



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

Processo nº 10494.000605/2008-13
Recurso nº Voluntário
Acórdão nº 3201-001.241 – 2ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 20 de março de 2013
Matéria CLASSIFICAÇÃO FISCAL
Recorrente MASAL S/A IND E COMÉRCIO
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 09/11/2006, 26/12/2006, 28/12/2007, 13/02/2007, 17/05/2007, 18/05/2007

IDENTIFICAÇÃO DOS PRODUTOS. AUSÊNCIA PARCIAL DE LAUDO.

A ausência de laudo técnico capaz de identificar com segurança os produtos importados impossibilita a respectiva reclassificação tarifária em detrimento da descrição dos produtos realizada pelo importador.

GUINDASTE AUTO-PROPULSOR SOBRE PNEUS.

Se o equipamento importado não pode ser utilizado como um caminhão comum após a retirada do guindaste do seu chassi, o mesmo deve ser classificado na posição NCM 8426.41.90 autopropulsores sobre pneus, e não na posição NCM 8705.10.90 veículos automóveis para usos especiais, do tipo caminhão-guindaste.

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 votos que integram o presente julgado. A conselheira Mércia Helena Trajano D'Amorim votou pelas conclusões. Procedeu à sustentação oral o representante da parte, Dr. Renato Romeu Rench, OAB-RS 10206.

(ASSINADO DIGITALMENTE)

Daniel Mariz Gudiño – Relator

(ASSINADO DIGITALMENTE)

Marcos Aurélio Pereira Valadão – Presidente

Participaram do presente julgamento os Conselheiros Marcos Aurélio Pereira Valadão, Mércia Helena Trajano D'Amorim, Marcelo Ribeiro Nogueira, Paulo Sérgio Celani, Daniel Mariz Gudiño e Luciano Lopes de Almeida Moraes.

Relatório

Por bem descrever os fatos ocorridos até o julgamento da impugnação, transcreve-se o relatório da instância *a quo*, seguido da ementa da decisão recorrida e das razões do Recurso Voluntário ora examinado:

Versa o presente processo sobre auto de infração lavrado, às lis. 02 a 06, em virtude da reclassificação tarifária das mercadorias importadas conforme o demonstrativo seguinte:

REGISTRO	DI	MODELO	NCM CONTRIBUINTE	NCM FISCO
29/08/2006	1032131-0	QY 50K	8426.41.90	8705.10.90
09/11/2006	1358148-7	QY 35K	8426.41.90	8705.10.90
26/12/2006	1567990-5	QY 50K	8426.41.90	8705.10.90
28/12/2006	1579903-0	QY 65K	8426.41.10	8705.10.90
13/02/2007	0193803-4	QY 50K	8426.41.90	8705.10.90
17/05/2007	0640917-0	QY 50K	8426.41.90	8705.10.90
18/05/2007	0647021-9	QY 50K	8426.41.90	8705.10.90
06/06/2007	0736963-5	QY 25K5	8426.41.90	8705.10.90

Mais precisamente, segundo consta do auto de infração, muito embora referidas mercadorias tenham sido declaradas - pelo- importador - como —"guindastes autopropulsores", tendo sido classificadas nas posições NCM 8426.41.10 (DI n.º 0611579903- O) e NCM 8426.41.90 (demais DI), a fiscalização verificou que referidas máquinas constituem veículos automóveis para usos especiais, do tipo caminhão-guindaste, devendo, portanto, ser classificadas no código NCM 8705.10.90 da TEC.

Referida classificação tarifária foi adotada pela fiscalização com base na placa fixada ao chassi dos equipamentos contendo a descrição "truck crane chassis", laudos de assistência técnica emitidos em face das mercadorias importadas por meio das DI n.ºs 06/1358148-7, 06/1567990-5 e 06/1579903-0, Memorando DIANA/10 a. SARE n.º 2/2007, Atas de Reunião n.ºs 6 e 8, exaradas pelo Comitê Técnico n.º 1 do Mercosul, em 2003, Solução de Consulta n.º 153, exarada pela SRRF/9 a RF/DIANA, Soluções de Divergência n.ºs 6 e 8, exaradas pela COANA, respectivamente, em 07/07/2008 e 12/09/2008, havendo a autoridade aduaneira citado, ainda, como fonte de sua convicção, as decisões administrativas veiculadas pela Segunda Turma da DRJ/SPOII, por meio dos Acórdãos n.ºs 17-17.493 e 17-17.494.

Em consequência, foi lavrado o auto de infração em apreço por meio do qual está sendo exigido do contribuinte autuado o pagamento de Imposto de Importação (II), multa lançada de ofício e proporcional a 75% do imposto exigido (art. 44, inciso I,

da Lei nº 9.430, de 1996, com redação dada pelo art. 14 da Lei nº 11.488, de 2007), multa regulamentar em face da classificação tarifária incorreta da mercadoria, fulcrada no art. 84, inciso I, da Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001, combinado com os artigos 69 e 81, inciso IV, da Lei nº 10.833, de 2003, e, bem assim, multa do controle administrativo por falta de licença de importação, com fulcro no art. 169, inciso I, alínea "b" e § 2º, inciso I, do Decreto-lei nº 37, de 1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei nº 10.833, de 2003.

Regularmente cientificado do auto de infração (fl. 03), em 22/10/2008, o contribuinte, em 10/01/2008, apresentou os documentos de fis. 368 a 457, e a impugnação de fls. 327 a 367, onde, em síntese:

Alega que, em importações anteriores, foram emitidos laudos periciais por técnicos credenciados pela Receita Federal e que tiveram por objeto guindastes produzidos pelo mesmo fabricante, do mesmo tipo e de tonelagens iguais, o que implica dizer que tais laudos, ora juntados pela defesa, são aplicáveis à universalidade dos bens neles identificados, sendo que, todavia, em nenhum momento foram refutados ou desclassificados pela autoridade autuante, nos termos exigidos pelo art. 30 do Decreto nº 70.235, de 1972, razão pela qual entende que referidos laudos técnicos devem ser adotados como suficientes para identificar o bem com vistas à adoção da respectiva classificação tarifária.

Aduz que nos referidos laudos técnicos os peritos identificaram o bem importado como guindaste autopropulsado, razão pela qual entende estar absolutamente correta a posição tarifária adotada nas declarações de importação, com amparo na regra geral de interpretação segundo a qual a classificação deve ser feita adotando-se o texto da posição que se refere expressamente a este bem.

Neste rumo, cita disposições contidas na Convenção Internacional sobre Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, aprovado pelo Poder Legislativo e promulgado pelo Decreto nº 97.409, de 1988, ao que aduz que referida convenção, para estabelecer um sistema universal, de aplicação globalizada, impõe que os Estados membros se submetam às regras de interpretação convencionadas, pelo que entende que isto afasta a possibilidade de se cogitar da aplicação das normas relativas ao Mercosul quando da identificação do bem com o fim de adotar-se a posição tarifária, eis que a convenção internacional impõe a aplicação das Regras Gerais para a Interpretação do Sistema Harmonizado, cuja primeira regra diz que os títulos das Seções, Capítulos e Subcapítulos têm apenas valor indicativo e que, 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.

Argumenta que, para que se possa classificar uma mercadoria, a providência inicial é identificar esta mercadoria, e, somente após essa identificação, é que é possível efetivamente iniciar-se a classificação propriamente dita, através dos ditames e ordenamentos estabelecidos pela estrutura do Sistema Harmonizado, ao que aduz que o texto das posições aliado às correspondentes Notas de Seção e de Capítulo, e às Regras Gerais Interpretativas são os três elementos da estrutura do SH que devem ser legalmente considerados para que se adote uma das 1.221 posições da Nomenclatura.

Remete à disposição contida na Primeira RGI para alegar que referida regra tem precedência de aplicação, razão pela qual extrai o entendimento segundo o qual, se a mercadoria estiver textualmente citada em uma determinada posição, é ali que deve legalmente a mercadoria ser classificada, sendo que os textos das Notas de Seção e de Capítulo podem apenas melhor definir, mas em nenhum momento podem contrariar o texto da posição, o mesmo ocorrendo relativamente às subposições, por força da determinação contida na Sexta RGI.

Argumenta que as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado não fazem parte da Convenção Internacional do SH e, assim sendo, estão desprovidas do caráter de legalidade, devendo o entendimento contido em referidas notas ser tomado apenas em caráter subsidiário e orientativo, destacando, porém, que a legalidade da classificação fiscal pressupõe que as determinações da sua estrutura são para serem lidas e entendidas, ao passo que, o que nela não esteja escrito não pode ser utilizado para legalmente definir uma classificação fiscal.

Para corroborar suas contrarrazões neste plano, junta ao processo opinião classificatória elaborada por Cláudio Ruy Guimarães Vaz Pinto, que intitula de professor da matéria classificação fiscal na Escola de Administração Fazendária — ESAF e que, discorre sobre a classificação fiscal aplicável aos bens que denomina de guindastes autopropulsados modelos QY 65K, QY 50K, QY 35K e QY 25K.

Alega que em laudo pericial, cujo único objetivo foi a identificação do bem, consta que "o equipamento possui 4 eixos de rodas. Os dois eixos dianteiros possuem 2 rodas cada um e os traseiros possuem 4 rodas cada um. O equipamento possui dois eixos de rodas direcionáveis, que são os dianteiros".

Dada essa identificação, argumenta que não há caminhão com dois eixos dianteiros direcionáveis, que tal característica é própria dos guindastes destinados ao içamento de tonelagens elevadas, e que esta informação, por constituir um aspecto técnico, deve ser obrigatoriamente adotada pela autoridade julgadora, por força das disposições contidas no precitado art. 30 do Decreto n.º 70.235, de 1972, a menos que o laudo técnico que exarou essa identificação seja justificadamente anulado.

Nesta linha, alega que a escolha dos quatro primeiros dígitos do código tarifário decorre sempre da identificação do bem, que, uma vez identificado pela posição na Nomenclatura, passa a ser complementado pelas subposições de primeiro e segundo nível,

razão pela qual considera despropositada a afirmação da autoridade autuante segundo a qual "independentemente do conhecimento técnico específico que o engenheiro mecânico possui este não pode se manifestar sobre qualificação fiscal de mercadorias ou a interpretação de Notas Explicativas", eis que tais notas não podem de per si legalmente embasar a classificação tarifária.

Aduz, ainda, que as Nesh são aprovadas através de instrução normativa editada pelo Secretário da Receita Federal, ato administrativo que não tem o caráter de lei e que, portanto, as Nesh são apenas um instrumento administrativo, mas para serem consideradas como regras administrativas devem ser objeto de publicação regular, o que não ocorreu no caso dos ditames do Mercosul.

Alega que os Pareceres de Classificação editados pela Organização Mundial das Alfândegas (OMA), além de também terem caráter subsidiário e orientativo, não produzem efeitos legais, e são de utilização optativa pelos países signatários da Convenção do Sistema Harmonizado.

Argumenta que, para identificar a posição de um bem na Nomenclatura, o Sistema Harmonizado não cogita das condições de funcionamento deste bem, não sendo possível, pois, direcionar uma identificação quanto à posição tarifária indagando se a máquina tem uma ou duas cabines, mas sim constatar o que é a máquina e para que ela foi construída.

Pondera que, no caso dos autos, há um motor que, por via de tomadas de força opera a locomoção do guindaste e também a elevação da carga, ao que aduz a conclusão de que, em face desses elementos, se constata (sic) todos os argumentos quanto à adoção do critério de classificação a partir de normas de interpretação do Mercosul.

Reclama que, ao encaminhar quesitos ao perito, a fiscalização não orientou suas indagações para a questão essencial concernente a que produto está sendo submetido à perícia, e que reside na identificação dos dois primeiros dígitos do código tarifário, mas sim com o propósito de classificar o bem a partir do quinto e sexto dígito do referido código.

Neste jaez, alega que a fiscalização contrariou o laudo, mesmo com a descrição contida em laudo complementar, e promoveu lançamento por entender que o bem importado é tecnicamente um caminhão, cuja classificação dar-se-ia no código tarifário 8705.10.90, pelo que acusa o Fisco de, com isto, ter sonegado elementos de prova ao importador, passando a operar no plano da nulidade plena.

Volta a discorrer sobre a classificação tarifária dos bens em comento, alegando que, até a identificação da subposição de segundo nível, a única legislação aplicável é aquela estabelecida pela própria convenção do Sistema Harmonizado, sendo que as interpretações produzidas pelo Mercosul são aplicáveis apenas

quando o enquadramento estiver sendo feito no que diz respeito aos sétimo e oitavo dígitos do código tarifário.

Alega que a classificação adotada pelo importador decorre de laudo técnico relativo ao bem importado através da DI nº 06/1579902, que constitui um guindaste igual a um dos modelos em discussão, e que foi identificado pelo engenheiro laudista como guindaste autopropulsor com capacidade máxima de içamento de 65 toneladas, num raio de 3 metros.

Aduz que, no referido laudo, consta a caracterização do bem importado como máquina, autopropulsada, de pneumáticos, cujo chassis e instrumentos de trabalho são essencialmente concebidos, um para o outro, de modo a formar um conjunto mecânico homogêneo e que os instrumentos de trabalho são inteiramente integrados ao chassis, não podendo ser utilizado separadamente para outros fins, pois não funcionariam, razão pela qual alega que o bem importado não se constitui a partir de uma estrutura instalada em um caminhão, tratando-se, isto sim, de um equipamento com as características próprias de um guindaste autopropulsado.

Na mesma linha, traz aos autos o Ofício nº 92/DEPAC, emitido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial (Inmetro) em 18/12/2007, onde consta que o veículo analisado por aquele instituto constitui um conjunto veicular integrado (guindaste autopropelido) e não um veículo equipado com implemento rodoviário e que, segundo o art. 96 do Código de Trânsito Brasileiro, referido veículo é classificado, quanto à espécie, como um trator de rodas.

Com vistas a corroborar os fundamentos de sua argumentação, transcreve excertos de decisão prolatada por esta DRJ de Florianópolis, nos autos do PAF nº 10494.001304/2001-22, de onde destaca que, mesmo tendo sido constatada a existência de duas cabines — elemento único que animou a reclassificação efetuada pela fiscalização —, os julgadores entenderam que o bem importado era um guindaste autopropulsado, visto que a própria prescrição contida nas Nesh orienta no sentido de que são excluídas da posição 8705, sugerida pelo Fisco, 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.

No mesmo rumo, cita ainda decisões administrativas relativas ao tema da classificação fiscal e soluções de consulta, exaradas pela Disit da SRRF/7a. RF e pela COANA, e relativas a guindastes autopropulsores e caminhão-guindaste, para destacar que, no caminhão-guindaste, referido veículo recebeu um guindaste, por obra de montagem sobre o chassis, não se cogitando adotar a existência de duas cabines como vetor essencial de diferenciação, ao que aduz que, mesmo que os guindastes autopropulsados não tenham uma só cabine, continuam classificados como guindastes autopropulsados e não como caminhões-guindastes.

Argumenta que a existência de uma cabine própria para operar a lança do guindaste decorre da evolução tecnológica, visto ser

evidente que, da cabine de movimentação do veículo é impossível acompanhar a elevação e a movimentação da lança com a carga, o que, portanto, consiste num aperfeiçoamento, não tendo o condão, todavia, de transformar um guindaste, assim estruturado, em um caminhão.

Aduz que os guindastes ou gruas da posição 8426, em geral, não se deslocam carregados ou, quando muito, efetuam, neste estado, deslocamentos de pequena amplitude, os quais desempenham um papel auxiliar relativamente à função de elevação que os caracteriza, sendo essa a razão da existência dos dois eixos dianteiros.

Alega que o guindaste autopropulsado, passa a ter essa qualificação a partir de seu projeto de construção, e que os caminhões são projetados originariamente para serem simplesmente veículos automóveis, sendo transformados em-caminhões-guindastes- — - quando, sobre esses veículos, é instalado um guindaste, podendo até, no futuro, voltar a ser caminhões, ao passo que os guindastes autopropulsados, uma vez desmontados, não constituirão um caminhão, mas sim um amontoado de partes que constituem um guindaste autopropulsado.

Quanto às penalidades aplicadas em virtude de declaração inexata e classificação fiscal errônea, reitera ser correta a descrição contida na DI e, bem assim, a classificação tarifária adotada, que encontra arrimo na identificação realizada por peritos da própria Receita Federal, não podendo o importador, ademais disso, ser punido por eventual falha no emprego das regras de classificação se a descrição do equipamento importado contiver os elementos necessários para o seu correto enquadramento, a teor do disposto no ADN COSIT n.º 10, de 1997.

Relativamente à multa aplicada em virtude de falta de licença de importação, alega que a fiscalização desconsiderou a dispensa de licenciamento realizada pelo IBAMA, no que pertine a cada um dos guindastes importados que, por sua vez, estão devidamente identificados pelo número de chassi, sendo descabida a ingerência da autoridade fiscal sobre os atos administrativos exarados por outro órgão a menos que seja feita a devida representação, acaso se entenda que houve erro.

Finalmente, em face do que foi exposto, requer o cancelamento do feito ora impugnado, sendo, por via de consequência, declarados indevidos o imposto e as multas lançadas.

A impugnação foi julgada procedente em parte pela 5ª Turma da Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Florianópolis (SC), conforme se depreende da ementa do Acórdão nº07-18.280, de 04/12/2009:

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADOR/AS

Data do fato gerador: 06/06/2007

IDENTIFICAÇÃO DOS PRODUTOS. FALTA DE LAUDO.

A ausência de laudo técnico capaz de identificar com segurança o produto importado impossibilita a respectiva reclassificação tarifária em detrimento da descrição do produto realizada pelo importador.

Data fato gerador: 26/12/2006, 28/12/2007, 13/02/2007, 17/05/2007, 18/05/2007

EQUIPAMENTO DE ELEVAÇÃO DE CARGAS SOBRE PNEUS. CABINES DE COMANDO INDIVIDUALIZADAS. CAMINHÃO-GUINDASTE.

O equipamento de elevação de cargas sobre pneus que apresenta uma cabine voltada exclusivamente para a movimentação do veículo e outra voltada exclusivamente para operar o dispositivo de elevação, qual seja, sem compartilharem comandos passíveis de operar os órgãos mecânicos que movimentam o veículo, caracteriza um caminhão-guindaste cuja classificação tarifária dá-se na subposição NCM 8705.10.

Data fato gerador: 09/11/2006

EQUIPAMENTO DE ELEVAÇÃO DE CARGAS. CABINE DE TRABALHO MONTADA SOBRE CHASSI DE CAMINHÃO. CAMINHÃO-GUINDASTE.

O equipamento de elevação de cargas sobre pneus, que apresenta a cabine de trabalho montada sobre um chassi de veículo automóvel ou de caminhão, caracteriza um caminhão-guindaste cuja classificação tarifária dá-se na subposição NCM 8705.10.

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 09/11/2006, 26/12/2006, 28/12/2007, 13/02/2007, 17/05/2007, 18/05/2007

CLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA INCORRETA. MULTA REGULAMENTAR. NATUREZA OBJETIVA.

Em caso de enquadramento tarifário incorreto por parte do importador, aplica-se a multa regulamentar correspondente a 1% do valor aduaneiro da mercadoria importada, consoante determina expressa disposição legal.

DESCRIÇÃO INCORRETA DA MERCADORIA. PENALIDADE TRIBUTÁRIA. MULTA POR FALTA DE LICENCIAMENTO.

A descrição incorreta ou incompleta da mercadoria importada, qual seja, que não apresente as características necessárias à sua classificação fiscal, sujeita o importador à multa por declaração inexata e falta de recolhimento, acessória a eventual exigência de tributos incidentes na importação, e, ainda, à multa por falta de licenciamento.

Impugnação. Procedente em Parte.

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001

Autenticado digitalmente em 10/09/2013 por DANIEL MARIZ GUDINO, Assinado digitalmente em 10/09/2013

por DANIEL MARIZ GUDINO, Assinado digitalmente em 12/09/2013 por MARCOS AURELIO PEREIRA VALADAO

Impresso em 19/09/2013 por RECEITA FEDERAL - PARA USO DO SISTEMA

Crédito Tributário Mantido em Parte

Como o valor exonerado pela decisão a quo não atingiu o limite mínimo para a interposição do recurso de ofício, nos termos da Portaria MF nº 3, de 2008, o único recurso interposto foi o da MASAL, que reitera os argumentos suscitados em sua impugnação.

Na forma regimental, o processo digitalizado foi distribuído e, posteriormente, encaminhado a este Conselheiro Relator.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Daniel Mariz Gudiño – Relator

O recurso voluntário atende aos pressupostos de admissibilidade previstos no Decreto nº 70.235, de 1972, razão pela qual deve ser conhecido.

A irresignação da MASAL tem como objeto a parte da decisão *a quo* que manteve o lançamento, uma vez que foi excluído do montante original apenas o crédito tributário referente ao bem importado através da DI n.º 07/07369635.

A discussão travada nos autos do presente processo administrativo cinge-se a saber se os bens importados pela MASAL seriam classificados na posição NCM 8426.41.90 auto-propulsores sobre pneus, como foi informado nas declarações de importação, ou na posição NCM 8705.10.90 veículos automóveis para usos especiais, do tipo caminhão-guindaste, como imposto pela fiscalização.

Nesse contexto, a questão crucial para determinar a correta classificação fiscal das mercadorias importadas pela MASAL é saber se o equipamento pode ou não ser utilizado como um caminhão comum após a retirada do guindaste do seu chassi.

Contudo, na avaliação da instância a quo, a resposta do laudista sobre essa questão crucial não merecia apreço, uma vez que este teria mal interpretado o quesito. Confira-se:

Posteriormente, no laudo complementar de fls. 276/277, referido perito foi indagado pelo Fisco acerca de outro aspecto relevante para a identificação do equipamento em apreço e que consistia em saber se o instrumento de trabalho está inteiramente integrado a um chassi que não pode ser utilizado para outros fins. A resposta do perito, todavia, foi no seguinte sentido:

“Os instrumentos de trabalho estão inteiramente integrados ao chassi não podendo ser utilizado (sic) separadamente para outros fins, pois não funcionariam.”

Ora, a toda evidência e em consonância com os esclarecimentos contidos nas Nesh referentes à posição 8705, o propósito da questão encaminhada pelo Fisco consistia em saber se, uma vez destacado o instrumento de trabalho do conjunto que forma o equipamento, o chassi não poderia ser utilizado para outros fins,

e não se o instrumento de trabalho funcionaria depois de destacado, pelo que considero irrelevante, para os efeitos de identificação do produto, a resposta do perito a esse quesito.

A partir da transcrição supra, percebe-se claramente que a instância *a quo* ignorou o fato de que o laudista posicionou-se de forma inequívoca no sentido de que os instrumentos de trabalho estão inteiramente integrados ao chassi. Ora, verifica-se, pois, que o chassi do equipamento em questão não é adaptado a partir de um chassi de caminhão.

Aliás, como bem ressalta a MASAL em sua peça recursal, o expediente utilizado pela instância *a quo* beira a um artifício para justificar a reclassificação empreendida pela fiscalização. Isso fica claro quando transcreve no voto apenas parte da resposta ao quesito complementar. Confira-se o enunciado do quesito complementar em tela e a sua resposta completa:

Vê-se desde logo que a resposta direta é que o equipamento é um guindaste autopropulsado. Este fato fica absolutamente claro com a resposta dada ao quesito complementar (ao mesmo laudo) que segue transcrito:

“4.1 Identifica-se

- A existência de um caminhão com chassi especial para acoplamento de um guindaste, possibilitando sua utilização de acordo com a sua capacidade?

- Ou é uma máquina autopropulsada, de pneumáticos, cujo chassi e instrumentos de trabalho sejam especialmente concebidos, um para o outro, em modo a formar um conjunto mecânico homogêneo (neste caso, o instrumento de trabalho não está simplesmente montado sobre um chassi de veículo, mas inteiramente integrado ao chassi que não pode ser utilizado para outros fins)? Detalhe os elementos técnicos de convicção:

Resposta: É uma máquina, autopropulsada, de pneumáticos, cujo chassi e instrumentos de trabalho são essencialmente concebidos, um para o outro, de modo a formar um conjunto mecânico homogêneo. Os instrumentos de trabalho são inteiramente integrados ao chassi não podendo ser utilizado separadamente para outros fins pois não funcionariam.”

(Grifado)

Diante da clara indicação do laudista de que o equipamento em comento é um veículo autopropulsado, pois não pode ser desmembrado do guindaste para servir como um caminhão comum, revela-se correta a classificação fiscal informada pela MASAL nas adições adição 02 da DI n.º 07/12364107 e 04 da DI n.º 07/14387449, ou seja, a posição NCM 8426.41.90.

Portanto, descabe qualquer consectário da classificação fiscal empreendida pela fiscalização a partir de uma análise equivocada dos laudos que embasaram tecnicamente o lançamento.

Diante de todo o exposto, DAR PROVIMENTO ao recurso voluntário, exonerando o crédito tributário integralmente.

(ASSINADO DIGITALMENTE)

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001

Autenticado digitalmente em 10/09/2013 por DANIEL MARIZ GUDINO, Assinado digitalmente em 10/09/2013

por DANIEL MARIZ GUDINO, Assinado digitalmente em 12/09/2013 por MARCOS AURELIO PEREIRA VALADAO

Impresso em 19/09/2013 por RECEITA FEDERAL - PARA USO DO SISTEMA

Processo nº 10494.000605/2008-13
Acórdão n.º **3201-001.241**

S3-C2T1
Fl. 560

Daniel Mariz Gudiño – Relator

CÓPIA