



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

Processo n° 11128.004626/2008-31
Recurso n° Voluntário
Acórdão n° 3401-005.287 – 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 28 de agosto de 2018
Matéria AI-ADUANA - CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS
Recorrente MASAL S.A. INDÚSTRIA E COMÉRCIO
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Data do fato gerador: 20/12/2007

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS. FUNDAMENTO. SISTEMA HARMONIZADO (SH). NOMENCLATURA COMUM DO MERCOSUL (NCM).

Qualquer discussão sobre classificação de mercadorias deve ser feita à luz da Convenção do SH (com suas Regras Gerais Interpretativas, Notas de Seção, de Capítulo e de Subposição), se referente aos primeiros seis dígitos, e com base no acordado no âmbito do MERCOSUL em relação à NCM (Regras Gerais Complementares e Notas Complementares), no que se refere ao sétimo e ao oitavo dígitos.

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS. ATIVIDADE JURÍDICA. ATIVIDADE TÉCNICA. DIFERENÇAS.

A classificação de mercadorias é atividade jurídica, a partir de informações técnicas. O perito, técnico em determinada área (mecânica, elétrica *etc.*) informa, se necessário, quais são as características e a composição da mercadoria, especificando-a, e o especialista em classificação (conhecedor das regras do SH e de outras normas complementares), então, classifica a mercadoria, seguindo tais disposições normativas.

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS. “TRUCK CRANE” MOEDLOS QY25K, QY40K e QY50K. GUINDASTE SOBRE CHASSI DE CAMINHÃO. CÓDIGO NCM 8705.10.90.

Uma mercadoria que consista em um guindaste sobre o chassi de um caminhão, com funções e cabines de operação autônomas (para direção do caminhão e operação do guindaste), sem possibilidade de movimento transversal ou diagonal do caminhão, denominada no catálogo de “truck crane” (modelos QY25K, QY40K e QY50K), e com capacidade máxima de elevação inferior a 60 toneladas, classifica-se no código NCM 8705.10.90.

RECLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIA. MULTA DE OFÍCIO. MULTA POR ERRO DE CLASSIFICAÇÃO. ATO DECLARATÓRIO NORMATIVO COSIT 10/1997. REVOGAÇÃO EXPRESSA.

O Ato Declaratório Normativo (ADN) COSIT nº 10/1997 foi expressamente revogado pelo Ato Declaratório Interpretativo SRF nº 13/2002, que dispõe que não exclui mais a multa pela diferença de recolhimento de tributos nos casos tratados anteriormente pelo ADN COSIT nº 10/1997. Assim, a multa de ofício sobre a diferença de tributos decorrente da reclassificação deve ser exigida, sem prejuízo da multa por erro de classificação (art. 84, I da MP nº 2.158-35/2001), na qual a questão tributária é irrelevante.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso.

(assinado digitalmente)

Rosaldo Trevisan – Presidente e Relator.

Participaram do presente julgamento os conselheiros Rosaldo Trevisan (presidente), Marcos Roberto da Silva (suplente), Mara Cristina Sifuentes, André Henrique Lemos, Lázaro Antonio Souza Soares, Cássio Schappo, Tiago Guerra Machado e Leonardo Ogassawara de Araújo Branco (vice-presidente).

Relatório

Versa o presente sobre o **Auto de Infração** de fls. 2 a 31¹, lavrado em 13/06/2008, para exigência de **imposto de importação**, acrescido de multa de ofício e juros de mora, **multa por erro de classificação fiscal**, e **multa por falta de licença de importação**, totalizando R\$ 683.108,24.

Narra-se na autuação que: (a) o importador, por meio da declaração de importação (DI) nº 07/1781708-8 (fls. 38 a 43), registrada em 20/12/2007, submeteu a despacho mercadorias descritas como 01 guindaste auto-propulsor sobre pneus para trabalho parado XCMG-25 Ton., 01 guindaste auto-propulsor sobre pneus para trabalho parado XCMG-40 Ton., e 01 guindaste auto-propulsor sobre pneus para trabalho parado XCMG-50 Ton. (descrições completas à fl. 6), classificando-os no código NCM 8426.41.90 (outras máquinas e aparelhos autopropulsados), com alíquotas de imposto de importação 14 % e de IPI de 0%; (b) a DI foi selecionada para o canal vermelho de conferência aduaneira, e foi solicitado catálogo técnico do produto (fls. 61 a 73), sendo determinada pela fiscalização, após a apresentação do referido catálogo, a reclassificação para o código NCM 8705.10.90 (caminhões-guindastes),

¹ Todos os números de folhas indicados nesta decisão são baseados na numeração eletrônica da versão digital do processo (e-processos).

com exigência de tratamento administrativo de licenciamento não-automático, e das multas correspondentes, por falta de licença e por classificação incorreta, além da diferença de tributos, com consectários; (c) havendo divergência em relação à reclassificação, foi solicitado laudo técnico junto a perito credenciado (fl. 134), que concluiu (fls. 135 a 149) tratar-se de caminhões guindaste com comandos independentes através das cabines instaladas: cabine dianteira (movimentação do caminhão) e cabine traseira (movimentação do guindaste com lança telescópica); e (d) com fundamento nas respostas do perito, na Regra Geral nº 1 do Sistema Harmonizado, e em Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH), referentes às posições 8426 e 8705, e nos desmembramentos desta, chegou-se à classificação correta: 8705.10.90.

Consta, às fls. 91 a 116, cópia de Mandado de Segurança com pedido preventivo de liminar, para o desembaraço aduaneiro das mercadorias importadas por meio da DI nº 07/1781708-8. Solicitadas informações sobre garantia, a impetrante informa (fls. 123 a 128) as diferenças e multas a garantir, mediante depósito em juízo (R\$ 659.661,63). Para comprovar a dispensa de licença de importação, anexa certidões de dispensa do IBAMA (fls. 117 a 119). O fisco analisa os montantes (fls. 130/131), concluindo que o valor a garantir seria de R\$ 755.697,25 (considerando, além dos valores referentes a multas e imposto de importação, diferenças relativas a contribuições incidentes na importação).

Ciente da autuação em 29/07/2008 (fl. 163), a empresa apresentou **impugnação** em 29/08/2008 (fls. 165 a 207), sustentando, basicamente, que: (a) o laudo apresentado diverge frontalmente de outros dos laudos realizados por perito indicado pela RF no porto de Rio Grande/RS (fls. 255 a 279), que concluíram que o equipamento em tela constitui guindaste autoportante; (b) as NESH não podem ir além do disposto na estrutura do Sistema Harmonizado e não podem por si só servir de base legal para o estabelecimento de uma determinada classificação, nem ser adotadas em oposição a laudo técnico; (c) a questão então se resolve em se constatar se o equipamento é um guindaste auto propulsante ou um caminhão sobre o qual foi instalado um guindaste, como inexplicavelmente pretende o autuante; (d) os quesitos efetuados pela fiscalização não indagam efetivamente o que é o bem, com vistas a determinar a posição aplicável, e são mais preocupados em determinar as subposições dentro de uma posição já estabelecida, e a RFB desconsiderou as conclusões do laudo, no sentido de que se tratava de guindaste autopropulsado, e não de caminhão-guindaste; (e) foi aplicada multa por falta de licença mesmo diante de documento emitido pelo IBAMA dispensando a licença; (f) em precedente da DRJ/Florianópolis, mesmo tendo se constatado a existência de duas cabinas, elemento único em que se baseou a fiscalização como critério de verdade para determinar a reclassificação, os julgadores entenderam que o bem importado era um guindaste autopropulsado, e que o lançamento era improcedente (processo n. 10494.001304/2001-22); (g) em soluções de consulta da SRRF07 e no AD COANA nº 126/2000 não se aponta como elemento distintivo a existência de duas cabines; (h) com base nas NESH da posição 8426, da posição 8705, e do capítulo 87, e na defesa de que a mercadoria um guindaste autopropulsado, e não um caminhão-guindaste, é correta a classificação defendida pela empresa; e (i) a descrição da mercadoria foi correta, aplicando-se, ao caso, o ADN COSIT nº 10/1997.

Em 12/07/2013 a empresa apresenta documento (fls. 286 a 303) contendo novas decisões administrativas e judiciais em casos congêneres, da mesma empresa, que lhe seriam favoráveis (AC nº 2007.71.01.002023-7/RS e Acórdão CARF nº 3201-001.239).

Em 26/08/2016 ocorre o **juízo de primeira instância** (fls. 306 a 342), no qual se decide unanimemente pela improcedência da impugnação, sob os seguintes fundamentos: (a) não há concomitância de objeto com a ação judicial apontada pela defesa, limitada à liberação da mercadoria pela Aduana; (b) não houve cerceamento do direito de defesa, nem outra causa de nulidade do lançamento; (c) o entendimento de outros órgãos (IBAMA e INMETRO) sobre a classificação da mercadoria não tem precedência sobre o externado pela autoridade competente para a classificação, na RFB; (d) as decisões administrativas e judiciais não vinculam o julgamento, exceto se por força de lei; (e) não se vislumbra qualquer ilegalidade na não aceitação, pela fiscalização, dos laudos apresentados pela impugnante, os quais, além de descreverem produtos de modelos e especificações diferentes dos daqueles objeto deste processo (e idênticos ao referido em ato da COANA), não se revestindo, por isso, dos requisitos legais da prova emprestada estabelecidos nas alíneas “a” e “b” do § 3º do citado art. 30 do Decreto nº 70.235/1972, ainda apresentam várias inconsistências que os tornam inaptos a alterar a identificação das mercadorias feita pela fiscalização; (f) a fiscalização procedeu em plena conformidade com as Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado, tendo primeiramente identificado as mercadorias para então cotejar a sua descrição com o texto da posição 8426, pleiteada pela impugnante, tendo o texto das NESH dessa posição sido utilizado de forma subsidiária, porém, fundamental para o correto enquadramento das mercadorias na posição 8705, seguindo aos desmembramentos; (g) o ADN COSIT nº 10/1997 foi expressamente revogado pelo ADI SRF nº 13/2002; e (h) corretas, portanto, as aplicações das multas por erro de classificação e por falta de licença (não-automática).

Após a ciência da decisão de piso, em 26/09/2016 (fl. 351), a empresa apresentou **recurso voluntário** em 06/10/2016 (fls. 353 a 379), no qual informa que os modelos de guindastes foram objeto de perícia judicial realizada em equipamentos idênticos, importados ao abrigo de DI distinta, sendo a classificação empregada pela empresa reconhecida como correta pelo juízo, na AC nº 2007.71.01.001416-0/RS (fls. 362 a 365), no qual as perícias realizadas afirmaram que se tratava de guindaste (e não de caminhão-guindaste), e pelo CARF (nos Acórdãos nº 3201-001.239 a 244).

O processo foi encaminhado ao CARF pelo despacho de fl. 400, de 10/10/2016.

Em 14/03/2018, foi deferido judicialmente pedido liminar para determinar que fosse dado prosseguimento ao trâmite do processo, no CARF, tendo sido os autos a mim distribuídos, por sorteio, em abril de 2018.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Rosaldo Trevisan, Relator

1. Considerações sobre a admissibilidade do recurso – da ação judicial interposta

O recurso voluntário atende os requisitos de admissibilidade, dele se tomando conhecimento.

Poderia suscitar o não conhecimento do recurso a interposição de ação judicial com o mesmo objeto. No entanto, resta incontroverso, nos autos, que a tutela demandada ao Poder Judiciário se restringia à liberação das mercadorias, sem análise de mérito de sua classificação, e, no documento de fls. 91 a 116, mais precisamente à fl. 107, e no pedido, às fl. 116, informa a empresa (embora efetue também diversas considerações sobre a classificação em seu arrazoado) que:

“A discussão quanto a correta classificação fiscal deverá ser feita, no entender da impetrante, a partir da instauração de processo administrativo, no qual será viabilizado o contraditório frente as esferas administrativas especializadas. Não obstante a isso, a impetrante apresenta algumas decisões administrativas que fundamentam sua postura frente ao fisco no presente caso e justificam a instauração de processo administrativo.

(...)

Assim sendo e para que seja preservado o direito líquido e certo da impetrante em obter da autoridade coatora a conclusão do desembaraço aduaneiro dos guindastes importados ao abrigo da DI 07/1781708-8, REGISTRADAS, EM 20/12/2007 e a liberação das mercadorias importadas, sem qualquer outra exigência, ressalvado o direito do Fisco de apurar, posteriormente, o crédito tributário que entenda existir, dispensada a prestação de caução requer seja recebido o presente Mandado de Segurança e concedida liminar pleiteada para que seja ordenado ao Sr. Inspetor Chefe da Alfândega do Porto de Santos - SP em Santos - SP, para que ordene e/ou proceda no desembaraço aduaneiro das mercadorias importadas identificadas na DI 07/1781708-8, REGISTRADA EM 20/12/2007” (grifo nosso)

Noticia-se, ainda, à fl. 123, que o Mandado de Segurança foi autuado no juízo sob o nº 2008.61.04.000811-3 (JF/SP), o que permite, em nome da verdade material, verificação do andamento processual junto ao sítio *web* daquele órgão.

Percebe-se, na referida consulta, que a tutela demandada pela empresa foi indeferida pelo juízo, em 25/02/2008, sendo, em 04/03/2008, rejeitados os embargos interpostos em relação à decisão. Em 21/05/2008, a sentença também foi desfavorável à empresa.

Nesse cenário é que foi lavrada a autuação, em 13/06/2008 (com ciência em 29/07/2008), que não discute a liberação da mercadoria, mas o crédito referente a tributos e multas decorrentes da reclassificação.

Em 18/07/2008 foi recebida apelação, com efeito devolutivo, seguindo o processo ao TRF-3 em 2008, e retornando 2013 (AC nº 0000811-78.2008.4.036104/SP), não tendo sido conhecida a apelação, por perda de interesse recursal, visto que se noticiou a liberação da mercadoria, conforme decisão proferida em 25/06/2018.

Assim, não se vê coincidência de objeto entre os processos administrativo e judicial, a obstar o seguimento da análise da controvérsia por este colegiado administrativo.

2. Da classificação de mercadorias - aspectos técnicos e jurídicos

É notório que a classificação de mercadorias é hoje tema complexo, que demanda atenção de especialistas na matéria. No entanto, não se pode confundir especialistas em classificação de mercadorias com especialistas em informar o que são determinadas mercadorias (em geral, peritos). Essas duas categorias são frequentemente confundidas nas defesas administrativas, e se percebe tal confusão no presente processo, no qual imagina a recorrente que um perito possa informar a classificação correta da mercadoria.

No presente processo, tal confusão se apresenta quando se mesclam as duas atividades, do perito e do classificador, ao se afirmar que as Notas Explicativas não podem se “sobrepor aos laudos” (fl. 179). Tais reinos (o da descrição do produto no laudo, e das regras que regem a classificação e sua aplicação) não se interpenetram. Um trata de fatos e dados técnicos (perícia), outro de posicionamento jurídico a respeito dos fatos e dados técnicos (classificação).

O perito não tem a função de classificar mercadorias na nomenclatura. O perito químico, por exemplo, tem a função de, a partir de análise da composição de determinada mercadoria, informar qual é seu nome técnico e quais são suas características. Esses aspectos são eminentemente técnicos.

A classificação de mercadorias é atividade jurídica, a partir de informações técnicas. O perito, técnico em determinada área (mecânica, elétrica *etc.*) informa, se necessário, quais são as características e a composição da mercadoria, especificando-a, e o especialista em classificação (conhecedor das regras do SH e de outras normas complementares), então, classifica a mercadoria, seguindo tais disposições normativas.

Tais atividades não se confundem.

3. Da classificação de mercadorias - utilidade e relevância internacional

A classificação de mercadorias se presta primordialmente à uniformização internacional. De nada adiantaria, por exemplo, pactuar alíquotas sobre o imposto de importação internacionalmente, se não fosse possível designar sobre quais produtos recai o acordo. A "Babel" de idiomas sempre foi um fator de dificuldade para o controle tributário e aduaneiro, e também para a elaboração de estatísticas de comércio internacional, e é agravada pelas diversas denominações que uma mercadoria pode ter mesmo dentro de um mesmo idioma (*v.g.*, no Brasil, a tangerina, também denominada de mexerica, bergamota ou mimosa, entre outros).

Embora tenha havido iniciativas no século XIX, na Europa, de confecção de listas alfabéticas de mercadorias, é em 29/12/1913, em Bruxelas, na segunda Conferência Internacional sobre Estatísticas Comerciais, que 29 países chegam à primeira nomenclatura de real importância, dividindo o universo de mercadorias em 186 posições, agrupadas em cinco capítulos: animais vivos, alimentos e bebidas, matéria-prima ou simplesmente preparada, produtos manufaturados, e ouro e prata. Depois de diversas iniciativas, como a Nomenclatura de Genebra, da década de 30 do século passado, e a Nomenclatura Aduaneira de Bruxelas, de

1950, com o nome alterado, em 1974, para Nomenclatura do Conselho de Cooperação Aduaneira – NCCA, chega-se à Convenção do “Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias” (SH), aprovada em 1983, e que entrou em vigor internacional em 1º de janeiro de 1988.²

A Convenção do SH é hoje aplicada em âmbito mundial, não só entre os mais de 150 países signatários, mas em suas relações com terceiros. No Brasil, a referida convenção foi aprovada pelo Decreto Legislativo nº 71, de 11/10/1988, e promulgada pelo Decreto nº 97.409, de 23/12/1988, com depósito internacional do instrumento de ratificação em 08/11/1988. Desde 1º de janeiro de 1989, a convenção é plenamente aplicável no Brasil, tendo, segundo entendimento dominante em nossa suprema corte, “*status*” de paridade com a lei ordinária.³

O Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH) é uma nomenclatura estruturada sistematicamente buscando assegurar a classificação uniforme de todas as mercadorias (existentes ou que ainda existirão) no comércio internacional, e compreende seis Regras Gerais Interpretativas (RGI), Notas de Seção, de Capítulo e de Subposição, e 21 seções, totalizando 96 capítulos, com 1.244 posições, várias destas divididas em subposições de 1 travessão (primeiro nível) ou dois (segundo nível), formando aproximadamente 5.000 grupos de mercadorias, identificados por um código de 6 dígitos, conhecido como Código SH.⁴

Desde que não contrariem o estabelecido no SH, os países ou blocos regionais podem estabelecer complementos aos seis dígitos internacionalmente acordados, e utilizar a codificação inclusive para temas e tributos internos.

A Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), que serve de base à aplicação da Tarifa Externa Comum (TEC), acrescenta aos seis dígitos formadores do código do Sistema Harmonizado mais dois, um referente ao item (sétimo dígito) e outro ao subitem (oitavo dígito). A inclusão de um par de dígitos efetuada na NCM demandou ainda a edição de Regras Gerais Complementares (RGC) às seis Regras Gerais do SH (para disciplinar a interpretação no que se refere a itens e subitens) e de Notas Complementares.⁵

² DALSTON, Cesar Olivier. Classificando Mercadorias: uma Abordagem Didática da Ciência da Classificação de Mercadorias. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014, p. 182-187; BIZELLI, João dos Santos. Classificação fiscal de mercadorias. São Paulo: Aduaneiras, 2003, p. 14; e TREVISAN, Rosaldo. A revisão aduaneira de classificação de mercadorias na importação e a segurança jurídica: uma análise sistemática. In: BRANCO, Paulo Gonet; MEIRA, Liziane Angelotti; CORREIA NETO, Celso de Barros (coords.). Tributação e Direitos Fundamentais conforme a jurisprudência do STF e do STJ. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 358-361.

³ Sobre a estatura de paridade dos tratados internacionais regularmente incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro com as leis, veja-se a ADIn n. 1.480-DF.

⁴ Além do constante estabelecimento de atualizações na nomenclatura, decorrentes de descobertas e aperfeiçoamentos de novos produtos, há publicações complementares que auxiliam no processo de designação e classificação de mercadorias, como as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado - NESH (expressando o posicionamento oficial do CCA-OMA), o índice alfabético do Sistema Harmonizado e das Notas Explicativas, publicado pelo CCA-OMA, os pareceres de classificação emitidos pelo Comitê do Sistema Harmonizado, criado pela convenção, e os atos normativos emitidos por autoridades nacionais a respeito de classificação de mercadorias.

⁵ Em 01/01/1995, tendo em vista o Tratado de Assunção, os entendimentos havidos no âmbito do Mercosul, e a publicação do Decreto n. 1.343, de 23/12/1994, a antiga Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB), que utilizava dez dígitos (os seis do SH mais dois para itens e dois para subitens), deu lugar à Tarifa Externa Comum (TEC), uniformemente adotada por todos os membros do bloco. Tal evolução serviu de base à substituição, em 01/01/1997, após a publicação do Decreto n. 1.767, de 28/12/1995, da Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM) pela Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

E, no Brasil, a NCM serve de base para a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), desde a TIPI de 1996, veiculada pelo Decreto nº 2.092, de 10/12/1996.

Assim, se o Brasil, por exemplo, pactua internacionalmente as alíquotas máximas (no âmbito da Organização Mundial do Comércio - OMC) ou a alíquota extra-bloco (no âmbito do MERCOSUL) do imposto de importação para determinada classificação, tais pactos são aplicáveis ao que se entende internacionalmente abrangido por tal classificação.

Sendo a TIPI um mero reflexo do SH e da NCM, qualquer discussão sobre classificação de mercadorias para efeito de incidência do IPI deve ser feita à luz da Convenção do SH (com suas Regras Gerais Interpretativas, Notas de Seção, de Capítulo e de Subposição), se referente aos primeiros seis dígitos, e com base no acordado no âmbito do MERCOSUL em relação à NCM (Regras Gerais Complementares e Notas Complementares), no que se refere ao sétimo e ao oitavo dígitos.

Feitos tais esclarecimentos, passa-se a analisar a discussão jurídica sobre classificação da mercadoria, presente nestes autos.

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:

<i>Classificação Tarifária</i>		
NCM	8426.41.90 -	OUTS.MAQS.E APARS.AUTOPROPULSADOS DE PNEUMATICOS
NBM	8426.41.90	

Descrição Detalhada da Mercadoria

GUINDASTE AUTO-PROPULSOR SOBRE PNEUS PARA TRABALHO PARADO - NECESSITANDO NO ATO DE SUA UTILIZAÇÃO TOTAL IMOBILIDADE ATRAVES DE SAPATAS HIDRÁULICAS (TRAVAS) APOIADAS AO SOLO - MARCA XCMG, CAPACIDADE MÁXIMA DE IÇAMENTO DE 25 TONELADAS EM UM RAIO DE 3,5M - MOTOR 280HP - MODELO QY 25K5 - 3 EIXOS - ANO DE FABRICAÇÃO 2007 - ANO DE MODELO 2007 - CAPACIDADE DE 25 TONELADAS - DOIS COMANDOS POR JOYSTICK, LOCALIZADOS NA CABINE TRASEIRA - C BINE DIANTEIRA INTEIRA COMPLETA - LANÇA TELESCÓPICA DE 38,6 M - DIMENÇÕES: COMPRIMENTO 12 M - LARGURA 2,5 M - ALTURA 3,38 M - VIN/CHASSI LXGCPA31X7A006706 - MOTOR N° B407034198. CODIGO DO DENATRAM - MARCA/MODELO/VERSAO: 514106.
Qtd: 1 UNIDADE VUCV: 128.000,000000 DOLAR DOS EUA

Descrição Detalhada da Mercadoria

GUINDASTE AUTO-PROPULSOR SOBRE PNEUS PARA TRABALHO PARADO - NECESSITANDO NO ATO DE SUA UTILIZAÇÃO TOTAL IMOBILIDADE ATRAVES DE SAPATAS HIDRÁULICAS (TRAVAS) APOIADAS AO SOLO - MARCA XCMG, CAPACIDADE MÁXIMA DE IÇAMENTO DE 40 TONELADAS EM UM RAIO DE 3M - MOTOR 362HP - MODELO QY 40K - 4 EIXOS - ANO DE FABRICAÇÃO 2007 - ANO DE MODELO 2007 - CAPACIDADE DE 40 TONELADAS - DOIS COMANDOS POR JOYSTICK, LOCALIZADOS NA CABINE TRASEIRA - CABI E DIANTEIRA INTEIRA COMPLETA - LANÇA TELESCÓPICA DE 40,1M - DIMENÇÕES: COMPRIMENTO 13,1M - LARGURA 2,8M - ALTURA 3,43M - VIN/CHASSI LXGCPA4077A005129 - MOTOR N° 07071060984 CODIGO DENATRAM - MARCA/MODELO/VERSAO: 514104.
Qtd: 1 UNIDADE VUCV: 205.556,200000 DOLAR DOS EUA

Descrição Detalhada da Mercadoria

GUINDASTE AUTO-PROPULSOR SOBRE PNEUS PARA TRABALHO PARADO - NECESSITANDO NO ATO DE SUA UTILIZAÇÃO TOTAL IMOBILIDADE ATRAVES DE SAPATAS HIDRÁULICAS (TRAVAS) APOIADAS AO SOLO - MARCA XCMG, CAPACIDADE MÁXIMA DE IÇAMENTO DE 50 TONELADAS EM UM RAIO DE 3M - MOTOR 362HP - MODELO QY 50K - 4 EIXOS - ANO DE FABRICAÇÃO 2007 - ANO DE MODELO 2007 - CAPACIDADE DE 50 TONELADAS - DOIS COMANDOS POR JOYSTICK, LOCALIZADOS NA CABINE TRASEIRA - CABI E DIANTEIRA INTEIRA COMPLETA - LANÇA TELESCÓPICA DE 40,1M - DIMENÇÕES: COMPRIMENTO 13,1M - LARGURA 2,75M - ALTURA 3,35M - VIN/CHASSI LXGCPA3977A006197 - MOTOR N° 07081070864. CODIGO DENATRAM - MARCA/MODELO/VERSAO: 514101.
Qtd: 1 UNIDADE VUCV: 214.556,200000 DOLAR DOS EUA

No conhecimento de carga que ampara as importações, as mercadorias são assim especificadas (fl. 45):

QTD	UNIT(S)	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1	QY25K5 TRUCK CRANE		30870.000 KGS
1	QY40K TRUCK CRANE		39800.000 KGS
1	QY50K TRUCK CRANE		38450.000 KGS

E, na fatura comercial, são as seguintes as descrições (fls. 50 a 52):

Crane self-propelling of tires, Model QY 50K
 Max rated lifting capacity 50T
 Telescoping lance 40,1m
 Motor 362hp
 Motor No. 07081070864
 4 Axles
 Dimensions: length 13,1m
 width 2,75m, height 3,35m
 VIN/Chassis nº LXGCPA3977A006197
 Ocean Freight

Crane self-propelling of tires, Model QY 40K
 Max rated lifting capacity 40T
 Telescoping lance 40,1m
 Motor 362hp
 Motor No. 07071060984
 4 Axles
 Dimensions: length 13,1m
 width 2,8m, height 3,43m
 VIN/Chassis nº LXGCPA4077A005129
 Ocean Freight

Crane self-propelling of tires, Model QY
 Max rated lifting capacity 25T
 Telescoping lance 38,6m
 Motor 280hp
 Motor No. B407034198
 3 Axles
 Dimensions: length 12m
 width 2,5m, height 3,38m
 VIN/Chassis nº LXGCPA31X7A006706
 Ocean Freight

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.

Nas Notas Explicativas do Capítulo 89, por seu turno, informa-se que (fls. 84 e 86):

c) **Aparelhos montados em estruturas flutuantes do Capítulo 89.**

Todos os mecanismos de elevação ou de movimentação (cábreas, guindastes (gruas), etc.) montados em pontões ou outras estruturas flutuantes, mesmo providos de uma máquina de propulsão, classificam-se no Capítulo 89.

7) 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.

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 ADICAOES PARA A NCM 8705.10.90 (TRUCK CRANE - CAMINHOS-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:

AFRF:	Vilma Picollo	Terminal:	CBA
DI:	07/1781708-8	Adições:	001
Comissária:	ISL DO BRASIL		
Importador:	Masal S/A Indústria e Comércio		

JUSTIFICAÇÃO DO PEDIDO E FORMULAÇÃO DOS QUESITOS

Para perfeita identificação da mercadoria e correto enquadramento tarifário, solicita-se a designação de assistente técnico, na área de Mecânico, para resposta aos seguintes quesitos:

1. No chassi do veículo automóvel está instalado em caráter permanente um guindaste rotativo?
2. Quantas cabines existem?
3. A cabine de comando do guindaste é independente da cabine do caminhão?
4. Qual a altura da haste telescópica e qual a capacidade de elevação em toneladas?
5. A mercadoria é nova? Caso negativo, descrever os indícios de uso.
6. Informar N.º de série, modelo, marca, ano de fabricação e fotos detalhadas.
7. Demais considerações julgadas pertinentes e que, eventualmente, não foram abordadas nos quesitos anteriores, tendo em vista chegar-se a correta classificação fiscal.

Em resposta, o perito informa que a mercadoria se trata de “caminhões guindaste com haste telescópica para o içamento e movimentação de cargas” (fl. 135). Apesar de a demanda pericial se restringir a uma adição, a perícia parece analisar as três adições da DI

ao informar que “os caminhões guindaste foram encontrados no interior do pátio alfandegado” (ainda à fl. 135). Sobre a identificação da mercadoria, assim dispôs o laudo (fl. 136):

6. IDENTIFICAÇÃO DA MERCADORIA

- 6.1. Os caminhões guindaste modelos QY50K e QY40K são compostos de 04 (quatro) eixos, sendo os dois dianteiros direcionáveis. Já o caminhão guindaste modelo QY25K5 possui apenas 03 (três) eixos, sendo o único dianteiro direcionável.
- 6.2. Possui cabine dianteira exclusiva para o motorista do caminhão e cabine exclusiva para o manobrista do guindaste. Da cabine do manobrista do guindaste, não é possível o comando e/ou movimentação do caminhão.
- 6.3. Possuem lança telescópica principal com alcance definido e complementar (ponta da lança) para complementação da haste principal.
- 6.4. Caminhão com motor a diesel de 06 (seis) cilindros e guindaste movido por sistema hidráulico (através de pistões e cabos de aço). Os modelos QY50K e QY40K possuem motores com potência de 362 hp e o modelo QY25K5 com potência de 276 hp.

Na sequência, o perito responde afirmativamente ao quesito 1 formulado pelo fisco, que demandava se no chassi do veículo está instalado em caráter permanente uma cabine, E, em resposta ao quesito 2, informa o perito que há duas cabines, e, em resposta ao quesito 3, que são de comandos independentes as cabines. Não parece haver maior complexidade nessas questões, que podem, de fato, ser esclarecidas pela simples visualização das fotos em conjunto com o catálogo apresentado para o modelo QY50K.

Sobre a altura da haste telescópica e a capacidade de elevação em toneladas (que são os principais fatores distintivos entre os modelos QY25K, QY40K e QY50K – quesito 4 do laudo), entendemos secundárias as respostas da perícia, que, embora auxiliem na descrição precisa dos bens, não promovem distinção em relação a sua classificação. No mesmo sentido os quesitos 5 e 6.

E, por fim, complementou o perito, em relação ao quesito 7 (questões julgadas pertinentes) que (fl. 138):

RESPOSTA: Na cabine dianteira do caminhão não existem comandos para a movimentação do guindaste.

Na cabine traseira do guindaste não existem comandos para a movimentação do caminhão.

As rodas do caminhão guindaste não possuem direcionamento independente uma das outras que possibilitariam a movimentação transversal e diagonal do caminhão. Possuem eixos fixos que impedem este tipo de manobra.

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.

A impugnação, embora não discorde das características técnicas atribuídas pelo laudo, como a existência de chassi, a possibilidade de locomoção do conjunto, com rodas sem direcionamento independente, e a função autônoma das cabines, nem discuta o fato de o laudo se referir às três adições da DI, questiona o nome dado (“caminhão guindaste”) à mercadoria, afirmando que se trata de “guindaste autopropulsado”, e diz que tal laudo “diverge frontalmente de outros dois”, que anexa.

No mais, discorre sobre as Regras do Sistema Harmonizado, revelando corretamente que toda classificação de mercadoria deve iniciar com a determinação da posição aplicável (quatro primeiros dígitos, dos seis internacionalmente definidos), a partir de seus textos, e das Notas de Seção e de Capítulo (como estabelece a Regra Geral de Interpretação nº 1 - RGI-1, que erroneamente abrevia a defesa como RGC1):

“RGI-1: Os títulos das Seções, Capítulos e Subcapítulos têm apenas valor indicativo. Para os efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das Notas de Seção e de Capítulo e, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e Notas, pelas Regras seguintes:”

Começa a confundir as Regras do Sistema Harmonizado (ou melhor, compreender equivocadamente a RGI-1) a defesa quando afirma (fl. 172) que “*os textos das Notas de Seção ou Notas de Capítulo podem apenas melhor definir, mas em nenhum momento podem contraria o texto da posição*”. Basta a simples leitura da regra para que se perceba facilmente que não há precedência entre texto das posições e das Notas, mas sim, de ambos em relação às regras seguintes.

E, no caso, como a divergência reside na posição (a empresa defende ser correta a posição “8426” e a fiscalização compreende como correta a posição “8705”), não se seguirá, nesse primeiro momento, à análise dos desdobramentos em subposições e em dígitos regionais do MERCOSUL (item e subitem).

Em relação às Notas Explicativas do Sistema Harmonizado, assiste parcial razão à defesa, quando afirma que não possuem estatura legal, visto que decorrem de atribuição de Comitê criado no Acordo, e não são objeto de compromisso autônomo entre Estados, sujeito a assentimento parlamentar, no Brasil. No entanto, existe comando legal no Brasil determinando o cumprimento das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado, de forma subsidiária – o art. 3º do Decreto-Lei nº 1.154/1971, ainda fundado na Nomenclatura Aduaneira de Bruxelas (NAB), que também contemplava notas explicativas, com a mesma função das existentes no Sistema Harmonizado, e sob os auspícios da mesma organização internacional (CCA/OMA):

“Art. 3º A interpretação do conteúdo das posições e desdobramentos da Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM) far-se-á pelas suas Regras Gerais e Regras Gerais Complementares e, subsidiariamente, pelas Notas Explicativas da Nomenclatura Aduaneira de Bruxelas (NENAB). (...)”

Tal comando do art. 3º está hoje presente no parágrafo único do art. 94 do Decreto nº 6.759/2009 (Regulamento Aduaneiro brasileiro), e, à época do registro da DI, estava no mesmo art. 94, parágrafo único do regulamento aduaneiro então vigente (Decreto nº 4.543/2002), destacando-se o caráter subsidiário, porém normativo (e não opinativo).

Assim, embora assista razão à recorrente no sentido de que as NESH são aplicadas apenas subsidiariamente, no Brasil, há que se destacar que seu conteúdo, ainda que

subsidiário, decorre de norma legal, como exposto, não sendo tais notas meramente orientativas, ainda que a introdução específica das atualizações das NESH no ordenamento nacional seja feita por norma infralegal. Ou seja, as NESH não possuem estatura legal, mas sua aplicação é subsidiária por força de norma legal.

Diferentemente do que entende a recorrente, o nome dado ao produto “caminhão-guindaste” ou “guindaste autopropulsado” não é preponderante para a sua classificação, mas sim as características da mercadoria.

Por isso, os laudos que afirma serem divergentes, e ensejariam, no seu entender, a nulidade do laudo constante no presente processo, não impactam na classificação, nem nas propriedades do produto, mas somente no nome a ele dado (“caminhão-guindaste” ou “guindaste autopropulsado”). Nenhuma das propriedades/características da mercadoria é especificamente questionada, mas apenas o nome a ela dado, item ao qual se dá extrema importância na defesa.

A recorrente invoca laudo efetuado por perito credenciado pela RFB em unidade diversa (Porto de Rio Grande/RS) que analisou a DI nº 06/1579902, que seria de guindaste igual a um dos importados na DI discutida no presente processo (não há elementos que apontem efetivamente para isso, havendo, inclusive, tonelagem diferenciada do equipamento analisado - 65 Ton). E o segundo laudo apresentado que trataria de equipamento idêntico a um dos três aqui analisados (QY35K, que recorde-se, não é nenhum dos modelos aqui analisados) é de teor contraditório, a demandar maiores esclarecimentos, visto que inicialmente admite fabricação e funções distintas do “truck”, que evita traduzir, e do “crane” (guindaste), com placas distintas de identificação, e, na resposta a quesito sobre classificação (não fiscal, mas de categoria), informa que o motor único é que torna o guindaste e o “truck” (que novamente não traduz), um conjunto (“truck”+guindaste), no qual o “truck” e os guindastes não podem operar isoladamente. Ora, o simples manual do equipamento permite saber que o “truck” (traduza-se livremente: “caminhão”) pode se deslocar independentemente do guindaste. Aliás, isso está respondido em laudo específico para as mercadorias em análise no presente processo.

Quanto à opinião do INMETRO (que não tem competência para se manifestar sobre classificação de mercadorias) e a constante em outros julgamentos (e soluções de consulta), cabe destacar que não vinculam o presente processo, e não se está aqui diante dos fatos ou equipamentos de acolá, que permitam comparar inequivocamente as grandezas em análise.

O texto da posição pretendida pela recorrente, no SH, é o seguinte:

“8426 CÁBREAS; GUINDASTES, INCLUÍDOS OS DE CABO; PONTES ROLANTES, PÓRTICOS DE DESCARGA OU DE MOVIMENTAÇÃO, PONTES-GUIDASTES, CARROS-PÓRTICOS, E CARROS-GUINDASTES.”

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:

“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.” (grifo nosso) (o “classificados aqui” e o “presente posição” se referem à 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”:

“8705 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.” (grifo nosso)

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”.

Nos desdobramentos regionais, por sua vez, item e subitem, respeitada a RGC-1, do MERCOSUL, identifica-se o sétimo dígito como o residual (“9”), por não se enquadrar a mercadoria nos limites estabelecidos no item “1”, de comprimento da haste e de tonelagem, sendo “zero” o oitavo dígito:

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

8705.10.90 Outros” (grifo nosso)

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

Em seu recurso voluntário, a empresa, de forma inovadora em relação à impugnação, apresentada em 29/08/2008, afirma os “modelos de guindastes” aqui analisados foram objeto de perícia judicial em processo diverso, referente a outra declaração de importação (AC nº 2007.71.01.001416-0/RS).

Não se trata de fato novo, visto que a DI em discussão, pelo juízo, naqueles autos, é de 2007, que trata de um equipamento QY35K e dois QY50K. Mas a sentença, sim é superveniente à impugnação, pois datada de 06/05/2009.

Na sentença, a magistrada fundamenta sua convicção em laudo, interpretando que “...o veículo possui motor de propulsão, dispositivos de mudança de marchas e de velocidade e não pode ser conduzido pela cabine acoplada na parte traseira, que é responsável pela movimentação do guindaste”, e que “...as máquinas importadas são veículos automóveis de uso especial, não destinados para o transporte de pessoas e mercadorias”. Tais conclusões, a nosso ver (e ao ver da defesa, ao menos neste processo administrativo), não correspondem às distinções de categoria efetuadas no Sistema Harmonizado, para a espécie. Invoca ainda a magistrada decisão da COANA, no processo administrativo no 12466.000922/2008-94, no qual se conclui, em relação aos equipamentos QY50K e QY65K, que:

*“As mercadorias sob consulta, 'caminhões-guindaste autopropulsores, marca registrada **Truck Crane**, modelos XCMG-QY50K e XCMG-QY65K', **possuem duas cabines, sendo uma para acionar o deslocamento do veículo e outra para a operação do guindaste, característica que, junto com s demais mencionadas, as excluem da classificação na posição 84.26.** Nesse mesmo sentido, já se manifestou o Comitê Técnico nº 1 (CT-1) 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)'.” (fonte: <https://www2.trf4.jus.br>) (grifo nosso)*

No TRF-4, o processo é igualmente decidido, em 22/06/2010, não com base no Sistema Harmonizado, mas fundamentado em suposta especificidade do veículo, que não se destinaria a “transporte de mercadorias”, e por isso não seria um “caminhão”:

“TRIBUTÁRIO. CLASSIFICAÇÃO NA TIPI. GUINDASTES AUTOPROPULSADOS. CÓDIGO 8426.41.90. Comprovado pelo laudo pericial e também no Laudo Complementar solicitado pela Delegacia da Receita Federal que o maquinário importado foi concebido e desenvolvido estruturalmente para o içamento de cargas, circunstância que o afasta de um guindaste montado sobre o chassi de um caminhão, a classificação na TIPI deve ser feita no código 8426.41.90, pois se trata de um guindaste, e não de um caminhão-guindaste. É que, muito embora tenha ele a mobilidade de um veículo entre as suas valências, a sua finalidade específica é o içamento de cargas pesadas, não podendo ser utilizado para o transporte de bens. Tem de prevalecer, pois, uma interpretação do sistema harmonizado mais consentânea com a especificidade, qualificada pela finalidade e essencialidade como critério de tributação. Isso porque, do ponto de vista tributário-constitucional, o que interessa não é a natureza do produto, mas a sua finalidade específica, mercê da sua destinação”. (fonte: <https://www2.trf4.jus.br>) (grifo nosso)

Não se pode alastrar ao processo administrativo a decisão judicial não vinculante em caso diverso, ainda mais se a fundamentação, ligada à finalidade da norma tributária, e não aos detalhamentos e às regras do Sistema Harmonizado. Aliás, a Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, que tem estatua de lei, pois aprovada por Decreto Legislativo (nº 71/1988) e promulgada por Decreto do Poder Executivo (nº 97.409/1988), estabelece peremptoriamente em seu artigo 9º: “As partes contratantes não assumem, pela presente Convenção, qualquer compromisso em matéria de direitos aduaneiros”. Em outras palavras, a classificação de uma mercadoria não deve tomar em conta as alíquotas aplicáveis (ou a finalidade da tributação), mas sim a natureza da mercadoria.

Administrativamente, faz a empresa ainda referência aos Acórdãos nº 3201-001.239 a 244, assim ementados, entendendo que houve consolidação jurisprudencial (quando todos os processos eram de uma mesma empresa – a recorrente - e foram julgados, em bloco, em um mesmo dia):

“IDENTIFICAÇÃO DOS PRODUTOS. AUSÊNCIA PARCIAL DE LAUDO. A ausência de laudo técnico capaz de identificar com segurança os produtos importados impossibilita a respectiva reclassificação tarifária em detrimento da descrição dos produtos realizada pelo importador.

GUINDASTE AUTOPROPULSOR SOBRE PNEUS. Se o equipamento importado não pode ser utilizado como um caminhão comum após a retirada do guindaste do seu chassi, o mesmo deve ser classificado na posição NCM 8426.41.90 - autopropulsores sobre pneus, e não na posição NCM 8705.10.90 - veículos automóveis para usos especiais, do tipo caminhão-guindaste” (Ac. 3201-001.239 a 241, Rel. Cons. Daniel Mariz Gudiño, unânime, tendo a Cons. Mércia Helena Trajano votado pelas conclusões, sessão de 20.mar.2013) (presentes ainda os Cons. Marcos Aurélio Pereira Valadão, Paulo Sérgio Celani,

Marcelo Ribeiro Nogueira e Luciano Lopes de Almeida Moraes
(Em três dos processos, houve ainda reconhecimento de concomitância de objeto entre o processo administrativo e o judicial (Ac. 3201-001.242 a 244), por maioria, vencidos os Cons. Marcos Aurélio Pereira Valadão e Paulo Sérgio Celani, que davam provimento parcial). (grifo nosso)

Os julgamentos tratam de diversos equipamentos, entre os quais aqueles aqui analisados (QY25K, QY40K e QY50K), para os quais já havia exoneração quase integral na instância de piso, em função de o laudo ter sido restrito a um modelo (QY 65K, que não se encontra nestes autos).

A nosso ver, ainda interpreta o julgador equivocadamente o resultado do laudo, que afirma que “...os instrumentos de trabalho são inteiramente integrados ao chassi não podendo ser utilizado separadamente para outros fins pois não funcionariam”, como se houvesse uma impossibilidade de o caminhão rodar sem o guindaste.

De qualquer forma, não há divergência entre aquele julgamento, que se limitou a analisar, de fato, o modelo QY 65K (em função da exoneração por motivo diverso na instância de piso), e o presente processo, que trata dos modelos QY25K, QY40K e QY50K

Há ainda outros precedentes sobre o tema neste CARF, em distintas turmas, mas referentes a aparelhos diferentes do aqui analisado, com características que não permitem confronto ou analogia:

- Acórdãos 3401-002.225, de 24/04/2013, e 3102-002.133, de 29/01/2014, que tratam de “*guindastes autopropulsados sobre pneus, com capacidade de carga superior ou igual a 60, desde que o chassi seja projetado especialmente para esse fim, formando um veículo único e não montado sobre um chassi de caminhão ou automóvel, projetado para elevação de cargas, movido a motor a diesel, com deslocamento em sentido longitudinal, transversal e diagonal (tipo caranguejo), deve ser classificado na posição 8426 do código NCM*”, nitidamente distinto do aqui analisado, pela própria descrição; e

- Acórdão 3402-002.251, de 26/11/2013, que trata de “*guindastes pneumáticos autopropulsados, acionados por motor a diesel, próprios para elevação e movimentação de cargas, que não são montados sobre caminhões, que possuem cabines e rodas para se deslocar sem depender de carretéis transportadoras, podendo trafegar em rodovias deve ser classificados na posição 8426.41.90 da NCM*”, igualmente distinto do aqui analisado, pela própria descrição.

Há ainda um Acórdão (nº 3101-001.579, de 26/02/2014) que estabelece uma distinção entre “caminhão-guindaste” e “guindaste autopropulsor”, que logra unanimidade naquele colegiado (embora também se discuta, em espécie, equipamento diverso do aqui analisado):

“CLASSIFICAÇÃO FISCAL GUINDASTE AUTOPROPULSOR SOBRE PNEUS. As diferenças entre o “caminhão-guindaste” e o “guindaste-autopropulsor” designam características distintas e funções distintas. Os elementos que conferem a cada qual a

exata classificação fiscal são suas essências (caminhão de um lado e guindaste de outro), seus projetos de concepção (chassi especificamente projetado para cada função) e suas destinações principais de uso que não se confundem. O guindaste-autopropulsor marca LIEBHERR, modelo LTM, classifica-se no código NCM 8426.41.10.” (Rel. Cons. Luiz Roberto Domingo, unânime, sessão de 26.fev.2014) (presentes ainda os Cons. Rodrigo Mineiro Fernandes, Valdete Aparecida Marinheiro, Jose Henrique Mauri (Suplente), Vanessa Albuquerque Valente, e Henrique Pinheiro Torres) (grifo nosso)

Em tal julgado, o voto estabelece o seguinte critério distintivo:

“Note-se que o “caminhão-guindaste”, primeiro, é caminhão, ou seja, se lhe retirarmos o equipamento guindaste, ele continuará sendo um caminhão. Já em relação ao “guindaste autopropulsor” se lhe tirarmos o guindaste, teremos uma plataforma, pesada com motor que não terá as características e a utilidade de um caminhão.”

E também em tal julgado resta claro que se está a tratar de equipamento que pode proporcionar a realização do movimento “caranguejo”, característica que não se espera de um caminhão-guindaste, como esclarece a parte final do voto do relator.

Reitere-se, voltando ao presente processo, que o laudo técnico expressamente afirmou (sem contestação específica da recorrente), que a mercadoria analisada nestes autos não realiza tal movimento:

RESPOSTA: Na cabine dianteira do caminhão não existem comandos para a movimentação do guindaste.

Na cabine traseira do guindaste não existem comandos para a movimentação do caminhão.

As rodas do caminhão guindaste não possuem direcionamento independente uma das outras que possibilitariam a movimentação transversal e diagonal do caminhão. Possuem eixos fixos que impedem este tipo de manobra.

Ademais, resta claro, no laudo constante deste processo, que o chassi que compõe a base onde se encontra o guindaste é de caminhão (fls. 136/137):

7.1. NO CHASSI DO VEÍCULO AUTOMÓVEL ESTÁ INSTALADO EM CARÁTER PERMANENTE UM GUINDASTE ROTATIVO?

RESPOSTA: SIM. Trata-se de caminhão com guindaste de haste telescópica montada em base giratória integrante do chassi do caminhão. Utiliza engrenagem do tipo

ROTEX que permite girar e mover a lança lateralmente. A movimentação da haste telescópica e cabos de aço do moitão são feitas através de sistema hidráulico movimentado por bomba acoplada ao motor principal do caminhão. O guindaste é parte permanente do chassi do veículo.

7.3. A CABINE DE COMANDO DO GUINDASTE É INDEPENDENTE DA CABINE DO CAMINHÃO?

RESPOSTA: SIM. Da cabine de comando do guindaste, somente os comandos da haste telescópica e cabos de aço do moitão são possíveis de serem efetuados. Não é possível a movimentação do caminhão (rodas), por não possuir interligação com o sistema de locomoção do veículo (embreagem, câmbio, direção, eixos das rodas e etc, que são efetuados da cabine dianteira do caminhão). O deslocamento do guindaste (fora do raio de alcance da lança) é totalmente dependente dos comandos efetuados pela cabine dianteira (motorista do caminhão).

Recentemente, este colegiado analisou, com composição próxima da atual, contencioso semelhante (embora o equipamento seja diverso, da marca LIEBHERR), presentes os Cons. Rosaldo Trevisan, Robson José Bayerl, Augusto Fiel Jorge D'Oliveira, André Henrique Lemos, Fenelon Moscoso de Almeida, Tiago Guerra Machado, Leonardo Ogassawara de Araújo Branco e Carlos Alberto da Silva Esteves. Na ocasião, o julgamento foi unanimemente convertido em diligência, para que a unidade preparadora demandasse perícia para responder oito quesitos: os três primeiros e o sétimo sobre autonomia das cabines (já esclarecidos no presente processo, e não questionados especificamente pela defesa), o quarto, quinto e sexto, sobre ser o chassi de base de caminhão, e sobre o movimento dos eixos, se é possível ser do tipo “caranguejo” (também já respondida em laudo neste processo), e o oitavo (irrelevante nestes autos), sobre a existência de similar nacional.

Ou seja, todas as perguntas efetuadas pelo colegiado naquele processo já forma respondidas neste.

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

Weight per Unit:29.4 Metric Tonnes

Export Carton Dimensions L/W/H:12.65 × 2.5 × 3.38 Meters

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

Weight per Unit:40400 Kilograms

Export Carton Dimensions L/W/H:13.05 × 2.8 × 3.43 Meters

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

Weight per Unit:41 Metric Tons

Export Carton Dimensions L/W/H:13.77 × 2.8 × 3.57 Meters

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

No entanto, ao se fazer a mesma experiência com o código postulado pela empresa (8426.41) para que se verifique como o mundo vem utilizando tal código do sistema harmonizado.

O critério, por certo, não é científico, e aqui está sendo utilizado a título de endosso, tão somente porque o Brasil é um dos mais de 150 países signatários da Convenção do SH, e não pode dar, aqui, tratamento diferente daquele que é dado no restante do mundo, sob o pseudo-pretexto de que a tributação influenciaria a classificação, ou de que só aqui os equipamentos em análise seriam classificados em código diferente do que lhes dá o restante do mundo.

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 nº 1.747/2017), encontramos as seguintes mercadorias:

“Guindaste móvel autopropulsado, constituído por um chassi de 6 rodas equipado com motor a diesel e quatro cilindros estabilizadores. O chassi suporta uma mesa giratória podendo girar até 360°, no qual estão montados permanentemente os seguintes elementos: uma haste telescópica hidráulica com 36 m de comprimento equipada com um guincho de elevação e um bloco de gancho, e a cabine condutora/operadora montada

sobre um braço telescópico comportando os instrumentos de comando para movimentação e a utilização do guindaste. Durante o deslocamento em estradas, a cabine é posicionada e fixada mecanicamente à frente do chassi. Durante a utilização do guindaste, o braço telescópico pode elevar a cabine até uma altura máxima de 7,8 m. O guindaste tem uma capacidade máxima de elevação de 45 toneladas, uma altura de elevação máxima de 48 m e um alcance máximo de 39m.”

Aplicação das RGI 1 e 6.



Tais figuras são muito semelhantes àquelas encontradas no nosso teste empírico de busca de imagens por código SH na *web*. E, diga-se, apresentam pouca relação com as mercadorias analisadas no presente processo.

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 nº 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.

Dispositivos Legais: RGI-1 (textos da posição 87.05 e da Nota 1), alínea “l” da Seção XVI), RGI-6 (texto da subposição 8705.10) e RGC-1 (texto dos subitens 8705.10.10 e 8705.10.90) da Tarifa Externa Comum (TEC) aprovada pela Resolução Camex n o 43, de 22 de dezembro de 2006, republicada em 9 de janeiro de 2007, com alterações posteriores, com os subsídios fornecidos para a posição 87.05 pelas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH), aprovadas no Brasil pelo

Decreto n o 435, de 27 de janeiro de 1992, com a versão atual aprovada pela IN RFB n o 807, de 11 de janeiro de 2008, por força da delegação de competência outorgada pelo art. 1o da Portaria MF n o 91, de 24 de janeiro de 1994.” (grifo nosso)

Verificando as características dos demais produtos aqui analisados (QY 25K e QY40K), percebe-se que o entendimento é válido também a eles, que guardam as mesmas propriedades, o que foi expressamente atestado em laudo técnico no presente processo, e possuem todos capacidade abaixo de 60 Ton.

Assim, uma mercadoria que consista em um guindaste sobre o chassi de um caminhão, com funções e cabines de operação autônomas (para direção do caminhão e operação do guindaste), sem possibilidade de movimento transversal ou diagonal do caminhão, denominada no catálogo de “*truck crane*” (modelos QY25K, QY40K e QY50K), e com capacidade máxima de elevação inferior a 60 toneladas, classifica-se no código NCM 8705.10.90.

Pelo exposto, deve ser negado provimento ao recurso em relação a este tema.

5. Da(s) multa(s) derivada(s) da reclassificação

Alega a recorrente que lhe socorreria o teor do Ato Declaratório Normativo no 10/1997, que estabelece que não constitui infração punível com a multa de ofício de que trata o art. 44 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, a classificação tarifária errônea, desde que o produto esteja corretamente descrito, com todos os elementos necessários à sua identificação e ao enquadramento tarifário pleiteado, e que não se constate, em qualquer dos casos, intuito doloso ou má fé por parte do declarante.

No entanto, tal Ato Declaratório foi expressamente revogado, em 2002, pelo Ato Declaratório Interpretativo SRF nº 13, de 10/09/2012, que deu nova disciplina à matéria, não mais dispendo sobre erro de classificação. Devida, assim, a multa de ofício.

E a outra multa exigida, prevista no art. 84 da Medida Provisória nº 2.158-35/2001, tem por fundamento simplesmente o erro de classificação, não versando sobre matéria tributária:

“Art. 84. Aplica-se a multa de um por cento sobre o valor aduaneiro da mercadoria:

I - classificada incorretamente na Nomenclatura Comum do Mercosul, nas nomenclaturas complementares ou em outros detalhamentos instituídos para a identificação da mercadoria; ou (...)”

Tal multa não guarda qualquer relação com eventual diferença de tributos, como percebe claramente de sua base (valor aduaneiro da mercadoria), sendo irrelevante se o erro de classificação gerou diferença de tributos a pagar, diferença de tributo a restituir, ou até nenhuma diferença tributária. Nas três situações descritas, por certo é devida a multa pelo simples fato de existir classificação incorreta.

E, como no caso há indiscutivelmente classificação incorreta, devida é a multa.

Pelo exposto, deve ser negado provimento ao recurso também neste tópico.

6. Da multa por falta de licença de importação

Aplica ainda o autuante, em decorrência da reclassificação, a multa por falta de licença de importação, prevista no art. 169, I “b” do Decreto-Lei nº 37/1966, na redação dada pela Lei nº 6.562/1978.

A motivação para a exigência de tal multa, na autuação, é feita em um parágrafo (fls. 13/14):

*“Dessa forma, por se tratar a mercadoria importada de OUTROS CAMINHÕES GUINDASTES, do Capítulo 87, e não de OUTRAS MÁQUINAS E APARELHOS AUTOPROPULSADOS DE PNEUMÁTICOS, do código NCM 8426.41.90, **portanto uma mercadoria diversa da declarada**, cobra-se por meio deste Auto de Infração, a multa prevista no*

artigo 169, inciso I, alínea "b" e § 6º, do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação dada pelo artigo 2º, da Lei nº 6.562, de 18 de setembro de 1978, regulamentada pelo artigo 633, inciso II, alínea "a", do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002.”

Não há menção específica na autuação ao tipo de licença exigido (se automática ou não-automática) para a classificação correta (8705.10.90), à época do registro da DI (20/12/2007). Em consulta histórica no SISCOMEX, na tabela “tratamento administrativo” (https://siscomex.desenvolvimento.gov.br/tratamento/private/pages/consulta_historico.jsf), em nome da verdade material, verifica-se que para a posição 8705, existe, desde 15/08/2002, exigência de licença a cargo do IBAMA, com base na Resolução CONAMA nº 18/1986.

Na impugnação, a empresa, compreendendo a imputação, informou que houve manifestação do próprio IBAMA, que expediu ofício isentando a expedição de Licença de Importação, para cada um dos equipamentos importados, nas Certidões nº SD2007/2210, 2211 e 2212 (fl. 204).

Pela íntegra das certidões (fls. 117 a 119), percebe-se que exatamente o órgão anuente (IBAMA) atesta, para cada uma das mercadorias (QY25K, QY40K e QY50K), descrevendo-as, que foi atendida a legislação ambiental, com antecedência ao registro da DI, em 30/11/2017.

O julgador de piso entendeu que a licença se referia a “guindastes autopropulsados”, mas foram importados “caminhões-guindaste”, e que as mercadorias estavam sujeitas a licenciamento não-automático, não se aplicando, pela incorreção na descrição, o tratamento dispensado pelo Ato Declaratório Normativos COSIT nº 12, que dispõe:

“não constitui infração administrativa ao controle das importações, nos termos do inciso II do art. 526 do Regulamento Aduaneiro, a declaração de importação de mercadoria objeto de licenciamento no Sistema Integrado de

Comércio Exterior - SISCOMEX, cuja classificação tarifária errônea ou indicação indevida de destaque "ex" exija novo licenciamento, automático ou não, desde que o produto esteja corretamente descrito, com todos os elementos necessários à sua identificação e ao enquadramento tarifário pleiteado, e que não se constate, em qualquer dos casos, intuito doloso ou má fé por parte do declarante". (grifo nosso)

Em seu recurso voluntário, a empresa não se defende especificamente em relação à multa por falta de licença aplicada, centrando seus esforços na discussão sobre classificação de mercadorias.

Parece entender (e com razão) a recorrente, que se fosse correta a classificação adotada, incabível seria a multa por falta de licença. No entanto, aqui se revelou incorreta a classificação, não havendo aparas à decisão da DRJ.

E, como não há recurso específico, entende-se ausente o contencioso em relação ao tema da multa por falta de licença, após a decisão de piso, pelo que deve ser mantido o lançamento sobre a matéria.

Considerações Finais – Parte dispositiva

Pelo exposto, voto por negar provimento recurso voluntário apresentado.

(assinado digitalmente)

Rosaldo Trevisan