



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**Conselho Administrativo de Recursos Fiscais**



|                    |                                                      |
|--------------------|------------------------------------------------------|
| <b>PROCESSO</b>    | <b>16682.721129/2020-15</b>                          |
| <b>RESOLUÇÃO</b>   | 3101-000.479 – 3ª SEÇÃO/1ª CÂMARA/1ª TURMA ORDINÁRIA |
| <b>SESSÃO DE</b>   | 15 de outubro de 2024                                |
| <b>RECURSO</b>     | VOLUNTÁRIO                                           |
| <b>RECORRENTE</b>  | MRS LOGÍSTICA S/A E FAZENDA NACIONAL                 |
| <b>INTERESSADO</b> | FAZENDA NACIONAL E MRS LOGÍSTICA S/A                 |

**Assunto: Conversão do Julgamento em Diligência**

**RESOLUÇÃO**

Resolvem os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em converter o julgamento em diligência à unidade de origem nos termos do voto da relatora.

Sala de Sessões, em 15 de outubro de 2024.

*Assinado Digitalmente*

**LUCIANA FERREIRA BRAGA** – Relator

*Assinado Digitalmente*

**MARCOS ROBERTO DA SILVA** – Presidente

Participaram da sessão de julgamento os julgadores Gilson Macedo Rosenberg Filho, Laura Baptista Borges, Renan Gomes Rego, Luciana Ferreira Braga, Sabrina Coutinho Barbosa, Marcos Roberto da Silva (Presidente).

**RELATÓRIO**

Trata-se de recurso voluntário interposto por MRS LOGÍSTICA S/A, por ter sido autuada em razão de constituição de crédito tributário da Contribuição para o PIS/Pasep e Cofins, apuradas no regime de incidência não cumulativa, referentes ao período de janeiro a dezembro de 2017, com crédito tributário no valor de R\$ 70.145,141,07.

Em razão de ter sido bem sintetizada toda a situação fática adotada pela fiscalização para os fins do lançamento, adoto o seguinte excerto do relatório da DRJ (e-fls. 4.115 e seguintes):

De acordo com o Termo de Verificação Fiscal (TVF), de fls. 2826/2848, em breve síntese, a contribuinte explora serviços de transporte ferroviário de carga, atuando como concessionária da extinta Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).

Primeiramente, é esclarecido que não se aplicam à empresa as regras especiais de apuração de créditos da não-cumulatividade previstas no § 21, art. 3º, da Lei nº 10.637, de 2002, e no §29, art. 3º, da Lei nº 10.833, de 2003, aplicando-se, consequentemente, as regras estabelecidas nos demais §§ desses artigos.

Ainda segundo o termo, a empresa pagou, no ano em análise, tarifas a título de “direito de passagem”, que “é a operação em que uma concessionária, para deslocar a carga de um ponto a outro da malha ferroviária federal, utiliza, mediante pagamento, via permanente e sistema de licenciamento de trens da concessionária em cuja malha dar-se-á parte da prestação de serviço”.

A impugnante desconta créditos da não-cumulatividade referentes a tais dispêndios, enquadrando-os no inciso IV dos arts. 3ºs das Leis nºs 10.637/2002 e 10.833/2003, aluguéis de prédios, máquinas e equipamentos, segundo informação por ela prestada, apesar de escriturar nos registros contábeis como serviços utilizados como insumos.

A fiscalização glosou os créditos relativos a tais gastos, em resumo, por considerá-los derivados de gastos com a contraprestação apenas para o tráfego em linha férrea não pertencente a sua área de concessão e por considerar que não são caracterizados como aquisição de serviços, porquanto não há obrigação de fazer, nos termos dos arts. 3ºs, II, das Leis nºs 10.637/2002 e 10.833/2003, tampouco como aluguéis de prédios, máquinas e equipamentos (inciso IV das mesmas Leis) ou arrendamento mercantil (inciso V, idem).

A contribuinte ainda possui contrato de arrendamento de bens junto à extinta RFFSA – atualmente pertencentes ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) –, e também desconta créditos da não-cumulatividade referentes ao valor total do arrendamento na modalidade de bens locados.

De acordo com a fiscalização, o contrato de arrendamento está vinculado ao contrato de concessão do direito de exploração do transporte ferroviário na Malha Sudeste, mantido entre a recorrente e a União.

Tal vinculação ocorreria porquanto os valores pagos a título de arrendamento correspondem a um percentual do valor pago pela concessão e não guardam relação com o acervo dos bens operacionais usados pela contribuinte para a prestação do serviço de transporte ferroviário.

Ainda segundo a fiscalização, como os valores pagos mensalmente não guardam relação com os bens arrendados seria impossível, pela natureza do contrato celebrado, segregar os valores pagos relativamente a cada bem.

Intimada a informar a existência de documento que relacionasse o valor pago mensalmente à RFFSA relativo a cada um dos itens do inventário de bens apresentado, a impugnante, segundo o relatório, confirmou não possuir qualquer documentação com a segregação dos valores para cada um dos ativos constante do inventário dos bens arrendados em 2017, confirmando que celebrou o contrato sem qualquer quantificação dos valores individualizados desses bens.

Assim, conclui a autoridade administrativa, que, se porventura algum bem ensejasse o aproveitamento de créditos das contribuições com base na hipótese de locação, seria impossível identificar cada um dos bens locados, devendo-se ainda levar em consideração que a maioria dos bens envolvidos no contrato em tela não podem ser caracterizados como prédios, máquinas e equipamentos, únicos itens que, de acordo com a legislação de regência, geram direito a créditos da não cumulatividade.

Informa também a fiscalização que a maior parte dos bens arrendados se refere a vagões, locomotivas e “outros veículos” que, segundo a autoridade fiscal, não geram créditos da não cumulatividade por se caracterizarem como “veículos”, conforme definição constante no sítio da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e no glossário do DNIT, e, conseqüentemente, não se enquadrarem no conceito de máquinas e equipamentos, segundo entendimento da Administração Tributária em Solução de Consulta.

Concluiu ainda a autoridade administrativa que tais dispêndios também não se enquadram como arrendamento mercantil ou como serviços utilizados como insumos, uma vez que não há obrigação de fazer, apenas a cessão do direito de uso de ativos, assim não poderiam gerar créditos nesses quesitos.

Ao julgar a impugnação apresentada pelo contribuinte, a DRJ deu parcial procedência somente para exonerar a parcela do crédito tributário relativo aos valores pagos a título de “direito de passagem”, que geram direito ao desconto de créditos da não cumulatividade, mas manteve o lançamento em relação à glosa dos créditos do arrendamento de bens, em julgamento assim ementado:

ASSUNTO: CONTRIBUIÇÃO PARA O FINANCIAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL – COFINS Período de apuração: 01/01/2017 a 31/12/2017 APURAÇÃO NÃO CUMULATIVA. CRÉDITOS. CONCEITO DE INSUMOS.

Para efeitos da apuração de créditos na sistemática de apuração não cumulativa, o termo insumo, de acordo com o REsp nº 1.221.170/PR, não pode ser interpretado como todo e qualquer bem ou serviço necessário para a atividade da

pessoa jurídica, mas, tão somente aqueles bens ou serviços aferidos pelos critérios da essencialidade e relevância, considerando-se a imprescindibilidade ou a importância de determinado item — bem ou serviço — no processo produtivo da empresa.

NÃO-CUMULATIVIDADE. CRÉDITOS. APROVEITAMENTO.

Somente dão direito a crédito no regime de incidência não-cumulativa, os gastos expressamente previstos na legislação de regência.

CRÉDITOS. LOCAÇÃO. VEÍCULOS. IMPOSSIBILIDADE.

Somente geram créditos da não-cumulatividade os valores referentes a aluguéis de prédios, máquinas e equipamentos utilizados nas atividades da empresa, não se enquadrando nesses itens os veículos.

DIREITO DE PASSAGEM. CRÉDITOS. POSSIBILIDADE.

Os valores pagos, relativos a “direito de passagem”, por empresa de transporte ferroviário de carga, a outras concessionárias de transporte ferroviário geram direito ao desconto de créditos da não-cumulatividade.

ASSUNTO: CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP.

Período de apuração: 01/01/2017 a 31/12/2017 PIS. EMENTAS COFINS. APLICAÇÃO.

Por possuírem o mesmo objeto, aplicam-se à Contribuição para o PIS/Pasep as ementas aplicadas à Cofins.

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO Período de apuração: 01/01/2017 a 31/12/2017 NULIDADE. IMPROCEDÊNCIA.

Não procedem as arguições de nulidade quando não se vislumbram nos autos quaisquer das hipóteses previstas no art. 59 do PAF ou quando as irregularidades possam ser sanadas.

PEDIDO DE DILIGÊNCIA/PERÍCIA. PRESCINDIBILIDADE. INDEFERIMENTO.

Estando presentes nos autos todos os elementos de convicção necessários à adequada solução da lide, indefere-se, por prescindível, o pedido de diligência ou perícia.

Impugnação Procedente em Parte.

Crédito Tributário Mantido em Parte

Assunto: Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins Período de apuração: 01/01/2016 a 31/12/2016 APURAÇÃO NÃO CUMULATIVA. CRÉDITOS. CONCEITO DE INSUMOS. Para efeitos da apuração de créditos na sistemática de apuração não cumulativa, o termo insumo, de acordo com o REsp nº 1.221.170/PR, não pode ser interpretado como todo e qualquer bem ou serviço necessário para a atividade da pessoa jurídica, mas, tão somente aqueles bens ou serviços aferidos pelos critérios da essencialidade e relevância,

considerando-se a imprescindibilidade ou a importância de determinado item — bem ou serviço — no processo produtivo da empresa. NÃO-CUMULATIVIDADE. CRÉDITOS. APROVEITAMENTO. Somente dão direito a crédito no regime de incidência não-cumulativa, os gastos expressamente previstos na legislação de regência. CRÉDITOS. LOCAÇÃO. VEÍCULOS. IMPOSSIBILIDADE. Somente geram créditos da não-cumulatividade os valores referentes a aluguéis de prédios, máquinas e equipamentos utilizados nas atividades da empresa, não se enquadrando nesses itens os veículos. DIREITO DE PASSAGEM. TRÁFEGO MÚTUO. CRÉDITOS. POSSIBILIDADE.

Os valores pagos, relativos a “tráfego mútuo” e “direito de passagem”, por empresa de transporte ferroviário de carga, a outras concessionárias de transporte ferroviário geram direito ao desconto de créditos da não-cumulatividade.

Assunto: Contribuição para o PIS/Pasep Período de apuração: 01/01/2016 a 31/12/2016 PIS. EMENTAS COFINS. APLICAÇÃO.

Por possuírem o mesmo objeto, aplicam-se à Contribuição para o PIS/Pasep as ementas aplicadas à Cofins.

Assunto: Normas Gerais de Direito Tributário Período de apuração: 01/01/2016 a 31/12/2016 NULIDADE. IMPROCEDÊNCIA.

Não procedem as arguições de nulidade quando não se vislumbram nos autos quaisquer das hipóteses previstas no art. 59 do PAF ou quando as irregularidades possam ser sanadas. PEDIDO DE DILIGÊNCIA/PERÍCIA. PRESCINDIBILIDADE. INDEFERIMENTO.

Estando presentes nos autos todos os elementos de convicção necessários à adequada solução da lide, indefere-se, por prescindível, o pedido de diligência ou perícia.

Impugnação Procedente em Parte Crédito Tributário Mantido em Parte.

Em razão da exoneração parcial do crédito tributário relativo ao direito de passagem, necessária a análise por este Conselho do recurso necessário. Foi ainda interposto recurso voluntário pela MRS, alegando em síntese que:

- Que houve cerceamento de defesa em razão do indeferimento das diligências solicitadas pela Recorrente para individualizar a categoria dos bens constantes do arrendamento requerendo, portanto, que o julgamento seja convertido em diligência para que seja expedido ofício ao DNIT;
- Que teria ocorrido inovação quanto à glosa de créditos de arrendamento, o que violaria o art. 146 do CTN, porquanto o lançamento não teria apresentado qualquer fundamento para desenquadrar outras categorias de bens além daqueles relacionados a “veículos”, sendo nula a passagem do acórdão que teria

introduzido novo fundamento para a glosa de crédito relacionada a “terrenos” e “obras de arte”; - Nulidade do lançamento quanto à glosa integral do arrendamento, na medida em que é condição de validade para o lançamento tributário a correta apuração do tributo devido pelo contribuinte, alegando que teria ocorrido vício quanto à apuração do quantum devido;

- Que a recorrente teria atendido os critérios legais para a tomada de crédito nos permissivos legais II e IV, na medida em que é possibilitada a tomada de crédito relacionado a obrigações de fazer efetivadas por terceiros e que foram utilizadas para concretizar a prestação do serviço, bem como que os veículos se enquadrariam em conceito de maquinário “máquinas e equipamentos”, especialmente os de carga que são utilizadas pelo serviço de transporte, por serem espécie do gênero de bens manufaturados e que são empregados para execução de determinada tarefa;

- Que o próprio lançamento teria reconhecido que os bens cedidos para a recorrente a título de arrendamento de bens da RFFSA autorizam a tomada de crédito com base no inciso IV, mas que em alguns bens não se enquadrariam, sendo indevido o lançamento de forma global, requerendo que sejam ao menos apurados o valores individuais mediante consulta ao DNIT, na qualidade de proprietário dos bens da antiga RFFSA e gestor do contrato de concessão e arrendamento, ou subsidiariamente, mediante arbitramento;

- Ao final, na hipótese de recurso de ofício, o recorrente reitera o direito ao crédito com dispêndios de passagem no inciso IV, na medida em que para prestar serviços de transporte ferroviário quando a rota ultrapassar o limite da malha ferroviária individualmente concedida, é absolutamente essencial e imprescindível e necessário para prestar a sua atividade os referidos dispêndios.

É o relatório.

## VOTO

Conselheira Luciana Ferreira Braga, Relatora.

O recurso apresentado pelo recorrente é tempestivo, razão pela qual, passa-se à sua análise.

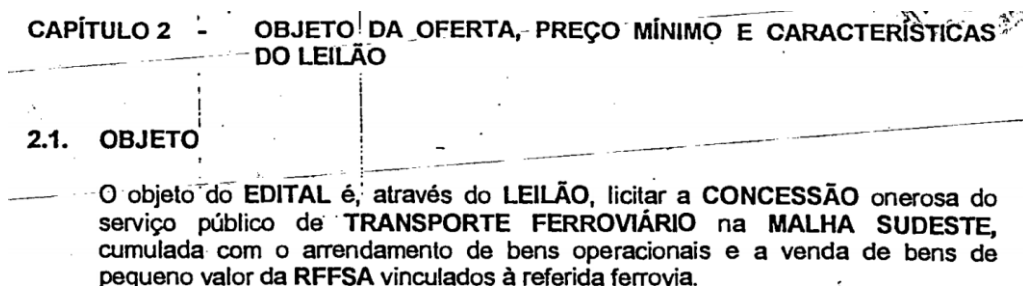
No caso dos autos, um dos argumentos trazidos pela contribuinte, em seu recurso voluntário, foi o requerimento da conversão do julgamento em diligência, a fim de que seja enviado ofício ao DNIT para que este esclareça os valores dos itens dos bens arrendados pela Recorrente, considerando que esta foi autuada pelo valor global do contrato, em que pese tenha

sido reconhecido pelo próprio fiscal a existência de bens que pudessem se enquadrar nos permissivos legais para abatimento.

De pronto, pela análise do contrato de arrendamento, verifica-se que a Recorrente pactuou “contrato de arrendamento de bens vinculados à prestação do serviço de transporte ferroviário de carga” na malha Sudeste, em razão da concessão outorgada pela União Federal, pelo fato da Contribuinte ter-se sagrado vencedora do Edital PND/A\_05-96 RFFSA.

De fato, ao analisar o contrato de arrendamento, o qual diga-se de passagem, é específico em relação aos bens vinculados a concessão, percebo que ali realmente não estão devidamente pormenorizados quais bens estariam envolvidos no arrendamento e qual o valor individual no arrendamento de cada um deles. Todavia, ao analisar o referido Edital, percebo que dele expressamente constava a individualização de bens objeto do contrato de arrendamento assinado pela contribuinte, que geraram o preço mínimo cobrado por tais bens e a concessão na linha na ocasião do leilão.

O objeto do Edital é claro a fazer alusão sobre o arrendamento de bens, confira-se:



Ademais, em seu item 08 são indicados a quantidade e características de alguns dos bens objeto do contrato de arrendamento, aí incluídos imóveis maquinário, vagões, locomotivas e trens de passageiros, dentre outros, vejamos:

**MÁQUINAS ESPECIAIS DE VIA**

Ref: 30/04/95

| TIPO                     | MODELO       | Ano de Fabricação | QUANTIDADE |             |       |
|--------------------------|--------------|-------------------|------------|-------------|-------|
|                          |              |                   | Operando   | Paralisadas | TOTAL |
| Reguladora               | PBR-102      | 1977              | 5          | -           | 5     |
|                          | SSP-103      | 1981              | 6          | -           | 6     |
|                          | 4FWE 12BE    | 1972              | -          | 1           | 1     |
|                          | USP-3000BL   | 1971              | 1          | -           | 1     |
| Socadora                 | MD 07/32     | 1981              | 3          | -           | 3     |
|                          | MU 06/16     | 1971              | -          | 1           | 1     |
|                          | MU 07/16     | 1976              | 6          | -           | 6     |
|                          | MU 07/16BRBS | 1976              | 1          | -           | 1     |
|                          | 06165C       | 1977              | -          | 1           | 1     |
| Socadora de Chave        | PLM 07-725   | 1977              | 3          | 1           | 4     |
|                          | PLM 07-725   | 1981              | 1          | -           | 1     |
| Desguamecedora de lastro | RM-62        | 1977              | 1          | -           | 1     |
|                          | RM-76        | 1983              | 1          | -           | 1     |
| Soldadora trilha         | IL 355 PT    | 1979              | 1          | -           | 1     |
| Reperfiladora Trilha     | SBM-200      | 1983              | 1          | -           | 1     |
| Caminhões de Linha       | Diversos     | 1972/78           | 21         | 1           | 22    |

**8.6.1. LOCOMOTIVAS**

Em março de 1996, a Malha Sudeste contava em seus ativos com 32 locomotivas elétricas e 369 locomotivas diesel, cujas características figuram nos quadros seguintes:

**LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS  
(mar/96)**

| Modelo       | Quantidade | Ano de Fabricação | Potência Nominal (HP) | Peso Aderente (t) |
|--------------|------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| EE 3000      | 16         | 1949/50/51        | 3.300                 | 127               |
| GE 4400      | 3          | 1962              | 4.840                 | 123               |
| HITACHI      | 13         | 1972/79/90        | 4.158                 | 106               |
| <b>TOTAL</b> | <b>32</b>  |                   |                       |                   |

**LOCOMOTIVAS DIESEL  
(mar/96)**

| Modelo           | Quantidade | Ano de Fabricação | Potência Nominal (HP) | Peso Aderente (t) |
|------------------|------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| GE U5B           | 12         | 1961              | 600                   | 50                |
| GE U6B           | 8          | 1967              | 700                   | 53                |
| GE U20C          | 30         | 1981/82           | 2.150                 | 108               |
| GE U23C          | 108        | 1972/76           | 2.500                 | 180               |
| GE U23C1         | 20         | 1976              | 2.500                 | 165               |
| GE U23CA         | 24         | 1972/76           | 2.835                 | 180               |
| GE U23CE         | 9          | 1972/76           | 2.500                 | 180               |
| Cummins, 4B1-600 | 2          | 1972              | 170                   | 21                |
| GE CB 720        | 38         | 1955/56           | 720                   | 80                |
| GM SD18          | 28         | 1962/63           | 1.950                 | 163               |
| GM SD38          | 42         | 1967              | 2.200                 | 163               |
| GM SD40-2        | 36         | 1980/81           | 3.300                 | 180               |
| GM SD 40M        | 3          | 1967              | 3.300                 | 180               |
| ALCO RS-3        | 3          | 1952              | 1.750                 | 109               |
| ALCO RSD-12      | 3          | 1962/63           | 1.950                 | 164               |
| HITACHI          | 3          | 1980              | 1.050                 | 115               |
| <b>TOTAL</b>     | <b>369</b> |                   |                       |                   |

**8.6.2. VAGÕES**

A frota de vagões existente em dezembro de 1995 é a indicada no quadro seguinte.

**FROTA DE VAGÕES EXISTENTES - março/96**

| TIPO                 | REMUNERADO    | NÃO REMUNERADO | TOTAL         |
|----------------------|---------------|----------------|---------------|
| Plataforma mista     | 31            | 0              | 31            |
| Plataforma Metálica  | 2.281         | 189            | 2.470         |
| Gôndolas             | 4.256         | 25             | 4.281         |
| Fechados             | 2.050         | 107            | 2.157         |
| Fechados Graneleiros | 848           | 0              | 848           |
| Gaiolas              | 17            | 0              | 17            |
| Hopper aberto        | 816           | 160            | 976           |
| Hopper fechado       | 223           | 0              | 223           |
| Tanque               | 8             | 68             | 76            |
| Caboóse              | -             | 4              | 4             |
| Outros               | -             | 3              | 3             |
| <b>TOTAL</b>         | <b>10.530</b> | <b>556</b>     | <b>11.086</b> |

A frota de vagões utilizada no serviço remunerado é relativamente nova, verificando-se que cerca de 80% foi fabricada após 1970. A maior parte da frota usada no serviço remunerado, 59%, é provida de mangas S (capacidade bruta de 100t) e 27% de manga T (capacidade bruta de 119t). A frota restante é equipada com manga R (capacidade bruta 80t).

**8.6.3. OFICINAS**

A Malha Sudeste dispõe de um parque de oficinas para reparo e manutenção de vagões e locomotivas, cuja localização é resumida a seguir:

**OFICINAS EXISTENTES**

| LOCAL                          | ESPECIALIDADE                         |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| Horto Florestal - B. Horizonte | reparação de locomotivas e vagões     |
| Três Rios                      | reparação de vagões                   |
| Lapa(1)                        | reparação de locomotivas e vagões     |
| Ipiranga                       | reparação de vagões                   |
| Conselheiro Lafaiete           | manutenção de locomotivas e vagões    |
| Santos Dumont                  | manutenção de locomotivas             |
| Barra do Piraí                 | manutenção de locomotivas e vagões    |
| Cachoeira Paulista             | manutenção de locomotivas             |
| Arará                          | manutenção de vagões                  |
| Santos                         | manutenção de locomotivas e vagões    |
| Piaçaguera                     | manutenção de locomotivas             |
| Raiz da Serra                  | manutenção de locomotivas cremalheira |
| Paranapiacaba                  | manutenção de locomotivas e vagões    |
| Jundiaí                        | manutenção de locomotivas e vagões    |
| Manoel Feio                    | manutenção de locomotivas e vagões    |

(1) A parte dos ativos operacionais pertencentes à RFFSA está relacionada no Anexo II do Contrato de Arrendamento. Outra parte do imóvel pertence à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.

Além destas oficinas, a Malha conta com 9 postos de abastecimento. Os serviços de socorro são realizados com o apoio de guindastes ferroviários, existindo na Malha 10 unidades, das quais 8 Orton-Crane e 2 Holmes. Conforme situação em março/abril de 1996, sete estavam em bom estado, dois demandavam reparos médios e apenas um precisava de reparos grandes.

**8.7. TRENS DE PASSAGEIROS**

Atualmente há seis trens de passageiros em tráfego pelas linhas da Malha Sudeste, operados pela RFFSA, cujos percursos e frequências são indicados abaixo:

| TREM        | PERCURSO           | CARACTERÍSTICA | FREQUÊNCIA  |
|-------------|--------------------|----------------|-------------|
| de Prata    | Rio-São Paulo      | Turismo        | 1/dia       |
| -           | Japeri-B. do Pirai | Regional       | 3 pares/dia |
| Xangai      | Benfica-M.Barbosa  | Regional       | 2 pares/dia |
| Mantiqueira | J. Fora-S.Dumont   | Regional       | 1 par/dia   |
| -           | Santos - Luz       | Regional       | 1 par/dia   |
| -           | Santos-Jundiaí     | Regional       | 1 par/dia   |

A responsabilidade pela continuidade do transporte de passageiros é da RFFSA, concessionária desse serviço, que poderá continuar prestando-o diretamente ou através de terceiros.

Assim, verifica-se que, de fato, algum tipo de individualização de bens existe. Mesmo que não constem no contrato de arrendamento, constam no Edital que determinou o valor mínimo de lance, sendo que o Edital, de praxe, possui em seu termo de referência estudos mercadológicos prévios a determinação do preço do certame, tanto que o Edital em comento possui um capítulo específico de justificação dos preços, a seguir:

**CAPÍTULO 10 – SÍNTESE DAS AVALIAÇÕES E JUSTIFICATIVA DO PREÇO**

A avaliação da **MALHA SUDESTE** foi desenvolvida com base no método do fluxo de caixa operacional descontado, através de projeções econômico-financeiras elaboradas com base em cenários econômicos definidos pelos consultores contratados pelo **GESTOR** para a execução dos Serviços "A" e "B".

Associa-se ao fluxo de caixa operacional gerado, uma taxa de desconto relacionada com o tipo de atividade da empresa, bem como ao risco envolvido no negócio. O cálculo foi elaborado levando-se em consideração o horizonte de 30 (trinta) anos para a **CONCESSÃO** de exploração do serviço e não foram consideradas transferências de passivos da **RFFSA** para a **CONCESSIONÁRIA**.

As projeções econômico-financeiras foram realizadas com base em parâmetros históricos de desempenho informados pela **RFFSA**, parâmetros internacionais de desempenho de ativos ferroviários e disponibilidades de recursos para realizar investimentos necessários para melhoria nas condições de segurança e para aumentar o volume de produção. Tomou-se por referência o modelo de desestatização aprovado, que contempla o transporte de carga e compreende a **CONCESSÃO**, o arrendamento dos ativos operacionais e a venda de bens de pequeno valor.

Os preços mínimos recomendados pelos Consultores ao **CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO**, para o negócio de **TRANSPORTE FERROVIÁRIO** da **MALHA SUDESTE**, foram os seguintes:

Serviço "A": US\$ 766,8 milhões;

Serviço "B": US\$ 680,7 milhões

O valor proposto pelo serviço "A" foi por ele atualizado, com base na legislação tributária em vigor a partir de dezembro de 1995, resultando em um valor de US\$ 888,911 milhões.

O **CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO** aprovou, através da Resolução CND nº 03/96, de 22 de janeiro de 1996, o valor de R\$ 888.911.000,00 (oitocentos e oitenta e oito milhões e novecentos e onze mil reais) como preço mínimo para a desestatização da **MALHA SUDESTE**.

Pois bem, dito isso, vale afirmar que o fiscal intimou a MRS a apresentar os inventários dos bens arrendados no ano de 2017 e esta prontamente atendeu à solicitação (conforme se verifica do item 4 do TIF 002). No entanto o il. fiscal entendeu que apesar de constar na relação algumas máquinas, edifícios e equipamentos – que permitiriam o direito ao creditamento -, a maioria dos itens relacionados seriam vagões, locomotivas, superestrutura da linha férrea e leitos de linha, não sendo possível verificar mediante qualquer documento apresentado a segregação de valores para cada um dos ativos constantes no referido inventário, o que, via de consequência, pela impossibilidade de individualização, impediria o aproveitamento de crédito dos valores mensais pagos pela MRS, no seu entendimento:

“Considerando que a imensa maioria dos bens envolvidos no contrato da MRS com a RFFSA consiste de veículos e que não há como separar os dispêndios com aluguel de prédios, máquinas ou equipamentos daqueles referentes aos bens não enquadrados nestas categorias, como os veículos, por exemplo, é inviável o

aproveitamento de crédito das contribuições relativamente aos valores mensais pagos pela MRS.”

No mesmo sentido, o acórdão de primeira instância deixou de acatar o pleito da contribuinte, pela ausência de individualização.

Portanto, a meu ver, para além da discussão acerca da locomotiva e vagão se enquadrarem ou não como transporte/insumo/maquinário para fins de abatimento dos créditos de Pis e COFINS, certo é que, em um primeiro momento, entendo que, em homenagem ao princípio da busca da verdade material, deve ser atendido o pleito do recorrente para conversão do feito em diligência, considerando que a recorrente apresentou em seu recurso voluntário, de forma detalhada, o seu processo produtivo e necessidade de pactuação de Contrato de arrendamento de bens para desempenho das suas atividades, o que, entendo seja necessário para evitar-se, inclusive a tributação sobre insumos expressamente previstos na legislação e que dão direito ao crédito, a exemplo dos maquinários.

A diligência se faz necessária, ainda pelo fato de que a ausência de individualização, advém de um contrato formalizado, elaborado exclusivamente pelo Poder Público, situação em que, pouquíssimas vezes, senão nenhuma, é permitido a discussão de cláusulas contratuais a pedido do particular. E, ao revés, em face de uma ausência de discriminação de valores no contrato, o Edital que originou o contrato, individualizou bens e possui um anexo de bens.

Logo, não é forçoso admitir que por ser um contrato firmado com a Administração Pública, é bem possível que esta tenha as informações precisas quanto a todos os itens arrendados e também a individualização dos valores de cada item ou mesmo consiga determinar a proporção dos valores de cada item do valor global do contrato, já que este foi por ela determinado no Edital.

Ora, a pretensão formulada pelo contribuinte, a meu ver, possui guarida, ainda, no art. 37 da Lei 9784/99, aplicável subsidiariamente ao processo administrativo fiscal, que permite ao julgador solicitar tais informações ao próprio órgão que, em tese, os possui, vejamos:

Art. 37. Quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias.

Frisa-se, o que busca com a presente medida é a busca da verdade material, ou seja, verificar quais itens arrendados pela Recorrente se enquadram no conceito de insumo e quais não, além de, conseqüentemente identificar-se a individualização do valor de tais itens, o que, se não for possível a individualização pela natureza do contrato entabulado, ao menos que

seja informado pelo DNIT a proporção desses itens no contrato geral, a partir da fixação do preço do Edital, a fim de que se tenha uma melhor compreensão por reversão ou não da glosa feita de maneira global pela fiscalização.

Dessa forma, entendo ser essencial a diligência ao DNIT para que se possa realizar a devida segregação entre as despesas glosadas, para que só assim se possa aferir pela manutenção ou não do crédito tributário no valor global, conforme entendido pelo il. fiscal.

### **Conclusão**

Ante todo o exposto, voto no sentido de converter o feito em diligência, a fim de que seja expedido Ofício ao DNIT para que:

- (i) indique de forma pormenorizada todos os bens arrendados pela Recorrente e que estão incluídos no contrato de arrendamento, ou fazer menção de que são simplesmente aqueles descritos no Edital PND/A\_05-96 RFFSA;
- (ii) se possível, informe o valor dos itens arrendados pela pactuação do referido contrato de maneira individualizada, ou em níveis percentuais, ou ainda, justifique a sua impossibilidade;
- (iii) com os dados oferecidos pelo DNIT, seja emitido relatório conclusivo pela unidade de origem sobre a possibilidade do aproveitamento de crédito.
- (iv) Seja dada vista à Recorrente no prazo de 30 (trinta) dias e após sejam novamente enviados os autos a Este Conselho para julgamento.

É como voto.

*Assinado Digitalmente*

**Luciana Ferreira Braga**