INT (fls 737/748) favorável à classificação perpetrada pelo contribuinte, a DRJ de Fortaleza, por unanimidade de votos, julgou totalmente procedente a impugnação apresentada pelo contribuinte, conforme se observa do sobredito acórdão, assim ementado:

*ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS*

*Período de apuração: 06/07/2004 a 27/08/2007*

*EX-TARIFÁRIO. LOCOMOTIVA GE C307 COM POTÊNCIA MÁXIMA SUPERIOR A 3.000 HP.*

*Laudos Técnicos distintos emitidos pelo Instituto Nacional de Tecnologia, pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo e outros engenheiros apontam potência máxima da locomotiva GE C307 superior a 3000 HP, sendo cabível a exceção tarifária 002 para a classificação 8602.10.00 prevista na Resolução CAMEX 32/2001 e correlatas.*

*Impugnação Procedente.*

*Crédito Tributário Exonerado.*

3. Tendo em vista que o importe exonerado superava o valor de alçada, sobredita decisão foi objeto de recurso de ofício por parte do r. juízo *a quo*.

4. É o relatório.

## **Voto**

Conselheiro Relator Diego Diniz Ribeiro

5. O recurso de ofício aqui interposto preenche os pressupostos formais de admissibilidade, uma vez que o montante atuado (R\$ 17.203.059,10) supera o valor de alçada, motivo pelo qual dele tomo conhecimento.

### **I. Do mérito do recurso**

6. A questão não merece maiores digressões, até porque a sua resolução depende de uma análise estritamente técnica, a qual está escorada no laudo do INT de fls 737/748. É irretocável, portanto, a decisão recorrida, motivo pela qual faço a sua transcrição

abaixo como fundamento do presente voto, o que encontra guarida no art. 50, § 1º da lei 9.784/99:

(...).

*Viu-se que o cerne da questão está na especificação técnica da mercadoria importada, qual seja a potência MÁXIMA da locomotiva diesel-elétrica, modelo C307, marca GE, cuja determinação é condição para enquadramento da mesma no "Ex" tarifário de que trata a Resolução CAMEX nº32/01:*

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

*Por um lado, a fiscalização lastreado em laudo técnico elaborado, a pedido da ALF/Porto de Santos, pelo engenheiro João Abel da Cunha, relativo a uma locomotiva tipo C307 com motor GE 7FDL16 cuja potência foi indicada na DI como igual a 3250 HP, fls. 1116 e 3942 que informa ter a referida locomotiva potência de 3.000HP, firmando convicção em razão da plaqueta fixada na locomotiva e não constar na locomotiva qualquer evidência que a mesma possuiria potência de 3.250 HP, e que em todas as literaturas pesquisadas, a locomotiva C307 possui potência de 3.000 HP, tendo anexado foto da plaqueta onde consta potência de 3.000 HP, esclarecendo, outrossim, no laudo em aditamento, que o fabricante é quem melhor conhece seu produto.*

*Por outro lado temos os laudos que a interessada colacionou, de engenheiros e um do IPT, os quais realizaram testes nas locomotivas, elaborado pelo engenheiro José Grigolon Filho, a pedido da Ferronorte S/A, com os anexos, e do Parecer Técnico nº 8.374, de setembro de 2003, elaborado pelo IPT Instituto de Pesquisas Tecnológicas, também a seu pedido, afirma ter a locomotiva potência máxima superior a 3.000 HP.*

*Os laudos apresentados pela impugnante, elaborados por engenheiros trazem diversificação do conceito de potência, fazendo distinção entre potência bruta e potência líquida e o laudo do IPT, no qual a potência bruta é 3.340 HP. Potência de tração medida de 3.010 HP e potência de tração calculada de 3.025 HP.*

*A divergência entre os laudos acima implicou na solicitação, por esta DRJ de novo laudo de forma a responder os quesitos por esta formulados, o quais foram respondidos no Relatório Técnico nº 399/13 do qual colho as partes mais relevantes:*

7. Uma locomotiva diesel-elétrica é formada por motor primário (motor diesel), gerador principal (alternador), motores de tração, sistema de controle que consiste no governador do motor diesel, regulador de carga e o chaveamento (disjuntor) dos motores de tração. O motor diesel (motor primário) aciona um gerador elétrico (gerador principal) que irá transmitir a potência para os motores de tração. A eletricidade de saída do gerador é diretamente enviada do disjuntor para os motores de tração, que

são mecanicamente acoplados às rodas via engrenagens de redução. Não existe conexão mecânica entre o motor primário e as rodas de tração.

(...)

15. O gráfico apresenta a curva da variação do esforço trator com a velocidade e a tabela abaixo apresenta os valores de potência em cada ponto da alavanca. Observa-se que no ponto 8 a potência chega a 3.200 HP. Para que o motor de tração desenvolva esta potência será necessário que o gerador principal (alternador) forneça potência maior devido às perdas e conseqüentemente o motor primário (motor diesel) forneça ao alternador potência ainda superior devido ao acionamento de outros itens como soprador de ar, compressor de ar e ventilador do radiador entre outros.

16. Com base nas definições dos parágrafos anteriores, no estudo prévio, na documentação técnica disponibilizada e no levantamento bibliográfico, este Instituto vem responder os quesitos acima elencados conforme relatado abaixo:

**1 - Tratando-se de locomotivas diesel-elétricas, existe definição técnica de o que deve ser considerado como POTÊNCIA MÁXIMA?**

**Resposta: Sim.**

**2. Caso a resposta ao quesito ' 1 ' seja afirmativa:**

**2. a) qual seria a definição em questão?**

**Resposta: Em se tratando de locomotivas diesel-elétricas, este Instituto entende que a potência máxima é a potência máxima que o motor elétrico de tração pode atingir, ou seja, como sistema de locomotivas diesel-elétricas não admite sobrecarga de potência do gerador, se o motor primário (motor diesel) tiver potência super dimensionada, a mesma não refletirá na potência máxima desenvolvida pela locomotiva já que a demanda do motor elétrico de tração permanecerá na sua potência máxima de fabricação, fazendo que o motor diesel primário forneça uma sobrecarga de potência ao gerador o que danificaria o sistema.**

**Sendo assim, entende este Instituto que a potência de tração de uma locomotiva depende da potência do motor elétrico de tração, considerando que os demais sistemas, inclusive o motor primário diesel, estão dimensionados adequadamente para a operação da locomotiva.**

**2. b) qual seria a POTÊNCIA MÁXIMA (em HP) das locomotivas em análise (modelo C307 da marca GE relacionadas nas Declarações de Importação mencionadas nas folhas 428 e 429 dos autos)?**

**Resposta: A potência máxima é 3200 HP conforme gráfico e tabela das Leituras Típicas para uma C307 com motor a 1050 rpm (figura 17) fornecido pelo Manual de Manutenção "**

**Locomotive Maintenance Best Practices GE Transportation Systems".**

*Na análise da matéria, verifica-se que o perito engenheiro João Abel da Cunha, desprezou os documentos abaixo, provocando, assim, equívoco na conclusão do seu Laudo que serviu de base para a autuação.*

*Senão vejamos:*

*Na carta de fl. 17, emitida pela Burlington Northern Santa Fé Railway, consta que:*

Subject locomotives are General Electric C307, six axis model locomotives equipped with 167FDL diesel engines. They are rated at 3000 horsepower for traction and an estimated additional 250 horsepower for parasitic loads i.e.: air compressor, battery charging and exciter Generators and blowers.

Therefore, total output of the diesel engines is approximately 3250 horsepower.

*Numa tradução livre, o documento esclarece que a total produção dos motores-diesel é aproximadamente de 3250 HP, sendo rateado da seguinte forma: 3000 HP para tração e estimados 250 HP adicionais para cargas “parasitas” ou auxiliares, como por exemplo, compressor de ar, bateria e geradores e ventiladores.*

*O manual operacional de fl. 20 informa que 3000 HP é HorsePower (NET), ou seja, líquida e não bruta, máxima ou total, para motores GE modelo FDL16 ou FDL12.*

*As especificações de fl. 26 indicam que a locomotiva tipo C307B também possui potência para tração de 3000HP, pois é do tipo básico C30 (30 significa 3000), porém sua potencia total é de 3350HP. Então a letra B teria repercussão apenas nas cargas auxiliares.*

*Na seqüência existem outros documentos explicando como se calcula a potência de tração, gráfico, diagramas etc, que também não foram considerados no citado Laudo.*

*Naquela oportunidade, instado a falar sobre estes documentos e aditar o SAT nº 2047/03, o engenheiro João Abel da Cunha ratificou o laudo anterior, sem adentrar à questão relativa à potencia de tração (HP net), limitando-se a dizer que essas informações e cálculos deveriam ser apresentados ao fabricante. Também acusou conflito nas potencias informadas nas DI, sem observar que a variação decorre da carga auxiliar uma vez que a potencia líquida permanece sendo de 3000 HP em todas as locomotivas do tipo C307.*

*Então, devem prevalecer os Laudos apresentados pela autuada e o decorrente da diligência. De resto, relembra-se que os outros dois autos de infração formalizados nos processos 11128.005523/200383 e 11128.006247/200885, sobre a mesma*

*matéria relativa a outras DI, já foram julgados de maneira favorável ao contribuinte, conforme relatado.*

(...).

7. Ademais, importante frisar o disposto no art. 30 do Decreto 70.235/72, que assim dispõe:

*Art. 30. Os laudos ou pareceres do Laboratório Nacional de Análises, do Instituto Nacional de Tecnologia e de outros órgãos federais congêneres serão adotados nos aspectos técnicos de sua competência, salvo se comprovada a improcedência desses laudos ou pareceres.*

(...).

8. Há, como regra, uma vinculação da Administração Pública ao aspecto técnico dos laudos emitidos pelo INT o que, no presente caso, implica admitir como adequado que as locomotivas importadas pelo contribuinte possuíssem potência máxima superior a 3.000 HP. Logo, partindo de tal constatação técnica, resta adequada a classificação adotada pela recorrida e seu enquadramento no EX 02, motivo pelo qual deve ser mantido o cancelamento da presente exigência.

### **Dispositivo**

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

10. É como voto.

*(assinado digitalmente)*

Diego Diniz Ribeiro.