



Ministério da Economia
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS



Processo n° 10611.000800/2007-71
Recurso n° Voluntário
Acórdão n° 3401-008.402 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 22 de outubro de 2020
Recorrente REAL GUINDASTES E EQUIPAMENTOS LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 21/08/2002, 05/01/2004

CLASSIFICAÇÃO FISCAL UTILIZADA PELO CONTRIBUINTE FOI OBJETO DE PEDIDO DE EX-TARIFÁRIO APROVADO PELA RFB. FIXAÇÃO DE CRITÉRIO JURÍDICO. IMPOSSIBILIDADE DE LANÇAMENTO SOB VIOLAÇÃO DO ART. 146 DO CTN.

Tendo a RFB tido oportunidade de verificar a correção da classificação fiscal adotada pelo contribuinte por meio de processo de solicitação de ex-tarifário e concordado com a mesma nos termos do processo administrativo regulado pela Resolução CAMEX n. 08/2001, considera-se que houve fixação de critério jurídico em relação às importações da empresa pleiteante. Assim, não poderá haver lançamento a posteriori com relação as mesmas, nos termos do art. 146 do CTN.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Tendo sido levada à votação a questão de ordem posta pelo patrono mediante petição juntada aos autos, na qual pediu vistas do processo para conhecer das fotografias de que o Relator se utilizou em seu voto na sessão anterior, decidiram os membros do Colegiado, por unanimidade de votos, indeferir a mesma. Acordam os membros do colegiado em dar provimento ao recurso, do seguinte modo: (i) por maioria de votos, vencido o conselheiro Lázaro Antônio Souza Soares (relator), para cancelar a exigência do crédito tributário resultante da diferença de alíquotas, por entenderem que as mercadorias importadas estavam amparadas por “ex tarifario” concedido ao importador; e (ii) por determinação do art. 19-E da Lei nº 10.522/2002, acrescido pelo art. 28 da Lei nº 13.988/2020, em face do empate no julgamento, para cancelar a exigência das multas por classificação incorreta na NCM, vencidos os conselheiros Lázaro Antônio Souza Soares (Presidente e relator) Carlos Henrique de Seixas Pantarolli, Luís Felipe de Barros Reche e Ronaldo Souza Dias, que lhe negaram provimento. Designada para redigir o voto vencedor a conselheira Fernanda Vieira Kotzias. Manifestou intenção de apresentar declaração de voto o conselheiro Oswaldo Gonçalves de Castro Neto.

Fez sustentação oral o patrono do contribuinte, Dr. Adalberto Calil, OAB/SP 36.250, escritório Adalberto Calil Sociedade de Advogados.

(documento assinado digitalmente)

Lázaro Antônio Souza Soares - Presidente em exercício e Relator

(documento assinado digitalmente)

Fernanda Vieira Kotzias – Redatora designada

Participaram do presente julgamento os conselheiros Carlos Henrique de Seixas Pantarolli, Oswaldo Goncalves de Castro Neto, Luís Felipe de Barros Reche (suplente convocado), Fernanda Vieira Kotzias, Ronaldo Souza Dias, Leonardo Ogassawara de Araújo Branco, João Paulo Mendes Neto, Lázaro Antônio Souza Soares (Presidente em exercício). Ausente o conselheiro Tom Pierre Fernandes da Silva, substituído pelo conselheiro Luís Felipe de Barros Reche.

Relatório

Por bem descrever os fatos, adoto parcialmente o Relatório da DRJ – Recife (DRJ-REC) neste presente voto:

DO LANCAMENTO

Em ato de Revisão Aduaneira, dentro do procedimento de auditoria de “Ex” tarifário, **o Serviço de Fiscalização Aduaneira (SEFIA)** da Inspeção da Receita Federal de Belo Horizonte (IRFBH), nos termos da Portaria SRF nº 259, de 2001, artigo 190, inciso X, **verificou irregularidade na classificação fiscal e na utilização indevida de destaques tarifários nas mercadorias importadas** e desembaraçadas através das Declarações de Importação (DI) nºs 02/0746688 e 04/00027601, registradas em 21.08.2002 e 05.01.2004, **o que deu margem à lavratura, em 12.04.2007, de dois Autos de Infração (AI).**

O procedimento externo de auditoria foi assim descrito, resumidamente:

A equipe da SEFIA compareceu em 12.3.2007 ao estabelecimento do contribuinte, que foi cientificado através do Mandado de Procedimento Fiscal-Diligência (MFPD) nº 06.1.51.002007000342, do Termo de Início da Ação Fiscal e da Intimação, a apresentar a documentação original relativa às DI mencionadas, “packing lists”, faturas, notas fiscais de entrada, catálogos técnicos e informações sobre a localização física das mercadorias importadas (fl. 23 dos autos digitais).

Os Auditores informam que, na mesma data, realizaram visita técnica ao pátio da empresa, onde estava o equipamento relacionado na DI 04/00027601 (caminhão-guindaste marca Liebherr), e em 29.03.2007, visitaram as instalações da Açominas, no município de Ouro Branco, onde se encontrava locado o equipamento constante da DI nº 02/07476688 (caminhão-guindaste da marca Demag).

Fotos dos equipamentos importados foram anexadas aos autos.

O primeiro AI foi lavrado para a cobrança da diferença do Imposto de Importação (II), às fls 03 a 06 do processo digital (alíquota ad valorem de 4% para 35%), no valor de R\$1.032.462,43 (...), conforme Demonstrativo de Apuração de fl.07, **acrescido dos juros de mora e da multa de ofício de 75%**, nos termos do Demonstrativo de fl.08, **além da multa proporcional de 1% sobre o valor aduaneiro da mercadoria por sua incorreta classificação na NCM/TEC**, de acordo com os Demonstrativos de fls.08 e 09.

O segundo AI deu-se para a cobrança da diferença do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), em decorrência da alteração ocorrida na base de cálculo do II, às fls.11 a 13, no montante de R\$ 51.623,13 (...), nos termos do Demonstrativo de Apuração de fl.14, acrescido de juros moratórios e multa de ofício de 75%, de acordo com o Demonstrativo de fl.15.

O crédito tributário totalizou a soma de R\$ 2.544.252,09 (...) Termo de Encerramento à fl.16.

No Relatório de Fiscalização, às fls. 18 a 44, **as autoridades lançadoras explicam que o importador identificou as mercadorias, nas respectivas DI, como:**

“01 Guindaste para todo terreno, autopropulsor, sobre pneus, computadorizado, com lança telescópica, de comprimento igual ou superior a 42 m. e capacidade máxima de carga igual ou superior a 60 ton, modelo LTM 1200/1, número de série PN 070149, chassi número W095755003EL05140”;

“01 Guindaste marca Demag AC 501, autopropulsor, sobre pneumáticos, computadorizado, com capacidade de movimento tipo caranguejo, capacidade máxima de carga de 50 ton, número de série 68131, número de chassi WMG 3209362Z000131, ano de fabricação 2002, parcialmente desmontado para efeito de transporte”, classificando-as no código 8426.41.00 da NCM/TEC e da NBM/TIPI, então vigentes, e enquadrando-as nos “Ex”tarifários 004 e 005, respectivamente (reduziam a alíquota ad valorem correspondente ao II de 35% para 4%), constantes da Resolução CAMEX n.º 22, de junho de 2001, alterada pela de n.º 36, de 30 outubro de 2001 e prorrogada pela de n.º 13, de 12 de maio de 2003 (nem sequer tendo mencionado na DI, na declaração da primeira mercadoria, o “Ex”tarifário), a saber:

“EX 004 - Guindastes para todo o terreno, autopropulsores sobre pneus, computadorizados, com lança telescópica de comprimento igual ou superior a 42m e capacidade máxima de carga igual ou superior a 60T”

“EX 005 – Guindastes autopropulsores sobre pneus, computadorizados, com capacidade de movimento tipo “Caranguejo” e capacidade máxima de carga igual ou superior a 23T (ex retificado pela Res. Camex n.º 36, de 01.11.2001”

Por sua vez, **as autoridades lançadoras, com base nas informações obtidas no site do fabricante e em catálogos técnicos, juntados aos autos às fls. 92 a 122, constataram que os veículos importados denominam-se comercialmente guindastes automotivos “All Terrain”, com capacidade máxima de carga no alcance variando de 35t a 500t, com lança telescópica de comprimento máximo de 40 m a 108 m** e de grande agilidade e mobilidade, podendo alcançar a velocidade de 80km/h.

Alguns modelos são providos de dois motores, um que comanda o caminhão e outro que comanda o guindaste, como, por exemplo, o modelo LM 12005.1, marca Liebherr, importado pela defendente, enquanto outros possuem apenas um motor que comanda tanto o caminhão quanto a lança telescópica, possuindo uma chave que alterna o comando dos motores.

Promoveram, portanto, a reclassificação das mercadorias para o código NCM/TEC e NBM/TIPI, então vigente, 8705.10.00, ao amparo das Regras Gerais do SH n.º 1 e 6, subsidiadas pela Notas Explicativas do SH (NESH), relativas às Posições 8426 (indicada pelo importador) e 8705 (indicada pela fiscalização) (subitem 4.3 do Relatório Fiscal), **com alíquota de 35% de II**, o que acarretou diferença na apuração desse tributo, além de diferença relativa ao IPI, em virtude da mudança da base de cálculo desse imposto, além dos demais acréscimos legais e multas pertinente (parágrafo primeiro deste Relatório).

E quando da reclassificação os equipamentos não mais se enquadraram nos “Ex” tarifários indicados pelo importador, já que os destaques beneficiavam guindastes e não caminhões-guindastes.

Observaram as autoridades lançadoras que, **posteriormente à ocorrência dos fatos geradores das importações objeto da presente autuação (que ocorreram em 2002 e 2004), em 01 de janeiro de 2005** (Res. CAMEX nº 37, de 13.12.2004), **a Subposição NCM 8705.10.00 foi desdobrada regionalmente no item 8705.10.10, com alíquotas de 0% para o II e 2% para o IPI**, sendo, em seguida, em 16.06.2005, a alíquota do IPI reduzida a zero.

Chamaram atenção para o fato de que a partir de 01.01.2005 o importador passou a utilizar a classificação correta para as importações do mesmo bem, qual seja 8705.10.10, conforme demonstram as autoridades lançadoras em duas planilhas elaboradas (subitem 4.4 do Relatório Fiscal).

Os bens importados nos anos de 2002 e 2004, através das DI mencionadas, foram descritos como “Guindastes...”, e classificados no código NCM/NBM, então vigente, 8426.41.00, “Ex” tarifários 004 e 005, incorrendo em alíquota para o II de 4%, enquanto as importações registradas a partir de 01.01.2005 foram discriminadas como “Caminhões guindastes...” e utilizaram a NCM/NBM 8705.10.10 (oriunda do desdobramento da Subposição 8705.10.00), cuja alíquota fora reduzida de 35% para 0%.

Ressaltaram, ainda, os auditores, que **pelas fotos**, gravuras e desenhos constantes dos autos, correspondentes aos despachos aduaneiros de 2002 e 2004, **vê-se que as cabines são separadas: uma comportando os comandos próprios de locomoção do veículo** (motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de marchas (velocidades), órgãos de direção e de travagem **e a outra com os comandos pertinentes às operações da haste. Além do mais, os equipamentos são montados em chassi próprio de caminhão.**

Os bens importados através das duas DI sob fiscalização são, efetivamente, idênticos aos importados através das seis DI registradas de 2005 a 2007. Todos têm capacidade de locomover-se a velocidade de até 80 km/h, em vias rodoviárias. As pequenas diferenças existentes entre os veículos objeto do presente AI e os constantes das seis DI registradas posteriormente ficam por conta de alguns detalhes como: alcance da lança, capacidade de elevação, etc (a discriminação dessas importações encontra-se no subitem 4.4 do Relatório de Fiscalização).

Observam, finalmente, as autoridades lançadoras, que **todos os caminhões guindastes foram emplacados no Departamento de Trânsito**, como se verifica dos números de chassis, constantes dos extratos do RENAVAN juntados aos autos (subitem 4.3 do Relatório Fiscal). **O emplacamento não seria necessário para guindastes montados sobre rodas.**

Foram anexados os extratos das DI, as Faturas Comerciais e Manuais técnicos e operacionais do fabricante, a respeito das mercadorias importadas, com instruções, fotos e desenhos das mesmas.

DA IMPUGNAÇÃO

Intimada, a empresa apresentou, tempestivamente a sua impugnação, anexando vasta documentação, que, em linhas gerais, repete a apresentada pela autuação, alegando, em resumo:

Na Preliminar:

1) Do Licenciamento da importação:

Alega que as operações de importação alvo da ação fiscal foram objeto de controle prévio de regularidade quando da obtenção de Licença de Importação (LI), autorizada, portanto, a sua importação na Posição por ela indicada, o que não poderia ser revisto após o desembaraço da mercadoria.

No Mérito:

2) Das Características, Classificação e Destaques tarifários:

Afirma que ambos os equipamentos importados caracterizam-se como guindastes autopropulsores, montados sobre pneumáticos, do tipo “AT-All Terrain” (para todo o terreno), razão da sua classificação, nos documentos de importação, no código NCM 8426.41.00 e enquadramento nos “Ex” tarifários 004 e 005 desse código.

Esclarece que o guindaste para todo o terreno (tipo AT) tem direção em todos os eixos para permitir a operação tipo caranguejo, bem como a sua locomoção por qualquer tipo de terreno, o que se mostra incompatível com os equipamentos denominados de caminhões-guindastes, que não possuem todos os eixos direcionáveis, tampouco são projetados para se deslocar sobre qualquer terreno.

Cita as NESH sobre a Posição 8426, quando explicam que nela se enquadram os aparelhos simplesmente autopropulsores, nos quais um ou vários dos mecanismos de propulsão e de comando se encontrem reunidos na cabine do aparelho de elevação ou de movimentação (mais frequentemente um guindaste (gruas) montado em chassi com rodas), mesmo que esse conjunto possa circular pelos seus próprios meios.

Ressalta, ainda, que os bens importados não podem ser tomados simplesmente por “...um chassi de automóvel sobre o qual foi acoplado um guindaste rotativo...”, como acontece com os chamados caminhões-guindastes da Posição 8705. No caso da defendente, o chassi e o guindaste foram desenhados e fabricados especialmente um para o outro, apresentando-se, pois, como um conjunto homogêneo e inteiramente integrado.

Destaca que, ao contrário dos caminhões-guindastes, no modelo LTM, de fabricação da Liebherr, “...as cabines superior e inferior possuem os comandos interligados, de tal modo que tanto a operação do guindaste quanto a movimentação do equipamento pelo terreno podem ser realizadas por qualquer das duas cabines...” (grifos acrescentados). Exceção a essa regra se dá no equipamento com capacidade de carga superior a 90t, nos quais, única e exclusivamente, por questão de segurança, a movimentação do equipamento se dá apenas pelo comando inferior.

No que toca ao guindaste da marca Demag, afirma a defendente que ele pode ser “...dirigido e operado de qualquer das cabines...”, de acordo com as especificações técnicas juntadas ao processo. (grifos acrescentados)

Alega que o Relatório fiscal embasou-se em um guindaste da marca Tadano, do tipo “Rough Terrain” RT, que é diferente dos guindastes objeto da presente autuação, que são do tipo “All Terrain” AT.

3) Do Registro no Detran:

A questão dos equipamentos possuem Certificado de Registro e Licenciamento junto ao DETRAN-MG decorre de imposição legal que determina que todos os veículos autopropulsores devem estar registrados junto ao órgão de trânsito para poderem trafegar pelas vias públicas.

4) Da Jurisprudência administrativa:

Cita, também, ementa de Acórdão prolatado pelo Conselho Superior de Recursos Fiscais (CSRF/MF), de 22.04.1996, que classificou um guindaste hidráulico, montado sobre rodas, com mínimo de quatro eixos, com lança telescópica e capacidade de 50 t métricas, no então código TAB/SH 8426.41.9900, no “Ex” criado pela Portaria MEFP n.º 1.189/91, e outro, da 3ª.Câmara do antigo Conselho de Contribuintes (CC/MF), de 11.04.2000, que classificou um guindaste hidráulico telescópico, autopropulsor de pneumáticos, tipo todo terreno, 4x4, com altura de 46 m e capacidade de 35 t, no código 8426.41.00 da TEC.

5) Das Importações a partir de 2005:

Quanto às operações de importação efetivadas pela empresa a partir de 2005, elencadas pelas autoridades lançadoras, classificando as mercadorias na Posição 8705, isso se deu em razão da “...criação de nova Posição na TEC, introduzida pela Resolução n.º 37/2004 da CAMEX...”

6) Da Perícia Técnica:

Requer a realização de perícia técnica, nos termos do artigo 16, inciso IV, do Decreto n.º 70.235, de 1972, formulando para tal os quesitos constantes do item 6 de sua defesa, e indicando o técnico credenciado para o exame em questão.

Por todo o exposto, requer seja julgada procedente a sua impugnação.

A 6ª Turma da DRJ-REC, em sessão datada de 14/03/2012, decidiu, por unanimidade de votos, em julgar improcedente a impugnação, mantendo o crédito tributário exigido. Foi exarado o Acórdão n.º 11-36.225, às fls. 316/338, com a seguinte ementa:

Classificação incorreta de mercadoria.

As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado, as Regras Gerais Complementares e a Regra Geral Complementar da TIPI são o suporte legal para a classificação de mercadorias na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) Tarifa Externa Comum (TEC), e na Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM) Tabela do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI).

Caminhão-guindaste, autopropulsor, computadorizado, montado em chassi próprio de caminhão, provido de cabines separadas, uma comportando os comandos próprios de locomoção do veículo: motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de marchas (velocidades), órgãos de direção e de travagem, e a outra com os comandos pertinentes às operações da haste, apresentando-se em dois modelos, um com lança telescópica de comprimento igual ou superior a 42 metros e capacidade máxima de carga igual ou superior a 60 toneladas, e outro com capacidade de movimento do tipo caranguejo e capacidade máxima de carga de 50 toneladas (parcialmente desmontado), classifica-se no código 8705.10.00, da NCM/TEC e da NBM/TIPI, vigentes à época da ocorrência dos fatos geradores.

Falta de recolhimento do Imposto de Importação (II) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Multa de ofício de 75% Constatado o não recolhimento de diferença do II incidente sobre os bens importados, em razão de erro ocorrido em sua classificação fiscal, cabe o lançamento da diferença do II, acrescida de juros de mora e da multa de ofício de 75%.

Tendo ocorrido alteração na base de cálculo do IPI, cabe a cobrança da diferença desse imposto, acrescida de juros moratórios e da multa de ofício de 75%.

Classificação incorreta da mercadoria. Multa de 1% sobre o seu valor aduaneiro.

Pela classificação incorreta das mercadorias na NCM/TEC, cabe a aplicação da multa proporcional ao seu valor aduaneiro (1%).

Licenciamento das importações.

A importação de mercadorias está sujeita, na forma da legislação específica, a licenciamento que ocorrerá de forma automática ou não, por meio do SISCOMEX, sob a responsabilidade exclusiva da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX).

Jurisprudência Administrativa. Efeitos.

As decisões de órgãos singulares ou colegiados de jurisdição administrativa possuem efeito inter partes. Para que se constituam em normas complementares da legislação tributária, necessitam de eficácia normativa a ser atribuída por lei.

O contribuinte, tendo tomado ciência do Acórdão da DRJ-REC em 04/04/2012 (conforme Aviso de Recebimento - AR, à fl. 342), apresentou Recurso Voluntário em 29/04/2012 contra a decisão, às fls. 343/362, repisando, basicamente, os mesmos argumentos da Impugnação, porém acrescentando preliminar para anular o julgamento da DRJ e determinar a realização da prova pericial requerida na Impugnação, bem como a alegação de alteração de critério jurídico.

A 1ª Turma Ordinária da 4ª Câmara / 3ª Seção de Julgamento deste CARF (Turma 3401) resolveu, em sessão datada de 26/10/2017, **converter o julgamento do recurso em diligência**, para realização de perícia por um especialista da área de Engenharia Mecânica, credenciado perante a RFB, para responder os quesitos formulados na Resolução n.º 3401-001.328.

Em 05/06/2019 foi lavrado o Termo de Ciência n.º 03/6177-2019-0050, constante à fl. 745, informando a juntada aos autos do Laudo Pericial solicitado pelo CARF, às fls. 707/744.

Em 03/07/2019 o contribuinte apresentou manifestação às fls. 751/759 requerendo a juntada de Laudo Concordante Complementar elaborado por seu assistente técnico, elogiando o Laudo Pericial apresentado e ressaltando os pontos do trabalho pericial que entende corroborarem com os fundamentos de sua defesa.

É o relatório.

Voto Vencido

Conselheiro Lázaro Antônio Souza Soares, Relator.

O Recurso Voluntário é tempestivo e preenche as demais condições de admissibilidade, por isso dele tomo conhecimento.

Inicialmente, importante trazer o embasamento legal para a realização da classificação fiscal de mercadorias:

Os arts. 10 a 12 da Lei n.º 4.502, de 30/11/1964, que dispõe sobre o IPI (Imposto de Consumo, à época), determinam como se dá a classificação fiscal:

CAPÍTULO III

Da Classificação dos Produtos

Art. 10. Na Tabela anexa, os produtos estão classificados em alíneas, capítulos, sub-capítulos, posições e incisos.

§ 1º O código numérico e o texto relativo aos capítulos e posições correspondem aos usados pela **nomenclatura aprovada pelo Conselho de Cooperação Aduaneira de Bruxelas.**

(...)

Art. 11. A classificação dos produtos nas alíneas, capítulos, sub-capítulos, posições e incisos da Tabela far-se-á de conformidade com as seguintes regras:

(...)

Art. 12. **As Notas Explicativas da Nomenclatura referida no § 1º do artigo 10, atualizada até junho de 1966, constituem elementos de informação para a correta interpretação das Notas e do texto das Posições** constantes da Tabela Anexa. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 34, de 1966)

Os arts. 15 a 17 do Decreto nº 7.212, de 15/06/2010 (Regulamento do IPI - RIPI/2010), regulamentam a classificação fiscal dos produtos, com base legal na Lei nº 4.502/64:

TÍTULO III

DA CLASSIFICAÇÃO DOS PRODUTOS

Art. 15. Os produtos estão distribuídos na TIPI por Seções, Capítulos, Subcapítulos, Posições, Subposições, Itens e Subitens (Lei nº 4.502, de 1964, art. 10).

Art. 16. **Far-se-á a classificação de conformidade com** as Regras Gerais para Interpretação - RGI, Regras Gerais Complementares - RGC e Notas Complementares - NC, **todas da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM**, integrantes do seu texto (Lei nº 4.502, de 1964, art. 10).

Art. 17. **As Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias - NESH, do Conselho de Cooperação Aduaneira** na versão luso-brasileira, efetuada pelo Grupo Binacional Brasil/Portugal, e suas alterações aprovadas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, **constituem elementos subsidiários de caráter fundamental para a correta interpretação** do conteúdo das Posições e Subposições, bem como das Notas de Seção, Capítulo, Posições e de Subposições da Nomenclatura do Sistema Harmonizado (Lei nº 4.502, de 1964, art. 10).

O Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (SH) é um sistema padronizado de codificação e classificação desenvolvido e mantido pela Organização Mundial das Aduanas — OMA, da qual o Brasil faz parte (Decreto 97.409/1988 que promulgou a Convenção Internacional sobre o SH, aprovada pelo Decreto Legislativo 71/1988).

As **Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (Nesh)**, versão luso-brasileira, foram **aprovadas pelo Decreto nº 435**, de 27/01/1992, e alterações posteriores:

Art. 1º **São aprovadas as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, do Conselho de Cooperação**

Aduaneira, com sede em Bruxelas, Bélgica, na versão luso-brasileira, efetuada pelo Grupo Binacional Brasil/Portugal, anexas a este Decreto.

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.

Art. 2º As alterações introduzidas na Nomenclatura do Sistema Harmonizado e nas suas Notas Explicativas pelo Conselho de Cooperação Aduaneira (Comitê do Sistema Harmonizado), devidamente traduzidas para a língua portuguesa pelo referido Grupo Binacional, serão aprovadas pelo Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento, ou autoridade a quem delegar tal atribuição.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Feita esta introdução, verifico que a Autoridade Fazendária fundamentou a reclassificação fiscal das mercadorias importadas nos seguintes termos, conforme Relatório de Fiscalização às fls. 18/44:

Com base em informações obtidas no site do fabricante e catálogos técnicos — folhas n.º 92 a 122, **verificamos que as mercadorias importadas são denominadas comercialmente por GUINDASTES AUTOMOTIVOS ALL-TERRAIN, com capacidade máxima de carga no alcance variando de 35T a 500T, com lança telescópica de comprimento máximo de 40m a 108m e de grande agilidade e mobilidade, podendo alcançar a velocidade de 80 Km/h.** Alguns modelos são providos de dois motores, um que comanda o caminhão e outro que comanda o guindaste, como, por exemplo, o modelo LM1200-5.1, marca LiEBHERR, outros possuem apenas um motor que comanda tanto o caminhão quanto a lança telescópica — possuindo uma chave que alterna o comando dos motores.

Trata-se, assim, de um veículo automóvel especialmente construído, reunindo nele próprio motor de propulsão, caixa, dispositivo de mudança de velocidade, órgão de direção e órgãos de frenagem, **estando nele instalado, em caráter permanente, um guindaste** com lança telescópica e com capacidade de carga podendo alcançar até 500T.

Estes veículos são conhecidos também como "caminhões-guindastes", possuem número de chassi (VIN) para o chassi-caminhão e número de série para o aparelho de elevação (guindaste) **e podem se deslocar livremente nas rodovias**, em velocidade compatível com os veículos que nelas podem transitar, **diferentemente dos veículos auto propulsores que são concebidos para se movimentar por meios próprios apenas nas áreas de trabalho.**

Ou seja, por serem caminhões que podem trafegar nas estradas possuem Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo emitido pelo DETRAN e placa. Documento do caminhão-guindaste Demag à folha n.º 60 e do caminhão-guindaste Liebherr à folha n.º 73.

(...)

Através das fotos anexas — folhas n.º 58 a 60 e 70 a 72 — e dos manuais — folhas 96 a 122 — observamos, também, que **o equipamento completo é provido de duas cabines de comando, uma pertencente ao caminhão** — com todos os comandos necessários para seu deslocamento - **e outra, pertencente ao guindaste**, possuindo comandos para elevação deste. **Não sendo guindastes sobre pneus capazes de se locomover por meios próprios (autopropulsores) não podem usufruir o benefício de "ex tarifário"**

desta posição e não classificam na posição 8426.41.10, conforme pleiteado pelo importador.

Conforme os fundamentos legais descritos abaixo, a mercadoria em questão, de fato, caracteriza-se como Caminhão Guindaste, da posição 8705.10.00.

Notas explicativas presentes na NESH, para as posições 8426 e 8705:

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

A presente posição engloba um certo número de aparelhos de elevação ou de movimentação de ação descontínua.

APARELHOS AUTOPROPULSORES E OUTROS APARELHOS MÓVEIS

Com exclusão de alguns tipos determinados a seguir mencionados, que se apresentam montados em veículos da Seção XVII, **a presente posição compreende os aparelhos fixos e os aparelhos móveis, mesmo autopropulsores.**

As exclusões são as seguintes:

1) Aparelhos montados em veículos do Capítulo 86.

(...)

2) Aparelhos montados em chassis automóveis ou em caminhões.

Alguns aparelhos de elevação ou de movimentação (guindastes (gruas) comuns, guindastes (gruas) de estrutura leve para reparações, etc.) **apresentam-se freqüentemente montados em verdadeiro chassi automóvel ou em caminhão que reúne nele próprio, pelo menos, os seguintes órgãos mecânicos:** motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e **frenagem (travagem).** **Estes conjuntos devem ser classificados na posição 87.05 como veículos automóveis de uso especial, e esta classificação deve ser observada quer o mecanismo de elevação ou de movimentação esteja simplesmente montado no veículo, quer forme com este último um conjunto mecânico homogêneo,** salvo se se tratarem de veículos especialmente concebidos para o transporte, incluídos na posição 87.04.

Continuam por outro lado classificados aqui os aparelhos simplesmente autopropulsores, nos quais um ou vários dos mecanismos de propulsão ou de comando acima indicados se encontrem reunidos na cabine do aparelho de elevação ou de movimentação (mais freqüentemente um guindaste (gruas)) montado em chassi com rodas, mesmo que este conjunto possa circular pelos seus próprios meios.

Os guindastes (gruas) da presente posição geralmente não se deslocam carregados ou apenas efetuam, neste estado, deslocamentos de pequena amplitude que desempenham um papel auxiliar em relação à função de elevação que os caracteriza.

Seguem notas explicativas da posição 8705:

87.05 - VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PARA USOS ESPECIAIS (POR EXEMPLO: AUTO-SOCORROS, **CAMINHÕES-GUINDASTES**, VEÍCULOS DE COMBATE A INCÊNDIOS, CAMINHÕES-BETONEIRAS, VEÍCULOS PARA VARRER, VEÍCULOS PARA ESPALHAR, VEÍCULOS-OFICINAS, VEÍCULOS RADIOLÓGICOS), EXCETO OS CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PESSOAS OU DE MERCADORIAS

A presente posição compreende um conjunto de veículos automóveis, especialmente construídos ou transformados, equipados com dispositivos ou aparelhos diversos que os tornam apropriados para desempenhar algumas funções diferentes do transporte propriamente dito. Trata-se de veículos que não foram especialmente concebidos para o transporte de pessoas ou de mercadorias.

Os caminhões-guindastes, não destinados ao transporte de mercadorias, constituídos por um chassi de veículo automóvel com cabina sobre o qual está instalado, em caráter permanente, um guindaste rotativo. Excluem-se, no entanto, os veículos automóveis da posição 87.04 com dispositivos de auto-carregamento.

CHASSIS DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS OU DE CAMINHÕES COMBINADOS COM INSTRUMENTOS DE TRABALHO

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 autopropulsores 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 autopropulsores 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.**

Conforme descrito abaixo, vemos claramente, a exclusão do caminhão-guindaste da posição 8426:

As exclusões são as seguintes:

2) Aparelhos montados em chassis automóveis ou em caminhões.

Alguns aparelhos de elevação ou de movimentação (guindastes (gruas) comuns, guindaste (gruas) de estrutura leve para reparações, etc.) apresentam-se freqüentemente montados em verdadeiro chassi automóvel ou em caminhão que reúne nele próprio, pelo menos, os seguintes órgãos mecânicos: motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem). Estes conjuntos devem ser classificados na posição 87.05 como veículos automóveis de uso especial, e esta classificação deve ser observada quer o mecanismo de elevação ou de movimentação esteja simplesmente montado no veículo, quer forme com este último um conjunto mecânico homogêneo, salvo se se tratarem de veículos especialmente concebidos para o transporte, incluídos na posição 87.04."

Essa exclusão se refere ao equipamento analisado por esta fiscalização e informa que este deverá ser classificado na posição 8705.

Ao observar as notas explicativas da posição 8705, torna-se necessário elucidar as diferenças entre o equipamento classificado na posição 8426 e do outro da posição 8705. Para tanto, segue descrição detalhada de ambos.

O caminhão-guindaste, da posição 8705, possui um aparelho de elevação montado em verdadeiros chassis de caminhão que reúne nele próprio, pelo menos, os seguintes órgãos mecânicos: motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem). Chassis que foram modificados, em caráter permanente para serem utilizados em conjunto com o guindaste, formando um conjunto único. Ou seja, trata-se de um veículo automóvel de uso especial e deverá ser classificado na posição 8705. Veja exemplo abaixo:

(...)

Já um guindaste autopropulsado sobre pneus, classificado na posição 8426, é capaz de efetuar apenas deslocamentos de pequena amplitude e se apresenta montado sobre um chassi com rodas ou lagartas, mas que nada se assemelha a um chassis de caminhão. Outra característica que os diferencia é a presença, neste caso, de apenas uma cabine de comando, ao contrário dos caminhões guindastes que possuem duas cabines de comando. Seguem exemplos de guindastes autopropulsados abaixo e outros às folhas n.º 123 a 129.

A Autoridade Fazendária também chama a atenção para a conduta contraditória assumida pela própria empresa, a qual, posteriormente aos fatos aqui analisados, passa a adotar a classificação fiscal ora defendida pelo Fisco:

4.4. DO HISTÓRICO DAS IMPORTAÇÕES DO CONTRIBUINTE

Ainda como informação adicional, observamos o comportamento, da Real Guindastes, ao longo dos anos, relativo a classificação fiscal desse mesmo equipamento.

Nas DIs relacionadas neste auto o interessado classifica os equipamentos na posição 8426 valendo-se dos "ex-tarifários" 004 e 005, ora aí existentes. — Resolução Camex 22 de junho de 2001.

A partir de 01/01/2005 — Resolução Camex 37 de 13/12/2004 folhas n.º 130 a 133 — as alíquotas do Imposto de Importação que compõem a TEC, foram reclassificadas conforme quadro abaixo:

(...)

Após essa reclassificação tarifária e redução das alíquotas o importador passa a classificar o caminhão-guindaste na posição 8705, como sempre deveria ter sido feito.

O importador passa, inclusive, a descrever o equipamento como caminhão-guindaste, no campo descrição detalhada da mercadoria — conforme extratos das DIs anexos — folhas n.º 134 a 152. De acordo com os catálogos técnicos — folhas n.º 92 a 95 — observamos que os equipamentos são idênticos aos informados nesse auto, diferenciando apenas alguns detalhes como alcance da lança, capacidade de elevação, etc.

O Laudo Pericial apresentado em atendimento à solicitação deste CARF, por sua vez, apresenta as seguintes conclusões:

D. PARECER TÉCNICO CONCLUSIVO

Ambas as máquinas DEMAG AC-50 e LIEBHERR LTM 1200-1 se tratam de guindastes auto propelidos e todos os seus componentes foram concebidos e projetados exclusivamente para constituírem uma unidade, um único conjunto que desempenha todas as suas funções apenas de forma integrada. O fato destas duas máquinas possuírem cabine inferior não as categoriza como caminhões guindastes. Estas máquinas são também classificadas como "todo terreno" ou "ali-terrain", graças a tração integral e ao controle e ajuste computadorizado da suspensão, que permitem a estas máquinas, excetuando-se os caminhões guindaste, acessar terrenos acidentados e superfície irregular. Estas máquinas ainda se diferenciam por possuírem eixos direcionais, que conferem a capacidade destas máquinas acessar locais antes inacessíveis por veículos tipo caminhões comerciais de varejo.

É certo afirmar que caminhões guindastes são caminhões comerciais que tiveram guindastes encarroçados sobre seus chassis, sendo que o guindaste em nada depende do caminhão para exercer todas as suas funções e nem o caminhão depende do guindaste, caso este equipamento seja desagregado futuramente, para circular ou até mesmo receber outro tipo de implemento (tanque, compactadora de lixo, carroceria aberta, hipervácuo etc). As máquinas LIEBHERR LTM 1200 e DEMAG AC 50-1 são resultado de um projeto único para cada máquina e seus guindastes perdem totalmente sua função de elevação de cargas, caso sejam desagregados do chassis sobre rodas.

Foi realizado também um trabalho complementar de identificação e caracterização de caminhões guindaste, que possibilitou distinguir esta categoria dos guindastes auto propelidos.

(...)

E.1) Da identificação do guindaste "DEMAG AC 50-1":

(...)

Figura 4: CRLV do Guindaste, com destaque para a caracterização do equipamento. O órgão regulador de trânsito trata este equipamento como veículo de tração / trator sobre rodas.

(...)

Figura 5: Operador fazendo manobra no guindaste através da cabine superior. Destaque para os eixos, que são todos autodirecionais. Detalhe: não há ninguém na cabine inferior fazendo manobra nos eixos. Foi possível observar o volante situado na cabine inferior se movimentando à medida que a manobra era realizada da cabine superior.

(...)

Figuras 9 e 10: Detalhe do pneu utilizado na máquina, específico para guindastes de maior capacidade. Cada pneu suporta uma carga de 6.400 Kg. Velocidade máxima para giro: 88Km/h.

(...)

Figura 13: Vista esquemática do equipamento DEMAG AC 50-1, destacando itens essenciais para funcionamento do guindaste e que estão instalados no chassis da máquina. Detalhe para o motor, que é único, tanto para propulsão de todo o conjunto quanto para a lança telescópica de elevação.

(...)

Figuras 15 e 16: Suspensão hidro pneumática com ajuste individual em cada eixo, para adequação ao terreno de trabalho. É possível notar a inclinação da máquina, de acordo com ajuste manual da suspensão.

E.2) Da caracterização do guindaste "DEMAG AC 50-1":

Guindaste auto propelido sobre rodas, projetado para trabalhar em todo terreno (AT), pavimentado ou não, com motor único DAIMLERCRHYSLER de 8 cilindros de 240KW / 340 CV de potência, responsável tanto por promover o deslocamento de todo o equipamento como também pelo içamento de cargas através de lança telescópica extensível de 40 metros, com capacidade máxima de levantamento de até 50 toneladas;

Suas características técnicas que permitem deslocamento em vias públicas, mesmo que de forma limitada.

(...)

- Eixos direcionais tracionados e com auto compensação de tração, que proporcionam ao equipamento a capacidade de se deslocar longitudinal e diagonalmente (tipo caranguejo);

- Estrutura monobloco confeccionada em aço de alta resistência a flexão e torção, com grãos finos, concebida e projetada especialmente para conferir ao equipamento as funções de deslocamento e elevação de cargas, com interdependência entre a parte motriz e a parte superior, responsável pela elevação de cargas;

(...)

Este equipamento é dotado de 2 cabines, sendo que:

- a cabine superior desempenha todas as funções da cabine inferior mais as funções do guindaste e;

- a cabine inferior, por sua vez, se restringe a promover o deslocamento de todo o conjunto, promove o patolamento da máquina e ajuste da suspensão.

Embora as cabines inferior e superior tenham controles interligados e a cabine superior possua controles para deslocar diagonal e longitudinalmente o conjunto, utiliza-se somente a cabine inferior para se fazer este deslocamento de longa distância. Esta cabine foi concebida justamente para que o operador faça o deslocamento rodoviário do conjunto de forma segura, com acesso visual e noção espacial adequados. O operador fica "cego" da cabine superior para efetuar deslocamento em estradas e rodovias. Porém, quando o guindaste se encontra em um local isolado para exercer suas funções, os comandos existentes na cabine superior permitem ao operador efetuar deslocamentos de todo o conjunto em todas as direções (norte, sul, leste e oeste), sem qualquer necessidade de acessar a cabine inferior.

Registra-se ainda que a desmontagem da parte superior (içamento do equipamento) torna o guindaste inutilizável, já que o propulsor da lança fica na estrutura principal do equipamento, além das patolas, do rolamento de giro e do sistema hidráulico (ver figura 13). Sem o motor, não se aciona o sistema hidráulico, que é o responsável pelo acionamento do guindaste.

(...)

(...) A parte inferior do conjunto, por sua vez, não teria função de caminhão isoladamente, já que o sistema hidráulico é único, com funções distribuídas entre a parte inferior (patolas, manobras, suspensão e freios) e a parte superior (elevação de carga, contrapesos, giro, patolamento, manobras). Além dos itens mencionados, esta parte inferior não é adequada para desempenhar a função de caminhão, visto as limitações de velocidade do conjunto, suspensão de curso limitado, elevado peso próprio e consequentemente elevado consumo de combustível. De certo que o mercado automotivo não optaria pela utilização deste tipo de veículo como caminhão para fins comerciais comuns, que ainda sofreria com problema de desgaste prematuro, por não se

tratar de uma máquina projetada para deslocamento rodoviário e contínuo, mas apenas para deslocar o conjunto guindaste.

Seria necessário um retrofit (reprogramação dos sistemas mecânico, computacional, hidráulico) complexo na parte inferior do conjunto, pois todos os sistemas deste conjunto são integrados e únicos. Uma vez descaracterizados, provavelmente inviabilizariam o funcionamento de qualquer parte isolada do equipamento.

(...)

F. CARACTERIZAÇÃO DE CAMINHÕES GUINDASTE

Caminhões guindaste são caminhões comerciais automotores dotados de chassi convencional, fabricado em perfilados de aço, adaptável a encarroçamentos diversos, montado sobre suspensão do tipo feixe de molas parabólicas e trapezoidais, com freios servo hidráulicos e transmissão tipo cardan com sistema de diferencial para transmissão de movimento para as rodas tracionadas.

(...)

Fica claro que caminhões guindastes são o conjunto de 2 equipamentos independentes: um caminhão rodoviário em cujo chassi foi montado um equipamento de elevação de cargas, classificado como guindaste. O caminhão assume função exclusiva de transportar o guindaste para o local de trabalho, única e exclusivamente, enquanto o guindaste estiver encarroçado sobre o caminhão. Mesmo encarroçado sobre o caminhão, o guindaste não depende de qualquer função que seja do caminhão para poder exercer sua função plena. O guindaste necessita patolar sobre o terreno para desempenhar plenamente todas as suas funções. Assim que a patola é aberta independente do caminhão, uma vez que não transfere carga qualquer para o chassi do caminhão durante elevação de cargas, graças ao patolamento que o guindaste é capaz de realizar, distribuindo a reação da carga para o terreno.

Especificamente em relação aos quesitos formulados pelo CARF, o perito apresentou as seguintes respostas:

QUESITO 01:

Ambos os equipamentos DEMAG AC 50-1 e LIEBHERR LTM 1200 são dotados de 2 cabines, sendo que as cabines inferiores contêm todos os comandos necessários à direção do conjunto (controla motor, direção, troca de marchas). As cabines inferiores foram concebidas principalmente para se efetuar a direção de todo o conjunto, visto que a cabine superior dos referidos equipamentos não oferecem condições mínimas de segurança e visibilidade para se deslocar o guindaste em vias públicas.

No equipamento Liebherr LTM 1200-1, somente a cabine inferior contém os comandos de direção do conjunto. A cabine inferior executa também abertura das patolas e o apoio do conjunto sobre o terreno, além de controle de nível do conjunto de suspensão. Este controle da cabine inferior é o mesmo controle existente na cabine superior e são controladores de um sistema único integrado. O LTM 1200-1 possui 2 motores, já que sua capacidade de içamento é de 200 toneladas. **O motor localizado na parte inferior é para promover o deslocamento do conjunto e o motor superior fica dedicado ao guindaste.** Ambos os motores acionam o sistema hidráulico, que é responsável pelo acionamento e controle das patolas.

Já o equipamento DEMAG AC 50-1 possui também 2 cabines, mas com um único motor, responsável tanto pela direção do conjunto quanto pela elevação de carga. Se o motor estiver desligado, o conjunto não se desloca nem exerce função de içamento de

cargas. Ambas as cabines possuem os mesmos comandos para dirigir o conjunto. No que diz respeito aos comandos relacionados com elevação de carga, a cabine inferior se limita ao acionamento da patola, ficando a carga da cabine superior efetuar os demais comandos de elevação, inclusive de acionamento da patola.

QUESITO 02:

Para o equipamento LIEBHERR LTM 1200-1:

Na cabine superior, os comandos são majoritariamente para controlar as funções do guindaste, tais como patolamento, acoplamento de contrapesos, levantamento da lança, abertura de lança, giro de lança e içamento de cargas. (...) **Esclarece-se também que a cabine superior não possui outros comandos relacionados com a direção**, pois por questões de segurança, guindastes que possuem mais de 4 eixos restringem operações de direção do conjunto somente a partir da cabine inferior, já que as dimensões destas máquinas são muito grandes.

Para o equipamento DEMAG AC 50-1:

A cabine superior possui todos os comandos de direção do conjunto, tais como liga e desliga o motor, freio de estacionamento, esterçamento dos eixos e propulsão de todo o conjunto.

QUESITO 03:

Ambos guindastes possuem cabine inferior para direção das máquinas. (...) Esta condição vale para guindastes não apenas da LIEBHERR, mas também de outros fabricantes de guindastes com mais de 4 eixos, tais como, MAMUTH, GROOVE e TADANO.

A cabine inferior foi concebida majoritariamente para promover a direção de todo o conjunto, já que a direção a partir da cabine superior é impossível, por não oferecer visibilidade ao operador para esta finalidade. Por questões de segurança, guindastes com capacidade igual ou superior a 100 toneladas já são considerados superestruturas e têm sua direção limitada a cabine inferior.

Como já declarado nas questões anteriores, o equipamento DEMAG AC 50-1 possui 2 cabines: a inferior, dedicada à direção de todo o conjunto; e a cabine superior, com função principal para atendimento ao guindaste. (...) Embora seja possível movimentar todo o conjunto a partir da cabine superior, recomenda-se que esta operação seja efetuada somente a partir da cabine inferior, por questões de segurança e visibilidade limitada.

QUESITO 04:

Tanto o equipamento DEMAG AC 50-1 quanto o LIEBHERR LTM 1200 são equipamentos de construção específica, dotados de um chassis único, tipo caixão, de projeto específico e exclusivo para receber outros componentes também concebidos e desenvolvidos para seus respectivos conjuntos. Até o material utilizado para sua construção mecânica é especial e de alta resistência. Estes chassis foram projetados e fabricados pelos próprios fornecedores, DEMAG e LIEBHERR.

QUESITO 05:

(...) O deslocamento do equipamento DEMAG AC 50-1 a partir da cabine superior é tecnicamente factível, embora não recomendado, pois como já informado nas questões anteriores, o operador não tem visibilidade suficiente da cabine superior para deslocar o conjunto com segurança da mesma forma que teria a partir da cabine inferior.

Quanto aos quesitos formulados pelo contribuinte, as respostas foram as seguintes:

QUESITO 01:

Para que um guindaste seja considerado todo terreno ou AT é necessário que possua um sistema de tração integral, ajuste de altura e rigidez de suspensão de acordo com o tipo de terreno, conferindo ao mesmo a capacidade de acessar e se adaptar a locais onde caminhões comerciais e guindastes de menor capacidade não teriam condições de alcançar. (...)

QUESITO 02:

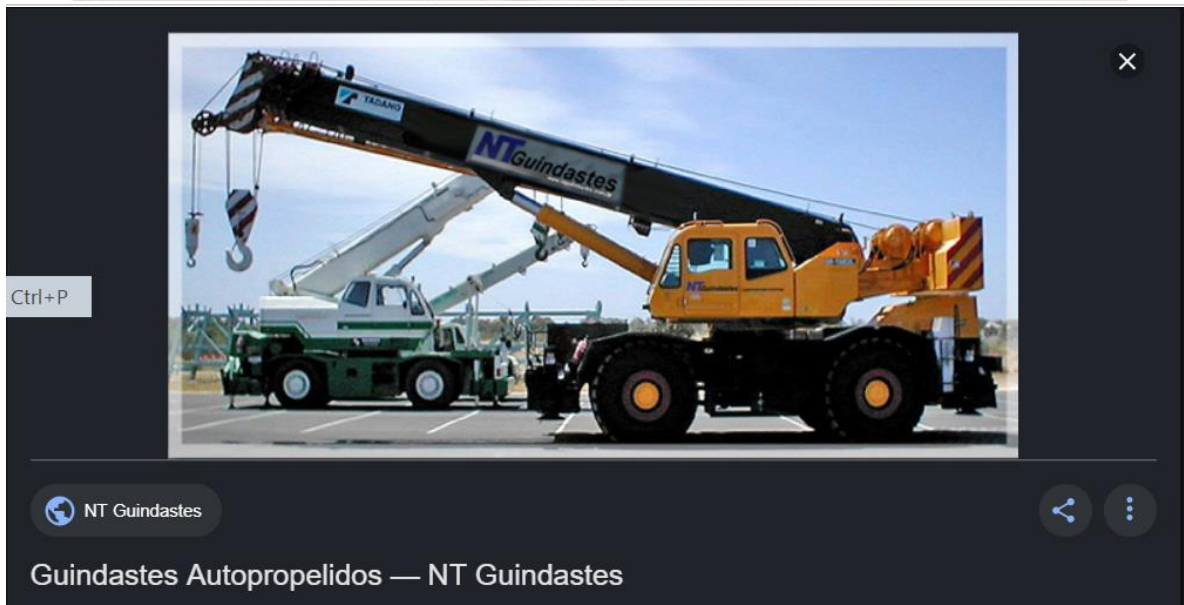
Como já respondido separadamente nas questões anteriores, ambos os guindastes foram identificados e caracterizados como guindastes “all-terrain” ou todo terreno.

Pelas considerações trazidas no Laudo Pericial, observa-se que o perito trouxe uma conceituação de “guindaste autopropulsado, posição 84.26 na NCM” e de “caminhão-guindaste, posição 87.05 na NCM” diferente daquela encontrada nas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH):

- Guindaste autopropulsado, posição 84.26 na NCM: incluem-se nesta posição os guindastes (gruas) que permitem a elevação e freqüentemente também o deslocamento lateral de cargas; estes aparelhos são essencialmente constituídos por um braço (ou árvore ou lança) horizontal ou oblíquo, provido, na extremidade, de uma polia que sustenta o cabo de elevação, acionado por um guincho; A árvore pode ser articulada de várias maneiras para permitir um alcance variável ou uma elevação mais rápida e o suporte pode ser constituído por uma torre fixa, às vezes muito alta. Também se incluem neste conceito e nesta posição os **aparelhos simplesmente autopropulsores, nos quais um ou vários dos mecanismos de propulsão ou de comando acima indicados se encontrem reunidos na cabine do aparelho de elevação ou de movimentação (mais freqüentemente um guindaste (gruas)) montado em chassi com rodas, mesmo que este conjunto possa circular pelos seus próprios meios. Os guindastes (gruas) da presente posição geralmente não se deslocam carregados ou apenas efetuam, neste estado, deslocamentos de pequena amplitude** que desempenham um papel auxiliar em relação à função de elevação que os caracteriza.

Excluem-se deste conceito e desta posição os aparelhos montados em chassis automóveis ou em caminhões, que são aparelhos de elevação ou de movimentação (guindastes (gruas)) e que apresentam-se **freqüentemente montados em verdadeiro chassi automóvel ou em caminhão que reúne nele próprio, pelo menos, os seguintes órgãos mecânicos: motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem). Estes conjuntos devem ser classificados na posição 87.05** como veículos automóveis de uso especial, e **esta classificação deve ser observada quer o mecanismo de elevação ou de movimentação esteja simplesmente montado no veículo, quer forme com este último um conjunto mecânico homogêneo,** salvo se se tratarem de veículos especialmente concebidos para o transporte, incluídos na posição 87.04.

Guindastes Autopropelidos





Ctrl+P

cunzolo.com.br

Locação de Guindaste Autopropelido Grove RT540 - Guindastes Cunzolo - Campinas, São José dos Campos, Sorocaba, Taubaté - SP e Três Lagoas - MS

LOCAÇÃO DE GUINDASTE AUTOPROPELIDO TADANO GR 300 EX



Ctrl+P

Locação de

Guindastes
Guindastes
Guindastes
Guindastes

Movimen

Estudos de
Empilhadei
Manipulad
Pórtico Rol
Remoções

Capacida

Guindastes


- caminhão-guindaste, posição 87.05 na NCM: não são destinados ao transporte de mercadorias; **constituídos por um chassi de veículo automóvel com cabina sobre o qual está instalado, em caráter permanente, um guindaste rotativo.** A presente posição compreende um conjunto de veículos automóveis, **especialmente construídos ou transformados**, equipados com dispositivos ou aparelhos diversos que os tornam apropriados para desempenhar algumas funções diferentes do transporte propriamente dito, **tal como o**

caminhão-guindaste. Trata-se de veículos que não foram especialmente concebidos para o transporte de pessoas ou de mercadorias.

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.






Ctrl+P

Planeta Caminhão

CAMINHÃO-GUINDASTE MAIS ALTO E FORTE DO MUNDO



Ctrl+P

Xcmg 30ton Oficial 35 Ton Guindaste Do Caminhão Guindaste Hidráulico,Usou O Guindaste Móvel - Buy 30 Ton Guindaste Do Caminhão Guindaste Hidráulico,35 ...

Alibaba


Ctrl+P



Mercado Livre

Caminhão Guindaste Man Tgs - Bruder

This image shows a blue and white MAN truck equipped with a crane. The crane arm is extended upwards and to the right. The truck is viewed from a front-quarter angle. The background is plain white. There are navigation icons (back, forward, close) in the top right corner of the image area. Below the image, there is a 'Mercado Livre' logo and a share icon.



Crane Market


Terex Demag AC 50-1 50-ton All Terrain Crane For Sale

5 ★★★★★ (1) · Marca: Terex Demag

Powered by a Daimler Benz engine, 16.00R25 tires, 40 m main boom and 17,6 m jib.

As imagens podem ter direitos autorais. Saiba mais

This image shows a red crane truck with 'WIDO' and 'KRAA' branding. The crane arm is extended upwards and to the left. The truck is viewed from a side profile. The background is a yellow wall. There are navigation icons (close, back, forward) in the top left and top right corners of the image area. Below the image, there is a 'Crane Market' logo, a share icon, and a list of details for a crane for sale, including a 5-star rating and a description of its specifications.



Crane Market

Liebherr LTM 1200-5.1 240-Ton All Terrain Crane For Sale

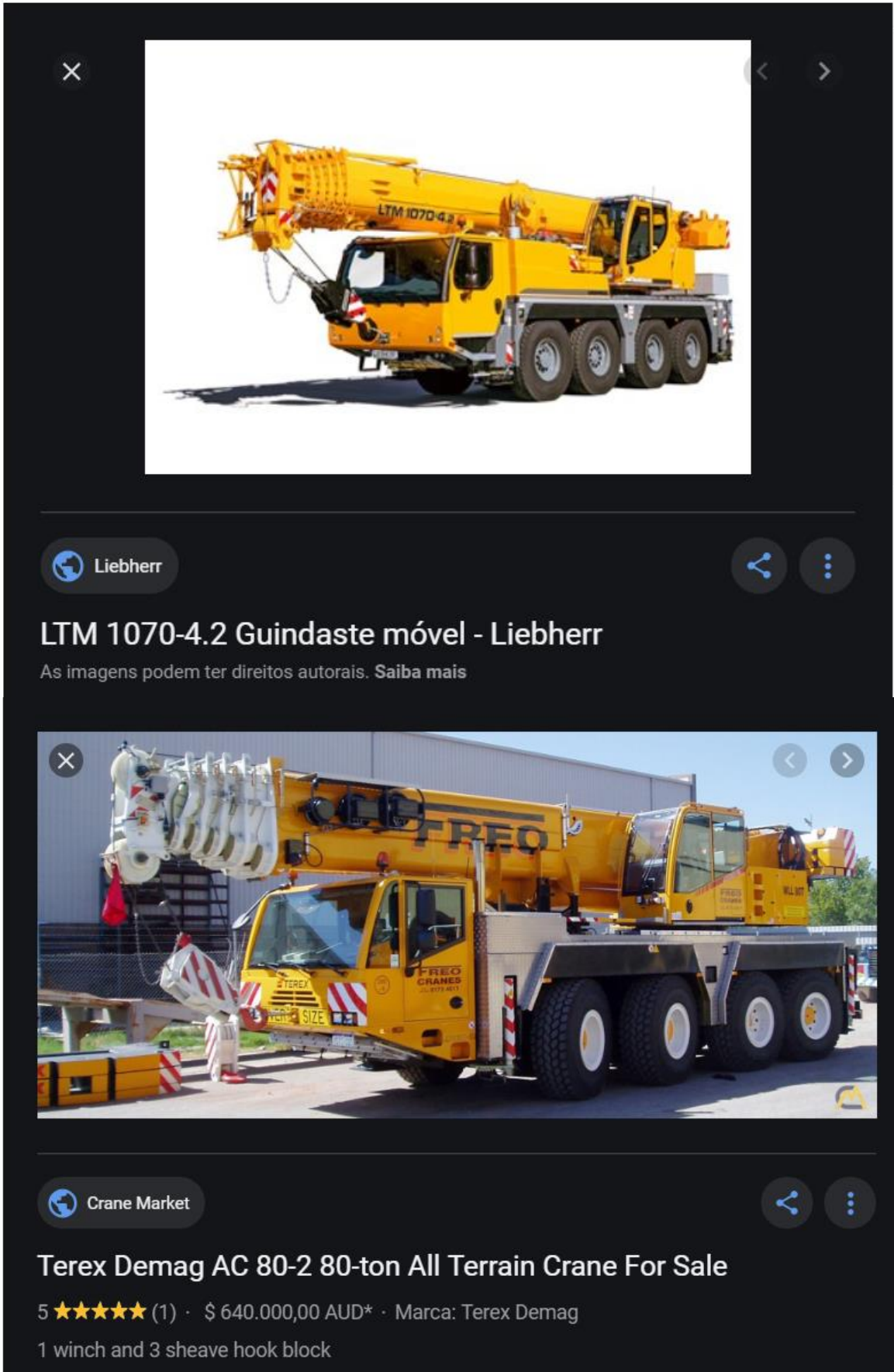


 Liebherr  


LTM 1100-4.2 Guindaste móvel - Liebherr

As imagens podem ter direitos autorais. Saiba mais



This screenshot shows a mobile crane listing from Liebherr. The main image is a yellow Liebherr LTM 1070-4.2 mobile crane with a long jib, shown from a front-three-quarter view against a white background. The crane has 'LTM 1070-4.2' printed on the jib. Below the image, the seller is identified as 'Liebherr'. The title of the listing is 'LTM 1070-4.2 Guindaste móvel - Liebherr'. A note below the title states 'As imagens podem ter direitos autorais. Saiba mais'. The interface includes a close button (X) in the top left, navigation arrows in the top right, and share and menu icons in the bottom right.

×



Liebherr

LTM 1070-4.2 Guindaste móvel - Liebherr


As imagens podem ter direitos autorais. Saiba mais

◀ ▶

🔗 ⋮



×



Crane Market

Terex Demag AC 80-2 80-ton All Terrain Crane For Sale

5 ★★★★★ (1) · \$ 640.000,00 AUD* · Marca: Terex Demag
1 winch and 3 sheave hook block

◀ ▶

🔗 ⋮

Pelas fotos anexadas de diversos sítios da internet de fabricantes e revendedores de guindastes, em comparação com as fotos anexadas ao Laudo Pericial e ao Relatório Fiscal, constata-se que as mercadorias importadas pelo recorrente devem ser classificadas como caminhão-guindaste, na posição 8705.10.00.

No mesmo sentido corroboram as respostas do perito aos quesitos formulados, ao afirmar que “*Ambos os equipamentos DEMAG AC 50-1 e LIEBHERR LTM 1200 são dotados de 2 cabines, sendo que **as cabines inferiores contêm todos os comandos necessários à direção do conjunto (controla motor, direção, troca de marchas)**. As cabines inferiores foram concebidas principalmente para se efetuar a direção de todo o conjunto*” (quesito 01); bem como que “*A cabine inferior foi concebida majoritariamente para promover a direção de todo o conjunto, já que a direção a partir da cabine superior é impossível, por não oferecer visibilidade ao operador para esta finalidade*” (quesito 03).

Assim, correta a decisão da DRJ, cujas conclusões abaixo transcritas foram reforçadas pelo Laudo Pericial, apesar do perito, equivocadamente, ter incluídos as mercadorias objeto da perícia incluídas no conceito de guindaste autopropulsado (ou autopropelido), quando se verifica, pelo conceito das NESH, pela própria descrição do recorrente e pela denominação amplamente utilizada entre revendedores e fabricantes de guindastes (vide fotos e sites da internet), que se trata de caminhões-guindaste.

Do material juntado aos despachos de 2002 e 2004, bem como dos manuais técnicos anexados, constam gravuras e desenhos, através dos quais se constata que os veículos analisados possuem cabines separadas: uma comportando os comandos próprios de locomoção do veículo (motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de marchas (velocidades), órgãos de direção e de travagem) e a outra com os comandos pertinentes às operações da haste. Além do mais, os equipamentos são montados em chassi próprio de caminhão.

Chama também atenção o fato de que os bens importados através das duas DI sob fiscalização (de 2002 e 2004) sejam efetivamente idênticos aqueles importados através das seis DI registradas posteriormente (de 2005 a 2007, cujos extratos foram anexados ao processo digital pelas autoridades lançadoras, bem como os correspondentes manuais técnicos e operacionais). Todos esses veículos têm a capacidade de locomover-se a velocidade de até 80 km/h, em vias rodoviárias e, portanto, não poderiam ser tratados como guindastes montados sobre rodas, apropriados para se locomoverem em pequenos espaços, como terrenos ocupados por obras, cais de portos, pátio de grandes indústrias, etc.

(...)

Observe-se que uma das afirmações da defendente foi a de que o mecanismo de elevação/movimentação dos equipamentos não estava simplesmente montado no veículo e, sim, formando um conjunto homogêneo com ele, que é exatamente uma das hipóteses de exclusão do bem da Posição 8426 e inclusão na Posição 8704.

(...)

As mercadorias sob litígio, caminhões-guindastes, autopropulsores, possuem duas cabines, sendo uma para acionar o deslocamento do veículo e outra para operação do guindaste,

característica que, junto com as demais mencionadas, as excluem do enquadramento na Posição 8426.

Nesse mesmo sentido, **já se manifestou o Comitê Técnico no 1 (CT1) do Mercosul ao analisar, em sua XCII reunião (agosto 2003), mercadoria semelhante, tendo concluído que “a característica essencial que define os produtos classificados na subposição do SH 8426.41 é a presença de uma única cabine que reúne os comandos tanto do veículo (caminhão) quanto do dispositivo de elevação (guindaste).”**

Por fim, não pode deixar de ser destacado que o próprio recorrente, a partir de 01/01/2005, passou a classificar estas mercadorias, espontaneamente, na posição 8705.10.10 (a Subposição 8705.10.00 tem a redação que segue: “Caminhões-guindastes” e, à época da ocorrência das importações, em 2002 e 2004, não se desdobrava regionalmente, o que posteriormente passou a acontecer, desdobrando-se em Itens, dos quais o primeiro, 8705.10.10, passou a abranger os Caminhões-Guindastes “Com haste telescópica de altura máxima superior ou igual a 42m, capacidade máxima de elevação superior ou igual a 60 toneladas, e o segundo, 8705.10.90, “Outros”).

Obviamente, a mesma mercadoria não pode comportar duas classificações diferentes. Se a classificação fiscal defendida neste processo (8426.41.00) fosse realmente a correta, então todas as importações posteriores do contribuinte, realizadas com a NCM 8705.10.10, estariam equivocadas.

As declarações de importação com a nova classificação fiscal adotada pelo contribuinte se encontram às fls. 162/180. Os modelos lá descritos são: MARCA TEREX-DEMAG, MODELO 80-2, MARCA LIEBHERR, MODELO LTM 1070, MARCA LIEBHERR, MODELO LTM 1100. As fotos destes modelos foram colacionadas acima e, como facilmente se percebe, os modelos são idênticos aos modelos objeto da presente autuação, o LIEBHERR MODELO LTM 1200, e o DEMAG AC 50-1.

Essa mesma Turma, embora com uma composição distinta, já decidiu a matéria em didático voto do conselheiro Rosaldo Trevisan, Acórdão nº 3401-005.287, sessão de 28/08/2018:

4. Do fundamento para a reclassificação

As mercadorias que figuram na DI nº 07/1781708-8 (fls. 38 a 43), registrada em 20/12/2007, são todas classificadas pelo declarante no código NCM 8426.41.90, e assim descritas detalhadamente:

(...)

Narra a fiscalização que demandou catálogos à empresa, descritivos dos equipamentos, no que foi atendida.

O catálogo do modelo QY50K, às fl. 61 a 73, permite verificar que há duas cabines, uma de transporte e outra de operação.

Com base em tal catálogo, a fiscalização solicitou a reclassificação da mercadoria, por se tratar o equipamento de um aparelho montado em chassis de caminhão, conforme Nota Explicativa do Sistema Harmonizado da posição 8701, transcrita à fl. 84.

(...)

Solicitou, então, a fiscalização, a seguinte retificação na DI, que deu origem ao contencioso, para as três adições:

**ELABORAR RETIFICACAO PARA CORRIGIR A CLASSIFICACAO
TARIFARIA DOS PRODUTOS DAS TRES ADICOES PARA A NCM
8705.10.90 (TRUCK CRANE - CAMINHÕES-GUINDASTES).**

Tendo em vista a discordância da empresa em relação à reclassificação, com demanda judicial de liberação (rechaçada), deu-se prosseguimento à verificação da mercadoria, com solicitação de Laudo Técnico a perito credenciado pela RFB, em 18/08/2018, com as seguintes perguntas em relação à adição 001 da DI nº 07/1781708-8:

(...)

Não tenho, após o laudo técnico, a mínima dúvida sobre o que é a mercadoria a ser classificada. Cumpriu, assim, a perícia, seu mister, que, repita-se, não é classificar a mercadoria, mas dizer do que se trata a mercadoria. E as fotos e catálogos anexados ao laudo (fls. 141 a 149) confirmam as conclusões da perícia.

Aliás, sequer necessitaria o fisco solicitar catálogos, visto que, pelos modelos declarados, internacionalmente comercializados a partir da China, os catálogos são facilmente obtidos na própria rede mundial de computadores, junto a fabricantes e vendedores, assim como informações dos produtos.

(...)

E há NESH que exclui de tal posição e classificam-se na posição 8705, defendida pela fiscalização), conforme destaca a própria defesa, os guindastes montados em chassi de caminhão, que reúne, nele próprio, pelo menos, motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, e órgãos de direção e frenagem. Eis o excerto destacado da referida NESH sobre o tema, na posição 8426:

(...)

A nosso ver, a nota é extremamente clara, e não refere a “nome de produto” (“caminhão-guindaste” ou “guindaste autopropulsado”), mas a propriedades.

Perceba-se que as mercadorias que foram objeto de análise neste processo estão sobre um caminhão (aliás, o próprio nome do equipamento, recorde-se, é “truck crane”, inclusive no catálogo), e da cabine do caminhão é possível a propulsão, a mudança de velocidade e a frenagem, não sendo possível tais controles ao operador da cabine dois, sobre o caminhão, que se limita a controlar o guindaste. Daí ser absolutamente coerente a conclusão da fiscalização e que se trata de um guindaste posicionado sobre um caminhão (“caminhão-guindaste”, na terminologia adotada para os veículos que reúnem as propriedades aqui indicadas, na classificação do SH).

Acordamos, assim, com o julgador de piso, sobre a escoreição da classificação, nos quatro primeiros dígitos do SH, na posição “8705”:

(...)

E, seguindo a classificação, em seu desdobramento em subposição de primeiro nível, obedecida a RGI-6, percebe-se que se deve seguir, por especificidade e respeito à

própria descrição da mercadoria, no laudo e no catálogo, o dígito 1, em subposição fechada, resultando no código SH “870510”): “caminhões-guindastes”.

(...)

Correto, então, o código NCM adotado pelo fisco no lançamento, que deve ser mantido em relação à classificação da mercadoria.

(...)

Perceba-se, por fim, a título de endosso do aqui exposto, que, internacionalmente, todos os modelos aqui analisados estão disponíveis em sítios de vendedores e fabricantes chineses, com descrição detalhada e manual técnico (exemplos de fotos dos modelos a seguir), alguns, inclusive, com a indicação da classificação no Sistema Harmonizado, pelo próprio fabricante/vendedor (não esqueçamos que os seis primeiros dígitos são mundialmente uniformes).

Mundialmente, a classificação de tais mercadorias é no código SH 8705.10, o que se percebe facilmente nos sítios de venda chineses.

A XCMG E-Commerce Inc. (veja-se que na descrição das mercadorias, na DI a que se refere o presente processo, consta a sigla XCMG como “marca”), em seu sítio web, informa, por exemplo, a seguinte classificação para um guindaste QY25K(II):



Shipping Information: FOB Port:Shanghai

HTS Code:8705.10.09 00

No mesmo sítio da fornecedora XCMG E-Commerce Inc. (consulta em <http://machmall.manufacturer.globalsources.com>) pode ainda ser encontrado, disponível para venda, o QY40K, com as especificações abaixo:



Shipping Information: FOB Port:Shanghai

HTS Code:8705.10.09

E, derradeiramente, pode ainda ser encontrado o modelo QY50K(A), com as seguintes especificações:



Shipping Information: FOB Port:China Port

HTS Code:8705.10.09.00

Basta digitar em qualquer buscado, na web, imagens de “HS code 8705.10” para que se verifique quais serão as imagens encontradas como resultado.

(...)

Quando consultamos a coletânea de pareceres de classificação emitidos pelo Comitê do Sistema Harmonizado que busca uniformizar mundialmente o código SH das mercadorias (seis primeiros dígitos do código NCM), que contém, inclusive, exemplos com ilustrações, o que encontramos no código 8426.41 (no qual a empresa entende classificados os produtos das fotos anteriores), na versão em língua portuguesa (última versão da tradução oficial veiculada na IN SRF n.º 1.747/2017), encontramos as seguintes mercadorias:

(...)

Aplicação das RGI 1 e 6.

Saindo do reino empírico (mas ilustrativo de que a *lex mercatoria* não se oculta com leituras locais distorcidas), e voltando ao estrito cumprimento das regras do SH com critérios mais científicos, e ainda a título de endosso, mencione-se que o modelo QY50K já foi expressamente analisado por autoridades em classificação de mercadorias, na COANA, que chegou à seguinte conclusão, ainda em 12/09/2008, reformando entendimentos anteriores externados pela SRRF/07, na Solução de Divergência n.º 8/2008:

“Caminhão-guindaste autopropulsor marca registrada Truck Crane XCMG-QY50K, 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 XCMG-QY50K” e “Guindaste Telescópico Hidráulico 50 toneladas”, GTMMáquinas & 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.

Pelos fundamentos acima expostos, voto por CONHECER do Recurso Voluntário e, no mérito, NEGAR-LHE provimento.

(documento assinado digitalmente)

Lázaro Antônio Souza Soares - Relator

Voto Vencedor

Conselheira Fernanda Vieira Kotzias, Redatora designada.

Com as vênias de estilo, em que pese o longo e como de costume muito bem fundamentado voto do Conselheiro Lázaro Souza Soares, ousou dele discordar em relação à procedência do lançamento fiscal. Entendo que o conteúdo dos autos demonstra a existência de critério jurídico fixado pela autoridade e que ampara a correção da classificação adotada pela recorrente em suas importações, bem como garante a possibilidade da mesma usufruir dos benefícios do regime de ex-tarifário nas declarações de importação (DIs) fiscalizadas.

Meu raciocínio deriva do entendimento de que a abordagem ao caso deveria ser diversa daquela realizada pela DRJ e ratificada no voto do conselheiro relator. Isto porque, muito antes de se realizar processo de verificação da classificação fiscal adotada, faz-se necessário se debruçar sobre o contexto fático dos autos, em respeito ao princípio da verdade material.

Nesse sentido, essencial ao deslinde da presente discussão o conhecimento da Declaração emitida pelo então Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio Exterior (MDIC), autoridade responsável pelo processo de concessão de ex-tarifários à época dos fatos, na qual destaca o que segue (fl. 203):

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO DA PRODUÇÃO
COORDENAÇÃO-GERAL DAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS E DE BENS DE CAPITAL

DECLARAÇÃO

Brasília, 9 de maio de 2007.

Prezados Senhores,

Esta Coordenação-Geral das Indústrias Metalúrgicas e de Bens de Capital, a pedido da empresa **Liebherr Brasil**, e como membro suplente da Secretaria de Desenvolvimento da Produção (SDP) no Comitê de Análise de Ex-tarifário (Caex) declara o que segue:

Por meio do art. 1º da Resolução Camex nº 22, de 26 de junho de 2001, foi concedido o regime de ex-tarifário para o produto: "8426.41.00 (BK) "Ex"004 - 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 60t".

O prazo de validade daquele ex-tarifário era até junho de 2003, porém, por meio do art. 2º da Resolução Camex nº 13, de 12 de maio de 2003, foi concedida a prorrogação desse ex-tarifário até 30 de junho de 2005.

Entretanto, como resultado da internalização da Resolução Mercosul nº 20, de 8 de outubro de 2004, a Camex publicou a Resolução nº 37, de 13 de dezembro de 2004, com entrada em vigor em 1º de janeiro de 2005, na qual entre outras medidas, incluiu o subitem 8705.10.10 à subposição 8705.10, com alíquota do Imposto de Importação (II) de 0% e cuja redação é similar ao do ex-tarifário citado acima:

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 60t, segundo a Norma DIN 15019, Parte 2, e com 4 ou mais eixos de rodas direcionáveis

Como o ex-tarifário não foi excluído, mas alterado conforme pode ser verificado no Anexo I da Resolução Camex nº 39, de 13 de dezembro de 2004, é plausível que até aquele momento as empresas pudessem fazer as importações no código NCM 8426.41.00, desde que atendessem à descrição do ex-tarifário presente na Resolução Camex.

Nesse sentido, no entendimento desta Coordenação, havendo o ex-tarifário para aqueles códigos da NCM – até 30 de dezembro de 2004 (subitem 8426.41.00, EX 04) e de 1º de janeiro de 2005 até 30 de junho de 2005 (no subitem 8426.41.90, EX 04, cf. Anexo I da Resolução Camex nº 39, de 13 de dezembro de 2004) – implicaria no direito de a empresa fazer uso deste regime importando nessas NCMs, atendidas todas as tramitações aduaneiras, administrativas e fiscais pertinentes.

Ainda no entendimento desta Coordenação, a partir de 1º de janeiro de 2005, as empresas importadoras deveriam utilizar a nova classificação 8705.10.10, tanto pela especificidade da descrição quanto pelo princípio da economicidade (a alíquota do II neste novo subitem é ao passo que o ex-tarifário concedia redução a 4%).

Atenciosamente,


Roraldo de Almeida Melo Silva

Coordenador-Geral das Indústrias Metalúrgicas e de Bens de Capital

Declaro-me responsável pela exatidão da presente cópia representativa.
Guaratinguá, _____



Conforme se aduz do documento apresentado, a própria autoridade responsável pelo processo de análise dos pedidos de ex-tarifário e de elaboração das recomendações de concessão ou não do benefício para decisão pela Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), confirma os fatos narrados pela recorrente e esclarece que as importações dos guindastes autopropulsados realizadas antes de 2005 eram autorizadas sob a NCM 8426.41.00 para fins de fruição do regime de ex-tarifário – tal qual ocorreu nas DIs objeto do lançamento –, ao passo que após 1º de janeiro de 2005, por determinação da própria CAMEX, o regime de ex-tarifário aplicado ao mesmo produto foi modificado e transferido para a NCM 8705.10.10, o que autorizou e motivou a nova classificação fiscal utilizada pela recorrente em suas importações a partir de então.

Ainda que se trate de situação bastante incomum, não há que se contestar sua possibilidade, visto que amparada por ato da Administração, o qual resta devidamente confirmado nos presentes autos por documento hábil.

Outro fator relevante à presente análise, diz respeito ao próprio procedimento de concessão do ex-tarifário. Conforme se verifica da Resolução CAMEX n. 08/2001, que regulava o processo à época dos fatos, seu artigo 5º dispõe sobre a participação da própria RFB na análise de concessão do benefício, de forma a verificar a classificação fiscal e a descrição propostas, visto ser esta a autoridade competente para determinações sobre a matéria, senão vejamos:

*Art. 5º - Após exame preliminar da documentação, a Secretaria do Desenvolvimento da Produção, deverá **encaminhar processo contendo 1 (uma) via original do pleito à Secretaria da Receita Federal, do Ministério da Fazenda, para o exame da classificação tarifária e de adequação da nomenclatura.***

§1º O encaminhamento a que se refere este artigo deverá ser realizado tão logo esteja concluído o exame preliminar da documentação apresentada, dentro do prazo de dez dias úteis contado a partir do dia de protocolização do pleito.

§2º A Secretaria da Receita Federal apresentará, no prazo de 30 dias do recebimento da documentação, a avaliação do pleito, informando:

- a) a classificação fiscal do ex-tarifário e a respectiva proposta de descrição; ou,*
- b) a impossibilidade de classificação por insuficiência de informações.*

3º - Os pleitos que se enquadrem na situação prevista na alínea b do parágrafo anterior poderão ter suas informações complementadas, observados os prazos previstos na presente Resolução CAMEX.

Além disso, cabe frisar que, para que um pleito seja analisado, cabe à pleiteante apresentar ampla gama de documentos e informações sobre o produto, de forma a permitir que as autoridades envolvidas formem sua convicção a respeito da ausência de produção nacional e, principalmente, da correta classificação fiscal e descrição do produto, conforme dispõe o art. 4º da Resolução CAMEX n. 08/2001:

Art. 4º - Os requerimentos deverão conter as informações a seguir indicadas:

[...]

II - Dos produtos:

- a) Código da Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM).*
- b) Sugestão de descrição para o produto, utilizando o padrão da NCM, sem incluir marca comercial, modelo ou tipo de equipamento ou procedência do mesmo.*
- c) Especificações técnicas detalhadas, descrição do funcionamento e***

informações necessárias nos termos da regulamentação estabelecida pela SRF, acompanhadas de catálogos técnicos originais e/ou literatura técnica pertinente.
c.1) Quando o bem se apresentar em um único corpo e possuir mais de uma função, detalhar a função principal e as demais funções;
c.2) Quando o bem se apresentar em vários corpos, especificar a função do conjunto, bem assim a função de cada corpo e colmo tais corpos estão integrados, observado o disposto no subitem anterior. (grifo nosso)

Ora, conforme se verifica, para que um pleito de ex-tarifário seja deferido, cabe à própria RFB - com base em especificações técnicas detalhadas, descrição do funcionamento do produto, catálogos técnicos originais e literatura técnica pertinente, podendo ainda solicitar informações complementares se entender necessário à formação de sua convicção - se manifestar sobre a classificação fiscal e descrição sugeridas pelo contribuinte de forma a exercer sua competência e, assim, fixar critério jurídico, não podendo, posteriormente, rever tal decisão para fatos pretéritos sob pena de ofensa ao art. 146 do CTN:

Art. 146. A modificação introduzida, de ofício ou em consequência de decisão administrativa ou judicial, nos critérios jurídicos adotados pela autoridade administrativa no exercício do lançamento somente pode ser efetivada, em relação a um mesmo sujeito passivo, quanto a fato gerador ocorrido posteriormente à sua introdução.(grifo nosso)

Assim, entendo que a recorrente agiu amparada pela legalidade dos atos administrativos vigentes à época dos fatos, o que, inclusive, justifica a mudança de classificação para as importações ocorridas a partir de 2005.

Diante desse contexto – que é, de fato, *suis generis* – e da constatação que a modificação da classificação fiscal que ampara o ex-tarifário utilizado pela recorrente ocorreu apenas em 2005 e foi realizada de ofício pela própria Administração, não há que se falar em infração fiscal por erro de classificação, muito menos em fraude para não recolhimento de tributo devido.

Caberia discutir a possibilidade de autuação fiscal apenas se a fiscalização tivesse concluído pela descrição errônea do bem com vistas a incluí-lo indevidamente no destaque da NCM relativo ao ex-tarifário e, assim, beneficiar-se indevidamente da redução tarifária a ele relacionado. Todavia, não é este o caso dos autos, tendo inclusive uma das declarações autuadas sido desembaraçada em canal amarelo (fl.63), o que confirma a realização de avaliação dos documentos que amparam a importação pela fiscalização aduaneira antes de sua liberação.

Assim, resta provado que a recorrente tão somente pautou suas importações nas regras e instruções emanadas pela CAMEX, amparadas por processo conduzido pelo MDIC e com participação direta da SRF, não podendo ser penalizada por isso.

Nestes termos, entendo que a discussão trazida na decisão de piso é indevida, devendo ser afastado o lançamento em respeito aos princípios da legalidade, verdade material e segurança jurídica, bem como, por restar provado que a atuação da recorrente sempre seguiu as normas vigentes à época dos fatos.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Fernanda Vieira Kotzias

Declaração de Voto

Conselheiro Oswaldo Gonçalves de Castro Neto,

1. Trata-se de auto de infração para exigibilidade de multa por incorreta classificação fiscal de mercadorias descritas nas Declarações de Importação 02/0746688 (sem informação sobre o canal de parametrização) e DI 04/00027601 (parametrizada para o canal amarelo de conferência) bem como lançamento de ofício de imposto de importação e IPI sobre as mesmas operações por incorreto enquadramento em Ex tarifário.

2. Para tanto alega a fiscalização que a **Recorrente** classificou incorretamente as mercadorias importadas como Guindastes (posição 84.26 da NCM) ao invés de Caminhões Guindastes descrito na posição 87.05 da NCM; posição esta que a fiscalização entende como correta porquanto:

2.1. Os veículos importados pela **Recorrente** são *“caminhões que podem trafegar nas estradas possuem Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo emitido pelo DETRAN e placa. Documento do caminhão-guindaste Demag à folha n.º 60 e do caminhão-guindaste Liebherr à folha n.º 73”*;

2.2. *“O equipamento completo é provido de duas cabines de comando, uma pertencente ao caminhão - com todos os comandos necessários para seu deslocamento- e outra, pertencente ao guindaste, possuindo comandos para elevação deste. Não sendo guindastes sobre pneus capazes de se locomover por meios próprios (autopropulsores)”*;

2.3. *“Após [a] reclassificação tarifária [promovida pela Resolução Camex 37 de 13/12/2004] e redução das alíquotas o importador passa a classificar o caminhão-guindaste na posição 8705, como sempre deveria ter sido feito”*.

3. Em resposta, a **Recorrente** argumenta que:

3.1. *“As operações de importação alvo da ação fiscal foram objeto de controle prévio de regularidade quando da obtenção da Licença de Importação - LI, a qual mediante a apresentação dos catálogos técnicos dos equipamentos, admitiu os equipamentos na posição indicada pela Impugnante, autorizando a importação”*;

3.2. *“Os guindastes para todo terreno (AT) têm direção em todos os eixos para permitir a operação tipo caranguejo, bem como para permitir sua locomoção por*

qualquer tipo de terreno, o que, data venta, se mostra incompatível com os equipamentos denominados caminhões-guindaste, que não possuem todos os eixos direcionáveis, tampouco são projetados para se deslocar sobre qualquer terreno”;

3.3. *“Ao contrário do que assentou o Relatório Fiscal, os referidos equipamentos, podem se locomover em vias públicas e estradas, não sendo este fator de exclusão da posição 84.26”;*

3.4. *“O fato dos equipamentos possuírem Certificado de Registro e Licenciamento junto ao DETRAN/MG, decorre de imposição legal, que determina que todos os veículos autopropulsores devem estar registrados junto ao órgão de trânsito para poderem trafegar pelas vias públicas”;*

3.5. *“No caso dos equipamentos importados pela Impugnante, o chassi e o guindaste foram desenhados e fabricados especialmente um para o único, se apresentando, pois, como um conjunto homogêneo cujo instrumento de trabalho e o chassi estão inteiramente integrados, sendo certo que o chassi não tem nenhuma utilidade sem o guindaste”;*

3.6. *“No modelo LTM da fabricante Liebherr as cabines superior e inferior possuem os comandos interligados, de tal modo que tanto a operação do guindaste quanto a movimentação do equipamento pelo terreno possam ser realizadas por qualquer das duas cabines”;*

3.7. *“O guindaste da marca Demag pode ser dirigido e operado de qualquer das cabines, conforme se infere das especificações técnicas encartadas às fls. 115/121, complementadas pelas informações do manual de operações cuja cópia segue em anexo”.*

4. Após Acórdão da DRJ mantendo a autuação por fundamentos idênticos aos descritos no Relatório Fiscal e Recurso Voluntário repisando os termos da Impugnação, o processo foi baixado em diligência para emissão de laudo descritivo das mercadorias. Uma vez finalizado o laudo, o processo tornou a esta Casa, sendo proferido voto pelo Douto Conselheiro Lázaro. No referido voto o Conselheiro Lázaro reitera o quanto descrito pela fiscalização com adendo de decisão *“do Comitê Técnico no 1 (CT1) do Mercosul [que] ao analisar, em sua XCII reunião (agosto 2003), mercadoria semelhante, [concluiu] que “a característica essencial que define os produtos classificados na subposição do SH 8426.41 é a presença de uma única cabine que reúne os comandos tanto do veículo (caminhão) quanto do dispositivo de elevação (guindaste)”;* característica esta (de cabine única) não presente nos bens importados pela **Recorrente**.

5. Como se nota do breve relatório acima a questão que é posta a esta Corte é a **CLASSIFICAÇÃO FISCAL DE MERCADORIAS IMPORTADAS**, ou seja, o enquadramento do bem – *rectius*, das características do bem – no Sistema Harmonizado de Descrição e Classificação de Mercadorias.

5.1. Pois bem, a Primeira Regra de Geral de Interpretação do Sistema Harmonizado (RG1) dispõe (dentre outras coisas) que “*a classificação [de uma mercadoria] é determinada pelos textos das posições E das notas de seção E de capítulo*. Em assim sendo, não basta observar o quanto escrito no texto da posição, o interprete deve sempre se atentar ao texto das notas de seção e de capítulo. Com o sobredito se quer dizer que, casos há em que a posição descreve determinada mercadoria e as notas de seção ou de capítulo incluem ou excluem daquela posição outras com alguma especificidade. Aplicando ao caso concreto, embora na *prática* os bens importados pela **Recorrente** possam se enquadrar como guindastes (como alega o laudo pericial) ou como caminhões guindastes (como descreve o Conselheiro Lázaro, acompanhado de imagens) as Notas de Posição, de Seção e de Capítulo da NESH podem alterar a classificação de um lado para outro.

5.2. No caso em liça fiscalização e **Recorrente** debatem sobre a posição das mercadorias importadas: enquanto a primeira defende que os bens são Caminhões Guindastes descritos na posição 87.05 da NCM, a segunda argumenta que importou Guindastes da posição 84.26 da NCM. Assim, tendo em vista o exposto no parágrafo imediatamente anterior, para classificar as mercadorias devemos observar o quanto descrito nas Notas Explicativas das Posições 84.26 e 87.05 do Sistema Harmonizado (citado no que importa à resolução da lide em questão):

Posição 84.26

Alguns aparelhos de elevação ou de movimentação (guindastes (gruas) comuns, guindastes (gruas) de estrutura leve para reparações, etc.) apresentam-se frequentemente montados em verdadeiro chassi automóvel ou em caminhão que reúne nele próprio, pelo menos, os seguintes órgãos mecânicos: motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem). Estes conjuntos devem ser classificados na posição 87.05 como veículos automóveis de uso especial, e esta classificação deve ser observada quer o mecanismo de elevação ou de movimentação esteja simplesmente montado no veículo, quer forme com este último um conjunto mecânico homogêneo, salvo se se tratarem de veículos especialmente concebidos para o transporte, incluídos na posição 87.04.

Continuam por outro lado classificados aqui os aparelhos simplesmente autopropulsores, nos quais um ou vários dos mecanismos de propulsão ou de comando acima indicados se encontrem reunidos na cabine do aparelho de elevação ou de movimentação (mais frequentemente um guindaste (gruas)) montado em chassi com rodas, mesmo que este conjunto possa circular pelos seus próprios meios.

Os guindastes (gruas) da presente posição geralmente não se deslocam carregados ou apenas efetuam, neste estado, deslocamentos de pequena amplitude que desempenham um papel auxiliar em relação à função de elevação que os caracteriza.

Posição 87.05

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 (esteiras), 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.

5.3. Nos termos alhures as notas acima em momento algum citam o emplacamento ou ainda a classificação em outras operações como elemento definitivo a esta ou aquela posição; desta forma, não cabe ao interprete levar estes dados da realidade em consideração. De outro modo, inobstante possam ter (e efetivamente tenham) consequências jurídicas próprias (algumas delas bastante semelhantes àquelas debatidas nestes autos), o fato de os equipamentos importados serem emplacados ou de outras mercadorias semelhantes ou idênticas terem sido classificadas em uma ou outra posição, em nada implica na classificação fiscal das mercadorias em voga.

5.3.1. De qualquer modo, quer parecer que a alteração da classificação fiscal e descrição das mercadorias importadas pela **Recorrente** a partir de 2005 deveu-se à internalização da Resolução Mercosul 20 de 2004, conforme narra a Secretaria de Desenvolvimento da Produção do MDIC (e-fls 598):

Por meio do art. 1º da Resolução Camex nº 22, de 26 de junho de 2001, foi concedido o regime de ex-tarifário para o produto: “8426.41.00 (BK) “Ex”004 - 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 60t”.

O prazo de validade daquele ex-tarifário era até junho de 2003, porém, por meio do art. 2º da Resolução Camex nº 13, de 12 de maio de 2003, foi concedida a prorrogação desse ex-tarifário até 30 de junho de 2005.

Entretanto, como resultado da internalização da Resolução Mercosul nº 20, de 8 de outubro de 2004, a Camex publicou a Resolução nº 37, de 13 de dezembro de 2004, com entrada em vigor em 1º de janeiro de 2005, na qual entre outras medidas, incluiu o subitem 8705.10.10 à subposição 8705.10, com alíquota do Imposto de Importação (II) de 0% e cuja redação é similar ao do ex-tarifário citado acima:

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 60t, segundo a Norma DIN 15019, Parte 2, e com 4 ou mais eixos de rodas direcionáveis

Como o ex-tarifário não foi excluído, mas alterado conforme pode ser verificado no Anexo I da Resolução Camex nº 39, de 13 de dezembro de 2004, é plausível que até aquele momento as empresas pudessem fazer as importações no código NCM 8426.41.00, desde que atendessem à descrição do ex-tarifário presente na Resolução Camex.

5.4. Em uma primeira leitura, a possibilidade de deslocamento em alta velocidade aparenta ser definitivo para a classificação na posição 87.05 – fato que, em tese, tornaria correta a classificação adotada pela fiscalização – afinal, dispõe a nota da posição 84.26 que “os

guindastes da presente posição geralmente não se deslocam carregados ou apenas efetuam neste estado, deslocamento de pequena amplitude". Entretanto, em uma leitura atenta da nota, observa-se que a expressão "*não se deslocam*" é antecedida do advérbio **geralmente** (do vernáculo, de modo geral, em regra). Ademais, a mesma expressão "*não se deslocam*" é sucedida pelo adjetivo **carregado** (novamente, do vernáculo, cheio, pesado).

5.4.1. Sendo assim, além de a velocidade de deslocamento não ser definitiva para a classificação fiscal (e daí o uso do advérbio geralmente), quer parecer que este indício (de velocidade de deslocamento) deve ser observado quando o guindaste encontra-se em uso (e, então, carregado).

5.4.2. No caso dos autos, a informação sobre a velocidade dos equipamentos carece de esclarecimentos. Se bem que, *a priori* a fiscalização constate que os bens importados alcançam a velocidade de 80 quilômetros por hora, em sequência descreve que estes "*podem se deslocar livremente nas rodovias, em velocidade compatível com os veículos que nelas podem transitar*" – a indicar que a velocidade de 80 Km/h é com os veículos vazios. Ademais, o catálogo descritivo do veículo DEMAG indica que a velocidade de viagem (*travel speed*) deste é de 80 Km/h.

5.4.3. Desta forma, há indício a indicar que o veículo DEMAG pode (indício do indício) se classificar na posição 84.26 da NCM; indício este que cairia ante prova definitiva do enquadramento em elemento essencial da classificação fiscal - o que nos leva, obrigatoriamente ao tema do elemento essencial para a classificação fiscal de guindastes e caminhões guindastes.

5.5. A **Recorrente**, com fulcro em Jurisprudência desta casa (inclusive da Câmara Superior), destaca que o elemento que diferencia a posição 84.26 da 87.05 é a origem da máquina em que o guindaste é montado. Se o guindaste é montado em um veículo automotor que originalmente foi concebido para outra finalidade, a posição do conjunto é 87.05. Entretanto, se guindaste e veículo automotor foram concebidos um para o outro, como um todo indissociável, o conjunto deve ser classificado na posição 84.26.

5.5.1. *Primo icto oculi*, a tese da **Recorrente** encontra guarida no primeiro parágrafo da posição 84.26 (e da 87.05) que destaca que se enquadram na posição 87.05 "*aparelhos de elevação ou de movimentação [que] apresentam-se frequentemente montados em verdadeiro chassi de caminhão*". Vem de encontro ao arrazoado da **Recorrente** também o terceiro parágrafo da posição 87.05 ao descrever como correta a posição 84.26 para "*as máquinas autopropulsoras de rodas cujos chassis e instrumentos de trabalho [são] especialmente concebidos um para o outro de modo a formar um conjunto mecânico homogêneo*".

5.5.2. Entretanto, e como muito bem constatado pelo Conselheiro Lázaro, a última frase do primeiro parágrafo da nota da posição 84.26 é clara ao dispor que a posição 87.05 "*deve ser observada quer o mecanismo de elevação ou de movimentação esteja simplesmente montado no veículo, quer forme com este último um conjunto mecânico homogêneo*", a indicar que o fato de o caminhão ser concebido de forma originária para transporte ou para elevação de carga não é definitivo para a alteração de classificação fiscal. Em verdade, e no espírito da diferença entre a *prática* e a Lei, a NESH dispõe o que entende por verdadeiro chassi de caminhão, isto é, o veículo que, pelo menos (ao mesmo tempo) tenha "*os seguintes órgãos mecânicos: motor de*

propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem)''.

5.5.3. Ademais, e como logo se pormenorizará, o terceiro parágrafo da nota da posição 87.05 trata de guindaste com uma cabine de controle e movimentação, apenas. Interpretação diversa esbarraria em franca contradição com o primeiro parágrafo da mesma posição; de um lado o terceiro parágrafo diria que todos os veículos homogêneos se classificariam na posição 84.26 de outro o primeiro descreveria que ainda que homogêneos, os autopropulsados se classificariam na posição 87.05. Confirma o antedito o fato de o primeiro parágrafo tratar de guindastes que formam com chassi de caminhão conjunto homogêneo enquanto o terceiro parágrafo dispõe de guindaste que formam com chassi com rodas conjunto homogêneo.

5.6. A seu turno, a fiscalização descreve como elementos essenciais à classificação dos bens importados como caminhões guindastes o fato de estes (a) configurarem um conjunto homogêneo, (b) possuírem cabines separadas e (c) serem montados em chassi de caminhão. A antedita conclusão está em total consonância com as seguintes partes das notas 84.26 e 87.05:

Nota da Posição 84.26

Alguns aparelhos de elevação ou de movimentação (guindastes (gruas) comuns, guindastes (gruas) de estrutura leve para reparações, etc.) **apresentam-se frequentemente montados em verdadeiro chassi** automóvel ou **em caminhão** que reúne nele próprio, pelo menos, os seguintes órgãos mecânicos: motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem). **Estes conjuntos devem ser classificados na posição 87.05 como veículos automóveis de uso especial**, e esta classificação deve ser observada quer o mecanismo de elevação ou de movimentação esteja simplesmente montado no veículo, **quer forme com este último um conjunto mecânico homogêneo**, salvo se se tratarem de veículos especialmente concebidos para o transporte, incluídos na posição 87.04.

Nota da Posição 87.05

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.

5.6.1. No entanto, em uma segunda leitura da nota da Posição 84.26, observa-se que, para ser classificado na posição 87.05, o guindaste deve ser montado em veículo que reúna nele próprio **ao menos** os seguintes comandos: *motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem)*. Assim, a *contrariu sensu*, se o guindaste é montado sobre um chassi de veículo automotor que não tenha, por exemplo, dispositivo de frenagem, continua classificado na posição 84.26. Ora, se ainda que montado sobre chassi de veículo automotor com cabine o guindaste continua classificado na posição 84.26 (desde que o chassi de veículo não tenha um dos elementos descritos na nota) é porque o número de cabines é indiferente à classificação fiscal.

5.6.2. A indiferença do número de cabines para a classificação fiscal da mercadoria importada pela **Recorrente** aumenta quando observamos que o terceiro parágrafo da

nota de posição 87.05 ressalta que 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*” **também** (do mesmo modo) se classificam na posição 84.26. Nos dois parágrafos antecedentes as notas da posição 87.05 descrevem elementos de uma classificação fiscal e no terceiro parágrafo a mesma nota dispõe que além daquelas características (do mesmo modo) descritas nos dois parágrafos antecedentes, também se classificam na posição 84.26 os guindastes que formam um conjunto mecânico homogêneo com chassi com rodas (e não com chassi de caminhão). Portanto, os dois primeiros parágrafos da nota 87.05 descrevem uma máquina “heterogênea”, composta de mais de uma cabine.

5.6.3. Em verdade, o elemento essencial para a classificação fiscal dos bens importados pela **Recorrente** na posição 84.26 (ou na 87.05) surge da combinação entre o primeiro e o segundo parágrafo das notas de posição. Enquanto o primeiro parágrafo de ambas as notas dispõe que deve ser classificado na posição 87.05 o guindaste que se encontre montado em veículo que “*reúne nele próprio (...) motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem)*” o segundo parágrafo de ambas posições descreve que permanecem classificados na posição 84.26 “*os aparelhos e máquinas autopropulsores em que um ou mais dos mecanismos de propulsão ou de comando acima mencionados (leia-se, motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem)) se encontram reunidos na cabine da máquina de trabalho*”.

5.6.3.1. Somando um e outro parágrafo temos que o guindaste montado sobre um veículo automotor que *reúne nele próprio (...) motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem)* classifica-se na posição 87.05, **salvo se**, a cabine da máquina de trabalho executar qualquer uma das funções da “cabine de movimentação”, isto é, movimentar o conjunto, mudar a velocidade ou a direção do conjunto ou frear o conjunto.

5.6.3.2. Por nem sempre a velocidade do pensamento acompanhar a clareza do raciocínio, pede-se vênua para coligir uma pequena tabela com os argumentos acima:

Argumento	Contra-argumento
A possibilidade de deslocamento em alta velocidade é o elemento essencial que separa guindaste de caminhão guindaste.	A nota da posição 84.26 dispõe que “ <i>os guindastes da presente posição geralmente não se deslocam carregados ou apenas efetuam neste estado, deslocamento de pequena amplitude</i> ”, isto é, a) nem sempre (geralmente) os guindastes da posição 84.26 não se deslocam e b) a velocidade de deslocamento deve ser observada apenas com o guindaste carregado;
O elemento que diferencia a posição 84.26 da 87.05 é a origem da máquina em que o guindaste é montado.	A última frase do primeiro parágrafo da nota da posição 84.26 é clara ao dispor que a posição 87.05 “ <i>deve ser observada quer o mecanismo de elevação ou de movimentação esteja simplesmente montado no veículo, quer</i>

	<i>forme com este último um conjunto mecânico homogêneo”.</i>
<p>Se o equipamento se apresentar com uma cabine é um guindaste, caso tenha duas cabines é um caminhão guindaste.</p>	<p>1) Da nota da Posição 84.26, observa-se que, para ser classificado na posição 87.05, o guindaste deve ser montado em veículo que reúna nele próprio ao menos os seguintes comandos: <i>motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem)</i>”, logo, se o guindaste for montado em veículo que não possua qualquer dos comandos acima, segue classificado na posição 84.26, independentemente do número de cabines;</p> <p>2) O terceiro parágrafo da nota de posição 87.05 ressalta que as <i>“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”</i> também (do mesmo modo) se classificam na posição 84.26. Em assim sendo, o terceiro parágrafo trata de guindastes com uma cabine (montados sobre chassis com rodas) e os dois primeiros tratam de guindastes com duas cabines (montados sobre chassis de caminhão).</p>
<p>O guindaste montado sobre um veículo automotor que reúne nele próprio (...) motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem) classifica-se na posição 87.05, salvo se, a cabine da máquina de trabalho executar qualquer uma das funções da “cabine de movimentação”, isto é, movimentar o conjunto, mudar a velocidade ou a direção do conjunto ou frear o conjunto.</p>	-

5.7. Fixado o elemento essencial, retornemos ao caso concreto. Ao responder o primeiro quesito formulado por esta Turma, o ilustre perito descreve que

No equipamento Liebherr LTM 1200-1, somente a cabine inferior contém os comandos de direção do conjunto. A cabine inferior executa também abertura das patolas e o apoio do conjunto sobre o terreno, além de controle de nível do conjunto de suspensão. Este controle da cabine inferior é o mesmo controle existente na cabine superior e são controladores de um sistema único integrado. O LTM 1200-1 possui 2 motores, já que sua capacidade de içamento é de 200 toneladas. O motor localizado na parte inferior é para promover o deslocamento do conjunto e o motor superior fica dedicado ao guindaste. Ambos os motores acionam o sistema hidráulico, que é responsável pelo acionamento e controle das patolas.

Já o equipamento DEMAG AC 50-1 possui também 2 cabines, mas com um único motor, responsável tanto pela direção do conjunto quanto pela elevação de carga. Se o motor estiver desligado, o conjunto não se desloca nem exerce função de içamento de cargas. Ambas as cabines possuem os mesmos comandos para dirigir o conjunto. No que diz respeito aos comandos relacionados com elevação de carga, a cabine inferior se limita ao acionamento da patola, ficando a carga da cabine superior efetuar os demais comandos de elevação, inclusive de acionamento da patola.

5.7.1. Em assim sendo, no equipamento LIEBHER apenas uma das cabines é responsável pelo direcionamento do equipamento, ou seja, o guindaste foi montado sobre um veículo automotor que *reúne nele próprio (...) motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem)*, logo, classifica-se na posição 87.05. De outro lado, o equipamento DEMAG, sem embargo de ser guindaste foi montado sobre um veículo automotor que *“reúne nele próprio (...) motor de propulsão, caixa e dispositivos de mudança de velocidade, órgãos de direção e frenagem (travagem)”*, a cabine do guindaste possui *“os mesmos comandos para dirigir o conjunto”*, ou seja, *“um ou mais dos mecanismos de propulsão ou de comando (...) se encontram reunidos na cabine da máquina de trabalho”*, logo o equipamento se classifica na posição 84.26.

5.8. No entanto, inobstante a incorreta classificação fiscal, o *ex tarifário*, como acima descrito, é concedido à mercadoria, e não a sua classificação. Ora, como bem descreveu a Conselheira Fernanda em seu voto vista, a própria LIEBHER solicitou o pleito de *ex tarifário* para a máquina em questão e obteve o deferimento após chancela da classificação fiscal pela Receita Federal (DINOM). Em assim sendo, de rigor o afastamento da autuação no que se refere aos tributos exigidos pela importação do maquinário em questão.

6. Apenas para evitar eventual alegação de nulidade ou oposição de aclaratórios, a **Recorrente** argumenta que *“as operações de importação alvo da ação fiscal foram objeto de **CONTROLE PRÉVIO DE REGULARIDADE QUANDO DA OBTENÇÃO DA LICENÇA DE IMPORTAÇÃO - LI**, a qual mediante a apresentação dos catálogos técnicos dos equipamentos, admitiu os equipamentos na posição indicada pela Impugnante, autorizando a importação”*, porém, a licença de importação é apenas autorização de entrada das mercadorias no território nacional e não na economia nacional; autorização esta que ocorre apenas após o desembaraço aduaneiro em procedimento de despacho após registro de declaração de importação.

7. Pelo exposto, admito, porquanto tempestivo, e conheço do Recurso Voluntário, dando-o parcial provimento para afastar a autuação sobre a declaração de importação 02/0747668-8 (Guindaste DEMAG AC 50-1) e afastar a exigibilidade dos tributos e consectários legais (salvo multa por erro na classificação fiscal) devidos pelo maquinário LIEBHERR.

(documento assinado digitalmente)

Oswaldo Gonçalves de Castro Neto