



MINISTÉRIO DA FAZENDA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS
CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS

Processo n° 10314.002826/2007-16
Recurso n° Especial do Procurador
Acórdão n° 9303-004.629 – 3ª Turma
Sessão de 14 de fevereiro de 2017
Matéria II - CLASSIFICAÇÃO FISCAL
Recorrente FAZENDA NACIONAL
Interessado LOCAR TRANSPORTES TECNICOS E GUINDASTES LTDA

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 08/07/2002

RECURSO ESPECIAL. ADMISSIBILIDADE.

São requisitos necessários e suficientes para se admitir o recurso à instância especial que colegiados distintos tenham chegado a conclusões diferentes ao analisar fatos assemelhados e que a matéria objeto do recurso tenha sido prequestionada.

PERÍCIA. GUINDASTES AUTOPROPULSORES. EX TARIFÁRIOS.

Em respeito à regra interpretativa da NESH e considerando a perícia técnica complementar, é de se concluir que as mercadorias importadas se tratam de guindastes autopropulsores.

Ademais, a capacidade de carga e peso próprio de cada guindaste demonstra a comprovação de que a capacidade máxima de carga de todos os modelos satisfaz os EX tarifários utilizados.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por voto de qualidade, em conhecer do Recurso Especial da Fazenda Nacional, vencidos os conselheiros Tatiana Midori Migiyama (relatora), Demes Brito, Érika Costa Camargos Autran e Vanessa Marini Cecconello, que não conheceram do recurso e, no mérito, por unanimidade de votos, em

negar-lhe provimento. Designado para redigir o voto vencedor quanto ao conhecimento o conselheiro Júlio César Alves Ramos.

(Assinado digitalmente)

Rodrigo da Costa Pôssas – Presidente em exercício

(Assinado digitalmente)

Tatiana Midori Migiyama – Relatora

(Assinado digitalmente)

Júlio César Alves Ramos

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros Rodrigo da Costa Pôssas (Presidente em Exercício), Júlio César Alves Ramos, Tatiana Midori Migiyama (Relatora), Andrada Márcio Canuto Natal, Demes Brito, Charles Mayer de Castro Souza, Érika Costa Camargos Autran e Vanessa Marini Ceconello.

Relatório

Trata-se de Recurso Especial interposto pela Fazenda Nacional contra o Acórdão nº **3101-001.263**, da 1ª Turma Ordinária da 1ª Câmara da 3ª Seção do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais que, por unanimidade de votos, deu provimento ao recurso voluntário, consignando a seguinte ementa:

“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. ”

Irresignada, a Fazenda Nacional opôs Embargos de Declaração, alegando omissão no acórdão exarado pela Colenda turma ao manifestar que se deixou quando do julgamento de se analisar o número de cabines presentes nas máquinas importadas pelo sujeito passivo.

O Colegiado, assim, apreciou os Embargos de Declaração opostos pela Fazenda Nacional, entendendo não ter havido obscuridade, omissão ou contradição.

Insatisfeita, a Fazenda Nacional interpôs Recurso Especial contra o acórdão nº 3101-001.263, trazendo, em breve síntese, que:

- De acordo com os órgãos técnicos o número de cabines constantes no equipamento (guindaste) é relevante para a definição da classificação fiscal, não podendo ser classificadas na posição 8426 as máquinas que possuam mais de uma cabine;
- As mercadorias objeto de importação pelo contribuinte, a saber, guindastes da marca Liebherr, modelo LTM, possuem duas cabines, conforme se extrai dos documentos que instruem o auto de infração;
- Não há dúvidas de que o contribuinte procedeu à classificação fiscal errônea dos produtos importados, razão pela qual revela-se imperiosa a cobrança do crédito tributário referente às diferenças devidas em face da reclassificação fiscal;
- Diante de todo o exposto, conclui-se pela correção do reenquadramento tarifário realizado pela autoridade fiscal, que enquadrou as mercadorias importadas pelo sujeito passivo como caminhões-guindastes, os quais classificam-se na posição NCM 8705;
- E, conseqüentemente, mostra-se necessário o restabelecimento do auto de infração, a fim de que seja cobrado o crédito tributário devido, composto por Imposto de importação, Imposto sobre Produtos Industrializados-Vinculado, PIS/Pasep-Importação, Cofins-

Importação, Multas de Ofício, Multa ao Controle Administrativo e Multa Regulamentar, totalizando o montante de R\$ 22.095.701,24.

Em Despacho às fls. 968 a 971, foi dado seguimento ao Recurso Especial interposto pela Fazenda Nacional.

Contrarrrazões foram apresentadas pelo sujeito passivo, requerendo a manutenção do acórdão recorrido, ao trazer, entre outros:

- A análise técnica, em consonância com o disposto na NESH, demonstra que os equipamentos importados pelo sujeito passivo são guindastes autopropulsores e não caminhões-guindastes;
- Nos anos de 2002 e 2004, o sujeito passivo classificou corretamente os equipamentos por ela importados nos “EX” 004 e 005 da posição 8426.41.00, cujas descrições se enquadravam exatamente com suas características;
- A classificação dos equipamentos na subposição 8705.10.10, no ano de 2006, decorreu apenas e tão somente da Resolução CAMEX 37/04, que incluiu a referida subposição na posição 8705. O fato de os equipamentos importados estarem descritos na subposição 8705.10.10 não significa que sejam caminhões guindastes. O que importa, para fins de classificação, não é o título, mas sim a descrição prevista na subposição, de acordo com a primeira regra interpretativa da NESH;
- O próprio governo reconheceu que o equipamento descrito na subposição 8705.10.10 é um guindaste autopropulsor, e não um caminhão guindaste, ao inserir a sigla BK;
- Pelo fato de o sujeito passivo ter efetuado corretamente a classificação tarifária dos equipamentos importados nos anos de 2002 e 2004, não há diferença de II, IPI, Cofins e PIS, do que decorre a improcedência da autuação quanto à exigência dos referidos tributos e de seus acessórios;
- A multa regulamentar aplicada à recorrida, no que tange aos equipamentos importados objeto das DIs 06/0532145-5, 06/05322173-0, 06/0725843-2 e 06/0725844-0, também não procede, pois, o sujeito passivo os enquadrou corretamente na

subposição 8426.41.10, a qual possui a descrição que se identifica com os guindastes autopropulsores de 3 eixos, prevalecendo a regra interpretativa da NESH.

É o relatório.

Voto Vencido

Conselheira Tatiana Midori Migiyama - Relatora

Depreendendo-se da análise do recurso especial interposto pela Fazenda Nacional, entendo que não devo conhecê-lo, eis que não observados os pressupostos para a admissibilidade do referido recurso.

Para melhor elucidar, importante recordar que o acórdão recorrido contemplou o exame da perícia produzida nos autos envolvendo a classificação tarifária de 7 modelos de equipamentos importados, quais sejam, LTM 1220-5.1, 1200/1, 1090/2, 1055/1, 1400, 1500 e 1055-3.1.

Enquanto o acórdão paradigma contemplou o exame da classificação tarifária de apenas um modelo de equipamento. Eis:

“[...]”

A recorrente importou guindaste móvel telescópio, com capacidade máxima de carga de 55t, alcance de 2,5 m, marca LIEBHERR, Modelo LTM 1055/1, número de série 055626, chassis n WO93735004ELO5432, PN n° 055626, AFM n° 54073000304, item n° AFM 001, e o classificou na Subposição 8426.41.00 da NCM/TEC, e enquadramento em “Ex”...”

O que, por conseguinte, fica claro que a circunstância fática considerada no r. acórdão recorrido é distinta, eis que muito mais ampla da que foi examinada no r. acórdão paradigma, demonstrando a ausência de comprovação do dissídio jurisprudencial, na medida em que as soluções jurídicas confrontadas nas

decisões não partem das mesmas premissas fáticas consideradas pelas autoridades julgadoras.

Ademais, outra premissa fática relevante que foi considerada no acórdão recorrido, que não foi objeto de controvérsia no acórdão paradigma, refere-se à natureza dos equipamentos que foram importados, vez que a definição técnica da natureza dos equipamentos importados foi fundamental para que aquele Colegiado decidisse pela correta classificação tarifária. Eis o que traz o voto:

“[...]”

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

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

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...”

Aquele colegiado adotou o entendimento de que a classificação tarifária estava correta a partir do exame pericial realizado, em que se constatou que as mercadorias importadas eram de fato guindastes autopropulsores, e não caminhões guindastes.

No acórdão paradigma, a natureza do equipamento analisado não foi considerada e sequer foi realizada prova técnica para apuração da natureza do equipamento importado. Eis o que traz o voto do acórdão paradigma:

“[...]”

...a NCM 57.05.10 abrange: “Caminhões-guindaste; e a NCM 87.05.10.00: “Com haste telescópica de altura máxima superior ou igual a 42 m, capacidade máxima de elevação superior ou igual a 60 toneladas, segundo a Norma DIN 15019, Parte 2, e

com 2 ou mais eixos de rodas direcionáveis”. Ressaltamos que, para esta classificação, inexistente “Ex”.

Ora a mercadoria (bem) importado pela recorrente e objeto dos lançamentos em discussão, descrito anteriormente, se enquadra na NCM 8705.10.00, então vigente.

Portanto, correta as diferenças de tributos apurados em decorrência da classificação fiscal equivocada adotada pela recorrente, objeto dos lançamentos em discussão...”

Sendo assim, no acórdão paradigma, vê-se que a única premissa fática que foi considerada pelo Colegiado foi a de que para o equipamento considerado haveria à época da importação uma classificação tarifária que melhor descreveria o equipamento comparativamente à que foi adotada pelo sujeito passivo na importação – não tangenciando sobre a natureza do equipamento importado.

Em vista de todo o exposto, resta claro que as premissas fáticas consideradas no acórdão recorrido e no paradigma são distintas, o que impede a configuração de divergência de soluções jurídicas, não estando suprido o pressuposto – prova do dissídio jurisprudencial – indispensável à admissibilidade do recurso especial fazendário.

O que, por conseguinte, em respeito ao art. 67 do RICARF/2015 – Portaria MF 343/2015 com alterações posteriores, é de se não conhecer do Recurso Especial interposto pela Fazenda Nacional.

Caso essa Conselheira seja vencida no que tange ao não conhecimento do Recurso Especial interposto pela Fazenda Nacional, depreendendo-se da análise dos autos e do laudo considerado quando do julgamento do recurso voluntário, manifesto minha concordância ao voto proferido pelo nobre ex conselheiro Corintho Machado. O que, peço vênica para transcrever parte de seu voto (Grifos meus):

“[...]

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 subdivido 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 telescopia 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 subdivido 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 telescopia 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.

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.”

Vê-se pela perícia técnica que, indiscutivelmente, os equipamentos importados pelo sujeito passivo são guindastes autopropulsores ao trazer a seguinte conclusão: “O equipamento em questão, denominado guindaste, foi projetado para transportar o próprio equipamento, pois é autopropelido e também transporta o próprio equipamento, pois é autopropelido e também transporta e movimenta cargas [içadas] com movimento vertical através de lança telescópica...”

Sendo tal documento considerado prova robusta e técnica para a classificação adotada pelo sujeito passivo, nego provimento ao Recurso Especial interposto pela Fazenda Nacional.

É como voto.

Tatiana Midori Migiyama

Voto Vencedor

Conselheiro Júlio César Alves Ramos – Redator designado

Fui incumbido de apresentar as razões por que conhecemos do recurso da Fazenda Nacional, divergindo do voto da i. relatora. Necessário iniciá-lo, pois, que o fizemos

sob a premissa de que todos os guindastes da linha LTM da empresa apresentam as mesmas características técnicas. De fato, essa foi a postulação da empresa ao longo de todo o processo, e que não foi atacada pela autoridade responsável pelo lançamento.

Com isso, o primeiro argumento para o seu requerido não conhecimento, qual seja o fato de o paradigma da Fazenda Nacional referir-se a apenas um dos modelos daquela linha enquanto este processo discute vários outros, perde importância. A adoção dessa premissa, porém, impede que se distinga entre eles, ou seja, ou todos são guindastes autopropulsados ou todos são caminhão guindaste.

Os outros dois argumentos expostos em contrarrazões não me parecerem relevantes. Deveras, o fato de ter havido, nestes autos, perícias que atestaram serem eles guindastes, ao passo que no paradigma se disse o oposto, a meu ver, apenas ilustra, mais uma vez, que tais perícias não se prestam a definir a classificação fiscal dos produtos. No caso concreto, o objetivo era identificar a presença ou não daquelas características exigidas pelo sistema harmonizado para ser um guindaste autopropulsado. Como este CARF tem afirmado reiteradamente, ainda que o perito convocado se arvore a afirmar que se trata de guindaste ou de caminhão-guindaste, por qualquer outro argumento que não aquele previsto no SH, essa afirmação não vincula os julgadores. O que importa é a comprovação da presença ou não dos requisitos lá previstos.

O terceiro argumento, agora onipresente, é de que este colegiado estaria impedido do reexame das provas do processo. Mais uma vez, a meu sentir, o que se pretende com tal argumento é nos impor a aceitação de uma dada apreciação já empreendida, no caso, no próprio processo. Mas não me parece que seja isso o que prevê o nosso regimento interno: por ele, cabe-nos confrontar situações fáticas semelhantes que tenham produzido decisões divergentes. Esses são, então, os requisitos para aceitação do recurso. No caso, analisa-se exatamente o mesmo produto e se conclui de forma oposta quanto a sua classificação. Patente, pois, a divergência, de nada importando que o relator da decisão recorrida tenha afirmado que se tratava de guindaste enquanto o da paradigma, que não. Ora, essa é precisamente a questão a ser resolvida. Não faz sentido esperar que o recorrida mantivesse a classificação da empresa se não entendesse tratar-se de guindaste autopropulsado.

Por fim, encontra-se ainda nas contrarrazões da empresa a alegação de que à Fazenda somente restaria a propositura de recurso especial que postulasse a nulidade da

decisão, visto ter ela apresentado embargos de declaração que apontaram a existência de omissão e que não foram acolhidos. É verdade que temos afirmado algo nessa linha em diversos outros casos, mas a afirmação não foi bem compreendida pela defesa. Realmente, o que temos dito é que a Fazenda não pode insistir, em seu recurso especial, na tese que pretendeu houvesse sido enfrentada na decisão recorrida, aquela objeto dos embargos. Em outras palavras, mantendo o seu entendimento de aquele aspecto constituía mesmo ponto sobre o qual deveria ter se manifestado o julgado, só cabe o recurso pela nulidade. Mas nada impede o agora recorrente de acatar a inexistência da omissão e se insurgir, em seu especial, contra outro aspecto. E foi o que fez aqui a Fazenda Nacional ao admitir - implicitamente - que a existência de uma segunda cabine não é, por si só, impedimento à classificação como guindaste autopropulsado, mas desde que da cabine que movimenta a máquina de elevação se possa movimentar o veículo como um todo. Essa é a tese em discussão.

Com esses fundamentos, o colegiado, por maioria, conheceu do recurso da Fazenda.

Júlio César Alves Ramos