



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

**Processo nº** 10314.003993/2007-76  
**Recurso nº** Voluntário  
**Acórdão nº** 3102-002.133 – 1ª Câmara / 2ª Turma Ordinária  
**Sessão de** 29 de janeiro de 2014  
**Matéria** Classificação de Mercadorias  
**Recorrente** CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORREA S/A  
**Recorrida** FAZENDA NACIONAL

**ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS**

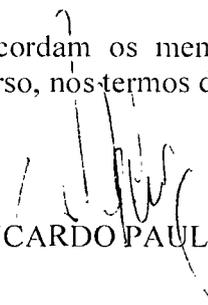
Data do fato gerador: 29/10/2002, 02/12/2002

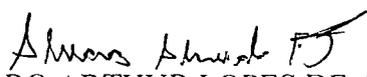
GUINDASTES.

Guindastes autopropulsados sobre pneus, com capacidade de carga superior ou igual a 60 toneladas, com chassi projetado especialmente para esse fim, formando um veículo único e não montado sobre um chassi de caminhão ou automóvel, projetado para elevação de cargas, com deslocamento em sentido longitudinal, transversal e diagonal (tipo caranguejo), deve ser classificado na posição 8426 do código NCM.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso, nos termos do relatório e voto que integram o presente julgado.

  
RICARDO PAULO ROSA - Presidente.

  
ÁLVARO ARTHUR LOPES DE ALMEIDA FILHO - Relator.

EDITADO EM: 28/01/2015

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros: Ricardo Paulo Rosa (Presidente), José Fernandes do Nascimento, Álvaro Arthur Lopes de Almeida Filho, Mônica Monteiro Garcia de Los Rios (Suplente), Andréa Medrado Darzé e Nanci Gama.

## Relatório

Trata-se de recurso voluntário com o objetivo de reformar o acórdão nº. 17-051035 - 2ª Turma da DRJ/SP2, que julgou improcedente a impugnação.

De acordo com o relatório da decisão recorrida se pode observar que:

*"O importador por meio das Declarações (DI) de nºs 02/0983814-6 e 02/1067313-8, registradas em 29/10/2002 e 02/12/2002, importou mercadoria assim descrita:*

*'GUINDASTE PARA TODO O TERRENO, AUTOPROPULSORES, SOBRE PNEUS, COMPUTADORIZADOS, COM LANÇA TELESCOPIA DE 52 M DE COMPRIMENTO E CAPACIDADE MÁXIMA DE CARDA DE 90 TONELADAS, MODELO LTM 1090/2, NÚMERO DE SÉRIE (...). "EX" 004 – RESOLUÇÃO CAMEX 22- DOU DE 28.06.01'*

*A mercadoria foi classificada no código NCM 8426.41.00, tendo sido recolhido o Imposto de Importação (II) à alíquota de 4% ("ex" tarifário 004 – Resolução Camex nº 22/01) e Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI à alíquota de 5%.*

*Segundo a fiscalização, a classificação fiscal correta é a NCM 8705.10.00, com alíquota do II de 35%, e alíquota do IPI de 5%.*

*Através do Auto de Infração de fls. 04/25, cobraram-se as diferenças de Imposto de Importação, Imposto sobre Produtos Industrializados, juros, multa de ofício, multa pela falta de guia de importação e multa por classificação incorreta.*

*Intimada do Auto de Infração em 28/05/2007 (fl. 76 verso), a interessada apresentou impugnação e documentos em 26/06/2007, juntados as folhas 80 e seguintes, alegando em síntese que:*

*(a) há diferenças fundamentais entre CARROS-GUINDASTES AUTOPROPULSADOS DE PNEUMÁTICOS (84.26.41) e CAMINHÕES GUINDASTE (87.05.10). A fiscalização, porém, sem um maior estudo de identificação das mercadorias importadas, mal interpretou e aplicou as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado, concluindo que as mesmas são caminhões-guindaste;*

*(b) no caminhão-guindaste há três partes, formadas por um chassi caminhão veicular, uma unidade chassi intermediário (para adaptação do guindaste sobre o chassi do caminhão, e a unidade do guindaste. Nesse caso, o guindaste é um implemento rodoviário adaptável a qualquer tipo de chassi de caminhão. Isoladamente, o chassi do caminhão pode ser prestar a outras funções como veículo transportador ou para implementação de outro veículo rodoviário;*

*(c) no carro-guindaste ou guindaste propulsor, temos um projeto único, formado por um carro inferior e um carro superior,*

*especialmente desenhados e concebidos um para o outro. Isoladamente, os carros inferior e superior não têm outra função;*

*(d) a autoridade autuante, sem examinar a máquina e conhecer suas peculiaridades, apenas lendo superficialmente o catálogo técnico do produto, que indica o modelo LTM 1090/2 como composto de um chassis portador, uma superestrutura de guindaste e peças opcionais, concluiu apressadamente que se trata de elementos distintos, e que o segundo (superestrutura) está montado sobre o primeiro;*

*(e) ocorre, porém, que o catálogo não fala simplesmente em chassis, as em chassis portador (crane carrier), denotando que é uma parte do todo integrado que move o guindaste. Um chassis portador de superestrutura do guindaste não pode ser considerado um veículo autônomo (caminhão) sobre o qual foi montado o guindaste. O fato de o catálogo especificar as partes do todo, não significa que elas são independentes e uma montada sobre a outra;*

*(f) as características do chassis portador denotam que este foi exclusivamente fabricado para portar o guindaste, e que não pode ter outra utilização ou finalidade, sendo parte integrante do mesmo, posto que: (i) as patolas (estruturas de apoio do chassis no solo) estão incorporadas desde a fabricação do chassi; (ii) um grande rolamento com furos especiais para a fixação da superestrutura do guindaste também está incorporado ao chassi desde sua fabricação; (iii) o chassi possui em sua cabine comandos de suspensão que controlam o nivelamento e fixam as patolas e suas sapatas; (iv) a cabine superior permite ao seu operador movimentar o chassi; (v) o chassi portador faz o movimento "caranguejo" (em diagonal), necessário para o trabalho do guindaste em obras de construção civil, função esta inexistente nos caminhões;*

*(g) trabalho técnico elaborado por engenheiro da empresa representante do fabricante no país, Liebherr do Brasil, esclarece que, como os caminhões convencionais não tinham e ainda não têm condições mínimas necessárias para transportar as superestruturas dos guindastes; os fabricantes tiveram que idealizar um equipamento que reunisse no guindaste a capacidade de se movimentar (autopropulsão), o que faz com que o chassi do caminhão e o chassi integrado ao guindaste autopropulsor tenham concepções completamente distintas. No carro-guindaste, muitos dos elementos de controle e comando do carro superior (guindaste) estão situados no carro inferior e vice-versa; de forma que não se pode desacoplar o carro inferior do carro superior do guindaste todo terreno, pois estes não teriam outra função isoladamente;*

*(h) laudo técnico elaborado por engenheiro mecânico que não possui vínculo empregatício com a impugnante, confirma as distinções existentes entre o equipamento LTM 1090/2 e um caminhão-guindaste;*

(i) parecer sobre classificação fiscal, feito por especialista na matéria, conclui que o equipamento LTM 1090/2 se classifica na posição 8426.41.00. Acrescenta que a fiscalização equivocou-se por não ter atentado para um aspecto fundamental a dirimir a questão: a perfeita identificação do equipamento, trazida aos autos pela impugnante. Além da identificação do aparelho, são fundamentais as NESH, que nos auxiliam para estabelecer essa diferença: no caminhão guindaste, houve a fabricação de um veículo (caminhão) que foi equipado com um instrumento de trabalho (guindaste). O guindaste é apenas um equipamento do caminhão. Já o guindaste autopropulsor é um conjunto integrado onde a peça fundamental é o guindaste, que pode se locomover, através de um chassi que está nele integrado. Um foi feito para o outro. E o fato de haver a possibilidade de comandos da cabine inferior (chassi) em relação ao guindaste, e vice-versa, é um indicativo dessa integração;

(j) cita ementário de consultas sobre classificação fiscal de mercadorias da Secretaria da Receita Federal e jurisprudência do Conselho de Contribuintes;

(h) inobstante a classificação adotada pelo importador estar correta, vale acrescentar que se estiver incorreta (o que se levanta unicamente para argumentar), a mercadoria de qualquer forma, se enquadra no "ex", fazendo jus à alíquota do II ali prevista;

(i) é totalmente improcedente a penalidade de 30% do valor da mercadoria, posto que houve licenciamento da mercadoria, com a apresentação do respectivo catálogo à SECEX, inexistindo discrepâncias entre este e a descrição feita pelo importador. Ademais, o ADN Cosit 12/97 dispõe que não cabe penalidade para produto corretamente descrito;

(j) também não procede a penalidade de 1% sobre o valor da mercadoria, por erro de classificação fiscal, simplesmente porque a mercadoria está corretamente classificada;

(n) requer, por fim, o cancelamento do Auto de Infração.

Em 16/09/2010, a impugnante apresentou aditamento à impugnação (fls. 211/221) sob o argumento da ocorrência de fatos novos após a apresentação da defesa, aduzindo as seguintes razões, em suma:

(a) no primeiro semestre de 2008, a SRF classificou equipamento praticamente igual ao discutido como guindaste autopropulsor, na posição 8426.41.00, através de duas consultas sobre classificação fiscal de mercadorias. Também o ex tarifário utilizado foi concedido pela CAMEX para um guindaste da própria marca Liebherr, com as mesmas características;

(b) a partir do segundo semestre de 2008, a Coana passou a editar Soluções de Divergência reformulando várias

*consultas, onde guindastes que possuíam duas cabines passaram a ser classificados na posição 8705.10.10. Recentemente, há decisões administrativas de primeira instância, onde guindastes semelhantes (duas cabines) estão sendo considerados como classificáveis na posição 8705.10.10, sem que a Delegacia de Julgamento observe que a mudança de critério jurídico só pode alcançar fatos geradores ocorridos após a adoção do novo critério;*

*(c) para os fatos ocorridos sob a égide das Consultas onde o critério jurídico era favorável, há que ser adotada aquela classificação fiscal, em respeito ao efeito vinculante dos atos emanados da SRF, mas também em homenagem ao princípio da segurança das relações jurídicas, observando-se ainda o disposto no art. 14, § 6º, da IN/SRF 270/2007;*

*(d) as soluções de consulta e os ex tarifários se aplicam igualmente a todos os contribuintes que se encontram em situação idêntica, aplicando-se não só ao produto consultado, mas a qualquer outro produto que tenha as mesmas características, em razão do princípio da igualdade em matéria tributária;*

*(e) junta cópia do Parecer Normativo COSIT nº 05/94 para lembrar que a Solução de Consulta se aplica retroativamente."*

Após analisar a impugnação da Contribuinte, decidiu a DRJ por manter o lançamento nos termos da ementa abaixo:

*ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS*

*Data do fato gerador: 29/10/2002 e 02/12/2002*

*CLASSIFICAÇÃO FISCAL.*

*O caminhão guindaste marca LIEBHERR, modelo LTM 1090/2, classifica-se no código NCM 8705.10.00*

Ciente da decisão acima a recorrente apresenta recurso voluntário alegando em síntese que:

**a)** Em 2002 quando importou dois guindastes, apesar da fiscalização não ter questionado o ex tarifário, cujas características são atendidas pelas mercadorias importadas, entendeu que a classificação estaria errada pois a mercadoria seria caminhão guindaste e não carro guindaste, como classificado pela recorrente;

**b)** a administração pública classificaria tal produto no capítulo 84 e teria modificado posteriormente seu critério jurídico, classificando-o como guindaste com duas cabines;

**c)** as alterações da nomenclatura teriam sido feitas antes que o ex tarifário fosse alterado mantendo-se o ex no capítulo 84 e o mesmo produto no capítulo 87:



**d)** a SECEX teria esclarecido o direito das empresas utilizarem o ex 004 na posição do capítulo 84, até 12/2004 e 06/2005.

**e)** a Resolução n.º 22 da CAMEX, de 22 março de 2001, era o instrumento normativo em vigência a época dos acontecimentos, e o seu artigo 5.º, disciplinava que a Receita Federal deveria assessorar a CAMEX para a indicação da correta classificação fiscal do ex tarifário;

**f)** conforme o artigo 3º, da resolução n.º08/01 da CAMEX, de 26 de março de 2001, compete a CAMEX, estabelecer o processo para a obtenção do EX, neste passo atesta que EX não estaria vinculado ao código tarifário que lhe fora dado, mas sim a tributação, noutro giro o ex seria concedido à mercadoria, de acordo com a sua descrição e não à classificação tarifária em que o ex fora colocado, lastreando tal entendimento através de entendimento jurisprudencial;

**g)** por não ter a fiscalização contestado o enquadramento do ex tarifário, não haveria plausibilidade ao pleito da exigência de diferença de tributos, por motivo de classificação fiscal, ademais argumenta que, mesmo não tendo sido contestado o ex tarifário, solicitou a SECEX cópia de ex tarifário teria que teria motivado a publicação do ex 004, posição 8426.41.00, que caso seja localizado e posteriormente juntado ao processo, como requerido, poderá comprovar, em seu sentir, que o bem objeto da discussão, seria um guindaste com duas cabines;

**h)** quanto à consulta fiscal, além de reiterar tudo que foi dito em sede impugnação, atesta ainda que a classificação adotada pela Coana e Camex, a época dos fatos, encontrava-se corretamente lastreada pelas normas jurídicas, até então vigentes e que tal critério jurídico, adotado pela SRF, não poderia ter sido modificado até meados de 2008, sob pena de violar o artigo 150, inciso II, da CF, o D.L 37/66, artigo 101, inciso I e a Lei 4.502/64, artigo 76, inciso II, impugnação;

**i)** quanto a multa por declaração inexata, alegou que o bem em questão seria um carro guindaste e que no momento da descrição, teria utilizado a terminologia do mercado e dos catálogos, o que ao seu sentir é o que lhe caberia fazer na DI, ademais entende que seria descabida a aplicação da supracitada multa, com penalidade de 75%, sobre a diferença do imposto de importação, por descrição inexata da mercadoria;

**j)** quanto a multa por falta de licença de importação, no valor de 30% sobre a mercadoria, atesta que, respeitando os tramites da época, todas as mercadorias atinentes a esse processo teriam sido licenciadas automaticamente no SISCOMEX, dando continuidade argui que a fiscalização não especificou porque as mercadorias não teriam sido descritas com todos os elementos; e por fim

**l)** quanto a multa por erro de classificação fiscal, em seu perceber, não poderia ser punido por ter adotado a classificação do órgão condescendente do ex, no caso a classificação emitida pela CAMEX, assessorada pela COANA/SRF, publicada no DOU posição 8426.41.00.

É o relatório.

**Voto**



Conselheiro Álvaro Arthur Lopes de Almeida Filho

Conheço do presente recurso por ser tempestivo e por tratar de matéria de competência da terceira sessão.

De acordo com relato acima, vê-se que a presente discussão restringe-se a classificação dos guindastes importados pela recorrente, os quais foram classificados na posição NCM 8426.41.00 enquanto a fiscalização defende o código nº 8705.10.00, vejamos os referidos códigos como definidos na TIPI quando do lançamento:

**Contribuinte**

84.26	Cábreas; guindastes, incluindo os de cabo; pontes rolantes, pórticos de descarga ou de movimentação, pontes-guindastes, carros-pórticos e carros-guindastes.
8426.41	-- De pneumáticos

**Fiscalização**

87.05	Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, auto-socorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndio, caminhões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias.
8705.10	- Caminhões-guindastes

Defende a recorrente que a classificação apresentada pela fiscalização apenas seria possível a partir de setembro de 2008 com o entendimento proferido em reunião do grupo técnico do Mercosul, momento em que se diferenciou um carro guindaste do capítulo 84 de um caminhão guindaste do capítulo 87 pelo número de cabines nos seguintes termos " *A característica essencial que define os produtos classificados na subposição SH 84.26.41 é a presença de um única cabine que reúne os comandos tanto do veículo (caminhão) quanto do dispositivo de elevação (guindaste).*" Até então vigia a Consulta DISIT nº 272 de 1998, que disciplinava que essas superestruturas, com uma ou duas cabines se classificavam no capítulo 84.

Ora, como as DI's que acarretaram o presente lançamento foram registradas em 2002, não há como afastar o entendimento adotado pela própria Receita à época dos fatos.

Apesar da consulta vincular apenas o consulente, essa não deve ser afastada para fins de interpretação da norma, e no caso dos autos denota claramente que a época dos fatos a classificação vigente foi a adotada corretamente pelo contribuinte.

Destaque-se ainda que em 26 de abril de 2008 foi publicada um solução de consulta nº 26 que também ratifica a posição adota pela recorrente, vejamos:

*"ASSUNTO: Classificação de Mercadorias EMENTA: CÓDIGO TEC 8426.41.90 Guindastes Pneumáticos Autopropulsados, marca registrada Truck Crane XCMGQY50K e 65K, tipo Truck Crane com 5 seções de lança de perfil, comando hidráulico tipo "joystick", com bomba hidráulica de operação com "load sensing", avançadas válvulas pilotadas e motores hidráulicos de pistões e vazão variável utilizadas para içar e movimentar cargas, denominadas comercialmente "Guindastes Telescópico XCMGQY50K" e "Guindastes Telescópico Hidráulico 50 e 65*



toneladas", fabricado por GTM Máquinas & Equipamentos – Xuzhou Construction Machinery.

*DISPOSITIVOS LEGAIS: RGI 1º (Texto da Posição 8426), RGI 6º (Texto da Subposição 8426.41), e RGCI, da TEC Decreto nº 2376/1997, com as alterações introduzidas pela INSRF nº 697/2006, em vigor desde 1º de janeiro de 2007, e com as atualizações efetuadas pela Resolução CAMEX nº 07, de 1º de março de 2007".*

Apenas em setembro de 2008 foi publicada a solução de divergência dnº 8 de 12 de setembro a qual estabeleceu a diferença por quantidade de cabines:

*"SOLUÇÃO DE DIVERGÊNCIA Nº 8, DE 12 DE SETEMBRO DE 2008 ASSUNTO: Classificação de Mercadorias Reforma da Solução de Consulta nº 026/2008 SRRF/ 7ºRF/Diana, de 17 de abril de 2008 e Reforma da Solução de Divergência nº 6 Coana, de 7 de julho de 2008.*

*Mercadorias: Caminhão-guindaste autopropulsor marca registrada Truck Crane XCMGQY65K, tipo Truck Crane, com haste telescópica de altura extensível até 42m, capacidade máxima de levantamento de 65 toneladas, contendo dois eixos direcionáveis, consistindo em veículo para usos especiais, com chassi de caminhão, motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de marchas, órgãos de direção e de travagem, comportando duas cabines, sendo uma para acionar o deslocamento do veículo e outra para operação do guindaste, denominado comercialmente "Guindaste telescópico XCMGQY65K" e "Guindaste Telescópico Hidráulico 65 toneladas", fabricado por GTM Máquinas & Equipamentos Xuzhou Construction Machinery classifique-se no código **8705.10.10** da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) constante da Tarifa Externa Comum (TEC), aprovada pela Resolução Camex no 43, de 22 de dezembro de 2006, republicada em 9 de janeiro de 2007, com alterações posteriores.*

*Caminhão-guindaste autopropulsor marca registrada Truck Crane XCMGQY50K, tipo Truck Crane, com haste telescópica de altura extensível até 40,1m, capacidade máxima de levantamento de 50 toneladas, contendo dois eixos direcionáveis, consistindo em veículo para usos especiais, com chassi de caminhão, motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de marchas, órgãos de direção e de travagem, comportando duas cabines, sendo uma para acionar o deslocamento do veículo e outra para operação do guindaste, denominado comercialmente "Guindaste telescópico XCMGQY50K" e "Guindaste Telescópico Hidráulico 50 toneladas", GTM Máquinas & Equipamentos Xuzhou Construction Machinery classifica-se no código 8705.10.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) constante da Tarifa Externa Comum (TEC), aprovada pela Resolução Camex no 43, de 22 de dezembro de 2006, republicada em 9 de janeiro de 2007, com alterações posteriores.*

*Dispositivos Legais: RGII (textos da posição 87.05 e da Nota 1), alínea "I" da Seção XVI), RGI6 (texto da subposição 8705.10) e*

*RGCI (texto dos subitens 8705.10.10 e 8705.10.90) da Tarifa Externa Comum (TEC) aprovada pela Resolução Camex no 43, de 22 de dezembro de 2006, republicada em 9 de janeiro de 2007, com alterações posteriores, com os subsídios fornecidos para a posição 87.05 pelas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH), aprovadas no Brasil pelo Decreto no 435, de 27 de janeiro de 1992, com a versão atual aprovada pela IN RFB no 807, de 11 de janeiro de 2008, por força da delegação de competência outorgada pelo art. 1º da Portaria MF no 91, de 24 de janeiro de 1994”.*

Em julgamento análogo, realizado na sessão de novembro de 2013, que teve como Relator o ilustre Conselheiro Luis Marcelo Guerra Castro então presidente desta Turma, processo nº 10314.007378/2008-10 e acórdão nº 3102-002.123, foi dado provimento por unanimidade ao Recurso Voluntário, decidindo-se pela classificação na posição 8426 do código NCM. Assim, por oportuno, peço vênha para transcrever as palavras do ilustre relator:

*“Ante a tais elementos, estou convencido de que os produtos que são alvo do presente processo não podem ser classificados na posição 8705 e tal convicção, registre-se, não decorre das conclusões do perito acerca do que seria relevante ou não para distinguir os caminhões-guindaste dos guindastes autopropulsados.*

*Inicialmente, é importante deixar claro que a classificação de um produto na NCM, que se baseia no Sistema Harmonizado (SH) é, essencialmente, levada a efeito segundo as regras de interpretação fixadas no texto desse Sistema.*

*Assim, é perfeitamente possível que, de acordo com determinado ramo do conhecimento, no caso, a engenharia mecânica, o produto não reúna as características necessárias para ser enquadrado como veículo (no caso, caminhão-guindaste) e, para efeito de classificação na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), sim.*

*Ou seja, em que pese a relevância do conhecimento científico, a classificação fiscal é realizada, regra geral, com base nos enunciados inerentes ao Sistema Harmonizado.*

*Com efeito, diz a Regra Geral I (os grifos não constam do original):*

*Os títulos das seções, capítulos e subcapítulos têm apenas valor indicativo. **Para os efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das notas de seção e de capítulo e, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e notas, pelas regras seguintes:***

*Adicionalmente, há que se recorrer ao texto das Notas Explicativas ao Sistema Harmonizado, aplicáveis por força do Decreto nº 435, de 1992, mais especificamente no parágrafo único<sup>1</sup> do seu art. 1º.*

<sup>1</sup> Parágrafo único. As Notas Explicativas do Sistema Harmonizado constituem elemento subsidiário de caráter fundamental para a correta interpretação do conteúdo das posições e subposições, bem como das Notas de Seção, Capítulo, posições e subposições da Nomenclatura do Sistema Harmonizado, anexas à Convenção Internacional de mesmo nome.

*Ou seja, decidir se o produto, à luz da NCM, é um guindaste autopropulsado ou um caminhão-guindaste não representa uma questão técnica ser solucionada pelo perito, mas de uma questão jurídica, a ser enfrentada por este Colegiado. Com relação a esse aspecto, é necessário recordar o que diz o parágrafo 1º do art. 30 do Decreto nº 70.235, de 1972:*

*§ 1º Não se considera como aspecto técnico a classificação fiscal de produtos.*

*Pois bem.*

*O item da NCM que a recorrente pretende classificar o produto litigioso (8426.41.10) está assim descrito:*

*8426 CÁBREAS; GUINDASTES, INCLUÍDOS OS DE CABO; PONTES ROLANTES, PÓRTICOS DE DESCARGA OU DE MOVIMENTAÇÃO, PONTES-GUINDASTES, CARROS-PÓRTICOS E CARROS-GUINDASTES*

*8426.4 Outras máquinas e aparelhos, autopropulsados*

*8426.41 --De pneumáticos*

*8426.41.10 Com deslocamento em sentido longitudinal, transversal e diagonal (tipo caranguejo) com capacidade de carga superior ou igual a 60 toneladas 0BK*

*Já o Fisco argumenta que os equipamentos deveriam ser enquadrados no item 8705.10.90*

*87.05 Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, auto-socorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndio, caminhões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias.*

*8705.10 - Caminhões-guindastes*

*8705.10.10 Com haste telescópica de altura máxima superior ou igual a 42m, capacidade máxima de elevação superior ou igual a 60 toneladas, segundo a Norma DIN 15019, Parte 2, e com 4 ou mais eixos de rodas direcionáveis*

*8705.10.90 Outros*

*Como salta aos olhos, por qualquer ângulo, a comparação entre as duas posições é tarefa das mais complexas, pois o fato do equipamento ter emprego específico, diverso transporte de passageiros ou mercadorias, por si só, não afasta a classificação do produto na posição 8705.*

*Ocorre que, após analisar os elementos de prova carreados ao processo (parte deles pelo próprio Fisco), passei a considerar que a posição defendida pelas Autuantes, não poderia ser empregada para classificação dos equipamentos, apesar do raciocínio defendido na autuação encontrar-se referendado por duas Soluções de Divergência expedidas pela Coana (nº 5/2008 e nº 8/2008).*

*Inobstante tais respeitáveis manifestações, expedidas por técnicos altamente capacitados, pelo menos no presente processo, há questões que merecem ser consideradas.*



*Confira-se, a propósito, o que dizem as NESH, no item dedicado à posição 8705 (original não destacado):*

*Deve notar-se que, para se incluir na presente posição um veículo que possua aparelhos de elevação ou de movimentação, máquinas de terraplenagem, de escavação ou de perfuração, etc., deve consistir em um verdadeiro chassi de veículo automóvel ou de caminhão que reúna nele próprio, no mínimo, os seguintes órgãos mecânicos: motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de marchas (velocidades), órgãos de direção e de travagem.*

*Pelo contrário, permanecem classificados, por exemplo, nas posições 84.26, 84.29 e 84.30, os aparelhos e máquinas autopropulsores (guindastes, escavadoras, etc.) em que um ou mais dos mecanismos de propulsão ou de comando acima mencionados se encontram reunidos na cabine da máquina de trabalho montados sobre um chassi com rodas ou lagartas, mesmo que o conjunto seja capaz de circular por estrada por seus próprios meios.*

*Do mesmo modo, seriam excluídas desta posição as máquinas autopropulsoras de rodas cujos chassis e instrumentos de trabalho sejam especialmente concebidos um para o outro de modo a formar um conjunto mecânico homogêneo (por exemplo, algumas niveladoras autopropulsoras denominadas "motoniveladoras" (motor-graders). Neste caso, o instrumento de trabalho não está simplesmente montado sobre um chassi de veículo automóvel, mas inteiramente integrado a um chassi que não pode ser utilizado para outros fins e que pode possuir os mecanismos automóveis essenciais acima mencionados.*

*Como é possível concluir, inobstante reste evidente que o equipamento possui duas cabines<sup>2</sup> e que a parte denominada carro inferior apresenta mecanismos automóveis essenciais (motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de marchas, órgãos de direção e de travagem), entendo que, em observância à exclusão fixada na parte final da nota, não há espaço para enquadrá-lo na posição 8705.*

*Com efeito, todos os subsídios de ordem técnica carreados ao processo deixam registrado que o carro inferior não representa simplesmente um veículo de transporte acoplável ao guindaste, mas parte de um todo, concebido para funcionar em conjunto.*

*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.*

*Podese 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*

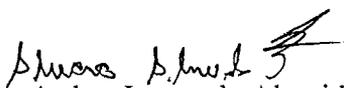
<sup>2</sup> Questão considerada essencial para definição do enquadramento ou não na subposição 8426.41 pelo Comitê Técnico nº 1 (CT-1) do Mercosul.

*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."*

Por todo exposto dou provimento ao recurso voluntário, afastando o crédito tributário em discussão.

Sala de sessões 29 de janeiro de 2014.

  
Álvaro Arthur Lopes de Almeida Filho - Relator