



Coordenação-Geral de Tributação

Solução de Divergência nº 98.017 - Cosit

Data 22 de outubro de 2018

Processo

Interessado

CNPJ/CPF

ASSUNTO: CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Reforma de ofício a Solução de Consulta SRRF/7ª RF/DIANA nº 24, de 26 de maio de 2014.

Código NCM 8411.21.00

Mercadoria: Motor aeronáutico do tipo turboeixo (*turboshaft*) para propulsão de helicóptero, com potência de 688 kW, constituído de um conjunto compressor-turbina e de uma turbina mecanicamente independente do restante do sistema (turbina livre), sendo esta turbina livre a responsável por transformar a energia cinética dos gases liberados pelo conjunto compressor-turbina em força motriz no seu eixo para acionar os rotores de um helicóptero.

Dispositivos Legais: RGI 1 (posição 84.11) e RGI 6 (subposições 8411.2 e 8411.21) da NCM constante na TEC, aprovada pela Resolução Camex nº 125, de 2016, e na Tipi aprovada pelo Decreto 8.950, de 2016, e subsídios extraídos das Nesh, aprovadas pelo Decreto nº 435/1992, e atualizadas pela IN RFB nº 1.788/2018.

Relatório

A Solução de Consulta SRRF/7ª RF/DIANA nº 24, de 26 de maio de 2014, classificou a mercadoria identificada como “*Motor aeronáutico que consiste em: turbina de gerador de gás, turbina de energia, tubo de escape, caixa de câmbio de redução, eixo de transmissão, caixa de câmbio dos acessórios e unidade digital de controle de propulsores, com potência de 688 kW, para uso em helicópteros*”, no código 8411.81.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), constante da Tarifa Externa Comum.

2. Conforme dados declarados pelo consulente nos autos, a mercadoria possui as seguintes características:

Informação sigilosa

3. Após intimação, foram apresentados os seguintes documentos:

Informação sigilosa

4. Representação apresentada com base no art. 25 da Instrução Normativa nº 1.464, de 8 de maio de 2014, noticiou a existência de Solução de Consulta que classificou mercadoria semelhante em código diverso, cuja ementa está abaixo transcrita:

Solução de Consulta SRRF/2ªRF/Diana n° 5/2013

8411.21.00 - *Motor aeronáutico do tipo turboeixo (turbohaft), dotado de um conjunto compressor-turbina e uma segunda turbina mecanicamente independente do restante do sistema, responsável por transformar a energia cinética dos gases liberados pelo conjunto compressor-turbina em força motriz, com potência de 1400HP (aprox. 1044 kW), modelo CT58-140-2, destinado à propulsão do helicóptero Sikorsky S61, fabricado pela General Electric.*

5. Admitida a divergência de classificações sobre mercadorias semelhantes, em vista do disposto no artigo 27 da IN RFB nº 1.464/2014, e pelos fundamentos que serão especificados a seguir, trata-se agora da reforma da Solução de Consulta SRRF/7ªRF/Diana nº 24, de 26 de maio de 2014.

Fundamentos

Identificação da mercadoria:

6. Segundo dados do manual traduzido do motor, acostado aos autos pelo consulente, trata-se de um *motor do tipo turbopropulsor de turbina livre, com acionamento elétrico para frente e eixo de transmissão de energia externo, com potência máxima de decolagem de 688 kW, que possui os seguintes componentes funcionais: turbina do gerador de gás, turbina de força, tubo de exaustão/descarga, caixa de câmbio de redução, eixo de transmissão, caixa de câmbio dos acessórios e unidade digital de controle de propulsores (grifou-se).*

7. O processo de transformação de energia realizado pelo motor turboeixo é composto pelas etapas de compressão, combustão, expansão e transmissão de energia:

- *Compressão: O ar ambiente é comprimido por um compressor axial de supercarregamento e um compressor centrífugo. Esta fase caracteriza-se essencialmente pelo fluxo de ar, o aumento da temperatura e a razão de compressão.*

- *Combustão: O ar comprimido entra na câmara de combustão, misturado com o combustível e é queimado em um processo contínuo.*

- *Expansão: Durante esta fase, a pressão e a temperatura do gás cai enquanto a velocidade aumenta. O gás expande-se na turbina do gerador de gás que extrai a energia necessária para acionar o compressor e acessórios. Há uma expansão maior na turbina de energia que extrai a maior parte da energia restante para acionar o eixo de saída. Após a turbina de energia, o gás é descarregado através do cano de escapamento, dando um esforço axial leve.*

- *Transmissão de energia: A energia é transmitida para frente por uma caixa de câmbio de redução e um eixo de transmissão externa.*

8. A energia mecânica fornecida pelo motor é usada para acionar os rotores do helicóptero através de uma transmissão mecânica. Essa energia aciona o rotor principal, o rotor da cauda e a caixa de câmbio principal. Em uma configuração de sistema bimotor, os propulsores são instalados na parte traseira da caixa de câmbio principal e as turbinas de força dos dois propulsores são conectadas mecanicamente à caixa de câmbio principal que aciona os rotores (rotores principal e de cauda).

Classificação da mercadoria:

9. Os processos administrativos de consulta sobre classificação de mercadorias são disciplinados segundo o disposto na IN RFB nº 1.464/2014, com aplicação das Regras Gerais Interpretativas para o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (RGI-SH), constantes do Anexo à Convenção Internacional de mesmo nome, aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo nº 71, de 11 de outubro de 1988, e promulgada pelo Decreto nº 97.409, de 23 de dezembro de 1988, com posteriores alterações aprovadas pelo Secretário da Receita Federal do Brasil, por força da competência que lhe foi delegada pelo art. 2º do Decreto nº 766, de 3 de março de 1993, bem assim como das Regras Gerais Complementares (RGC) à Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), constante da Tarifa Externa Comum (TEC), aprovada pela Resolução Camex nº 125, de 15 de dezembro de 2016, e da Tabela de Incidência do Imposto Sobre Produtos Industrializados (Tipi), aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016.

10. A classificação fiscal de mercadorias deve, igualmente, seguir as orientações e esclarecimentos fornecidos pelas Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (Nesh), internalizadas no Brasil pelo Decreto nº 435, de 27 de janeiro de 1992. A versão atual das Nesh foi aprovada pela Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (IN RFB) nº 1.788, de 8 de fevereiro de 2018, por força da delegação de competência outorgada pelo art. 1º da Portaria MF nº 91, de 24 de fevereiro de 1994. Ainda que não constituam instrumento legal para a classificação fiscal de mercadorias, as Nesh são elemento subsidiário fundamental para interpretação da Nomenclatura do SH e correta classificação fiscal de uma determinada mercadoria.

11. Conforme referido no parágrafo anterior, as Nesh, mesmo constituindo elemento subsidiário fundamental para a classificação fiscal de mercadorias, não possuem força legal nesse sentido, fazendo-se sempre necessário o recurso às RGI-SH e às RGC da NCM para atribuição do código correto de um produto específico. A RGI 1 determina que a classificação de mercadorias é feita pelos textos das posições e das Notas de Seção e de Capítulo, só se fazendo recurso às demais RGI quando não for possível o enquadramento por aplicação dessa RGI, bem como nos casos de produtos com características específicas. Por seu lado, a RGI 6 aplica às subposições as mesmas Regras utilizadas em nível de posição, enquanto que as RGC são utilizadas no nível da NCM. A análise e aplicação das Regras de classificação e os subsídios fornecidos pelas Nesh irão, desse modo, definir o código correto para classificação das mercadorias.

12. A mercadoria foi classificada na subposição 8411.8 por ter-se entendido à época que o motor turboeixo não seria um turborreator, por não ser um motor a jato; e não seria um turbopropulsor por não transferir seu impulso diretamente para hélices, e sim para rotores que vão acionar as pás rotatórias. A visão foi de que como o motor não transferia seu impulso diretamente para hélices não poderia ser considerado um turbopropulsor. Dessa forma, sua classificação seria como *Outras turbinas a gás, in verbis*:

Em suma, enquanto um motor do tipo turborreator gera um impulso que empurra a aeronave para a frente, as outras turbinas a gás criam um impulso que movimenta um outro equipamento (não integrante do motor) denominado de rotor, que criará a energia mecânica responsável pela rotação das hélices e deslocamento da aeronave.

As turbinas utilizadas em helicópteros, diferentemente dos turborretores e turbopropulsores, transferem o impulso por elas criado para um rotor, equipamento esse absolutamente diverso e autônomo em relação à turbina (estando inclusive classificado em outra posição), que transforma esse impulso em energia mecânica e elétrica.

13. A posição 84.11, que abrange as turbinas a gás, desdobra-se nas seguintes subposições de 1º nível:

8411.1	- Turborreatores:
8411.2	- Turbopropulsores:
8411.8	- Outras turbinas a gás:
8411.9	- Partes

14. As Nesh da posição 84.11 esclarecem o alcance dessas subposições:

A.- TURBORRETORES

Um turborreator compõe-se de um conjunto compressor-turbina, um sistema de combustão e uma tubeira, isto é, canal de ejeção cônico convergente colocado no conduto de escapamento de gases. Os gases quentes sob pressão que saem da turbina transformam-se ao longo da sua passagem pela tubeira num fluxo de gás animado de velocidade elevada. A reação deste fluxo de gás oriundo do motor fornece a força motriz utilizada para propelir um veículo aéreo. Nos turborretores mais simples, o compressor e a turbina são montados num só eixo. Outros tipos mais complexos compõem-se de um compressor de dois corpos, cada um dos quais movimentado pela sua própria turbina através de um eixo coaxial. Em geral, uma ventoinha é colocada na entrada do compressor; é movimentada por uma terceira turbina ou conectada ao primeiro corpo do compressor e impele o ar para trás através de uma canalização. Esta ventoinha funciona como uma hélice carenada, e, a maior parte do fluxo de ar aspirado e impelido não entra no compressor nem na turbina, mas junta-se ao fluxo de gás e de ar ejetado por estes últimos, fornecendo assim um empuxo (impulso) suplementar. Este tipo de turborreator é às vezes denominado “reator de fluxo duplo”. Os turborretores comportam um dispositivo auxiliar denominado de “pós-combustão” que lhes aumenta a potência durante breves períodos. Este dispositivo dispõe de sua própria alimentação de combustível e utiliza o oxigênio excedente contido nos gases de escapamento do turborreator.*

B.- TURBOPROPULSORES

Os turbopropulsores (turboélices) são análogos aos turborretores mas possuem, próximo do grupo turbocompressor, uma roda de turbina ligada por um eixo a uma hélice do tipo das utilizadas nos motores de aviação a pistão. Esta roda de turbina, às vezes denominado turbina livre, não se acopla mecanicamente ao compressor nem ao eixo do turbocompressor. Nos turbopropulsores, a maior parte dos gases quentes sob pressão é transformada pela “turbina livre” em energia mecânica, que movimenta o eixo da hélice em vez de se expandir em uma tubeira, como é o caso nos turborretores.

Em alguns casos, os gases que saem da turbina livre podem expandir-se em uma tubeira a fim de produzir o empuxo (impulso) suplementar que vem juntar-se à força propulsora da hélice.*

C.- OUTRAS TURBINAS A GÁS

Este grupo compreende as turbinas industriais a gás quer sejam turbinas especificamente concebidas para fins industriais, quer sejam turborretores ou turbopropulsores adaptados expressamente a aplicações diferentes da propulsão de veículos aéreos.

(grifou-se)

15. Da leitura dos trechos da NESH acima transcritos, percebe-se que a posição 84.11 divide-se em três grupos. Nos dois primeiros grupos encontram-se respectivamente os turborretores e os turbopropulsores, **quando destinados à propulsão de veículos aéreos**. Os turborretores são motores compostos por um conjunto compressor-turbina cuja força motriz é gerada pelo fluxo de gases liberados por este conjunto. Os turbopropulsores, por sua vez, caracterizam-se por conterem, além do conjunto compressor-turbina, uma segunda turbina “livre”, i.e., mecanicamente independente do restante do conjunto, que é alimentada pelo fluxo de gases liberado pelo conjunto compressor-turbina. A rotação da turbina livre é responsável pelo fornecimento da força motriz do turbopropulsor. O terceiro grupo, por sua vez, abriga as turbinas a gás, incluindo os turborretores e turbopropulsores, **projetados ou adaptados para aplicações diferentes da propulsão de veículos aéreos**.

16. Nos termos das Nesh, os equipamentos que classificam-se como “outras turbinas a gás” são turbinas industriais que podem ter sido desenvolvidas (1) especificamente para fins industriais ou (2) fruto da adaptação de turborretores ou turbopropulsores para aplicações industriais – aplicações essas diferentes da propulsão de veículos aéreos.

17. Ou seja, o motor turboeixo em causa é o motor de propulsão do helicóptero, é ele o responsável por propelir a aeronave, e não há que se falar de sua classificação na subposição 8411.8 – Outras turbinas a gás, pois lá encontram-se apenas turbinas para aplicações diferentes da propulsão de veículos aéreos.

18. Para corroborar o entendimento de que o motor aeronáutico turboeixo é um motor de propulsão de veículos aéreos, cita-se o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 01, Emenda nº 03, que trata de definições, regras de redação e unidades de medidas para uso nos RBAC (Resolução ANAC nº 64/2008, e alterações posteriores). Tal Regulamento, entre outros termos, define os seguintes:

- Hélice significa um dispositivo para propelir aeronaves que possui pás fixadas a um eixo movido por um motor e que, quando girando, produz, por sua ação sobre o ar, uma tração aproximadamente perpendicular ao seu plano de rotação. Inclui componentes de controle normalmente fornecidos pelo seu fabricante, mas não inclui rotores principais e auxiliares de aeronaves de asas rotativas, assim como aerofólios rotativos (palhetas) de motores.

- Helicóptero significa uma aeronave de asa rotativa que depende principalmente de seus rotores, movidos a motor, para deslocamentos horizontais.

- Motor aeronáutico significa um motor que é usado ou que se pretende usar para **propelir uma aeronave**. Inclui turboalimentadores, dispositivos e controles necessários ao seu funcionamento, mas exclui hélices e rotores. A menos que explicitado diferentemente no texto, o motor aeronáutico é referido nos RBAC apenas como "motor". Existem dois tipos básicos de motor aeronáutico: convencional e à turbina:

(1) motor convencional significa um motor aeronáutico no qual pistões, que se movem dentro de cilindros, acionam um eixo de manivelas que, diretamente ou através de uma caixa de redução, aciona uma hélice (aviões) ou um rotor (aeronave de asas rotativas);
 (2) motor à turbina significa um motor aeronáutico cujo funcionamento se dá através de uma turbina a gases. Os motores à turbina dividem-se, basicamente, em três diferentes tipos:

(i) motor turboélice é um motor projetado para acionar uma hélice responsável pela propulsão do avião; a participação dos gases de escapamento nessa propulsão, quando existe, é meramente residual;

(ii) motor turboeixo é um motor projetado para acionar o rotor de uma aeronave de asas rotativas; os gases de escapamento não têm nenhuma participação no processo; e

(iii) motor à reação ou motor turbojato é um motor projetado para aviões que utiliza a expansão dos gases para propulsionar o avião. Inclui os motores denominados turbofan.

(sublinhou-se) (negritou-se)

19. O motor do tipo turboeixo (*turboshaft*) para helicópteros possui composição e princípio de funcionamento análogo ao dos motores turboélice, exceto pelo fato de que a turbina livre não encontra-se ligada a uma hélice e sim aos rotores do helicóptero. Logo, apesar das Notas Explicativas para a posição 84.11 não fazerem menção específica aos motores *turboshaft*, depreende-se pela sua forma de funcionamento e construção que os mesmos caracterizam-se como turbopropulsores, classificados - por aplicação da RGI 1 - na posição 84.11 e - por aplicação da RGI 6 - na subposição 8411.2.

20. A subposição de 1º nível 8411.2 desdobra-se nas seguintes subposições de 2º nível:

8411.21.00	-- De potência não superior a 1.100 kW
8411.22.00	-- De potência superior a 1.100 kW

21. Sendo um motor turboeixo de 688 kW, classifica-se, por aplicação da RGI 6, na subposição de 2º nível 8411.21.00, que não possui desdobramentos regionais.

Conclusão

22. Com base nas Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado RGI 1 (posição 84.11) e RGI 6 (subposições 8411.2 e 8411.21) da Nomenclatura Comum do Mercosul constante da Tarifa Externa Comum (TEC), aprovada pela Resolução Camex nº 125, de 15 de dezembro de 2016, e da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Tipi), aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, e em subsídios extraídos das Nesh, aprovadas pelo Decreto nº 435/1992, e atualizadas pela IN RFB nº 1.788/2018, a mercadoria CLASSIFICA-SE no código NCM **8411.21.00**.

Ordem de Intimação

Com base no § 1º do art. 50 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e no art. 11 da IN RFB nº 1.464/2014, bem como nos Fundamentos e na Conclusão acima, após aprovação pelo Comitê do Centro de Classificação Fiscal de Mercadorias, constituído pela

Portaria RFB n.º 1.921, de 13 de abril de 2017, à sessão 3 de setembro de 2018, REFORMA-SE, na forma desta Solução de Divergência, a Solução de Consulta SRRF/7ª RF/DIANA n.º 24, de 26 de maio de 2014, para classificar a mercadoria consultada de acordo com o indicado na Ementa supra.

Divulgue-se e publique-se nos termos do art. 28 da IN RFB n.º 1.464/2014.

Remeta-se o presente processo à unidade de jurisdição para ciência do consulente, nos termos do art. 27, §§ 3º e 4º, da IN RFB n.º 1.464/2014, e demais providências.

(Assinado Digitalmente)

ÁLVARO AUGUSTO DE V. LEITE RIBEIRO
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Membro do Comitê

(Assinado Digitalmente)

CARLOS HUMBERTO STECKEL
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Membro do Comitê

(Assinado Digitalmente)

LUIZ HENRIQUE DOMINGUES
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Membro do Comitê

(Assinado Digitalmente)

MARCO ANTÔNIO RODRIGUES CASADO
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Membro do Comitê

(Assinado Digitalmente)

DANIELLE CARVALHO DE LACERDA
Auditora-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Relatora

(Assinado Digitalmente)

CLÁUDIA ELENA FIGUEIRA CARDOSO NAVARRO
Auditora-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Presidente do Comitê