



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

Processo n° 10314.002826/2007-16
Recurso n° 1 Voluntário
Acórdão n° **3101-001.263 – 1ª Câmara / 1ª Turma Ordinária**
Sessão de 23 de outubro de 2012
Matéria II - CLASSIFICAÇÃO FISCAL
Recorrente LOCAR - TRANSPORTES TECNICOS E GUINDASTES LTDA
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 08/07/2002

PERÍCIA COMPLEMENTAR. GUINDASTES AUTOPROPULSORES. EX TARIFÁRIOS.

Comprovado mediante perícia complementar, que as mercadorias importadas tratam-se de guindastes autopropulsores, a reclassificação fiscal levada a efeito mostra-se equivocada e contrária à prova dos autos.

O quadro resumo, com a capacidade de carga e peso próprio de cada guindaste permite verificar que a capacidade máxima de carga de todos os modelos satisfazem os EX tarifários utilizados.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade, em dar provimento ao recurso voluntário. O Conselheiro Luiz Roberto Domingo declarou-se impedido de votar.

Henrique Pinheiro Torres - Presidente.

Corintho Oliveira Machado - Relator.

EDITADO EM: 03/12/2012

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Henrique Pinheiro Torres, Luiz Roberto Domingo, Rodrigo Mineiro Fernandes, Leonardo Mussi da Silva, Valdete Aparecida Marinheiro e Corintha Oliveira Machado.

Relatório

Adoto o relato do órgão julgador de primeiro grau até aquela fase:

Tratam estes autos de infração, fls. 05/73, lavrado contra o contribuinte acima qualificado, em ato de Auditoria e Revisão Aduaneira de Importação, para a exigência do crédito tributário devido representado pelo Imposto de importação, Imposto sobre Produtos Industrializados-Vinculado, Pis/Pasep-Importação, Cofins-Importação, Multas de Ofício, Multa ao Controle Administrativo e Multa Regulamentar, no valor de R\$22.095.701,24.

O contribuinte promoveu a importação das mercadorias descritas como sendo: “Guindastes para todo terreno, autopropulsores sobre pneus, computadorizados, com lança telescópica de comprimento igual ou superior a 42m e capacidade máxima de carga igual ou superior a 60 toneladas, marca Liebherr, modelo LTM (...)”, processadas pelas Declarações de Importação n°s 04/0660337-0, 04/0880640-5, 04/1177832-8 e 04/1308400-5, registradas em 07/072004, 28/09/2004, 19/11/2004 e 22/12/2004.

Classificou as mercadorias no código NCM/TEC 8462.41.00, com enquadramento em um ‘Ex’ criado pela Resolução Camex n° 22/2001, com a redução da alíquota para 2% do Imposto de Importação.

Por sua filial, localizada no Estado da Bahia, o contribuinte processou as seguintes Declarações de Importação n° 02/0599594-7, 02/0599941-1, 02/0599942-0, 02/0599944-6, 02/0599945-4, 02/0662922-7, 02/0662933-2, 02/0663374-7 e 02/0663378-0, registradas em 08/07/2002, 08/07/2002, 08/07/2002, 08/07/2002, 25/07/2002, 25/07/2002, 26/07/2002 e 26/07/2002, e descritas como sendo “Guindastes autopropulsores sobre pneus, computadorizado, com capacidade de movimento tipo caranguejo e capacidade de carga igual ou superior a 23 toneladas, modelo LTM (...)”, classificando-as no código NCM/TEC 8426.41.00, enquadrando, também, no ‘Ex - 005’ criado pela Resolução Camex n° 22/2001, com alíquota do Imposto de Importação de 4%.

Segundo consta dos autos de infração, o contribuinte, a partir do ano de 2006, por sua matriz, promoveu nova importação dessas mercadorias, modelo LTM, do fabricante Liebherr, passando a classificá-las no código NCM/TEC 8705.10.10, e descrevendo-as como: “Caminhão-Guindaste...”

As AFRFB fazem uma demonstração motivando a aplicação da nova classificação tarifária das mercadorias no código NCM/TEC 8705.10.10, com fundamento nas Regras Gerais de Interpretação do Sistema Harmonizado, e as Notas Explicativas

da posição 8705, nos incisos I e III, com textos extraídos da NESH/Anexo único da Instrução Normativa SRF nº 15/2002.

Segundo as auditoras fiscais, o texto do inciso I que transcreve no auto de infração, fls. 08, descreve o que contém no site do fabricante Liebherr como características dos caminhões-guindastes modelo LTM importados pela Locar, pois, conforme as fotos contidas nos catálogos dos produtos, a cabine de direção do aparelho (cabine frontal) é a única capaz de promover o deslocamento do equipamento por uma via rodoviária nas velocidades descritas (até 80 km/h), pois possui as estruturas necessárias para tal: motor de propulsão, caixa de marchas, órgãos de direção e frenagem, caracterizando-a como um verdadeiro chassis de veículo automóvel.

Consideraram, ainda, que o inciso II não se enquadra nos modelos LTM da Liebherr, pois 'já que os únicos movimentos que a cabine de trabalho pode comandar, além dos controles da própria superestrutura, são controles para movimentos tipo 'caranguejo'...não se confundindo, portanto, com a movimentação de um chassi de veículo automóvel ou de caminhão por um percurso rodoviário.' Acrescem, ainda, que, 'o inciso III não desenquadra os modelos LTM da Liebherr da posição 8705, já que a subdivisão que o próprio fabricante faz no catálogo do equipamento em 'chassis' (que corresponderia ao guindaste) demonstra que são elementos distintos e que o segundo está obviamente montado sobre o primeiro'.

Prosseguem esclarecendo que 'esse 'chassis' integra o chassi de veículo automóvel, na acepção da NESH, contendo os elementos de propulsão, direção, controle de marchas e travagem', como consta no inciso I, inclusive com número de chassis próprio para registro junto aos órgãos de trânsito.

Depois no auto de infração, as AFRFB transcrevem o texto das NESH da posição 8426, fls. 10, para evidenciar o não enquadramento das mercadorias sob exame nessa posição.

Destacam que, no próprio site do fabricante, a linha de modelo LTM é denominada comercialmente de 'guindastes automotivos' com capacidade de carga de 35 a 1200 7, de grande agilidade e mobilidade, podendo alcançar a velocidade de 80 km/h.

Com o amparo das NESH e das informações do próprio fabricante e de tudo que do processo consta concluíram que se tratam de 'caminhões- guindastes, com número de chassi (VIN) para o chassi-caminhão e número de série para o aparelho de elevação (guindaste), podendo se deslocar nas rodovias, com velocidade compatível com os veículos que nelas transitam, diferentemente dos autopropulsores que sua capacidade de deslocamento por meios próprios se limita as áreas de trabalho.

Recordam, ainda, que o contribuinte parece ter adotado a classificação na posição 8462, apenas por conveniência, enquanto vigente o "Ex" de redução da alíquota, para 4% em 2002 e 2% em 2004, enquanto que, a partir do momento em que

a própria alíquota do Imposto de Importação foi reduzida para 0%, na TEC, na suas importações futuras alterou a classificação fiscal para a posição correta da NCM ou seja, na 8705, no código NCM/TEC 8705.10.10.

Desse modo, foram reclassificadas as mercadorias das declarações de importações já listadas acima, para o código 8705.10.00 (até 31/12/2004) e 8705.10.10 (vigência a partir de 01/01/2005), da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM/TEC – Decreto nº 1.343/1994, com fundamento nas Regras Gerais de Interpretação 1ª, 2ª-a) e b) e 3ª-a) e Notas Explicativas do Sistema Harmonizado da posição 8705 (NESH- Anexo único da IN SRF Nº 157/2002), com a exigência da diferença do crédito tributário devido, relativamente ao Imposto de Importação.

Diante da alteração da base de cálculo do Imposto sobre Produtos Industrializados-Vinculado, foi também exigida a diferença desse imposto, com amparo nos arts. 2º, 15, 16, 17, 20, inciso I, 23, inciso I, 28, 32, inciso I, 109, 110, inciso I, alínea 'a', inciso II, alínea 'a', 111, parágrafo único, inciso II, 112, inciso III, 114, 117, 118, inciso I, alínea 'a', 183, inciso I, 185, inciso I, 438 e 439, do RIPI/98 - Decreto nº 2.637/98; arts. 2º, 15, 16, 17, 21, inciso I, 24, inciso I, 30, 34, inciso I, 122, 123,, inciso I, alínea 'a', inciso II, alínea 'a', 124, parágrafo único, inciso II, 125, inciso III, 127, 130, 131, inciso I, alínea 'a', 200, inciso I, 202, inciso I, 465 e 466, do RIPI/02 - Decreto nº 4.544/02.

*Por outro lado, entendendo que as mercadorias não foram corretamente descritas, o fato passou a tipificar a **infração de mercadoria ao desamparo de licença de importação**, sendo cabível a aplicação da penalidade respectiva, amparo no Ato Declaratório Normativo Cosit nº 5/1997 e 12/1997, Portaria Secex nº 21 e 22/1996, 17/2003, art. do 169 Decreto-Lei nº 37/66, alterado pela Lei nº 5.652/78, regulamentado pelo art. 526, II, Decreto nº 91.030/85, posteriormente, art. 633, inciso II, alínea 'a' do Decreto nº 4.543/2002 – Regulamento Aduaneiro.*

*Está sendo exigida a penalidade prevista para a hipótese de **classificação incorreta da mercadoria na NCM**, para as mercadorias das DI's listadas às fls. 15, quando vigente a Medida Provisória nº 2.158-35/2001, no seu art. 84, inciso I, combinado com o art. 69 e 81, inciso IV, da Lei nº 10.833/03.*

*Pela falta de pagamento da diferença dos tributos (I.I e I.P.I.) está sendo exigida também a **Multa de Ofício**, prevista no art. 44, inciso I, da Lei nº 9.430/96, para o I.I. e, art. 80, inciso I, da Lei nº 4.502/64, com a redação do art. 45 da Lei nº 9.430/96, para o I.P.I..*

*Para as mercadorias objeto das DI's registradas a partir de 2004, e listadas às fls. 34, está sendo exigido a **Cofins - Importação**, com enquadramento legal nos arts. 1º, 3º, inciso I, 4º, inciso I, 5º, inciso I, 7º, inciso I e 8º, inciso II, 13, inciso I, 19 e 20, da Lei nº 10.865/2004, arts. 2º, 3º, 482, 483, 491, 504, 602, 604, inciso IV, e 684, do Decreto nº 4.543/2002, pela diferença apurada e não recolhida.*

Da mesma forma, para as mercadorias objeto das DI's registradas a partir de 2004, e listadas às fls. 66, está sendo exigido o **Pis/Pasep - Importação**, com enquadramento legal nos arts. 1º, 3º, inciso I, 4º, inciso I, 5º, inciso I, 7º, inciso I e 8º, inciso II, 13, inciso I, 19 e 20, da Lei nº 10.865/2004, arts.2º, 3º, 482, 483, 491, 504, 602, 604, inciso IV, e 684, do Decreto nº 4.543/2002, pela diferença apurada e não recolhida.

A **Multa de Ofício** também está sendo exigida, referente a **Cofins -Importação e Pis/Pasep - Importação**, com fundamento no art. 44, inciso I, da Lei nº 9.430/96.

Finalmente, dos tributos e contribuições estão sendo cobrados, por devidos, os **Juros de Mora**, com enquadramento legal no art. 61, §3º, da Lei nº 9.430/96.

Às fls. 77/78, estão listadas, e às fls. 158/213, encontram-se as cópias das declarações de importação do ano de 2006, processadas pelo contribuinte, nas quais passou a aplicar a classificação tarifária NCM/TEC 8705.10.10, com alíquota do Imposto de Importação de 0%. Às fls. 324/325, existe uma lista de outras importação da mesma mercadoria, do mesmo fabricante, com classificação na NCM/TEC 8705.10.10.

Às fls.335/338, encontra-se a consulta realizada pelas auditoras autuantes, espelhando a situação de 01/01/2001 a 01/01/2007, das alíquotas do Imposto de Importação para a mercadoria classificada na NCM/TEC 8426.41.00, com os 'Ex' de redução da alíquota ao amparo de resoluções Camex, e do código NCM/TEC 8705.10.10, com a alíquota vigente do I.I. até o momento de sua redução para 0%.

O contribuinte foi cientificado destes autos de infração, às fls. 344v., em 30/03/2007, e, em 27/03/2007, por seu procurador, fls. 362, apresentou sua **Impugnação**, fls.364/392, alegando que:

Em Preliminar:

1) deve ser acatada a nulidade de parte da autuação, relativo às importações realizadas no ano de 2002, pela ocorrência da preclusão, pelo fato de que, em 2004, a Receita Federal ter realizado procedimento de revisão das importações realizadas, nos anos de 2001 a 2003, pela filial da impugnante na Bahia, apurando o crédito tributário de IPI, por suposta 'falta de lançamento de imposto nas saídas de produtos tributados de estabelecimento equiparado a industrial';

2) sendo concluída a revisão aduaneira, homologada foi a classificação tarifária da mercadoria importada em 2002, que corresponde a parte da presente autuação, listando as DI's, às fls.367, estando homologado o autolancamento e extinto o crédito tributário (art. 150, §1º, c.c. art.156,VII,CTN) e a preclusão do direito de novo lançamento, por ofensa ao princípio da segurança jurídica, trazendo à colação julgado do STF;

No Mérito

1) a fiscalização não solicitou documentação técnica sobre a mercadoria, nem os manuais de operação dos equipamentos, nem laudo, nem atestado técnico para dar suporte às suas conclusões, pois ocorreu uma evolução tecnológica dos guindastes que discorreu a seguir, começando pelos caminhões-guindastes que só se movimentam verticalmente, para frente e para trás, em limitadas condições topográficas, dando origem aos guindastes com autopropulsão, que se movimentam em diversas direções e próprios para serem utilizados em terrenos irregulares e em locais de difícil acesso, não alcançados pelos caminhões-guindastes;

2) as características são diferenciadas, destacando:

- caminhões-guindastes- estrutura adaptada, na qual o guindaste é acoplado ao chassi de um caminhão comum que, retirado o guindaste poderá ser utilizada para outras finalidades;

- guindastes autopropulsores, estrutura uma, sem adaptação, com mobilidade em múltiplas direções, atua em terrenos irregulares e de difícil acesso, não pode ser separado da estrutura-base e de movimentação e se retirada a estrutura superior, a parte inferior não terá nenhuma utilização, embora exista um chassi e um motor;

3) no aspecto aduaneiro, a diferença entre ambos é que os caminhões-guindastes integram o universo automotivo-UT e os guindastes autopropulsores, os chamados bens de capital-BK, distinção necessária para a proteção da indústria automobilística nacional; com relação aos caminhões-guindastes, enquanto que nos guindastes autopropulsores, não havendo indústria nacional não há o que proteger, possibilitando a redução da carga tributária, facilitando o acesso a esses bens de capital estrangeiros;

4)tratando-se de bens de capital, o governo concedeu exceções tarifárias aos guindastes autopropulsores, reduzindo a alíquota como incentivo às importações, enquanto que o mesmo não ocorreu com os caminhões-guindastes que se insere no universo automotivo, como proteção ao mercado nacional, citando as Resoluções Camex editadas, n° 22/01 ('Ex' 004 e 005 -I.I. de 4% para o código NCM 8426.41.00), n° 16/2003; n° 05/2004 ('Ex1 004 e 005 - I.I. de 2% para o código NCM 8426.41.00 5) com a Resolução Camex n° 37/04, foi reduzida a alíquota do I.I. também para os caminhões-guindastes - NCM 8705.10.00, e 8705.10.10 (guindastes-autopropulsores) de 35% para 0% ;

6) segundo a Liebherr, os modelos LTM são guindastes: fora de estrada ('Rough Terrain'-RT), para todo terreno (All terrain - AT) e caminhão-guindaste ('Truck Crane'- TC), com diferenças entre eles, conforme quadro de fls. 375/376;

7) o chassis dos carros inferiores dos equipamentos modelo LTM são distintos, o do caminhão-guindaste é de um caminhão fabricado em linha pelas montadoras e adaptado com a utilização de um chassi intermediário para receber um guindaste acoplado que se retirado, o chassi inferior poderá ser utilizado

para outra finalidade, o que não acontece com o chassi inferior do guindaste para todo terreno (AT);

8) o caminhão-guindaste possui uma única direção-vertical (para a frente e para trás), o guindaste para todo terreno (AT); possui funções múltiplas de direção (inclusive para os lados), além de outras diferenças entre os dois equipamentos, o que permite levar a conclusão de que o modelo LTM é um guindaste autopropulsor;

9) os mecanismos de propulsão ou de comando promovem, inclusive, o deslocamento do equipamento por uma via rodoviária e, em regra, encontram-se também na cabine superior do guindaste autopropulsor, o que não ocorre com o caminhão-guindaste, além do que o chassi inferior do modelo LTM e os instrumentos de trabalho montados sobre ele constituem um conjunto mecânico homogêneo;

10) todas as características citadas permite classificar o equipamento modelo LTM no código NCM 8426.41.00, e a nova classificação adotada pela impugnante decorreu de determinação legal, via Resolução Camex nº 37/2004 que passou a classificar esses equipamentos no código NCM 8705.10, que pela descrição contida na resolução, trata-se de guindastes autopropulsores, pois possuem haste telescópica e eixos de rodas direcionáveis;

11) mesmo modificando a nomenclatura, o equipamento agora classificado no código NCM 8705.10.10 continua inserido no universo de bens de capital (BK) e não do automotivo (UT) do caminhão-guindaste, o que demonstra a impossibilidade de classificar o equipamento modelo LTM, como um caminhão-guindaste;

12) não somente os caminhões-guindastes possuem registro no órgão de trânsito, mas todos os equipamentos de autopropulsão que possam circular pelas vias e rodovias públicas, como no caso os (RT, TC e AT da Liebherr);

13) em ação de fiscalização da DRF/Salvador, em 2002, fls.511, consta do Termo de Encerramento que a mercadoria estava de acordo com o 'Ex' pleiteado;

14) segundo jurisprudência do Conselho de Contribuintes (proc. nº 13.03.001782/97-44), fls.514/523, em caso análogo, o acórdão do relator, aprovado por unanimidade de votos, concluiu que o equipamento deveria ser classificado no código NCM8426.41.00, por se tratar de um guindaste hidráulico autopropulsor e não um caminhão-guindaste;

15) laudo técnico da Universidade Federal do Espírito Santo, designado pela Receita Federal, atestou que o equipamento era um guindaste autopropulsor, fls. 524/526;

16) os equipamentos objeto das DI's listadas, fls. 385, tratam-se de guindaste autopropulsor sobre pneus, computadorizado, com

capacidade de movimento tipo caranguejo e capacidade de carga igual ou superior a 60 tons, marca Liebherr, modelo LTM 1055-3.1...’, classificados no código NCM 8426.41.10, estão corretamente enquadrados tarifariamente, pois para se adequar ao código NCM 8705.10.10 precisariam ter ‘...4 ou mais eixos de rodas direcionáveis’., além de possuírem deslocamento do tipo ‘caranguejo’;

Conclui reafirmando:

a) que os equipamentos importados são guindastes atuopropulsores e não caminhões-guindastes;

b) de 2002 a 2004 os equipamentos deveriam ser classificados no código NCM 8426.41.00, nos ‘Ex’ respectivos das resoluções da Camex e, em 2007, por outra resolução daquele órgão, a classificação teve de ser deslocada para o código NCM 8705.10.10, adaptando-se à nova nomenclatura;

c) descabe a diferença exigida a título de II, IPI, Cofins e Pis, por ter classificado corretamente as mercadorias importadas, o mesmo ocorre com a aplicação indevida da multa regulamentar, relativamente as importações já referidas;

d) descabe a multa ao controle administrativo das importações, com fundamento no AD Cosit nº 12/97, e, principalmente, pelo fato de que em 2001, a própria Receita entendeu que a classificação estava correta, e pelos motivos expostos a multa não se aplicaria ao período de 2002-2004, por ter seguido as resoluções Camex;

e) também não se aplicam as multas de ofício e regulamentar (art. 84, I, MP 2158/01);

f) não se reconhece a possibilidade de cobrança reflexa do Pis e Cofins, com amparo constitucional, em decorrência da base para o cálculo das referidas contribuições não guarda consonância com o dispositivo legal que trata de –valor aduaneiro–, cujo conceito foi dilargado pela Lei nº 10.685/04, ato eivado de inconstitucionalidade;

g) requer, ainda, a conversão do julgamento em diligência para a realização de prova pericial.

A DRJ em SÃO PAULO II/SP considerou o lançamento precedente, ementando assim o acórdão:

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO - II

Data do fato gerador: 08/07/2002

**INDICAÇÃO INDEVIDA DE DESTAQUE “EX”.
DECLARAÇÃO INEXATA. CLASSIFICAÇÃO ERRÔNEA.**

Constatando-se que as características do equipamento importado não se encaixam literalmente ao texto do destaque “Ex”, procede-se ao desenquadramento da mercadoria do

“ex”, aplicando-se as Regras Gerais de Interpretação 1ª, 2ª- a) e b) e 3ª- a), e das NESH do Capítulo 8705 (NESH- Anexo único da IN SRF Nº 157/2002, exigindo-se as eventuais diferenças de impostos apuradas. e as penalidades cabíveis.

Multa de ofício.

Caracterizada a falta de recolhimento dos tributos, enseja a aplicação da multa prevista no art. 44, inciso I, da Lei nº 9.430/96 (I.I., Pis/Pasep-Importação e Cofins-Importação) e art.80, I, da Lei nº 4.502/64 com a redação do art. 45 da Lei nº 9.430/96 (I.P.I.).

Multa Administrativa ao Controle das Importações.

Descrita de forma inexata, a mercadoria ficou ao desamparo de licença de importação, sendo cabível a aplicação da multa do art. 169 do DL nº 37/66, com a redação do art.2º da Lei nº 6.562/78, e regulamentado pelo art. 526, inciso II, do Decreto nº 91.030/5 e art.633, II, 'a' do Decreto nº 4.543/02-Regulamento Aduaneiro.

Multa Regulamentar.

Comprovada a classificação incorreta da mercadoria na NCM, cabível a multa do art. 84, I da MP nº 2.158-35/01, c/c art. 69 e 81 da Lei nº 10.8333/03.

Lançamento Procedente

Discordando da decisão de primeira instância, a interessada apresentou recurso voluntário, fls. 577 e seguintes, onde reprisa os argumentos esgrimidos em primeiro grau, aduz extensa análise sobre os comentários das NESH acerca das posições 8426 e 8705, acosta documentos e requer nulidade parcial da autuação (2002), pois pretende alcançar lançamentos já anteriormente revistos; improcedência da autuação; ou, mera argumentação, exclusão da multa de controle administrativo das importações (30%), da multa proporcional ao valor aduaneiro e da multa regulamentar, bem como dos créditos relativos à Contribuição ao PIS e à COFINS, por inconstitucionalidade do art. 7º, I, da Lei 10.865/2004.

Atto seguido, a Repartição de origem encaminhou os presentes autos para apreciação do órgão julgador de segundo grau.

Em 17/03/2010, foi determinada diligência, pela 2ª Turma Ordinária da 1ª Câmara da 3ª Seção, para complementação do laudo pericial oficial, com as respostas aos seguintes questionamentos:

a) As mercadorias desembaraçadas possuem haste telescópica?

b) Os guindastes possuem eixos de rodas direcionáveis?

c) *As mercadorias desembaraçadas foram montadas sobre chassi de veículos automotores?*

d) *A capacidade de deslocamento das mercadorias desembaraçadas foi projetada para transporte de carga ou para o transporte do próprio equipamento em si?*

e) *As mercadorias desembaraçadas podem ser consideradas bens de capital?*

O laudo técnico veio aos autos tendo por conclusão: *O equipamento em questão, denominado guindaste, foi projetado para transportar o próprio equipamento, pois é autopropelido e também transporta e movimenta cargas, com movimento vertical através da lança telescópica.*

Manifestação da recorrente é acostada com juntada de complementação do laudo técnico por engenheiro contratado pela recorrente.

Relatados, passo a votar.

Voto

Conselheiro Corinho Oliveira Machado, Relator

O recurso voluntário é tempestivo, e considerando o preenchimento dos requisitos de sua admissibilidade, merece ser apreciado.

As preliminares de nulidade do auto de infração não merecem enfrentamento porquanto no mérito do contencioso assiste razão à recorrente.

Num primeiro momento, o fulcro da questão destes autos, como bem dizia a recorrente, à fl. 588, reside na análise das posições 8426 e 8705 (aparelhos autopropulsores e veículos automóveis para usos especiais); a primeira, defendida pelo contribuinte, e a segunda, pela auditoria-fiscal, que diz serem indevidos as exceções à TEC que beneficiaram as importações promovidas pela recorrente em 2002 e 2004, e afirma haver erro de classificação fiscal nas importações de 2006.

Com efeito, estabelecer as diferenças entre as duas posições referidas é sobremaneira fundamental para a resolução do litígio, bem como a identificação precisa das mercadorias importadas, contudo, penso que no caso dos bens importados em 2002 e 2004, outra questão a ser enfrentada diz com o perfeito enquadramento da identificação dos bens importados com a identificação dos bens descritos nos destaques EX respectivos.

Pode-se caracterizar o *guindaste autopropulsor*, de acordo com as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado, como um equipamento no qual um ou vários dos mecanismos de propulsão ou de comando se encontrem reunidos na cabine do aparelho de elevação ou de movimentação montado em chassi com rodas, cujo chassi e instrumentos de trabalho sejam especialmente concebidos um para o outro de modo a formar um conjunto mecânico homogêneo que não pode ser utilizado para outros fins e que pode possuir os mecanismos automóveis essenciais que lhe permita circular por seus próprios meios; ao passo que o *caminhão-guindaste*, vem a ser um veículo não destinado ao transporte de mercadorias, constituído por um verdadeiro chassi de veículo automóvel ou de caminhão, com cabina sobre o qual está instalado, em caráter permanente, um guindaste rotativo, e que reúne nele próprio, no mínimo, os seguintes órgãos mecânicos: motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem).

Após a efetivação da perícia complementar,¹ pelo engenheiro mecânico credenciado pela IRF/SP, ficou claro, ao menos para este conselheiro, que as mercadorias importadas tratam-se, de fato, de guindastes autopropulsores, e não de caminhões-guindastes.

¹ Respostas aos quesitos:

a) As mercadorias desembaraçadas possuem haste telescópica?

Resposta: Sim, todos os modelos em questão foram projetados e fabricados para operar com haste telescópica, como item de série, conforme catálogos e fotografia individual de cada modelo: (...)

b) Os guindastes possuem eixos de rodas direcionáveis?

Resposta: Sim, todos os modelos em estudo possuem eixos de rodas direcionáveis, diferentes na quantidade, conforme quadro resumo abaixo: (...)

c) As mercadorias desembaraçadas foram montadas sobre chassi de veículos automotores?

Resposta: Não, as mercadorias desembaraçadas foram montadas sobre chassi "tipo caixão", próprio para guindastes. O chassi é o suporte do equipamento. É sobre ele que se montam a carroçaria, o motor etc. Chassi tem o mesmo significado que suporte ou estrutura, e deve ter construção robusta com resistência à torção, no qual se incorporam elementos do guindaste (caixa de patolas, assento do rolamento de giro). A estrutura que forma o chassi do carro inferior do guindaste autopropulsado para todo terreno é composta de uma viga "tipo caixão", que se trata de uma solução mecânica estrutural clássica, a qual confere alta capacidade e resistência ao conjunto. É ainda construída com aço carbono liga, de granulometria fina, de alta resistência, com classe de resistência de 95 Kg/mm². Nos guindastes autopropulsados para todo terreno, o chassi do carro inferior não tem somente a função de veículo transportador da superestrutura, mas sim faz parte integrante da mesma: (...)

Através da imagem acima, pode se verificar que o alojamento das vigas de sustentação (patolas) faz parte integrante da estrutura do carro inferior. De maneira análoga, o assento o rolamento de giro e demais elementos é estruturado e integrado ao chassi, formando um bloco caixão compacto e resistente aos esforços decorrentes. Os guindastes em questão, não são veículos (caminhões) adaptados, eles foram construídos com o propósito único e exclusivo de funcionarem como guindastes, a sua estrutura (ou chassi) não pode ser utilizada para outros fins.

d) A capacidade de deslocamento das mercadorias desembaraçadas foi projetada para transporte de carga ou para o transporte do próprio equipamento em si?

Resposta: Para a resposta deste quesito e um perfeito entendimento das mercadorias desembaraçadas, o equipamento deve ser subdividido em:

- parte inferior composta de um chassi autopropulsor sobre rodas,

- parte superior composta do guindaste propriamente dito.

Nessa moldura, a reclassificação fiscal levada a efeito mostra-se equivocada e contrária à prova dos autos.

A parte inferior foi concebida, projetada e construída única e exclusivamente para transportar a parte superior (guindaste propriamente dito). Dessa forma, a parte inferior do equipamento não foi projetada para o transporte de carga. A parte superior (guindaste) foi concebida, projetada e construída para o içamento de carga (com movimento vertical) através de seus elementos de telescopagem e elevação.

Conclusão: O equipamento em questão, denominado guindaste, foi projetado para transportar o próprio equipamento, pois é autopropelido e também transporta e movimenta cargas, com movimento vertical através da lança telescópica.

Para efeito de ilustração, segue abaixo quadro resumo com a capacidade de carga e peso próprio de cada guindaste: (...)

Para cada modelo existe uma tabela de carga em função do comprimento da lança, raio de inclinação da mesma, além do contrapeso necessário e patolamento (vide anexo).

e) As mercadorias desembaraçadas podem ser consideradas bens de capital?

Resposta: Quesito prejudicado, pois, não trata-se de quesito de matéria técnica e sim contábil.

Respostas aos quesitos:

a) As mercadorias desembaraçadas possuem haste telescópica?

Resposta: Sim, todos os modelos em questão foram projetados e fabricados para operar com haste telescópica, como item de série, conforme catálogos e fotografia individual de cada modelo: (...)

b) Os guindastes possuem eixos de rodas direcionáveis?

Resposta: Sim, todos os modelos em estudo possuem eixos de rodas direcionáveis, diferentes na quantidade, conforme quadro resumo abaixo: (...)

c) As mercadorias desembaraçadas foram montadas sobre chassi de veículos automotores?

Resposta: Não, as mercadorias desembaraçadas foram montadas sobre chassi "tipo caixão", próprio para guindastes. O chassi é o suporte do equipamento. É sobre ele que se montam a carroçaria, o motor etc. Chassi tem o mesmo significado que suporte ou estrutura, e deve ter construção robusta com resistência à torção, no qual se incorporam elementos do guindaste (caixa de patolas, assento do rolamento de giro). A estrutura que forma o chassi do carro inferior do guindaste autopropulsado para todo terreno é composta de uma viga "tipo caixão", que se trata de uma solução mecânica estrutural clássica, a qual confere alta capacidade e resistência ao conjunto. É ainda construída com aço carbono liga, de granulometria fina, de alta resistência, com classe de resistência de 95 Kg/mm². Nos guindastes autopropulsados para todo terreno, o chassi do carro inferior não tem somente a função de veículo transportador da superestrutura, mas sim faz parte integrante da mesma: (...)

Através da imagem acima, pode se verificar que o alojamento das vigas de sustentação (patolas) faz parte integrante da estrutura do carro inferior. De maneira análoga, o assento o rolamento de giro e demais elementos é estruturado e integrado ao chassi, formando um bloco caixão compacto e resistente aos esforços decorrentes. Os guindastes em questão, não são veículos (caminhões) adaptados, eles foram construídos com o propósito único e exclusivo de funcionarem como guindastes, a sua estrutura (ou chassi) não pode ser utilizada para outros fins.

d) A capacidade de deslocamento das mercadorias desembaraçadas foi projetada para transporte de carga ou para o transporte do próprio equipamento em si?

Resposta: Para a resposta deste quesito e um perfeito entendimento das mercadorias desembaraçadas, o equipamento deve ser subdividido em:

- parte inferior composta de um chassi autopropulsor sobre rodas,
- parte superior composta do guindaste propriamente dito.

A parte inferior foi concebida, projetada e construída única e exclusivamente para transportar a parte superior (guindaste propriamente dito). Dessa forma, a parte inferior do equipamento não foi projetada para o transporte de carga. A parte superior (guindaste) foi concebida, projetada e construída para o içamento de carga (com movimento vertical) através de seus elementos de telescopagem e elevação.

Conclusão: O equipamento em questão, denominado guindaste, foi projetado para transportar o próprio equipamento, pois é autopropelido e também transporta e movimenta cargas, com movimento vertical através da lança telescópica.

Para efeito de ilustração, segue abaixo quadro resumo com a capacidade de carga e peso próprio de cada guindaste: (...)

Para cada modelo existe uma tabela de carga em função do comprimento da lança, raio de inclinação da mesma, além do contrapeso necessário e patolamento (vide anexo).

e) As mercadorias desembaraçadas podem ser consideradas bens de capital?

Resposta: Quesito prejudicado, pois, não trata-se de quesito de matéria técnica e sim contábil.

Documento assinado digitalmente em 06/12/2012 por CORINTHO OLIVEIRA MACHADO, Assinado digitalmente em 06/12/2012 por CORINTHO OLIVEIRA MACHADO, Assinado digitalmente em 11/12/2012 por HENRIQUE PINHEIRO TORRE

Impresso em 14/12/2012 por RECEITA FEDERAL - PARA USO DO SISTEMA

Processo nº 10314.002826/2007-16
Acórdão n.º **3101-001.263**

S3-C1T1
Fl. 698

Com relação aos destaques EX, percebe-se que o quadro resumo com a capacidade de carga e peso próprio de cada guindaste, na última página do laudo, permite verificar que a capacidade máxima de carga de todos os modelos satisfazem os EX tarifários utilizados, e portanto essa parte do auto de infração também não merece prosperar.

No vinco do exposto, voto por DAR PROVIMENTO ao recurso voluntário, para exonerar o crédito tributário constituído.

Sala das Sessões, em 23 de outubro de 2012.

CORINTHO OLIVEIRA MACHADO