

ALFÂNDEGA

REVISTA ADUANEIRA

63





[Índice]

[Editorial] **1**

[A Reforma da Fiscalidade Automóvel] **2**

Aspectos gerais da Reforma da Fiscalidade Automóvel 3

Os regimes de benefício em sede de ISV 7

A reforma da tributação automóvel e o ambiente 11

[Controlo de dinheiro líquido à entrada do território nacional] **13**

[Uma Alfândega em funcionamento - Alfândega do Freixieiro] **17**

[As alterações no STADA Importação] **28**

[Nomenclatura das mercadorias - A Quarta emenda ao sistema harmonizado (2007)] **31**

[Os quinhentos anos do Círio das Alfândegas] **36**

Era uma vez um círio aceso há quinhentos anos - desde Lisboa à Atalaia 37

O Círio de Chelas... e o das Alfândegas 39

O Santuário de Nossa Senhora da Atalaia 41

[A actividade da DGAIEC em 2006 - Principais Resultados] **44**

[Nada a declarar] **48**

[Noticiário Aduaneiro] **49**

Editorial



O Programa do XVII Governo Constitucional assumiu a requalificação e a salvaguarda do património ambiental para as gerações futuras como uma das suas grandes orientações estratégicas, prevendo o seu desenvolvimento, designadamente através da reforma do actual imposto automóvel.

A concretização deste compromisso logo no decurso do 2.º ano de mandato, é, sem dúvida, um dos marcos essenciais da determinação e empenhamento com que assumimos a missão governativa.

Levar a cabo estas mudanças estruturais em matéria da fiscalidade incidente sobre automóveis ligeiros e rever, em geral, o sistema de tributação de todos os veículos traduz, como tem vindo a público, um contributo da política fiscal para a melhoria da protecção do ambiente e uma opção política de natureza estratégica - bem clara - no domínio do esforço de combate às alterações climáticas e de cumprimento das metas de redução global das emissões de gases com efeito de estufa e outros poluentes. Mas, é justo referi-lo, esta reforma da fiscalidade automóvel encerra, igualmente, um exemplo de *boas práticas* de cooperação entre os níveis político e técnico, numa busca profícua, gratificante e eficaz das soluções mais adequadas e no cumprimento estrito de metas, prazos e compromissos que sempre caracterizou

a intervenção dos diversos “actores” em todo este processo, muito em particular do Senhor Director-Geral e restantes responsáveis por esta área na Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais

sobre o Consumo.

É, assim, chegado o momento de dar corpo aos grandes princípios que presidiriam à proposta de alteração à fiscalidade automóvel - internalizar as externalidades inerentes ao parque automóvel particular e ao transporte rodoviário e aplicar o princípio do “poluidor-pagador” - e avançar na implementação do pacote de alterações legais propostas pelo Governo, que se pretendeu equilibrado, simples, transparente, não-discriminatório em relação a determinados tipos, classes ou segmentos de veículos automóveis e neutro do ponto de vista orçamental e tecnológico.

Sabendo-se o impacto que, neste contexto, podem revestir as políticas e medidas fiscais, enquanto instrumentos privilegiados para a transformação de comportamentos poluidores e de rotinas de consumo, espera-se atingir o objectivo mais ambicioso - influenciar o comportamento do consumidor para que este adquira veículos automóveis de maior eficiência energética e ambiental - para que todos possamos vir usufruir de melhorias substanciais ao nível ambiental, da sinistralidade rodoviária e da saúde pública.

O Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais

(Amaral Tomaz)

A REFORMA DA FISCALIDADE AUTOMÓVEL



Descarga de viaturas importadas no Cais de Alcântara, Lisboa

Ernesto Matos

A reforma da tributação automóvel que é abordada com algum relevo neste número representa o culminar de esforços desenvolvidos por parte do governo no sentido de concretizar uma mudança qualitativa do actual quadro fiscal automóvel.

Às preocupações assumidas a nível oficial e já interiorizadas actualmente por todos nós quanto à necessidade imperiosa de melhoria das condições ambientais, respondeu a reforma com a introdução, de forma gradual e progressiva do peso das emissões de dióxido de carbono (CO₂) na base tributável de modo a motivar a compra de veículos menos poluentes.

Correspondendo, por outro lado, a um anseio dos operadores do sector automóvel no sentido de ser aliviada a carga fiscal, no momento da compra dos veículos, o novo dispositivo legal procede à transferência parcial e gradual do peso do imposto, da fase da matrícula para a fase de circulação.

Estes dois elementos (componente ambiental e transferência de carga fiscal) são considerados partes fundamentais da estrutura duma moderna fiscalidade automóvel e como tal, incorporam igualmente uma proposta da Comissão Europeia, em discussão a nível do Conselho.

Além deste resultado significativo, devemos sublinhar a simplificação operada a nível do imposto de circulação e a codificação geral que permitiu reunir num texto, duma forma harmonizada e coerente, vários diplomas legislativos avulsos.

Por último, queremos registar, não só, a cooperação intensa dos organismos oficiais que participaram nos trabalhos desta reforma (Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, DGCI, DGITA), como também, o contributo positivo por parte das associações representativas do sector automóvel e das associações ambientalistas.

Luís Laço

Director-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, e Presidente do Grupo de Trabalho para a Reforma do Imposto Automóvel

Aspectos gerais da Reforma da Fiscalidade Automóvel

por Antonio Melo (*)

INTRODUÇÃO

É com natural satisfação que se aguarda a entrada em vigor da Lei que aprova o Código do Imposto Sobre Veículos (CISV) e o Código do Imposto Único de Circulação (CIUC), o primeiro da responsabilidade de gestão da DGAIEC e o segundo da responsabilidade da DGCI, os quais procedem à reforma da fiscalidade automóvel.

A nova legislação pretende pôr fim a um sistema jurídico envelhecido e arcaico nos seus princípios e na sua formulação e criar as bases para uma política fiscal automóvel que tenha em conta as grandes preocupações ambientais do nosso tempo, integrando simultaneamente os grandes desafios da segurança rodoviária, da equidade fiscal e da defesa da economia, atento o importantíssimo papel que os veículos desempenham no funcionamento do circuito económico.

Para ilustrar o envelhecimento do quadro jurídico, basta referir que o imposto municipal sobre os veículos (IMV), correspondente ao vulgar imposto de circulação, data de 1978, e o imposto automóvel (IA), embora date de 1993, assentou nas mesmas bases do Decreto-Lei n.º 152/89, de 1989, sendo complementado com cerca de uma dezena de diplomas avulsos, produzidos em ocasiões diversas, incidindo normalmente sobre regimes de isenção. Não admira, assim, que a manta de retalhos em que estava transformada a fiscalidade automóvel, tenha sido ao longo do tempo motivo de reparos por parte da generalidade dos cidadãos que, pretendendo adquirir um automóvel, ou simplesmente usá-lo, se viam confrontados com uma legislação difícil e com regras pouco compreensíveis. Sobretudo, interrogavam-se sobre as razões do IA, que é um imposto pago logo no acto da introdução no consumo, ser tão elevado, e o imposto de circulação, que é pago anualmente, ter uma expressão muito reduzida, e beneficiar claramente os veículos mais antigos e, conseqüentemente, mais poluidores.

Cientes destas dificuldades, os Governos tentaram em 1998, 2000 e 2001, proceder à reforma da fiscalidade automóvel numa perspectiva codificadora que, no entanto, por vicissitudes diversas, nunca

chegou a bom termo.

Como em qualquer processo codificador, as vantagens são óbvias e evidentes, e este também não foge à regra. Maior harmonização conceptual, maior coerência legislativa interna, articulação mais aprofundada entre impostos com factos geradores diferentes e acesso mais rápido à legislação por parte dos interessados, tornando desnecessárias outro tipo de buscas.

Mas mais importante ainda que a concepção jurídica do imposto é a sua substância. O cidadão tem melhores condições para compreender as razões da tributação e a forma como a mesma é efectuada.

As alterações climáticas e a preocupação pelas suas consequências não são uma moda do momento. É um facto reconhecido pela comunidade científica. É imperioso que se actue nas causas que as motivam e aqui se encontra uma justificação para agir racionalmente sobre os automóveis e os outros veículos, tributando, de uma forma mais gravosa aqueles que mais contribuem para a degradação do meio ambiente e de uma forma mais suave aqueles que menos poluem.

Isto mesmo considera a proposta de directiva apresentada em 5 de Julho de 2005, pela Comissão Europeia, relativa à harmonização dos impostos sobre os automóveis de passageiros, que aponta, por um lado, para a transferência da carga fiscal incidente sobre os automóveis para a fase da circulação e, por outro, para a conversão ao dióxido de carbono de 25% da base tributável destes impostos até ao final de 2008 e de 50% dessa base tributável até ao final do ano de 2010, retomando as linhas programáticas da Comunicação da Comissão ao Conselho, de 6 de Setembro de 2002 (COM/2002/431).

É neste contexto que se compreende a reforma da fiscalidade automóvel, consubstanciada na abolição do IA e na sua substituição por um novo imposto denominado Imposto Sobre Veículos (ISV), e na abolição do IMV, do imposto de circulação e no imposto de camionagem e na sua substituição por um novo imposto, denominado Imposto Único de Circulação (IUC).

Trata-se de uma primeira etapa de um processo que futuramente virá a ter desenvolvimentos em função dos resultados que se venham a alcançar,

(*) Director de Serviços dos Impostos sobre Veículos Automóveis e o Valor Acrescentado

atento o facto de se tratar de uma reforma praticamente pioneira a nível europeu, em que as boas práticas dos outros países ainda não nos podem servir de referência.

Nesta introdução, como nota final, não ficará mal recordar o importante papel da DGAIEC na concretização dos trabalhos, cujo Director-Geral, Dr. Luís Laço, presidiu ao Grupo de Trabalho mandado constituir pelo Despacho conjunto n.º 290/2006, publicado no DR n.º 61, II série, de 27 de Março de 2006.

PRINCÍPIOS ESTRUTURAIS DA REFORMA

As linhas mestras da reforma visaram essencialmente o segmento do mercado dos veículos ligeiros de passageiros, o mais importante, e são as seguintes:

- Diminuição da importância financeira do ISV, que é reduzido em termos médios, em cerca de 10%, do montante actual, a partir de 1 de Julho de 2007.

- Reforço da importância financeira do IUC, sendo os montantes deixados de cobrar em ISV projectados para serem recuperados através da aplicação do imposto anual, de forma a que as alterações sejam neutras do ponto de vista financeiro e haja uma repartição da carga fiscal incidente sobre os veículos menos desequilibrada.

- Alteração gradual da forma de cálculo do ISV e do IUC. Em termos de ISV, a partir de 1 de Julho de 2007, o peso da cilindrada no cálculo do imposto é reduzido dos actuais 90% para 70% aumentando, consequentemente, o peso das emissões do CO₂ dos actuais 10% para 30. A partir de 1 de Janeiro de 2008 o peso da cilindrada é reduzido de 70% para 40%, aumentando, por conseguinte, o peso das emissões do CO₂, de 30% para 60%. Em termos de IUC o imposto passa igualmente a ter em conta as emissões de CO₂.

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES EM TERMOS DO REGIME GERAL DE ISV

Alterações na tributação

Expostas as grandes linhas das alterações, importa agora dar conta, em mais detalhe, das principais alterações e das razões que as fundamentam:

- Alargamento da tributação em ISV a certo tipo de veículos até agora excluídos do IA.

Tendo a reforma um forte conteúdo ambiental, considerou-se que faz sentido alargar a tributação

a outros tipos de veículos até agora excluídos mas que também produzem emissões poluentes, embora sujeitando-os a taxas bastante reduzidas.

Estão neste caso, as autocaravanas e determinada classe de motociclos.

Por razões de justiça fiscal, também os veículos automóveis blindados, que embora sejam veículos de passageiros se encontravam excluídos, dado normalmente terem mais de 3500 Kg de peso bruto, passaram a ficar abrangidos pela incidência.

De fora, ficam os motociclos com cilindrada inferior a 180 cm³, muito utilizados por pessoas com menores posses, em especial nas zonas mais interiores do país.

- Redefinição do conceito de veículo ligeiro de mercadorias

O conceito de ligeiro de mercadorias, até ao momento, abrange apenas os veículos com peso bruto inferior a 3500 Kg destinados ao transporte de carga. Doravante no âmbito da reforma, passa a abranger os veículos com peso bruto igual ou inferior a 3500 Kg.

Esta alteração permite, por exemplo, passar a tributar as vulgares «Pick Up» de tracção às quatro rodas, em regra bastante luxuosas, que algumas marcas, para algumas versões de veículos, e para fugir à tributação que tinha sido instituída, tinham conseguido junto dos fabricantes fazer homologar com 3500 Kg de peso bruto exactos, quando anteriormente tinham muito menos.

- Agravamento da tributação dos veículos de mercadorias com lotação até dois lugares mas reduzida capacidade de carga (os chamados derivados).

A tributação destes veículos tem tido taxas reduzidas, dado que são muito utilizados em actividades comerciais e no sector dos serviços, sendo normalmente veículos a gasóleo. No entanto, é um facto que também muitos particulares recorrem igualmente a este tipo de veículos para satisfazer as suas necessidades pessoais de transporte. Esta opção deve-se ao facto de normalmente serem veículos que consomem gasóleo e, consequentemente, a circulação representar um menor custo em termos do combustível utilizado.

A tributação reduzida, que também se justificava pelo facto dos veículos a gasóleo terem cilindradas muito elevadas, de 1900 cm³ ou mais, neste momento perdeu parte da sua justificação, pois, do

ponto de vista tecnológico, fabricam-se veículos com cilindradas de 1300 cm³ e 1400 cm³ também a gasóleo, pelo que a vantagem fiscal de que desfrutavam para compensar as elevadas cilindradas que possuíam, perde parte da sua justificação. Acresce que, tratando-se de empresas, têm sempre ao seu alcance veículos de mercadorias de dois ou três lugares com uma altura superior a 120 cm, em que não estão sujeitos a qualquer tributação, o que ainda se revela mais vantajoso para os usos comerciais.

Frequentemente, passados alguns anos de utilização, solicitam a transformação do veículo de dois para cinco lugares e pagam o imposto residual.

Assim, considerando o factor ambiental inerente a veículos de utilização intensiva, foi considerado um ligeiro agravamento fiscal.

- A tributação dos chamados «monovolumes» (veículos mistos), embora se mantenha em termos absolutos, passa a abranger apenas os veículos com peso bruto superior a 2500 Kg e com pelo menos 7 lugares, incluindo o do condutor, contra os actuais 2300 Kg.

Este aumento do peso bruto visa limitar a tributa-

ção mais favorável deste tipo de veículos àqueles que possuem uma capacidade razoável de transporte, simultâneo ou alternado, de passageiros e carga e excluir os pequenos monovolumes, que praticamente se confundem com os veículos ligeiros de passageiros de cinco lugares.

- Criação de um regime de introdução no consumo para os agentes económicos que se dedicam ao comércio de automóveis, mas possuem menores dimensões.

Até ao momento, o regime declarativo comportava um regime para os operadores com uma certa dimensão, aferidos pelo capital social, pela facturação e pelos automóveis que introduziam no consumo, os denominados operadores registados, mas punha os pequenos operadores e os particulares no mesmo plano.

Enquanto os operadores registados, após a apresentação declarativa dos veículos, não tinham qualquer prazo para solicitar a liquidação e pagamento com a consequente atribuição de matrícula, só o fazendo quando tinham um cliente firme para adquirir o automóvel, os restantes estavam sujeitos ao pagamento e atribuição de matrícula no prazo



Ernesto Matos

Inspecção de viaturas por funcionária da Alfândega no interior de um navio de transporte de automóveis importados

de 45 dias, independentemente de terem, ou não, um cliente para o veículo, o que implicava que nalguns casos o veículo tivesse uma matrícula atribuída mas ainda permanecesse no stand por falta de comprador. Com o novo regime do operador reconhecido, o agente económico passa a dispor de seis meses para proceder ao pagamento do veículo e pedir a matrícula, enquanto aos operadores registados é-lhes concedido um prazo máximo de três anos, que neste momento era ilimitado.

- Alargamento dos prazos de apresentação das declarações aduaneiras dos veículos para vinte dias úteis e redução do prazo de pagamento para dez dias úteis.

Até ao momento, o prazo de apresentação das declarações aduaneiras de veículos era de quatro dias úteis para os operadores não registados e particulares: No entanto, ocorriam sempre grandes dificuldades com o cumprimento daquele prazo, dada a ocorrência de problemas na obtenção da homologação e em fazer a inspecção com o valor do CO2 averbado. Para superar estas dificuldades, havia um recurso sistemático a requerimentos de prorrogação de prazo no cumprimento de formalidades, o que se pretende evitar.

A ampliação do prazo de apresentação da declaração é contrabalançada com uma redução do prazo de pagamento da dívida, que passa de 45 dias para 10 dias úteis.

- Criação da possibilidade dos directores das alfândegas poderem determinar o abate de veículos em fim de vida que em razão das diversas vicissitudes declarativas venham para a posse do Estado, sem que tenham de recorrer à venda em leilão.

Também nesta matéria foi entendido que o Estado deve dar bons exemplos ambientais, pelo que, quando os veículos tiverem mais de dez anos ou tenham sido avaliados num valor inferior a 1000 euros, não devem ser lançados no consumo, uma vez que é previsível que a circulação se faça com níveis poluidores elevados.

Para evitar precisamente esta situação, o próprio Estado tem em vigor para os cidadãos um regime de incentivo fiscal ao abate de veículos em fim de vida na aquisição de veículos novos.

- Criação e uniformização de certas regras comuns em matéria de permanência de veículos com ma-

trícula estrangeira em Portugal.

Designadamente, foi criado um regime especialmente dedicado aos trabalhadores fronteiriços, que necessitam de se deslocar de um lado para o outro da fronteira para exercer a sua actividade profissional, de forma a evitar a necessidade de, dadas as diferenças de regime de tributação existentes entre Portugal e Espanha, possuir dois automóveis, ou estar em permanente infracção num dos países.

- Bonificação fiscal de 500 €, na forma de redução do ISV, para os veículos que produzem emissões de partículas inferiores a 0,005 g/Km, segundo os elementos constantes do certificado de conformidade.

Entendeu-se que a perspectiva ambiental não deveria ser circunscrita apenas à questão das emissões do CO2 pois existem outros produtos poluentes que contribuem, de igual modo, para a poluição do meio ambiente, com consequências para a saúde pública e para a sujidade das fachadas e corrosão dos edifícios, pelo que as boas «performances» deverão ser incentivadas fiscalmente.

- Isenção do ISV para os táxis com motores híbridos.

Um bom incentivo para a renovação das frotas de táxis é a isenção total do ISV para os automóveis ligeiros que se destinam ao serviço de aluguer com condutor (letra T), ou ao transporte em táxi, que se apresentam equipados com motores preparados para o consumo exclusivo, no seu sistema de propulsão, de gás de petróleo liquefeito, de gás natural ou de energia eléctrica, ou com motores híbridos que permitam o seu consumo juntamente com gasolina ou gasóleo. Até ao momento gozavam de uma isenção parcial de 70% do IA.

- Outras reduções motivadas por razões exclusivamente ambientais.

Razões meramente ambientais motivaram a tributação em 50% das taxas normais dos automóveis ligeiros de passageiros que utilizem exclusivamente como combustível gases de petróleo liquefeito (GPL) ou gás natural, bem como dos que se apresentem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural, energia eléctrica ou solar, quer de gasolina ou gasóleo.

Os regimes de benefício em sede de ISV

por *Fernanda Alves* (*)

1 – Introdução

A reforma da tributação automóvel não descurou a área dos regimes de benefício, atenta a sua importância económico-social e os múltiplos destinatários em causa. Foram vários os objectivos que nortearam a reformulação das isenções e reduções em sede de ISV, entre os quais se salientam: a justiça fiscal, as preocupações ambientais, o combate à evasão e fraude fiscais e a racionalização dos benefícios.

Por outro lado, realça-se que, para além do esforço de codificação e sistematização dos vários diplomas que regulavam esta matéria e que se encontravam dispersos, com lacunas e incoerências, se procedeu, também, à harmonização dos requisitos de acesso aos benefícios, nomeadamente no campo das transferências de residência, tendo-se criado um quadro uniforme em matéria de prazos, circulação de veículos e ónus.

Com o novo figurino legal vê-se facilitada a interpretação da legislação, tarefa que até agora não tem sido fácil, esperando-se uma melhoria substancial na uniformização de procedimentos e na aplicação da lei, daí resultando ganhos evidentes, quer para a Administração, quer para os seus clientes.

2 – Transferência de residência

No que concerne aos regimes de transferência de residência (que apresentam um elevado peso no conjunto das isenções de ISV), passou a existir total harmonização nos condicionalismos de acesso ao benefício, independentemente de o interessado ser proveniente de um Estado membro ou de um país terceiro, eliminando-se a discriminação de que eram alvo os emigrantes portugueses provenientes de países terceiros, aos quais era exigido o cumprimento de requisitos mais exigentes. Assim, fixou-se em doze meses o período mínimo de residência, propriedade do veículo e titularidade da carta de condução no país de origem. Tendo por escopo um melhor controlo deste regime, permeável à prática da evasão e fraude fiscais, passa a exigir-se, para além do certificado de residência oficial ou de certificado consular, a apresentação de documento da

vida quotidiana que ateste a residência no país de proveniência, designadamente, recibos de renda de casa, consumo de água, electricidade, recibos de vencimento ou provas de desconto para efeitos de saúde e reforma. Por outro lado, estipulou-se como condição de acesso ao benefício, a obrigatoriedade de o interessado manter a sua residência permanente em território nacional por um período mínimo de doze meses, o que, aliado ao facto de o prazo de apresentação do pedido ter sido encurtado para seis meses, permitirá um melhor controlo da fixação da residência do beneficiário em Portugal, o que até agora se revelava problemático e de difícil execução.

3 – Pessoas com deficiência

Relativamente ao benefício concedido às pessoas com deficiência há a salientar o facto de se ter humanizado o regime, tendo-se abrangido no âmbito da isenção as pessoas com deficiência que se movam exclusivamente em cadeiras de rodas e que apresentem um grau de incapacidade, permanente, igual ou superior a 60%, independentemente da natureza da deficiência. Por outro lado, consagrou-se a possibilidade de condução do veículo objecto de isenção pelo cônjuge, independentemente de qualquer autorização, e alargou-se, para 60 Km, o raio de acção em que o terceiro, devidamente autorizado, pode conduzir o veículo sem a presença do beneficiário. Tendo em vista facilitar a obtenção da carta de condução, a isenção do ISV passa a poder ser concedida para o veículo a adquirir, mediante prestação de garantia, nas situações de inexistência, nas escolas de condução, de veículo adaptado ao tipo de deficiência do interessado.

Por razões ambientais, limitou-se a isenção do ISV aos veículos novos, que possuam nível de emissão de dióxido de carbono até 160 g/Km, exceptuando-se, deste princípio, os veículos especialmente adaptados ao transporte de pessoas com deficiência que se movam apoiadas em cadeiras de rodas. Quando, por imposição da declaração de incapacidade, o veículo a adquirir deva possuir mudanças automáticas, o limite máximo de emissões poderá situar-se nos 180 g/Km.

(*) Chefe de Divisão do Imposto sobre Veículos Automóveis

4 – Benefícios a táxis

As preocupações de natureza ambiental também influenciaram o regime aplicável aos veículos para o serviço de táxi, tendo-se limitado o benefício, consubstanciado numa redução de 70% do imposto, aos automóveis que apresentem até quatro anos de uso. O objectivo é evitar o envelhecimento do parque destes veículos. Por sua vez, os táxis com motores híbridos ou que consumam gás de petróleo liquefeito, gás natural ou energia eléctrica, passam a beneficiar de uma isenção total do ISV, tendo em consideração que importa incentivar a utilização destes veículos amigos do ambiente.

5 – Regime dos automóveis antigos

Em matéria de racionalização da concessão de benefícios há a salientar o facto de se ter eliminado a isenção de imposto relativa aos automóveis antigos, uma vez que os mesmos, quando tributados pelo regime geral, beneficiam de uma redução de 80% do imposto. Em contrapartida, estes veículos deixam de ficar sujeitos a qualquer ónus, beneficiando, ainda, de uma maior rapidez na sua regularização, já que deixa de ser necessário o processo burocrático que estava subjacente à certificação

dos automóveis antigos.

6 – Controlo dos regimes de isenção

Tendo por escopo exercer um melhor controlo da utilização dos veículos objecto de isenção, fixou-se a obrigatoriedade de determinados automóveis deverem ostentar dizeres identificadores da entidade beneficiária, inscritos de forma permanente nas partes laterais e posterior, em dimensão não inferior à da matrícula. Estão abrangidos por esta imposição os veículos adquiridos para funções operacionais pela Autoridade Nacional de Protecção Civil, os veículos para serviço de incêndio adquiridos pelas associações de bombeiros, os veículos automóveis adquiridos pelos municípios e freguesias para transporte de crianças em idade escolar do ensino básico, bem como os veículos propriedade de pessoas colectivas de utilidade pública e instituições particulares de solidariedade social.

7 – Tributação residual

Finalmente, em sede das obrigações posteriores à concessão do benefício, realça-se a criação das figuras do ónus de intransmissibilidade e do ónus



Viatura antiga de colecção

Ernesto Matos

de tributação residual, aplicável a todos os regimes de benefício. De acordo com o ónus de intransmissibilidade, os beneficiários das isenções de imposto não podem alienar, a título oneroso ou gratuito, alugar ou emprestar o automóvel objecto de isenção antes de decorrido o prazo de doze meses, havendo de outro modo lugar à liquidação do imposto e a responsabilidade penal ou contraordenacional. Por sua vez, o ónus de tributação residual estabelece que há lugar a tributação, em montante proporcional ao tempo em falta para o termo de cinco anos, sempre que o veículo objecto da isenção seja transmitido, em vida ou por morte, e depois de ultrapassado o prazo de intransmissibilidade, a pessoa relativamente à qual não se verificarem os respectivos pressupostos. O estabelecimento destes ónus visou imprimir um maior rigor na concessão dos benefícios, restringindo o aproveitamento dos veículos isentos, para fins comerciais.

O IMPOSTO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO

1 – Introdução

A reforma da tributação automóvel abrange, também, os impostos de circulação (imposto municipal sobre veículos, imposto de circulação e imposto de camionagem), fundindo-os num único imposto, denominado por Imposto Único de Circulação (IUC). Trata-se de uma simplificação importante do sistema fiscal, tendo-se eliminado a dispersão legislativa e harmonizado conceitos e terminologia, ao mesmo tempo que se introduziram no IUC preocupações de ordem ambiental, tendo por escopo desincentivar a circulação dos veículos mais poluentes, no estrito cumprimento do princípio do poluidor-pagador. Os aspectos administrativos da gestão, liquidação e cobrança do imposto foram redesenhados, tendo-se optado por soluções modernas, sem contudo descurar o controlo deste imposto.

2 – Principais alterações

2.1 – Incidência

Assim, e em matéria de incidência do imposto, foram criadas sete categorias de veículos, de A e G, correspondendo a cada uma a respectiva tabela de tributação. De realçar que a categoria A se refere ao parque automóvel de ligeiros de passageiros e mistos matriculados desde 1981 até 1 de Julho de 2007, veículos esses que suportaram a totalidade do im-

posto automóvel e que, por isso, continuarão sujeitos a uma filosofia de tributação muito semelhante à do imposto municipal de veículos, enquanto a categoria B abrange o novo parque daqueles veículos, matriculados já na vigência do novo modelo. Atendendo a que estes últimos veículos suportam, em média, taxas de ISV mais baixas do que os veículos regularizados na vigência do IA, pelo facto de uma parcela deste imposto ser deslocado para a fase da circulação, as taxas de IUC aplicáveis serão superiores.

2.2 – Facto gerador

No domínio do facto gerador do IUC há, também, inovações, salientando-se que o facto gerador passa a ser constituído pela propriedade do veículo, o que, para além de permitir a tributação de todos os veículos registados, independentemente de circular ou não, proporciona, ainda, um controlo mais eficaz do imposto, funcionando como um incentivo à actualização atempada do registo, sempre que houver lugar à mudança de proprietário.

2.3 – Base tributável

A alteração mais significativa, operada em sede de IUC, reside na base tributável escolhida para o novo parque (veículos da categoria B), onde, para além da cilindrada, constam as emissões de dióxido de carbono. Com esta medida pretende-se concretizar o princípio do poluidor-pagador, onerando os veículos em função do prejuízo ambiental que causam à sociedade.

2.4 – Liquidação e pagamento

Outra novidade do IUC prende-se com a abolição do selo, que funcionava como prova do pagamento do imposto municipal sobre veículos e era afixado no vidro do automóvel. Face às profundas alterações operadas no domínio da liquidação e cobrança do IUC, aquele elemento deixou de fazer sentido, como veremos de seguida.

A liquidação do imposto passa a ser efectuada pelo próprio sujeito passivo, através da Internet ou em qualquer serviço de finanças (neste último caso apenas para particulares), sendo emitido, no momento da liquidação, um documento único de cobrança que, depois de certificado pelos meios em uso na rede de cobrança, comprova o bom pagamento do imposto. Na falta de pagamento do imposto há lugar a liquidação oficiosa com base

nos elementos constantes do sistema informático, alimentado pela base de dados dos veículos e dos proprietários, sendo o sujeito passivo notificado para proceder ao pagamento no prazo de dez dias úteis. Findo aquele prazo sem que seja efectuado o pagamento do imposto, é extraída a correspondente certidão de dívida.

2.5 – Outras inovações

Para além dos aspectos já referidos realça-se, ainda, que as taxas do IUC relativas aos veículos da categoria B são aplicadas uniformemente, independentemente do tipo de combustível utilizado e que o imposto daqueles veículos é constante ao longo da vida útil, não levando em consideração a antiguidade. De facto, sendo o IUC um imposto

destinado a compensar os efeitos nefastos inerentes à circulação dos automóveis, como sejam a poluição e o desgaste das infra-estruturas rodoviárias e sabendo-se que esses problemas não diminuem com a antiguidade do automóvel, muito pelo contrário, não se encontram fundamentos suficientemente válidos que justifiquem a regressividade do imposto em função da idade do veículo. Esta é, aliás, a filosofia que tem enformado a política fiscal automóvel de muitos Estados membros.

Em suma, foram, sobretudo, razões de natureza ambiental, de racionalização e modernização administrativa e de melhoria da eficácia dos controlos que nortearam as alterações acima descritas, aproximando este imposto dos seus congéneres da U.E.



Viaturas importadas estacionadas no Cais de Alcântara, Lisboa

Ernesto Matos

A reforma da tributação automóvel e o ambiente

por Francisco Ferreira (*)

A interligação entre a política fiscal de um país e a melhoria do ambiente é um elemento absolutamente fundamental de um desenvolvimento sustentável. Infelizmente o sector dos transportes, em particular o transporte rodoviário individual é responsável por um conjunto de problemas ambientais, sendo de destacar as emissões de dióxido de carbono para a atmosfera que provocam o aquecimento global e consequentemente as alterações climáticas, as emissões de diversos poluentes causadores directos ou indirectos de problemas de poluição do ar com efeitos nos ecossistemas e principalmente para a saúde humana, com principal destaque para as denominadas partículas inaláveis emitidas pelos veículos a gasóleo, e ainda a elevada produção de resíduos, alguns deles perigosos, que urge serem canalizados para reutilização e reciclagem.

O novo regime de tributação automóvel dá um conjunto de sinais ao consumidor que traduzem precisamente a preocupação ambiental anteriormente referida e em termos de médio/longo prazo dado que o período de uso de um veículo bem como o processo de renovação da frota são demorados. Assim, as implicações das escolhas de agora anteciparão um futuro de uma frota mais amiga do ambiente, facto que deverá ser complementado com outras medidas associadas à taxação dos combustíveis, ao recurso a biocombustíveis também abrangidos por incentivos fiscais, para além de medidas que no dia a dia desincentivem o uso do automóvel a favor do transporte colectivo. Apesar de Portugal ser o país da União Europeia onde se vende a frota automóvel mais eficiente da Europa dos 27 (à custa principalmente de adquirirmos veículos geralmente mais pequenos), o número de quilómetros percorridos conduz a um total de emissões de gases para a atmosfera que deveria ser muito mais reduzido.

No que respeita às emissões de dióxido de carbono, Portugal está com dificuldades no cumprimento do Protocolo de Quioto que impõe um limite ao crescimento das emissões de gases de efeito de estufa entre 1990 e 2008-2012 (no nosso caso de 27%

acima dos valores de 1990). Em 2005, a nossa percentagem era de 45% acima de 1990, sendo que a área que maior peso tem vindo a assumir é precisamente a dos transportes apesar de uma estabilização nos últimos anos devido aos elevados preços de combustível. Assim, uma política fiscal que pese a componente de emissões de dióxido de carbono em 30% numa primeira fase e depois em 60% é um elemento estruturante fundamental na escolha dos veículos, para além dos incentivos também dados aos veículos inovadores com menores consumos ou já preparados de raiz para combustíveis alternativos, pondo Portugal à frente duma reforma que a Europa em geral está também a efectuar.

Quanto às emissões de partículas, o benefício fiscal de 500 euros dado em sede de imposto sobre veículos é um incentivo fundamental num conjunto de medidas que procuram reduzir a emissão de um dos poluentes mais preocupantes para a saúde humana. As partículas inaláveis originam problemas respiratórios e cardio-respiratórios, conduzindo à entrada no organismo de compostos como metais pesados e outros conhecidos como cancerígenos. São as populações mais sensíveis como as crianças, os idosos e as pessoas que têm problemas respiratórios que mais sofrem, sendo um poluente que tem efeitos quer no curto, quer no longo prazo.

Infelizmente nas grandes cidades portuguesas através de dados recolhidos em principalmente em estações de monitorização de qualidade do ar localizadas em zonas de tráfego sabemos que estamos muito acima dos limites fixados à escala europeia e traduzidos por legislação nacional – no ano de 2005 na Avenida da Liberdade em Lisboa o limite diário foi excedido em mais de 180 dias quando a legislação prevê um máximo de 35 dias. A medida agora introduzida é assim um passo relevante na antecipação de normas de emissões de poluentes para novos veículos que porém só deverão ter expressão no mercado em 2009.

A componente resíduos sai igualmente reforçada com a obrigatoriedade de pagamento do imposto único de circulação, independentemente do veículo estar ou não a circular, o que será um incentivo para a entrega do mesmo quando da compra de um novo, usufruindo do benefício fiscal associado de acordo com a idade do veículo, ou apenas pela

(*) Vice-Presidente da Quercus / Professor Universitário

sua entrega num dos centros onde o desmantelamento apropriado permitirá um destino adequado às diversas componentes do automóvel.

Espera-se assim que a bem da poupança de combustível num país como Portugal muito dependen-

te de fontes de energia importadas e das emissões de poluentes, cada um faça a melhor escolha ambiental do seu novo veículo e que no final de vida do automóvel se possa rentabilizar grande parte da energia e dos materiais usados durante o seu fabrico.



Descarga de viaturas com motores menos poluentes no Cais de Alcântara, Lisboa

Ernesto Matos

C ONTROLE DE DINHEIRO LÍQUIDO

à entrada e saída do território nacional



Ernesto Mates

Inspecção de passageiros por funcionários da Alfândega no Aeroporto de Lisboa

por José Baião Santos (*)

1. Introdução

Como forma de melhorar a eficácia na luta contra o branqueamento de capitais foi reconhecido pelo Conselho de Ministros JAI-ECOFIN, na sua reunião de 17 de Outubro de 2000, o papel decisivo do controlo de movimentos de dinheiro líquido nas fronteiras, bem como a necessidade de se tomarem medidas, a nível comunitário, no sentido de se criar, para reforço das legislações nacionais dos Estados-Membros, nesta matéria, um dispositivo legal harmonizado.

Esta posição, assumida pelo Conselho ficou, so-

bretudo, a dever-se às conclusões do relatório final da “Operação Money Penny”, aprovado pelo Grupo de Cooperação Aduaneira. Os resultados desta operação conjunta, levada a cabo pelas administrações aduaneiras dos Estados-Membros, no período compreendido entre Setembro de 1999 e Fevereiro de 2000, demonstraram, por um lado, a importância do transporte transfronteiriço de moeda, títulos e valores e, por outro, a necessidade de pôr termo às diferenças existentes entre os Estados-Membros em matéria de controlo de dinheiro líquido, através de um “*acto jurídico comunitário*” que previsse “*medidas administrativas, a fim de se dispor de informações mais exactas e de melhores métodos de investigação para lutar contra o branqueamento organizado de capitais à escala internacional*”, na linha das recomendações do Grupo de Acção Financeira (GAFI), dirigidas a

(*) Primeiro Verificador Superior

este domínio.

Por outro lado, justificava-se completar o mecanismo comunitário, criado pela Directiva 91/308/CEE do Conselho, de 10 de Junho, alterada pela Directiva 2001/97/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Dezembro (entretanto revogada pela Directiva nº 2005/60CE do PE e do Conselho, de 26/10, ainda não transposta para a ordem jurídica interna), destinado a prevenir a utilização das instituições financeiras para fins de branqueamento de dinheiro.

Tomando, por referência, estas diferentes perspectivas, veio a ser adoptado o Regulamento (CE) nº 1889/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro (JO nº L 309, de 25/11/05 p.9), adiante referenciado por “Regulamento”, relativo ao controlo das somas em dinheiro líquido que entram ou saem da Comunidade, o qual carecia de ser complementado por medidas de âmbito nacional.

Com a aprovação recente do Decreto-Lei nº 61/2007, de 14 de Março, publicado no DR, 1ª série, nº 52 de 14/03/07, doravante designado por “Decreto-Lei”, estabelece-se o regime jurídico aplicável ao **controlo dos montantes de dinheiro líquido que entram ou saem da Comunidade através do território nacional, dando execução ao disposto no Regulamento, bem como ao controlo dos movimentos de dinheiro líquido com outros Estados-Membros.**

O decreto-lei, ora promulgado, cuja entrada em vigor terá lugar em 15 de Junho (cf. Art. 11.º), vem revogar as disposições do Decreto-Lei 295/2003, de 21 de Novembro que regulam presentemente os procedimentos declarativos, **a pedido das autoridades competentes**, para residentes e não residentes que, à saída e à entrada do território nacional, transportem consigo meios de pagamento e valores mobiliários titulados (Art.19.º nºs 3 e 4), ou ouro amoadado, em barra ou noutras formas não trabalhadas (Art. 20.º nº 2), de valor global igual ou superior ao equivalente a 12.500 euros.

2. Âmbito

Vejam agora os pontos essenciais da arquitectura do regime estabelecido, nas suas diversas fases de concretização. Em primeiro lugar, cuidaremos de abordar o seu âmbito.

Da conjugação do artigo 1.º nº 1 do Regulamento

com o artigo 1.º do Decreto-Lei, conclui-se que estão abrangidos os movimentos de dinheiro líquido no valor igual ou superior a 10.000 euros, transportados por qualquer pessoa singular, **à entrada ou saída do território nacional.**

Por dinheiro líquido deverá entender-se, por força do artigo 2.º do Decreto-Lei, quer os meios de pagamento ao portador, incluindo os instrumentos monetários, tais como cheques de viagem e títulos negociáveis, nomeadamente cheques, livranças e ordens de pagamento, quer as notas ou moedas metálicas, em circulação, com curso legal nos respectivos países de emissão, ou fora de circulação desde que não esteja ainda extinta a responsabilidade pelo seu pagamento, quer, ainda, o ouro amoadado, o ouro em barra ou noutras formas não trabalhadas.

Poderão, igualmente, ficar sujeitos à disciplina do decreto-lei, as somas de dinheiro transportadas, abaixo do limiar de 10.000 €, quando haja indícios de que as mesmas estejam associadas a actividades ilícitas (cf. Art. 5.º nº 2 do Regulamento e Art. 4.º nº 2 do diploma nacional), nomeadamente à fraude fiscal e aduaneira.

3. Dever de declaração

Como pedra angular do mecanismo administrativo de controlo é instituído o dever de declaração da pessoa singular responsável pelo transporte do dinheiro líquido, independentemente de ser ou não o titular do mesmo; dever que é obrigatório nos casos dos movimentos de entrada ou de saída da Comunidade, ou que está dependente de solicitação das autoridades aduaneiras quanto aos movimentos provenientes ou destinados a outros Estados-Membros (cf. Art. 3.º nºs 1 e 2). Tanto numa situação como na outra o declarante deverá subcrever, correctamente e na íntegra, o teor da declaração, sob pena de incorrer em incumprimento desse dever. O documento deverá ser presente aos serviços aduaneiros competentes para a aceitação do mesmo, os quais entregarão ao declarante uma cópia autenticada, a pedido deste. Para verificação da conformidade dos elementos inscritos na declaração terão os funcionários aduaneiros incumbidos dessa função, o poder de efectuar os necessários controlos aduaneiros às pessoas singulares, suas bagagens e os meios de transporte utilizados.

4. Registo e tratamento da informação

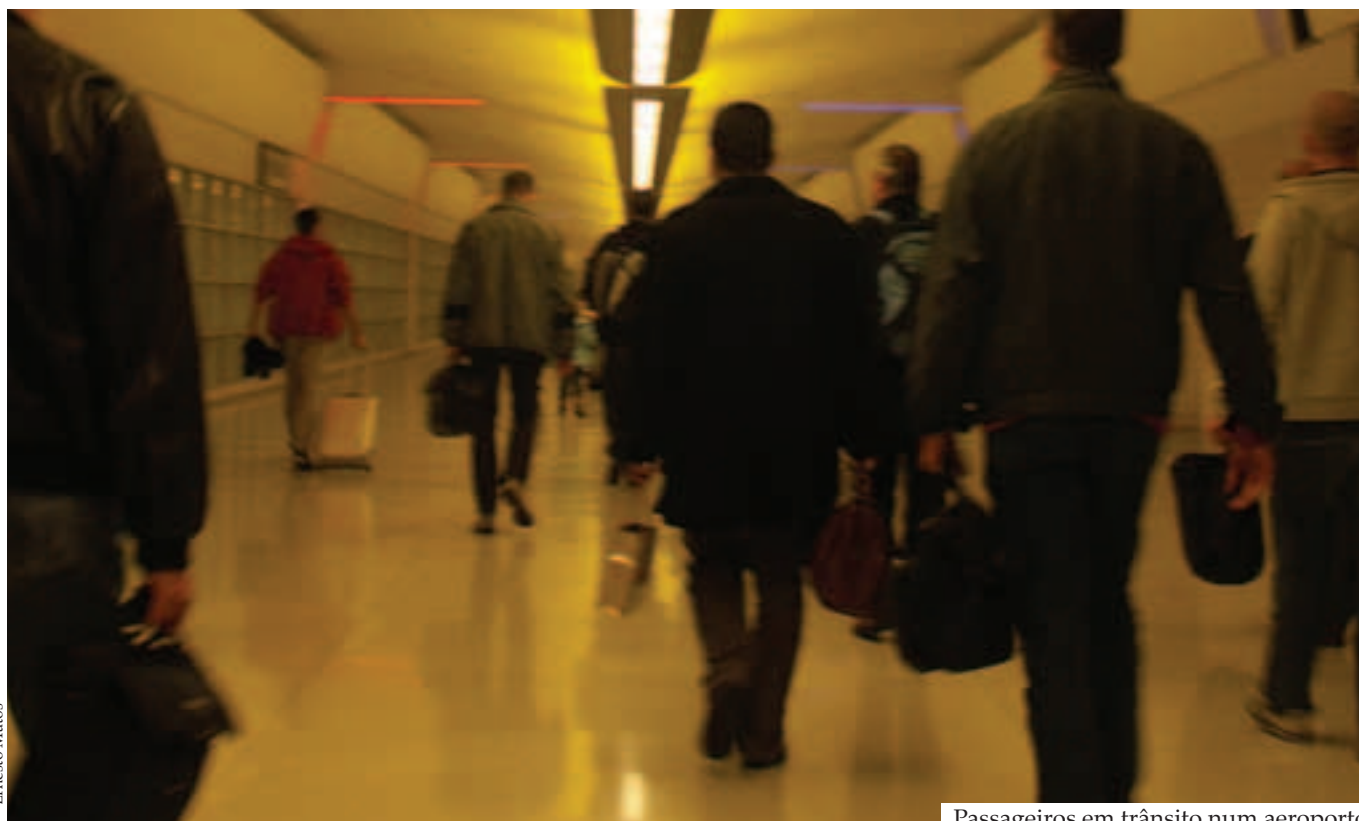
Toda a informação recolhida, em aplicação do Decreto-Lei, deverá ser objecto de registo e de tratamento a cargo da DGAIEC, nos termos que vierem a ser definidos internamente. A informação recolhida de acordo com o procedimento declarativo referido supra será conservada, em regra, por um período de cinco anos a contar da data em que for efectuado, pelos serviços aduaneiros, o respectivo registo dos dados. Este prazo poderá ser encurtado quanto aos registos relativos a indícios de actividades ilícitas associadas a movimentos de dinheiro de valor inferior a 10.000 euros, não sujeitos a declaração, e detectados em resultado dos controlos aduaneiros (cf. Art. 4.º n.ºs 2, 3 e 4 do Decreto-Lei). De harmonia com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Lei é reconhecido ao titular dos dados registados o direito de acesso, actualização e rectificação dos registos, no tocante a dados de carácter pessoal, nos termos do disposto no capítulo II, secção II da Lei nº 67/98, de 26 de Outubro (Lei de Protecção de Dados Pessoais).

5. Intercâmbio de informações

A informação obtida ao abrigo dos diferentes pro-

cedimentos descritos terá que ser disponibilizada à Polícia Judiciária, para fins de tratamento e difusão no âmbito da prevenção e investigação criminais, bem como ao Banco de Portugal, quando solicitado, com vista ao exercício das suas atribuições. Não estão previstas outras entidades nacionais com as quais poderão ser realizadas trocas de informações, no entanto é de admitir que, de acordo com a legislação nacional e com os protocolos específicos de cooperação em que a DGAIEC é parte, possa haver lugar ao intercâmbio das informações recolhidas nos termos do Decreto-Lei, para fins de prevenção e investigação criminais nesta área.

A nível internacional o intercâmbio de informações processar-se-á em dois planos: a) no plano comunitário; b) com os países terceiros. No primeiro dos planos considerados, as informações poderão ser transmitidas às autoridades competentes dos outros Estados-Membros, para estrito cumprimento das suas atribuições, e à Comissão quando haja indícios de que as somas de dinheiro líquido possam estar relacionadas ao produto de uma fraude ou de qualquer outra actividade ilícita, susceptível de prejudicar os interesses financeiros da Comunidade, aplicando-se com as necessárias adaptações o Regulamento (CE) nº 515/97 do Conselho, de 13 de



Passageiros em trânsito num aeroporto

Março.

Na comunicação de informações a terceiros países, deverão ser satisfeitas, para além das regras gerais aplicáveis ao intercâmbio de informações, quatro condições específicas: 1^a – que o intercâmbio se processe no quadro da assistência mútua administrativa; 2^a – que haja acordo das autoridades competentes que obtiveram essas informações; 3^a – que seja respeitada a legislação nacional e comunitária relativa à transferência de dados pessoais; e 4^a – que as informações sejam utilizadas apenas para os fins discriminados no pedido de assistência.

Se a transmissão de dados pessoais constituir uma medida necessária à prevenção, investigação e repressão de infracções penais, deverão ser observados os acordos e convenções internacionais de que Portugal seja parte.

6. Dever de sigilo

Relativamente a esta matéria entendemos que o legislador nacional foi mais longe do que o legislador comunitário ao estipular que os funcionários e agentes das entidades com acesso à informação recolhida nos moldes regulados no Decreto-Lei, estão sujeitos ao segredo de justiça e ao sigilo fiscal e profissional, já que, aquele último, consagrou o princípio de que apenas as informações de **carácter confidencial ou prestadas a título confidencial** estão cobertas pela obrigação do sigilo profissional. Deve, ainda, ser acautelado, em conformidade com o regime traçado que a divulgação de informações seja sempre precedida de consentimento da pessoa ou da autoridade que as prestou, salvo se a comunicação for imposta por disposição legal, designadamente no âmbito de um processo judicial.

7. Regime sancionatório

A concluir esta, brevíssima, explanação sobre o novo quadro legal, comunitário e nacional, relativo aos movimentos de dinheiro líquido na fronteira, algumas notas de apresentação do regime sancionatório entretanto estabelecido, mediante a introdução de alterações ao Regime Geral das Infracções Tributárias (RGIT), aprovado pela Lei n^o 15/2001, de 5 de Junho, através da Lei n^o 53-A/2006, de 29 de Dezembro (Lei do Orçamento do Estado para 2007).

As modificações introduzidas referem-se aos artigos 28.^o, 73.^o e 108.^o, tendo em vista dar execução ao artigo 9.^o do Regulamento. Começou-se por tipificar a violação do dever de declaração como uma contra-ordenação aduaneira. Assim, por força da alteração ao artigo 108.^o quem violar o dever legal de declaração de montante de dinheiro líquido, como tal definido na legislação comunitária e nacional, igual ou superior a € 10.000, transportado por si e por viagem, incorre numa coima de € 150 a € 150.000 (Art. 108.^o n^o 6 do RGIT). Considera-se que esse dever não foi cumprido quando a informação constante da declaração não estiver correcta ou estiver incompleta, excepto quando os elementos incorrectos ou em falta possam ser supridos ou mandados suprir pelo declarante, no acto de controlo, e a conduta do agente não tenha sido culposa (n^o 7 do mesmo artigo).

Ao artigo 28.^o sob a epígrafe de “Sanções acessórias” foi aditado um novo n^o 2 em que se prevê a possibilidade de ser decretada, a título de sanção acessória da coima prevista no artigo 108.^o, a perda total do valor de dinheiro líquido transportado que exceda o montante de € 150.000, desde que a contra-ordenação seja cometida a título de dolo. Por último, a alteração ao artigo 73.^o refere-se à obrigatoriedade de se depositarem os valores apreendidos em instituição de crédito, devidamente autorizada, à ordem das autoridades competentes.

8. Conclusão

A aprovação do novo regime legal relativo ao controlo dos montantes de dinheiro líquido que entram ou saem do território nacional, passado em revista, ao mesmo tempo que vem contribuir para melhorar a prevenção e a luta contra o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo, muitas vezes associados à criminalidade nas áreas fiscal e aduaneira, vem também dotar as administrações aduaneiras e as outras autoridades competentes dos Estados-Membros, de um instrumento jurídico que consagra procedimentos harmonizados de controlo e de recolha de informação, a nível comunitário, e vem, ainda, conferir, mas no plano nacional, maior amplitude dos poderes de intervenção da DGAIEC, nesta matéria, designadamente nos capítulos da prevenção, da recolha e tratamento de informação e da investigação.

UMA ALFÂNDEGA EM FUNCIONAMENTO

ALFÂNDEGA DO FREIXIEIRO



Ernesto Mates

Verificação técnica de viatura importada na Alfândega do Freixieiro

por José Daniel Pinto (*)

Introdução

Na sequência do enorme crescimento verificado, ao longo da década de setenta e início dos anos oitenta, no fluxo de comércio internacional de mercadorias transportadas por via rodoviária, assistiu-se, na zona do Grande Porto, à excessiva proliferação de locais autorizados para a apresentação dessas mercadorias o que originou uma situação insustentável na perspectiva do seu controlo e fiscalização. Foi para fazer face a essa dificuldade que, em 1984, surgiu a Alfândega do Freixieiro implantada no

Terminal Rodoviário da Tertir do Freixieiro, situado numa área de 270.000 m², a poucos quilómetros do Porto.

Até à entrada em vigor do Mercado Único, em 1993, a Alfândega do Freixieiro, juntamente com a sua congénere na zona da Grande Lisboa – a Alfândega de Alverca – constituíram as Estâncias Aduaneiras de maior movimento do País e asseguraram, de forma absolutamente notável, toda a actividade inerente à tramitação e controlo das mercadorias transportadas em camiões e submetidas aos diversos regimes aduaneiros.

(*) Director da Alfândega do Freixieiro

Freixeiro



Ernesto Matos

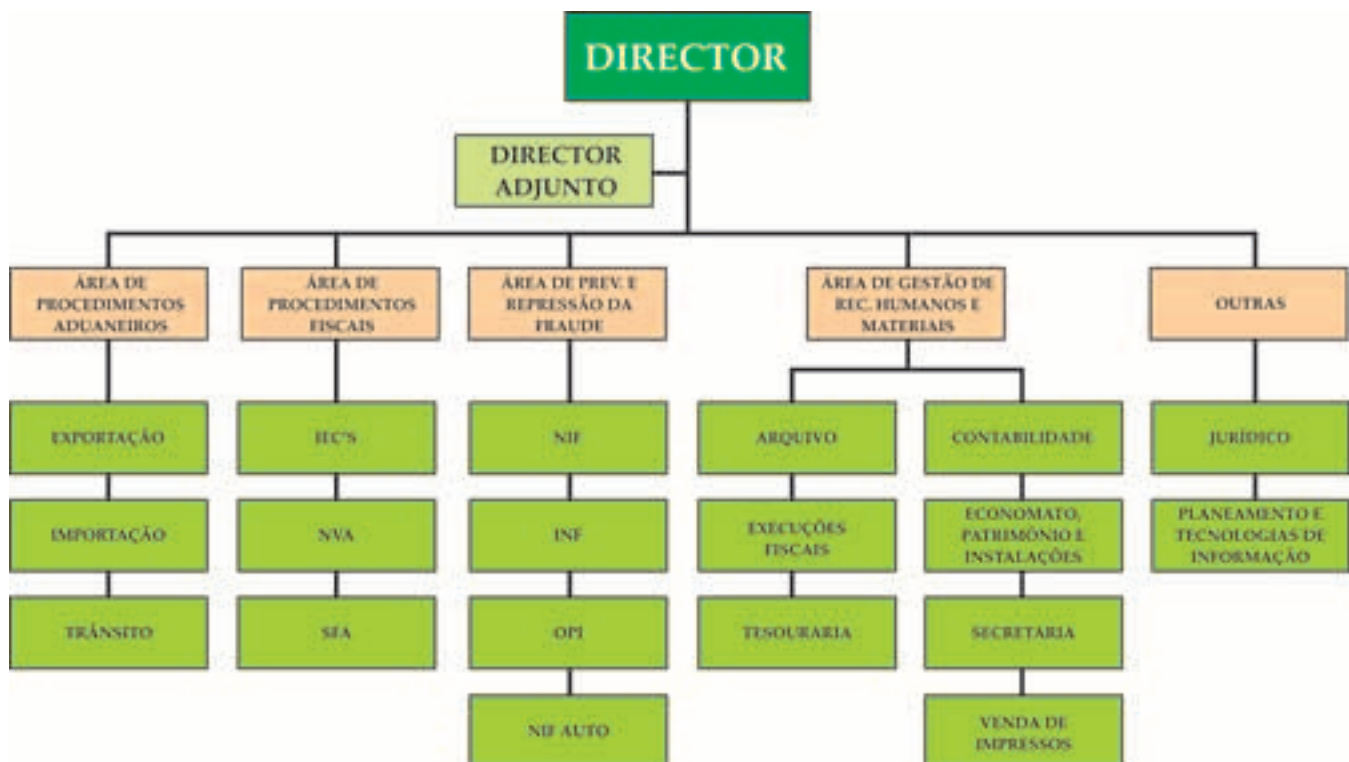
Mercadorias apreendidas no armazém da Alfândega do Freixeiro

A partir de 1993 e com a inerente abolição de fronteiras, novos desafios foram colocados aos Funcionários que integravam estas equipas.

Na verdade, a diminuição verificada ao nível da sua tradicional actividade foi compensada com um acréscimo ao nível dos Impostos Especiais sobre o Consumo (IEC) – no caso concreto da Alfândega do Freixeiro – fundamentalmente Imposto sobre o Álcool e as Bebidas Alcoólicas (IABA) e Imposto Automóvel (IA), bem como com um enorme reforço da actividade fiscalizadora na sua vertente anti-fraude.

Como resulta da Portaria n.º 349/2007, de 30 de Março, a Alfândega do Freixeiro constitui uma unidade orgânica desconcentrada da Direcção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC) no plano regional e local, competindo-lhe assegurar a prossecução das atribuições de carácter operativo na respectiva área de jurisdição⁽¹⁾.

No exercício das competências constantes do artigo 18º da referida Portaria, a Alfândega do Freixeiro dispõe de uma voluntariosa equipa organizada do seguinte modo:



(1) Concelhos de Amarante, Castelo de Paiva, Espinho, Felgueiras, Gondomar, Lousada, Maia, Marco de Canaveses, Matosinhos, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel, Porto, Póvoa de Varzim, com excepção da marina da Póvoa de Varzim, Santo Tirso, Trofa, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia



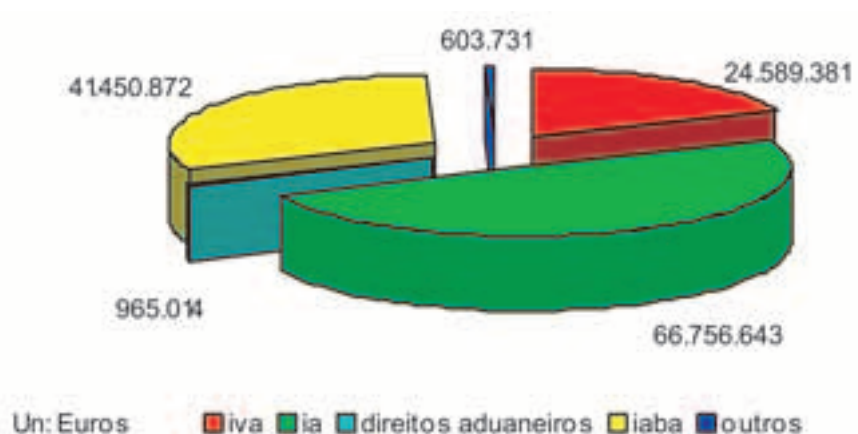
Ernesto Matos

Entrada principal do edifício da Alfândega do Freixieiro

Com a sua actuação, esta equipa visa, nos termos previstos na lei, a protecção dos interesses fiscais, económicos, culturais, de defesa do consumidor, ambientais e de saúde pública, bem como a protecção e segurança dos cidadãos e da cadeia logística do comércio internacional.

O contributo da Alfândega do Freixieiro na realização da receita fiscal prevista traduziu-se, em 2006, no montante de € 134.365.647, distribuídos do seguinte modo:

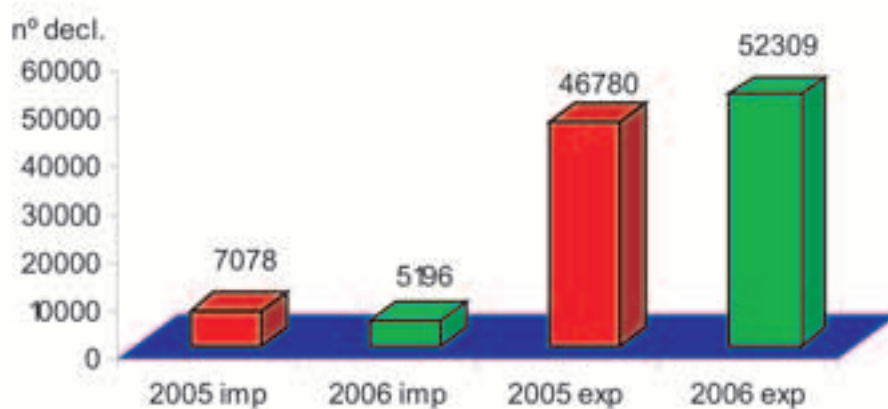
Distribuição receita 2006



Vertente Aduaneira

Não obstante o aparecimento da União Europeia e os sucessivos alargamentos verificados, a vertente aduaneira na via rodoviária (trânsito, importação e exportação) continua a constituir um sector importante da Alfândega do Freixieiro. A diminuição sentida ao nível da importação, fruto dos sucessivos alargamentos da UE, foi compensada com um forte incremento das exportações.

Evolução anual DAU importação / exportação 2005-2006



Reflexo da dinâmica do tecido empresarial da zona norte do País, na sua vertente exportadora, a Alfândega do Freixieiro é uma das Alfândegas Portuguesas com maior vocação nesta vertente tendo sob seu controlo 55 Armazéns de Exportação e contando, entre os seus clientes, com algumas das maiores e mais prestigiadas empresas exportadoras nacionais

No primeiro trimestre de 2007, já com o sistema Stada-Exportação em funcionamento e com 13.181 DAU emitidos, o valor das mercadorias exportadas pela Alfândega do Freixieiro ascendeu a: € 274.281.163.

Aquela aplicação informática, em constante e rápida evolução, tem-se mostrado da maior relevância e permitido, nomeadamente, um correcto direccionamento dos controlos físicos e documentais.

Justifica-se fazer, aqui, uma referência muito especial a todos os envolvidos neste projecto, tanto a Administração como os diferentes Operadores, já que sem o seu grande empenho não teria sido possível dar este passo verdadeiramente revolucionário ao nível da exportação.

Atenta a diversidade de destinatários desta revista, parece ser de aproveitar esta oportunidade para sensibilizar os clientes desta área de actuação das Alfândegas para a total disponibilidade existente em esclarecer qualquer dúvida ou para dar a conhecer soluções para eventuais problemas que possam pretender ver resolvidos, como tem acontecido frequentemente em situações como as a seguir exemplificadas:

- Encaminhamento directo da mercadoria para as suas instalações;
- Determinação de correcta classificação pautal para determinada mercadoria, tributação e medidas de política comercial a que estão sujeitas;
- Impedimento da exportação de viaturas furtadas;
- Esclarecimento sobre documentos de informação INF 4, solicitados pelos clientes das empresas que operam com outros EM;
- Informação sobre as condições em que pode ser importada determinada mercadoria com um tratamento pautal favorável – redução ou isenção de direitos aduaneiros.

Vertente Fiscal

Os procedimentos fiscais, especialmente sensíveis

atenta a sua incidência, constituem uma componente essencial da actividade da Alfândega do Freixieiro e, grosso modo, subdividem-se em duas áreas que assumem especial relevo.

Por um lado, uma área de fiscalidade automóvel que apresenta um fluxo importante ao nível dos benefícios fiscais concedidos e, sobretudo, no que concerne ao regime geral no âmbito dos veículos usados admitidos maioritariamente por particulares.

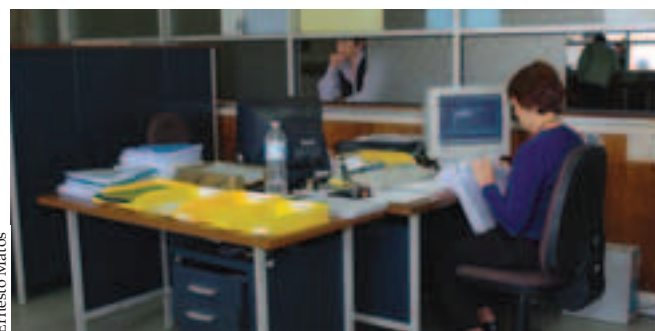
Por outro, há ainda a considerar um sector, igualmente importante, dedicado aos impostos especiais sobre o consumo (excepto o ISP) com particular incidência no IABA.

Fiscalidade Automóvel

Constitui, nesta vertente, uma área com muitas tradições na actuação da Alfândega do Freixieiro cuja complexidade aumentou na sequência da inclusão, por preocupações de natureza ambiental, do valor das emissões de CO2 no cálculo do imposto devido.

As dificuldades ainda mais se avolumam face ao crescente número de particulares que se dirigem ao Serviço e que, por regra, estão pouco familiarizados com estes procedimentos, o que obriga a um atendimento mais demorado, desde logo, pela frequência dos esclarecimentos solicitados e de que são exemplo:

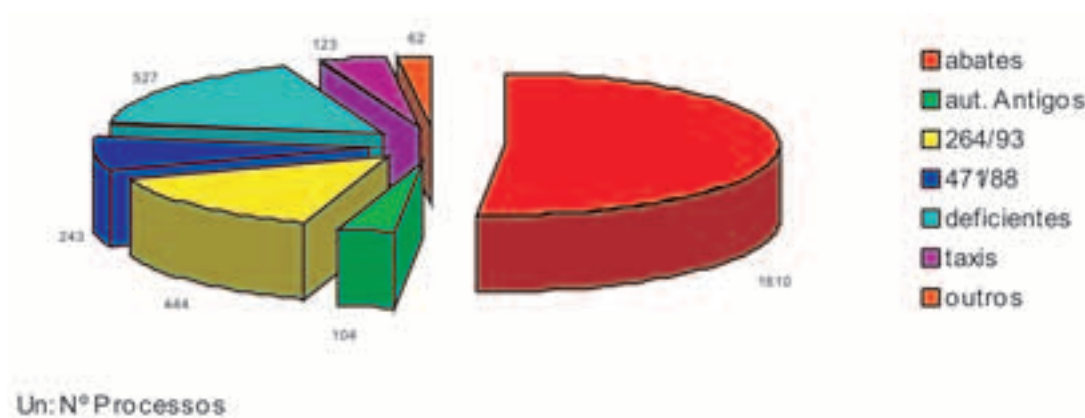
- Qual o montante de IA devido numa eventual aquisição ou transformação de um veículo;
- Qual a documentação e diligências necessárias à legalização de uma viatura, desde o acto aquisitivo até à obtenção do certificado de matrícula;
- Quais as condições inerentes à admissão temporária de veículos – questão muito solicitada por cidadãos de outros EM que residem ou trabalham em Portugal e por portugueses em idênticas circunstâncias noutro EM.



Ernesto Matos

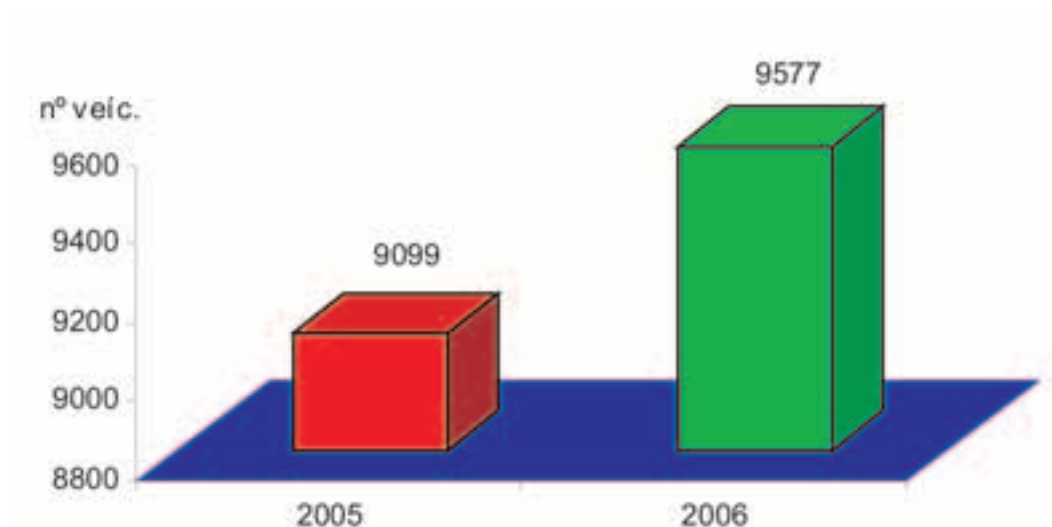
Dos gráficos seguintes retira-se uma ideia sobre a incidência e a quantificação da actividade desenvolvida nesta área:

Apresentação processos de benefício fiscal 2006



No âmbito do regime geral, em que o número de Declarações Aduaneiras de Veículos (DAV) se mantém, desde há muito, superior a 15.000/ano, tem-se verificado um franco crescimento na admissão de veículos usados.

Evolução anual veículos usados 2005-2006



Se em 2004 o número de veículos ligeiros usados representavam menos de 30% do universo de veículos submetidos ao regime geral, em 2005 a percentagem subiu para 50%, tendo atingido no último ano 58% dos mesmos.

Impostos Especiais sobre o Consumo

A equipa responsável pela gestão destes impostos, fundamentalmente o IABA (Imposto sobre o Álcool e as Bebidas Alcoólicas), assegura o controlo de 142 Depositários Autorizados, 28 Operadores Registados, 179 Entrepostos Fiscais (129 de Produção e 50 de Armazenagem).

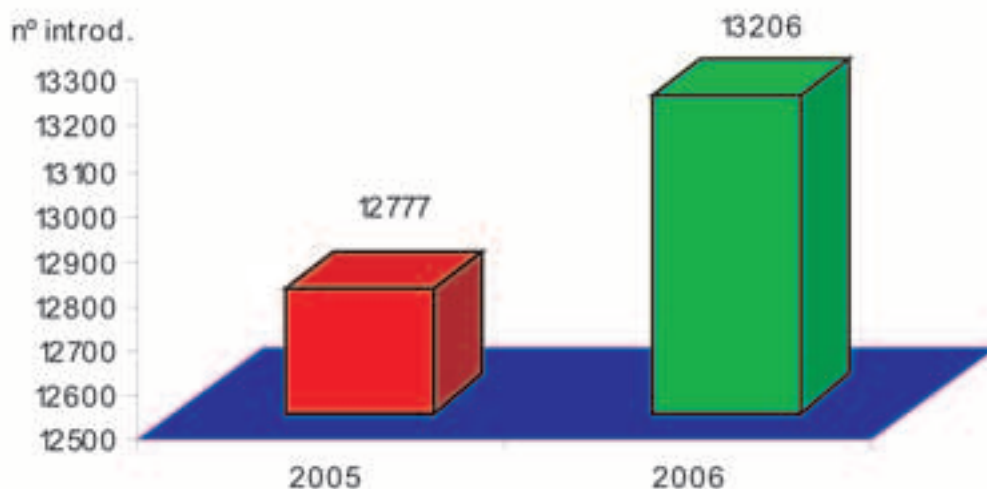
Com a informatização dos Serviços, nomeadamente através da introdução das aplicações informáticas – SIC-DA, SIC-GI, BO, WINAGE, MVS e EWSE, e a optimização do SIC-IC, passou a tratar-se a informação obtida electronicamente, permitindo canalizar meios para o controlo do apuramento dos DAA e para a optimização do sistema de controlo da aquisição e utilização das estampilhas especiais para as bebidas espirituosas através da manutenção da conta corrente, de cada operador, conforme

previsto no ponto 16 da Portaria n.º 701/2003, de 1 de Agosto.

Como se sabe, o procedimento de controlo das operações de circulação realizadas em suspensão de imposto é um dos pontos fulcrais da legislação sobre os impostos especiais sobre o consumo.

Para o efeito, e enquanto o EMCS (Sistema informatizado de circulação e de controlo dos produtos sujeitos a imposto especial de consumo) não estiver operacional – o que se perspectiva para 2009 – esta alfândega vai continuar a apostar no controlo à posteriori, nomeadamente através do Sistema de verificação de Movimentos (MVS) junto das alfândegas estrangeiras, analisando caso a caso as provas alternativas apresentadas pelos operadores para apuramento das operações de circulação.

Total introduções consumo 2005-2006

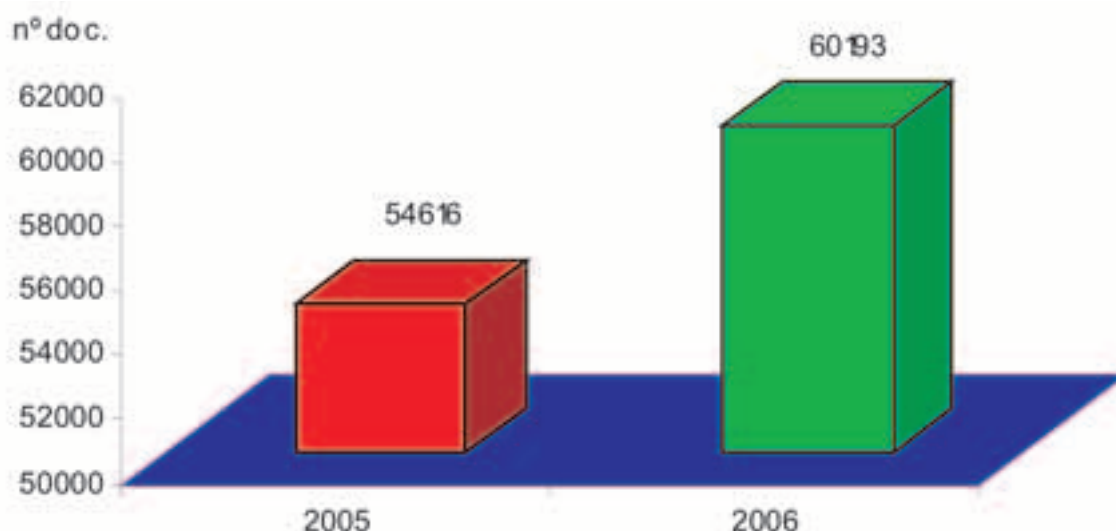


Ao nível das Declarações de Introdução em Consumo (DIC) em 2006 assistiu-se a um incremento na casa dos 3,4% face a 2005.

Ao nível dos Documentos Administrativos de Acompanhamento (DAA's), o incremento verificado foi na casa dos 10%, passando de 54616, em 2005, para 60193, em 2006.

No âmbito dos DAA emitidos é de salientar que a componente intracomunitária e de exportação em conjunto constituem mais de metade do total de DAA emitidos, consequência da forte componente do comércio internacional dos operadores aqui sedeados, nomeadamente, produtores/exportadores de Vinho do Porto e de cerveja.

DAA Alfândega do Freixeiro 2005-2006



Uma das questões mais problemáticas com que esta alfândega se tem vindo a confrontar no âmbito dos Impostos Especiais sobre o Consumo é a enorme dificuldade que estes Operadores têm em apresentar, dentro do prazo – dois meses a contar da data da expedição dos produtos – previsto no artigo 35.º do Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto Lei n.º 566/99, de 22 de Dezembro, o exemplar 3 (três) do Documento Administrativo de Acompanhamento (DAA) visado ou as provas alternativas previstas.

Ciente dessas dificuldades e considerando que o papel das Alfândegas não é o de dificultar a legítima actividade económica dos Operadores mas sim o de contribuir para que o exercício do comércio se faça da melhor e mais expedita forma, a Alfândega do Freixeiro tem colaborado o mais possível com as empresas tentando junto das alfândegas estrangeiras apurar as operações de circulação.

Vertente antifraude

Neste âmbito, visa-se aumentar a eficácia e a eficiência no âmbito da prevenção e do combate à evasão e fraude aduaneira e fiscal bem como o rigoroso cumprimento das obrigações declarativas e tributárias.

Para o efeito, o Núcleo de Informações e Fiscalização (NIF) da Alfândega do Freixeiro integra um total de 10 elementos, distribuídos entre o sector de informações e o operacional.

O sector INF desenvolve as tarefas de recolha, tratamento, análise e divulgação de informações, que



Armazém da Alfândega do Freixeiro



Ernesto Matos

Viaturas apreendidas, no parque de estacionamento da Alfândega do Freixeiro

lhes estão acometidas. Participa activamente na selecção de alvos nas acções realizadas e presta apoio às equipas durante as fases executivas dos controlos.

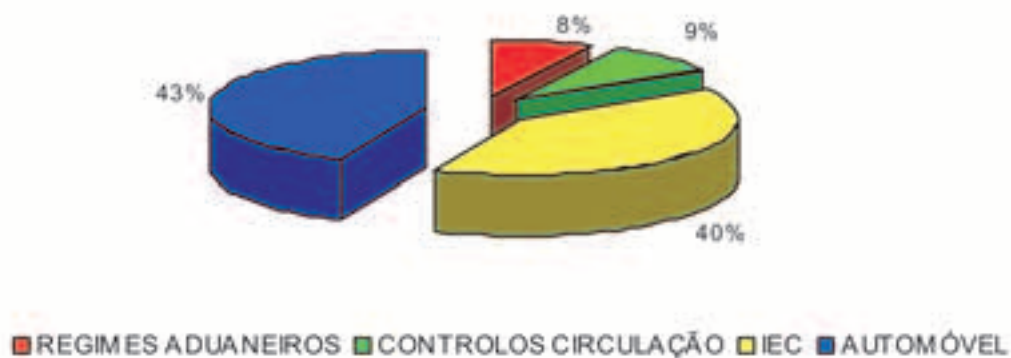
O sector operacional realiza fundamentalmente acções de natureza fiscalizadora, de que são exemplos:

- Acções junto das instalações de comerciantes do ramo automóvel, averiguando da regularidade da situação das viaturas colocadas à venda ao público.
- Acções desenvolvidas no âmbito do Imposto sobre o Álcool e Bebidas Alcoólicas, junto de operadores económicos, com e sem estatuto, no sentido de apurar da regular introdução no consumo dos produtos produzidos ou comercializados.
- Acções em postos de abastecimento de combustíveis no sentido de controlar a regularidade das

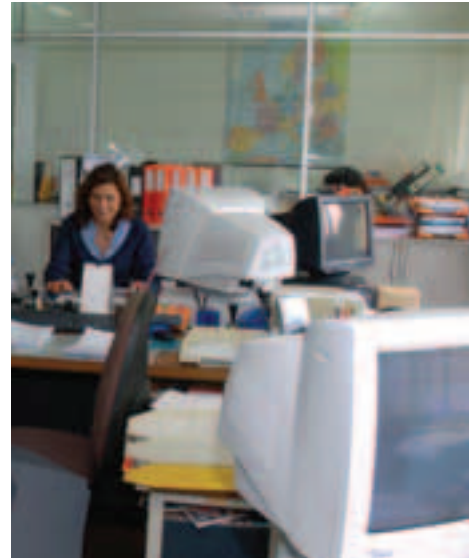
vendas de gasóleo colorido efectuadas.

- Acções em empresas importadoras tendo em vista o controlo do regime de introdução em livre prática e no consumo de mercadorias e do valor aduaneiro declarado.
- Acções autónomas com a GNR - Brigada Fiscal tendo como principal objecto o controlo da circulação, quer de veículos automóveis com matrícula estrangeira, quer de produtos sujeitos a Impostos Especiais sobre o Consumo (IEC) – bebidas alcoólicas, tabaco e produtos petrolíferos.
- Operações conjuntas, ao abrigo do Protocolo de Cooperação de 27 de Fevereiro de 2002 efectuado entre DGAIEC, DGI, ASAE e GNR. Estas operações permitiram a articulação dos vários organismos e a realização simultânea de controlos em alvos e sectores previamente seleccionados de acordo com as informações das várias entidades.

Distribuição por área - acções realizadas 2006



Freixeiro



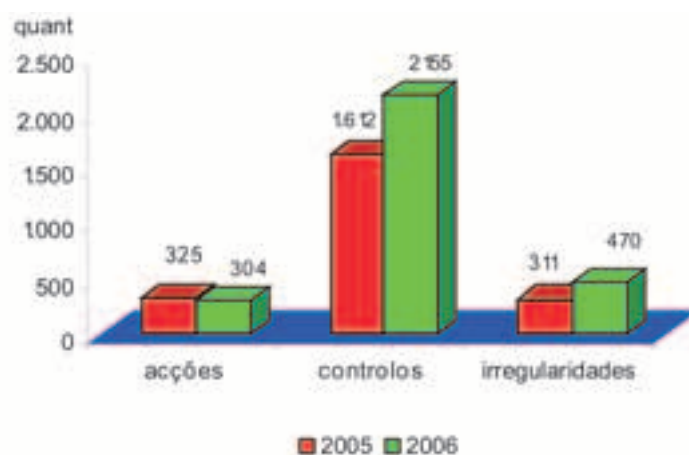
Fotos: Ernesto Matos

Instalações interiores e atendimento ao público na Alfândega do Freixeiro

Em termos globais, a actuação do NIF tem-se caracterizado por elevados padrões de eficácia. Da análise ao triénio 2004-2006, verifica-se um crescimento sustentado deste índice, passando de 65% em 2004, para 74% em 2005 e 78% em 2006.

Este resultado é fruto da conclusão de 304 acções de natureza fiscalizadora em 2006, conjugadas com um crescimento de 34% no total de controlos realizados e de 51% nas irregularidades detectadas, face ao ano anterior.

Acções/controlos/irregularidades 2005/2006



Associadas às acções e irregularidades detectadas estão, em muitas situações, mercadorias em situação irregular, salientando-se, neste âmbito, as apreensões de gasóleos coloridos e marcados, veículos automóveis de matrícula estrangeira e bebidas alcoólicas diversas – vinhos e cervejas, aguardentes, licores e outras bebidas espirituosas.

Apesar de só terem sido focados alguns aspectos, está-se em crer ser fácil de concluir que o dia a dia de uma Alfândega não se caracteriza por acalmia ou por rotinas. Efectivamente, todos os dias surgem novas situações que constituem novos desafios e tornam a actividade aduaneira criativa e motivadora para quem a executa.



Vista exterior do edifício da Alfândega do Freixeiro

A S ALTERAÇÕES NO STADA IMPORTAÇÃO



Ernesto Matos

Verificação de documentos no Cais de Alcântara, Lisboa

por Paulo Aires (*)

Introdução

O Sistema de Tratamento Automático da Declaração Aduaneira de Importação (STADA-Importação) foi inicialmente disponibilizado, em piloto, na Alfândega de Alverca em Agosto de 1989.

De forma gradual, o sistema foi sendo objecto de vários melhoramentos decorrentes quer de alterações legislativas, quer da integração de novas funcionalidades, culminando com a extensão da aplicação a todas as Estâncias Aduaneiras de “Importação” do Continente e das regiões autónomas.

Reformulação do Sistema

Objectivos

Com a reforma do Documento Administrativo Único (DAU), consubstanciada pela publicação do Regulamento (CE) nº 2286/2003, de 18 de Dezembro de 2003, que alterou o Regulamento (CEE) nº 2454/1993 de 2 de Julho de 1993, foi necessário rever todas as regras de preenchimento da declaração aduaneira de importação.

Paralelamente à revisão destas regras, constituíram objectivos primordiais para o processo de reformulação do STADA-Importação, a redução de documentação associada ao DAU, a simplificação de procedimentos, o aumento de automatismos da aplicação e a disponibilização de meios que permitissem a utilização da Internet como veículo de envio de declarações aduaneiras.

Melhorias

Foram implementadas novas funcionalidades que permitiram, pela primeira vez, inverter a tendência de suprir as necessidades inerentes ao processo declarativo de importação, através da criação e junção de documentos à declaração.

Com efeito, o desenvolvimento de novas optimizações ao nível da liquidação, possibilitou a supressão do Impresso de Liquidação (I.L.) enquanto extensão da Casa 47 – Cálculo das Imposições do DAU, expurgando do circuito declarativo, não apenas um impresso, mas várias tarefas burocráticas que nada acrescentavam à persecução do de-

sembaraço aduaneiro das mercadorias.

Igualmente importante no processo de simplificação de procedimentos foi a incorporação de mecanismos que permitam que mercadorias com a mesma classificação pautal, mas com características fiscais distintas, possam ser declaradas apenas numa única adição, eliminando a necessidade de promover tantas adições quantas as diferentes características fiscais da mercadoria.

Por outro lado, a introdução de novos automatismos potenciou o aumento significativo do número de situações em que o cálculo da dívida aduaneira e o respectivo registo de liquidação é promovido de forma automática pelo STADA-Importação.

O incremento da eficácia dos controlos automáticos permitiu criar, por exemplo, as condições para uma clara identificação das circunstâncias associadas às declarações relativas a mercadorias que possam beneficiar de isenção de IVA, bem como o controlo rigoroso do prazo de sujeição das mercadorias a um regime aduaneiro de importação.

O aumento dos vários mecanismos de controlo à coerência dos dados declarados e a correcção de vários desajustamentos existentes no sistema “antigo” permitem afirmar seguramente que a qualidade da informação recolhida pelo STADA-Importação melhora substancialmente, possibilitando a extracção de indicadores mais completos e fiáveis, indispensáveis ao conhecimento estatístico do fenómeno “importação”.

Envio Electrónico

Numa realidade declarativa, onde ainda cerca de 30% das declarações processadas nas Alfândegas são apresentadas em suporte papel, era um objectivo importante desta reformulação, a criação de condições objectivas para o incremento do número de declarações enviadas por via electrónica.

Assim, paralelamente ao envio através da aplicação EFAPI, foi disponibilizada a aplicação DAU-Importação, que permite, através do download da aplicação do site das Declarações Electrónicas (www.e-financas.gov.pt/de/jsp-dgaiec/main.jsp), o preenchimento offline da declaração aduaneira de importação através de formulários web e o seu envio via Internet.

(*) Primeiro Verificador Superior

(1) JO L 343 de 31.12.2003, p. 1



Verificação técnica em viaturas importadas na Alfândega do Freixieiro

Formação e Divulgação

Numa reformulação desta dimensão, a componente “formação” constituiu uma forte aposta na criação/difusão de novas competências.

Com o propósito supra, foram concebidas acções de formação distintas, especialmente direccionadas aos funcionários aduaneiros que interagem directamente com o sistema.

Neste pressuposto, foi definido um amplo plano de formação que envolveu a maioria dos funcionários intervenientes no circuito da declaração. Foram ministradas acções de formação aos funcionários colocados nos Sectores de Aceitação, Triagem e Conferência das Estâncias Aduaneiras.

Considerando a importância dos Operadores Económicos no sucesso desta reformulação, foram realizadas duas acções de sensibilização, que contaram com a presença de cerca de 300 participantes. A fim de minimizar o impacto desta reformulação, foi publicado um novo Manual que visa difundir as regras gerais relativas ao processamento e preenchimento da declaração aduaneira de importação, as normas de utilização do Impresso de Liquidação bem como todos os códigos susceptíveis de serem utilizados.

Conjuntamente com a publicação do Manual da Declaração Aduaneira de Importação foram criados mecanismos de promoção de acções pró-activas e correctivas ao processo declarativo.

Para apoio aos clientes internos e externos da aplicação, foi implementado um helpdesk dedicado à importação, visando o acesso fácil e personalizado à informação.

Por último, uma ferramenta importante para uma implementação amigável do STADA-Importação reformulado é a disponibilização electrónica aos utilizadores, de um texto explicativo, associado às mensagens de erro emitidas pelo sistema.

Este texto, além de esclarecer a razão subjacente ao erro detectado, indica quais as soluções possíveis para a resolução do mesmo, de modo a permitir o preenchimento da declaração aduaneira de importação com sucesso.

Perspectivas futuras

Esta reformulação do STADA-Importação insere-se num projecto comunitário mais amplo, o AIS – Sistema Automático de Importação.

O AIS compreende todos os procedimentos relacionados com a importação, integrando a condução e apresentação das mercadorias à Alfândega e a subsequente atribuição de um destino de “importação”.

A aplicação prática deste sistema baseia-se na interconectividade no plano interno e intracomunitário entre o STADA-Importação e os sistemas que podem estar a montante e a jusante deste, traduzindo-se na criação de um sistema integrado, totalmente automatizado, i.e, na Alfândega Electrónica (e-customs).

Está em fase final de aprovação no Conselho um projecto de Decisão sobre a implementação do e-customs, cujos prazos prevêm a implementação da declaração electrónica de importação a partir de 2009.

NOMENCLATURA DAS MERCADORIAS

A QUARTA EMENDA AO SISTEMA HARMONIZADO (2007)



Amostras em exposição no edifício da Alfândega de Alcântara

por João Marques (*)

1. INTRODUÇÃO

Com a entrada em vigor, no passado dia 1 de Janeiro, da Nomenclatura Combinada para 2007⁽¹⁾, foi introduzida na ordem jurídica comunitária a Quarta Emenda ao Sistema Harmonizado – 2007⁽²⁾.

Estando prevista uma actualização sistemática da Nomenclatura do Sistema Harmonizado (SH)⁽³⁾, normalmente, de 5 em 5 anos, com o principal objectivo de acompanhar as necessidades dos utilizadores (alfândegas e agentes económicos), a evolução tecnológica e/ou das estruturas do comércio internacional, a presente Emenda merece um reparo especial porque, sendo já a Quarta efectiva, esta representa um salto qualitativo efectivo na qualidade da Nomenclatura do SH, em termos

comparativos com as Emendas anteriores.

Contendo esta Emenda um variado leque de tipos de alterações/motivações introduzidas na Nomenclatura em 2007, adiante sumarizadas, existe uma que merece especial referência que é a que reporta ao sector dos produtos de “Alta Tecnologia”.

Especial referência porque neste sector se foi além de uma simples reestruturação (supressão ou inserção/identificação de determinados produtos dos textos da Nomenclatura – processo mais usualmente utilizado nas alterações), pois foram introduzidas novas terminologias denominativas dos produtos, algumas das quais implicam mesmo modificações radicais nos processos de raciocínio aplicados à Nomenclatura.

Nalguns casos, as terminologias findas têm mesmo de ser completamente abandonadas e esquecidas, tornando-se necessária a aplicação de novas formas de pensamento.

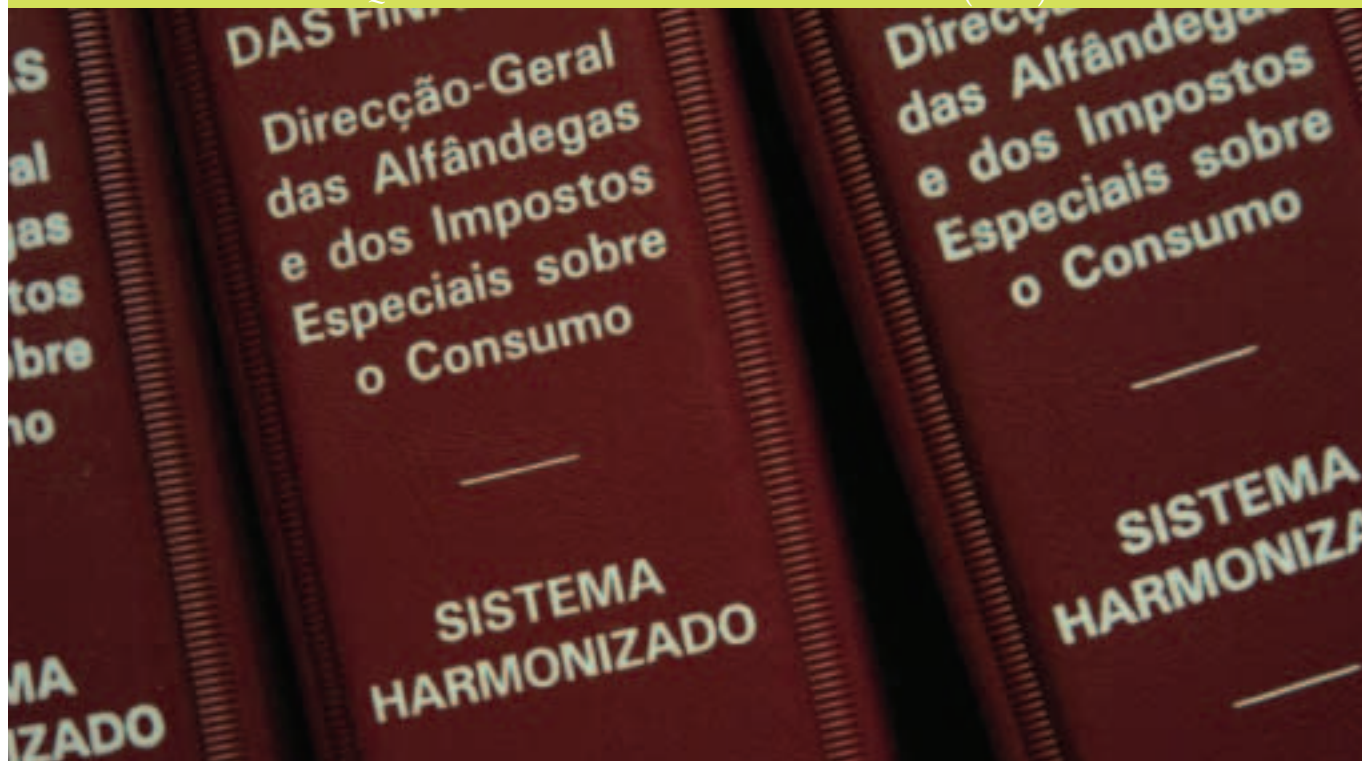
Será o caso, por exemplo, dos monitores, que deixaram de ser distinguidos entre “de vídeo” e “outros” (os utilizados em ambiente informático). Tendo desaparecido a palavra “vídeo” do texto da Nomenclatura, o conceito continua a existir, mas estará alargado a todo e qualquer processo de cria-

(*) Reverificador.

(1) Regulamento (CE) n.º 1549/2006 da Comissão, de 17 de Outubro, J.O. n.º 301, de 31.10.2006, que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, relativo à Nomenclatura Pautal e Estatística e à Pauta Aduaneira Comum.

(2) Recomendação de 26 de Junho de 2004 do Conselho de Cooperação Aduaneira da Organização Mundial das Alfândegas.

(3) Artigo 16.º da Convenção do Sistema Harmonizado.



Ernesto Matos

ção de imagens, incluindo o computador.

Assim, algumas posições pautais foram completamente redesenhadas no sentido de as mercadorias serem identificadas por critérios mais consequentes com a terminologia actualmente utilizada pelo comércio internacional, sendo certo que este sector é de uma evolução tecnológica tão rápida que os produtos quando são colocados nos mercados de consumo para venda já estão desactualizados.

As notícias de lançamentos de novos produtos (melhores e muitas vezes mais baratos), não esperam que o consumidor se habitue aos modelos disponíveis para venda.

Assim, e representando a Quarta Emenda uma excelente evolução neste sector, certo será que, quando entrou em vigor em Janeiro de 2007, a mesma já apresentava alguma desactualização pelos motivos expostos nos parágrafos antecedentes. Teremos de esperar por 2012 (data prevista para a Quinta Emenda), o que é muito tempo em termos de evolução tecnológica.

Na transposição do SH para a Nomenclatura Combinada para 2007, foram também introduzidas significativas melhorias ao nível das subposições NC (8 dígitos). No entanto, não foi possível eliminar todas as subposições que se sabem estarem completamente esvaziadas de conteúdo, (pelo simples facto de que os produtos nelas descritos simplesmente não existem no mercado por estarem tecnologicamente ultrapassados - por exemplo, as subposições NC com o texto "De sistema de leitura

analógico e digital" existentes em 2007 nas posições 8519 e 8527) dada a existência de taxas de direitos diferenciadas. Este facto não possibilitou esta simplificação, pois a alteração das taxas de direitos passa obrigatoriamente por negociações no âmbito da OMC – Organização Mundial do Comércio.

Aliás, o processo de transposição da Nomenclatura Combinada de 2006 para 2007 obedeceu ao princípio da "transposição neutral", isto é, contemplar unicamente as alterações introduzidas na Nomenclatura, sendo o mais possível neutral relativamente às taxas de direitos associadas às mercadorias. Obviamente, existirão casos isolados que, por diferentes motivos, não puderam respeitar este princípio de neutralidade.

Como regra geral – MUDA O CÓDIGO MAS NÃO MUDA A TAXA.

Globalmente, foram alterados 354 códigos, existindo 1.221 posições e 5.052 subposições pautais na Nomenclatura SH 2007.

Ao nível da Nomenclatura Combinada existem 9.725 subposições em 2007, um decréscimo relativamente ao ano anterior (9.842), sendo de notar que a NC nasceu com 9.506 (1988) e teve um máximo de 10.606 subposições em 1997.

2. ANÁLISE GLOBAL DAS ALTERAÇÕES

Enumeram-se a seguir as principais alterações da Nomenclatura do SH 2007, sendo notória a relevância do sector de produtos de "ALTA TECNOLOGIA".

Motivações	Designação	Notas/Capítulos posições/subp.
Ambientais	- Certas espécies de peixe - Produtos de bambu - Químicos/pesticidas - Convenção Roterdão - Camada ozono - Protocolo Montreal - Papel de jornal de fibras recicladas - Produtos que contenham amianto	03 44, 46, 47, 48 e 94 28, 29 e 38 3824 Nota 4 Cap 48 68
Clarificação de textos⁽⁴⁾	- Queijo azul - Cachaça - Meios de cultura preparados - Artigos de higiene - Painéis para revestimento (parqué) - Joalheria	0406 40 2208 40 3821 3924 4418 Nota 9 Cap. 71
Simplificação	- Frangos - Aspiradores - Brinquedos	0105 8508 9503
Aumento do volume de comércio	- Flores frescas - Aspiradores - Noz de macadamia - Rebentos de bambu - Poli(ácido láctico) - Painéis <i>oriented strand board</i> (OSB) - Copos de beber	0603 8508 0802 60 2005 91 3907 70 4410 7013
Reestruturação (a pedido da Indústria)	- Painéis de fibras de madeira - Contraplacados - Tubos e perfis ocos	4411 4413 73
Produtos de Alta Tecnologia	- Impressoras, faxes e ap. de copiar e as suas combinações - Máquinas automáticas para processamento de dados - Máquinas e aparelhos para a Indústria de semicondutores - Telecomunicações - Áudio (gravação ou reprodução) - Suportes de informação - Transmissão de radiodifusão ou de televisão, câmaras (televisão, fotográficas e vídeo) - Recepção de radiodifusão - Monitores, projectores e recepção de televisão - Circuitos electrónicos integrados	8443 8471 8486 8517 8519 8523 8525 8527 8528 8542

Assim, das motivações assinaladas, as primeiras cinco (ambientais, clarificação de textos, simplificação, aumento de volume de comércio e reestruturação) encontram-se contempladas pelo procedimento mais usual, ou seja, os produtos estão identificados através da simples criação de posições/subposições pautais e/ou inclusão nos textos

(4) A clarificação dos textos inclui também numerosas correcções editoriais, bem como o alinhamento dos textos inglês e francês.

das Notas legais respectivas.

Na simplificação estão também incluídas as eliminações de posições/subposições por motivos de existência de pouco comércio a nível internacional (menos de 100 milhões de dólares para as posições e menos de 50 milhões de dólares para as subposições). São também estes os valores mínimos para a criação de novas posições/subposições, respectivamente. Não estão sujeitos a estes limites os casos relacionados com motivos ambientais ou sociais.

3. O SECTOR DAS ALTAS TECNOLOGIAS

No caso do sector de produtos de “Alta Tecnologia”, onde as alterações apresentam uma natureza mais profunda, com a introdução de novos conceitos e/ou critérios de identificação dos produtos, a simples criação/eliminação de posições/subposições não responderia às necessidades da presente Emenda.

Tornou-se necessário proceder a significativas alterações nas Notas legais, especialmente nas **Notas 5 e 9 do Capítulo 84** e nas **Notas 4 e 8 do Capítulo 85**.

Resumem-se seguidamente as principais alterações ocorridas nas posições do sector de “Alta Tecnologia”.

As alterações na **posição 8443** caracterizam-se pela inclusão das impressoras (ex-várias posições, incluindo a 8471), dos faxes (ex-8517) e dos aparelhos de copiar (ex-9009) e das suas combinações. O principal motivo desta alteração prende-se com a evolução tecnológica, pois, cada vez mais, estas 3 funções são desempenhadas por um só aparelho (aparelhos multifuncionais).

As alterações na **posição 8471** podem caracterizar-se da seguinte maneira:

- **Modernização** – eliminados os produtos obsoletos (equipamentos analógicos e híbridos);
- **Alteração de critérios** – deixaram de ser unidades (as impressoras eram sempre) classificadas na posição 8471 - impressoras (8443), monitores e projectores (8528) e equipamentos de comunicação em rede local “LAN - Local Área Network” (8517), quando apresentadas isoladamente.
- **Clarificação de critérios** – ficou inequivocamente estabelecido que os faxes e aparelhos de copiar (8443), os altifalantes e microfones (8518), as câmaras de televisão, fotográficas e de vídeo (8525) se classificam sempre pela posição própria, quando apresentados isoladamente.

Alguns destes produtos, quando apresentados na forma de sistemas de máquinas automáticas para processamento de dados, serão classificados na posição 8471 como sistemas, desde que, enquanto unidades, puderem ser consideradas do tipo exclusiva ou principalmente utilizado com um sistema. Será o caso de uma impressora mas não o será uma câmara fotográfica.

O suporte legal destas alterações encontra-se essencialmente na nova redacção da Nota 5 do Capí-

tulo 84, especialmente nas Notas 5 C) e D), já que a estrutura da posição se mantém na sua essência, tendo sido somente suprimida a subposição SH relativa às máquinas analógicas e híbridas e a subposição NC relativa às impressoras.

A nova **posição 8486** passa a abranger as máquinas e aparelhos utilizados na fabricação de semicondutores [“esferas” (boules) ou plaquetas (wafers), dispositivos semicondutores, circuitos integrados electrónicos ou dispositivos de visualização de ecrã plano] que estavam profusamente espalhados pelos Capítulos 84, 85 e 90.

Ficaram de fora desta “migração” os aparelhos de medida, de controlo, de inspecção, de análise química, etc. (mesmo que utilizados exclusivamente na fabricação de semicondutores), que se mantêm no Capítulo 90.

A classificação nesta posição pautal não deve ser desligada de uma leitura atenta da nova Nota 9 do Capítulo 84, que estabelece, para além de outros requisitos, a prevalência desta posição sobre qualquer outra da Nomenclatura.

A **posição 8517** cresceu bastante, passando a incluir todo o equipamento de radiotelefonia e radiotelegrafia e outras radiotransmissões (ex-8525 e ex-8527) não explicitamente previstas noutras posições da Nomenclatura e o equipamento de comunicação em rede local ou de área alargada (ex-8471). O único equipamento que saiu desta posição é o aparelho de telecopiar ou fax (8443). Obviamente, as partes respectivas (ex-8473 e ex-8529) acompanharam a mudança.

A posição 8519 foi modificada ao nível do SH no sentido de aglutinar as antigas posições 8519 e 8520, ou seja, actualmente abrange todos os aparelhos cuja função principal seja a gravação ou a reprodução de som.

Se a simplificação é notória ao nível do SH, o mesmo já não se poderá dizer ao nível dos 8 dígitos (NC), pois a estrutura continua a ser de difícil interpretação, nomeadamente nos produtos com suporte magnético.

A **posição 8523** foi modificada de duas formas:

- A primeira resulta da aglutinação das anteriores posições 8523 e 8524, deixando de existir a diferenciação “gravado – não gravado”, e
- A segunda resulta da inclusão de novos produtos (ex-8542 e ex-8543), que é o caso dos “cartões inteligentes” e artigos semelhantes, como, por exemplo, os cartões de accionamento por proximidade ou

dos dispositivos de identificação por radiofrequência RFID (*Radio Frequency Identification*).

A **posição 8525** foi modificada no sentido de que só abrange a transmissão, mesmo que incorpore a recepção, de radiodifusão e de radiotelevisão. Qualquer outro tipo de transmissão de sinais de radiofrequência será classificado noutra posição da Nomenclatura, e esta modificação traduz-se, essencialmente, na saída da transmissão de radiotelefonía e radiotelegrafia para a posição 8517.

Na parte relativa às câmaras (televisão, fotográficas e de vídeo) a estrutura mantém-se e está mais clara, pois deixou de fazer referência às “câmaras de vídeo de imagens fixas” que, simplesmente, não existem.

A **posição 8527** foi modificada no sentido de que só abrange a recepção de radiodifusão. Qualquer outro tipo de recepção de sinais de radiofrequência será classificado noutra posição da Nomenclatura, e esta modificação traduz-se, essencialmente, na saída da recepção de radiotelefonía e radiotelegrafia para a posição 8517.

A **posição 8528** só foi modificada no sentido de passar a incluir os monitores e projectores dos tipos exclusiva ou principalmente utilizados num sistema automático para processamento de dados. Por motivos que se prendem com a diferente tributação deste tipo de monitores, continua a ser necessário uma distinção clara para os restantes, devendo aplicar-se os critérios adoptados para o efeito e constantes das NENC.

Foi também aproveitada esta altura para uma melhor caracterização dos diferentes tipos de aparelhos de recepção de televisão, mormente no sentido de uma separação entre os que incorporem um dispositivo de visualização ou ecrã e os outros (receptores satélite, cabo ou Internet, etc.).

A posição 8542 foi modificada em vários aspectos, que se sintetizam:

- A eliminação da referência a produtos quase inexistentes, que é o caso dos microconjuntos que pas-

sam a classificar-se pela função desempenhada;

- A inclusão de produtos anteriormente não abrangidos e classificados pela função desempenhada, que é o caso dos multichips;

- A saída dos “cartões inteligentes” para a posição 8523;

- A estrutura da posição foi completamente mudada, pois deixou de distinguir os circuitos integrados pelas tecnologias utilizadas na sua fabricação para passar a identificá-los pela função desempenhada.

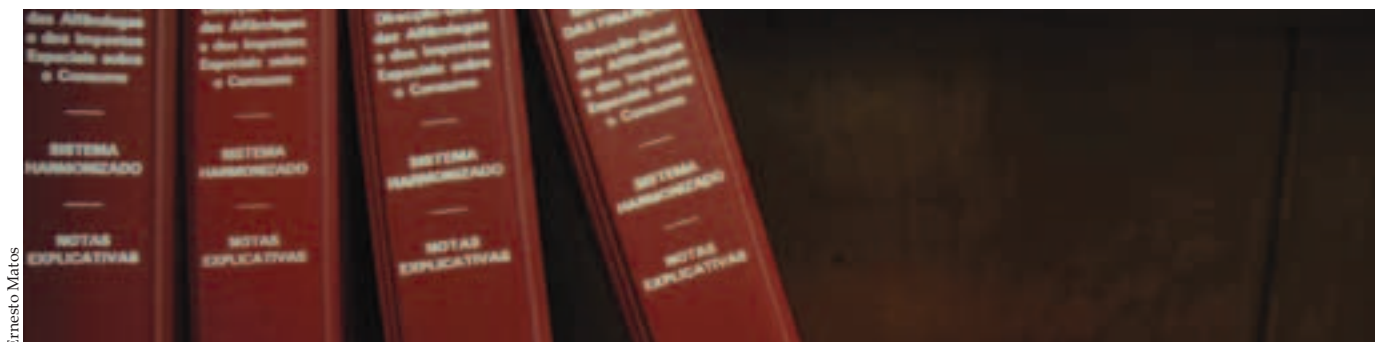
As alterações introduzidas na agora nova Nota 8 do Capítulo 85 (ex-Nota 5) contemplam os primeiros 3 aspectos e as alterações dos textos das subposições o último.

4. OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Fora do sector de produtos de “Alta Tecnologia”, é de referir a alteração ocorrida na Nota 3 do Capítulo 90 que passa a incluir o critério da “função principal” na classificação dos produtos deste Capítulo, através da aplicação da Nota 3 da Secção XVI.

Merecerá ainda referência a nova Nota 4 do Capítulo 95 que prevê a classificação como brinquedo para os brinquedos combinados, em conjuntos acondicionados para venda a retalho, com artigos que não possam ser considerados como sortidos na aceção da RGI 3 b), desde que o “sortido” mantenha, no seu todo, a característica essencial de brinquedo.

Por último, assinala-se o desaparecimento da antiga Nota 6 do Capítulo 85 que estabelecia a classificação dos suportes de informação quando estes se apresentavam em conjunto com outros produtos. Agora deverão classificar-se pelas características que apresentem no respectivo conjunto.



OS QUINHENTOS ANOS DO CÍRIO DAS ALFÂNDEGAS



Círios acesos na Sé de Lisboa

Era uma vez um círio aceso há quinhentos anos - desde Lisboa à Atalaia ⁽¹⁾

por Tomás Machado Lima (*)

Era uma vez um círio aceso (velas de cera a arder e velas dos barcos ao vento) há quinhentos anos, quem o diz é um homem que tudo faz para ser honrado, temente a Deus, e que quer viver a sua vida conforme a sã doutrina que lhe foi ensinada pelos seus pais e avós e que, quando pequeno, ouvira contar muitos daqueles feitos que se celebram à lareira com a família, comungando com as suas irmãs e irmãos da magia das gestas antigas. Havia-as para todos os feitos, escaramuças da soldadesca com piratas de perna de pau, e muitos outros feitos de maior valia.

De todas quantas escutara e que, depois, também ele, as contara aos seus netos, uma o encantara, da primeira vez que a ouvira até já nem era criança mas sim de idade madura, uma história de início nada empolgante, um pouco triste até, embora se transformasse numa promessa perene, era a sua preferida. Passara-se na alfândega e mostrava a forma como a população da cidade capital do reino se tinha salvo de uma epidemia. Esta história tinha-se transmitido através das gerações até aos nossos dias, desde há quinhentos anos. Todos os anos repetida, de forma ritualizada (em Lisboa e na Atalaia). Fora a maneira encontrada para que esta história não se esquecesse jamais, ficasse na memória e se perpetuasse através dos mais idosos aos mais novos, os vindouros, sem interrupção. Por isso, a preocupação de a contar sempre.

E o que se contava tinha a ver com uma outra história mais antiga ainda que nos reporta ao tempo em que um homem, judeu, formara à sua volta um grupo de seguidores, espalhando uma mensagem de paz e de justiça. Fora depois perseguido e morto, mas deixara, além do seu exemplo e da sua presença viva, sua mãe e os apóstolos enviados a todo o mundo. Este judeu chamava-se Jesus. Ora, aqui, ao tempo o extremo do mundo ou finis terra, há dois mil anos, também chegara esta mensagem. Neste contexto, tem-se sempre a certeza (de fé) que não estamos abandonados. Há sempre quem nos defenda, esses amigos, nossos protectores, influentes, mãe e amigos mais próximos.

Então, reza essa história mais recente, a que interessa agora celebrar de maneira mais festiva que, quando em Lisboa corria o ano de 1507, ocorrera uma terrível epidemia.

E foi então que os oficiais da alfândega e os grandes da cidade, juntamente com todo o povo de Lisboa, se lembraram de rumar à outra margem, de Lisboa à Atalaia, Aldeia Galega do Ribatejo (hoje, Montijo), para implorarem à mãe (Sua e também nossa) protecção, para que junto do Filho (como em Canã da Galileia) a todos salvasse, entregues que estavam à fome e à peste, terra esquecida, envolta no luto de tantos familiares e amigos que, diariamente, pereciam derrotados pela doença. História triste, como esta ainda não ouvira contar a ninguém, mas que se transformara em feliz notícia e em acção de graças no tempo, até hoje.

Como gosta desta história quem agora vo-la conta, como se comove ao contá-la, conta-a aos seus descendentes e a toda a gente mais nova, mas outros a contaram a ele, o que lhes agradece.

História triste mas cheia de encanto e, finalmente, feliz, pela esperança daqueles que encontraram uma saída, o caminho que os levou de Lisboa à Atalaia.

Derrotado é somente aquele que desiste de lutar. Ora, aqui, não desistiram, lutaram e venceram. Como?

Num belo dia de sábado, seria primavera, os barcos saíram do cais de Lisboa, candeias acesas, velas enfunadas, remos marulhando nas águas algo agitadas do rio, era uma tarde enevoadada, gaiotas voando em espiral, e gente e muita gente, era a cidade toda, a que restava daquela terrível epidemia que ali se encontrava lutando contra as ondas, contra o vento, contra as agruras da vida. Gente cheia de esperança. Disseram-lhes aqueles que há dois mil anos atrás por cá andaram a pregar e aqueles que aqui os continuaram, que havia quem os podia livrar de tão grande aflição, e acreditaram.

Lá foram, lá pernoitaram, em vigília, lá ficaram o domingo todo, lá rezaram, folgaram também um pouco, danças da tradição, cantares de circunstân-

(*) Assessor Principal Aposentado

(1) Há muita bibliografia sobre o tema que pode ser consultada em obra recente de Luís Marques – Tradições religiosas entre o Tejo e o Sado: os Círios do Santuário da Atalaia. Lisboa: Assírio & Alvim, 2005 (sobre o Círio da Alfândega cf. 195-199)

cia.

Regressaram nesse dia de domingo ao cair da tarde, pela noite dentro, com fogaréus e velas acesas de devoção, de alma lavada, as águas estavam calmas, límpidas e espelhadas, como que dando alento, adoçando um pouco a vida daquelas gentes.

Passados uns dias dava-se o “milagre”, uma semana apenas, a peste cedeu, deixando a cidade aliviada.

E assim se iniciara aquilo que ficou a chamar-se “círio da alfândega” que se viera a repetir daí para a frente, juntamente com outros círios.

Nunca mais o povo de Lisboa deixou de agradecer tal dádiva, em especial os oficiais da alfândega nunca deixaram de tocar a rebate a chamar para o agradecimento público, festa de reconhecimento, todos os anos, em Lisboa (a 18 de Dezembro, dia da Sr^a do Ó ou Expectação) e na Atalaia (no domingo da SSma. Trindade), com algumas interrupções embora, mantendo-se mais em Lisboa mas, neste 2007, também na Atalaia.

A galeota da alfândega muitas vezes transportou Nossa Senhora da Atalaia, mas com iconografia própria: a Nossa Senhora das Alfândegas.

Era o Tejo cheio de faluas e de fragatas, os embarques e desembarques, os peregrinos a caminho mesmo sem padre, as varas com fitas dos juizes, os lanços dos leilões, os bailes, as fanfarras, os tambores, o desfile das raparigas, os cavalos montados a preceito (elas que montam de lado), as carroças, o guião, os pendões, as bandeiras do círio, os oratórios, as lanternas ao alto, as fogaças, as medalhas, os ceptros e as flores, as três voltas ao cruzeiro, porque a sua fé os ilumina e os transcende.

Havia também outros círios de Lisboa, Senhora de Monserrate (às Amoreiras), das Francesinhas, da Penha de França, da Senhora do Monte, de Santa Cruz e Castelo, do Beato, de Santos-o-Velho, da Lapa, dos Jerónimos, etc.

Outros círios houve de outros lados que iam à Atalaia, dos Alhos Vedros, dos Atrasados, dos Negros, o Círio Novo, etc....

Bom povo de Lisboa, bons oficiais da alfândega, gente que sabe ser solidária, gente que sabe de amizade. Este sentimento e esta festa emigra para outras terras portuguesas que a celebram também.

E neste 2007, há festa rija, pois pudera, para comemorar os quinhentos anos deste círio da alfândega, com algumas acções recordando a efeméride, por

exemplo, entre outras, em Lisboa na Conceição Velha a festa ainda mais solene, na Atalaia uma romagem aduaneira, no Porto uma exposição no edifício da alfândega (museu das alfândegas) com a Senhora da Atalaia a presidir, a padroeira “Senhora das Alfândegas” portuguesas.

Que bonito, gente que sabe agradecer...que sabe amar...

Esse homem que vos fala descrevendo esta história, aproveitada a oportunidade da efeméride, o tal que gostaria de ser honrado e temente a Deus, continua e continuará a contá-la, de tão bonita que a acha, aos netos como disse, a todos que a queiram ouvir, mas também e sobretudo aos novos funcionários das alfândegas, para que a não esqueçam nunca e a continuem a contar às novas gerações.

Ah... esquecia-me... há quem diga que o nosso Fado, o tal saudoso e pungente, aqui se inspira, nesta história de tristeza e de saudade, porque a todos cabe uma parte da vida dura dos que nela participaram e prolongaram no canto castiço dos fadistas.

Mas esta história triste não se fica por aqui.

Ela tem uma saída, uma esperança, a da ATALAIA, porque:

“O que faz andar o barco não é a vela enfunada, mas o vento que não se vê” (Platão)⁽¹⁾.



Canoa do Tejo com imagem da N.^a Sr.^a da Atalaia

(1) Platão, citação encontrada pelo autor em Fé: *olhares sobre o sagrado*, livro inspirado, oferta dos colegas e amigos das alfândegas, em almoço de despedida, num restaurante em Alfama, Lisboa, no passado dia 15 de Março de 2007, belíssimas fotografias de Eduardo Gageiro com um texto precioso de José Mattoso.

O Círio de Chelas... e o das Alfândegas

por F. Carvalho Rodrigues (*)

Sempre houve um templo onde o vale começa. Sempre houve uma praia onde o vale termina. Quero acreditar que Achiles lhe deu o nome: Chelas. Em tempo houve braço de rio. Noutro tempo, havia noras e hortas. Carros de bois e charrettes de cavalos que iam a Lisboa. Havia comboios, palácios, searas e animais que eram em pedra. Havia quintas e fábricas. Havia aprendizes, operários, mestres, engenheiros e oficiais do exército. E, depois, havia ... nós. Um bando. Íamos à escola, da D.^a Laura, da Voz do Operário. Jogávamos à bola na rua e quando nos deixavam no campo do Operário. Fazíamos barcos no Verão. Bonecos de barro no Inverno. Éramos os donos da rua, dos campos, da mata e da praia. Até que ... um dizia a outro, baixinho, para que ninguém perdesse a face: a tua avó já chamou por ti ... duas vezes. Ia, então, devagar enquanto me viam, a correr, depois, até casa da minha avó. A minha avó, aquela, era uma católica muito devota. Tinha sido operária na Fábrica da Pólvora. E, na Fábrica da Pólvora, tinha havido um incêndio em 1923. Aconteceu no armazém do algodão. E o armazém era a Igreja do Convento de Chelas.

Lugar do Templo de Vestais do século VII antes de Cristo. Pode ver-se o que a história deixou no Museu do Carmo. Depois, pelo rio, chegaram as relíquias de S. Félix, mártir do século IV. Em 665 a Igreja Visigótica recebe-as do rei Recesvinto. É mesquita. No século IX, Afonso III de Leão e das Astúrias entrega ao Templo de Chelas as relíquias de Santo Adrião e da mulher, Santa Natália. D. Afonso Henriques volta de novo a sagrá-lo para a Igreja Católica, antes de entrar em Lisboa. Vieram monges e monjas. Depois, só mon-

jas. D. Afonso III de Portugal gostava de por lá ficar. A Marquesa de Alorna foi forçada a estar na companhia dos filhos. Depois de 1755 é guarnecida pela talha portuguesa. Um dia chegou a Fábrica da Pólvora. Noutro dia, nos anos cinquenta, um movimento encabeçado pela minha avó reabre o local como Templo de S. Félix e de Santo Adrião. Eu, começava a conhecer-me. Mas, por alguma razão, eu lembro-me e recordei-me, sempre, toda a vida, que uma senhora veio e disse: sabem, do incêndio, eu salvei a imagem de Nossa Senhora da Atalaia do Círio de Chelas. O ano era o de 1956. E a imagem voltou onde sempre estive: a Igreja do Convento de Chelas.

Fiquei a saber de Nossa Senhora da Atalaia que era também a das Alfândegas. E da maior procissão do Tejo, de todos os círios da margem Norte, a de Nossa Senhora da Atalaia na outra banda, no concelho do Montijo.

Entretanto, o mundo foi o que foi e um dia encontrei na Moita uma canoa que o tempo me emprestou para ser, por um tempo, minha e eu tomar conta dela. E por essa canoa encontrei, arrais, patrões, catraieiros, sotas e moços do Centro Náutico Moi-



Círio de Chelas no Tejo, com o autor do presente texto

(*) Cientista e Professor Catedrático, Director do Programa de Ciência da NATO e Vogal da Direcção do Centro Náutico Moitense

tense. Homens livres. Homens com a sabedoria do mar e do rio. E com eles fomos um dia com o Senhor João Gregório, o Arrais, e a Da. Nazaré até ao Santuário de Nossa Senhora da Atalaia. Devoção secular, segurança, apego e promessa de ir até lá venerar a Deus e à Senhora, em anos de peste. Encontrámos um homem, Padre, de nome Abraão que nascera em Angola e era em 2005 Reitor do Santuário. E fomos a Chelas, e encontrámos outro Padre, Frei Paulo, nascido em Itália. E todos, como um só, fizemos o “Círio da Fundação” que assim quis o Padre Abraão que se chamasse porque fazia quinhentos anos da primeira notícia da procissão no Tejo.

E esse ano o sagrado voltou a unir as duas margens com os varinos, as fragatas, os botes, as canoas e os catraios vindos de todos os portos do Tejo, engalanados de velas ao sol no equilíbrio último do homem português. O equilíbrio entre o seu templo, a sua devoção, o seu meio ambiente acarinhado pela Mãe de Deus, de Atalaia. Este ano de 2007 ainda outra vez esperamos, Deus querendo, que a dois e três de Junho Nossa Senhora na invocação da Atalaia venha unir na quintessência divina, o ar, a água, a terra, a luz e os homens de todo o mundo e os das duas margens do Tejo. Deus guardando-nos, havemos de o fazer de dois em dois anos.



Alfama com o Tejo ao fundo

Ernesto Matos

O Santuário de Nossa Senhora da Atalaia

por Eduardo Luís Nobre (*) e Ana Rita Carvalhais (**)

Ainda que persistam muitas dúvidas sobre a data da sua efectiva edificação, segundo fontes documentais recentemente estudadas, já existiria um lugar de culto, em meados do século XV, dedicado a Santa Maria da Atalaia e edificado no local onde hoje se encontra o actual Santuário.

Em 1470 “a ermida da Atalaia estava a cargo de um ermitão, a quem D. Afonso V tinha concedido o privilégio de ter dois homens a pedir esmolas para a ermida” (1).

Este Santuário foi, desde sempre, local de grandes peregrinações e romarias. Um local onde as gentes do campo e da cidade vinham em busca de atenção e de alívio para os males do corpo e da alma. Gente de todos os estratos sociais, desde a família real(2) ao mais humilde dos camponeses.

Aqui depositavam as suas oferendas(3), as suas preces, em troca de um favor da Senhora, em agradecimento por uma graça concedida, ou esperando um abraço de consolo que só Maria sabe dar.

Tingiam o adro e o campo, adjacente à ermida, de cor, sons e preces, numa interligação muito própria entre o profano e o sagrado.

Uma das primeiras grandes procissões ou romarias sobre a qual temos documentação escrita é a procissão do Círio da Alfândega de Lisboa.

Segundo o seu compromisso, em 1507 e na sequência de uma peste que grassava em Lisboa, o Almojarife, o Juiz e os Oficiais da Alfândega determinaram ir em romaria, juntamente com todos aqueles que o quisessem fazer, à Senhora da Atalaia, na então Aldeia Galega do Ribatejo, para pedir o Seu auxílio(4).

A Senhora da Atalaia ouviu as suas preces: a peste dissipou-se e pouco e pouco chegavam navios com alimentos ao cais de Lisboa.

O milagre de Nossa Senhora da Atalaia originou a criação da confraria de Nossa Senhora da Atalaia, que dali em diante, todos os anos no dia da S.S. Trindade, enchia o adro e ermida com o “máximo esplendor”(5). A romaria realizava-se a expensas da Fazenda e a Senhora da Atalaia tornou-se padroeira das Alfândegas(6).

Segundo o Pe. Frederico Manuel Ribeiro da Costa a procissão do Círio da Alfândega de Lisboa constava de um Sermão, Missa Solene, Armação de Igreja e Jantar dos Pobres(7).

A Procissão saía, na véspera do domingo da S.S. Trindade, da Capela da Conceição dos Frades da Ordem de Cristo, chamada vulgarmente capela da Conceição Velha, transportando um altar com uma pequena imagem de Nossa Senhora da Atalaia e ia até à casa da Alfândega Grande onde, após uma cerimónia religiosa, embarcava, numa Galeota Real, para a vila de Aldeia Galega do Ribatejo. Quando



Vista geral do Santuário de Nossa Senhora da Atalaia

(*) Padre, Reitor do santuário de N. Sra. da Atalaia. (**) Historiadora.

(1) Maria Angela Beirante, *Um Santuário de Romaria no Tempo da Expansão: Nossa Senhora da Atalaia (Montijo)*, Separata da Revista Portuguesa de História, Tomo XXXVI – Volume I, Coimbra 2002/2003, Faculdade de Letras – Universidade de Coimbra, Instituto de História Económica e Social, p. 174.

(2) Segundo Mário Balseiro Dias, *O Culto a Nossa Senhora da Atalaia (Montijo), Piedade Popular*, Centro de História da Cultura, Terramar, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1999, p.526, D. João V e a sua família ouviram missa no santuário no dia 9 de Janeiro de 1729 e a 5 de Outubro de 1843 D. Maria II, D. Fernando e os príncipes D. Pedro e D. Luís rezaram na Atalaia. Estes são apenas dois exemplos entre muitos outros.

(3) São conhecidas e estão documentadas as ofertas valiosas, dois cálices de prata dourada com patena, do rei D. João V, à Virgem da Atalaia, um bolso de prata de macenaria que pertencera a D. Leonor, irmão de D. Afonso V, imperatriz da Alemanha, entre muitas outras (Maria Ângela Beirante, *op. cit.*, p. 182). O Museu dos Ex-votos, existente hoje no Santuário, é prova dessa forma de devoção tão particular.

(4) Pe. Manuel Frederico Ribeiro da Costa, *Narrativa Histórica da Imagem de Nossa Senhora da Atalaia que se venera na capella sita no monte d' Atalaya do concelho de Aldeagallega do Ribatejo*, Lisboa, Typographia de Henrique Zeferino, Rua Nova de S. Mamede, 26, 1887, pp.34-43

(5), (6) e (7) Pe. Manuel Frederico Ribeiro da Costa, *op. cit.*, pp.34-43

desembarcavam seguiam em procissão para a capela de S. Sebastião, hoje em dia fechada ao culto, seguindo depois para a Atalaia. Aqui se celebrava o momento mais emblemático e singular desta romaria, do qual constavam os passos anteriormente mencionados. Só na segunda-feira a procissão embarcava rumo a Lisboa.

Nos dias de hoje, as procissões e romarias ainda mantêm o espírito de outrora. São, contudo, em menor número mantendo-se a chamada Festa Grande que se celebra no último domingo do mês de Agosto. Ainda acorrem ao Santuário alguns Círios cumprindo e mantendo as suas tradições, durante todo o ano.

Na actualidade o Santuário funciona como Igreja paroquial, com culto diário. A fé nesta invocação Mariana continua a manifestar-se na escolha deste local para a realização de matrimónios e baptizados.

Contudo, e dado o passar do tempo, já não exhibe o esplendor de outros séculos, está degradado, e necessita de uma intervenção urgente. A Autarquia e todos os cristãos devotos da Senhora da Atalaia têm unido esforços no sentido de restituir a beleza na simplicidade da casa que a Mãe do Céu nos concedeu a graça de possuir, nesta tão afortunada freguesia.



Imagem da Nossa Senhora da Atalaia

Ernesto Matos



Altar na Igreja de Nossa Senhora da Atalaia

A ACTIVIDADE DA DGAIEC EM 2006

Principais Resultados



Fachada do Edifício da Alfândega de Lisboa

A actividade da DGAIEC em 2006 - Principais Resultados

por *Taborda Farinha*(*), *António Bico*(**) e *Odete Vieira*(***)

1. Resultados globais mais relevantes em 2006.

A DGAIEC, em 2006, atingiu um bom nível de resultados globais, um grau elevado de realização dos programas de acção planeados no Plano de Actividades desse ano, bem como das medidas constantes do Programa SIMPLEX/2006.

A nível dos resultados globais, a receita líquida cobrada pela DGAIEC, incluindo as cobranças das Regiões Autónomas, registou, face ao ano anterior, um acréscimo de 348,7 milhões de euros, uma subida na ordem dos 4,89%, com um valor global cobrado de 7.474,7 milhões de euros. A justificação do aumento verificado encontra-se, sobretudo, na variação positiva nas receitas do Imposto sobre os Tabacos (IT), na ordem dos 7,68% e do IVA na importação em 15,88 %.

Rubricas	Totais				
	2005		2006		Δ% 05/06
	Nº	%	Nº	%	
Direitos Aduaneiros	115,1	1,62	129,7	1,74	12,71
Direitos Agrícolas	26,5	0,37	28,7	0,38	8,31
Imposto sobre o Valor Acrescentado	1.045,3	14,67	1.211,3	16,21	15,88
Imposto sobre Produtos Petrolíferos e Energéticos	3.127,0	43,88	3.185,3	42,61	1,86
Imposto sobre Tabacos	1.370,1	19,23	1.475,3	19,74	7,68
Imposto sobre o Alcool as Bebidas Alcoólicas	209,6	2,94	215,0	2,88	2,54
Imposto Automóvel	1.210,8	16,99	1.205,7	16,13	-0,43
Outras	21,6	0,30	23,8	0,32	10,31
Total	7.126,0	100,00	7.474,7	100,00	4,89

Fonte: DSRNRPC

A execução da receita prevista no Orçamento de Estado para 2006, que exclui as Receitas das Regiões Autónomas e os reembolsos, atingiu 7223,74 milhões de euros face à previsão de 7224,36 milhões. O grau de execução orçamental atingiu praticamente os 100%. De referir, que estes resultados foram obtidos numa conjuntura ainda pouco favorável, de reduzido crescimento económico. Com efeito, no que se refere àquele que é um dos objectivos prioritários da DGAIEC – arrecadar a receita fiscal cuja cobrança está sob sua responsabilidade – o valor da receita cobrada em 2006 cresceu a um valor superior à taxa de crescimento nominal do PIB.

(*) Reverificador

(**) Primeiro Verificador Superior

(***) Primeira Verificadora Superior

Ao nível da actividade operacional prosseguida pela DGAIEC, em 2006, os resultados apresentados apontam para níveis elevados de desempenho no que se refere ao volume de documentos processados e controlos assegurados. Com efeito, manteve-se praticamente o número das declarações de importação registado no ano anterior, não obstante, a consolidação do recente alargamento da UE a dez novos Estados Membros.

Número de declarações processadas no biénio 2005-2006

Tipo de declaração	Área	2005	2006	Δ% 05/06
		Nº	Nº	
Contramarcas	Aduaneira	158.070	164.438	4,03
Declarações sumárias		68.297	101.619	48,79
Declarações de trânsito - recebidas		42.982	36.046	-16,14
Declarações de trânsito - emitidas		39.811	28.782	-27,70
Declarações de importação		389.745	391.031	0,33
Declarações de exportação		246.197	278.072	12,95
Doc. Administrativos Acompanhamento - Circ. Nacional, Circ. Intracomunitária e Exportação	IEC	281.206	210.657	-25,09
Declarações de Introdução no Consumo		200.638	201.616	0,49
Declarações Aduaneiras de Veículos	IA	344.662	343.521	-0,33

De salientar, o aumento das declarações de importação informatizadas que representaram no ano em apreço 99,55% do total de declarações e que confirmaram a tendência de crescimento já observada no ano anterior.

No âmbito dos IEC, no domínio das Declarações de Introdução no Consumo, constatou-se um ligeiro aumento de 0,49%, face ao ano anterior, no número de declarações processadas. Igual tendência se verificou no crescimento das declarações enviadas eletronicamente – 0,23% -, o que permitiu que, em 2006, as DIC processadas, por meios electrónicos, representassem 97,5% do total das declarações processadas.

No domínio da gestão do sistema antifraude os esforços prosseguidos permitiram a consecução de níveis elevados de eficácia e eficiência no âmbito da prevenção e combate a evasão e fraude aduaneira e fiscal.

Número de processos administrativos instaurados em 2005-2006

Processos administrativos instaurados	2005	2006	Δ% 05/06
	Nº	Nº	
Processos de cobrança coerciva	848,00	1.274,00	50,24
Processos de cobrança à posteriori	1.002,00	917,00	-8,48
Processos de reembolso	1.786,00	1.763,00	-1,29
Processos de dispensa de pagamento	1,00	2,00	100,00
Processos de Reclamações Graciosas	45,00	89,00	97,78
Processos de Recurso Hierárquico	50,00	39,00	-22,00

Número de processos de contencioso fiscal e aduaneiro

Processos de contencioso fiscal aduaneiro instaurados	2005	2006	Δ% 05/06
	Nº	Nº	
Autos de notícia de infracção fiscal	1.893	2.430	28,37
Autos de participação	3.749	2.364	-36,94
Crimes Aduaneiros e Fiscais e crimes não aduaneiros	322	253	-21,43
Contra-ordenações	6.757	7.309	8,17
Impugnações	67	54	-19,40
Recursos de aplicação da coima	71	173	143,66
Oposições à execução	3	7	133,33
Recursos contenciosos	55	41	-25,45
Outros (Ex: Art. 162º e segs. da Ref. Ad.)	403	164	-59,31

Comparativamente com os resultados de 2005, é de assinalar um aumento de 19,38% do número de acções de natureza fiscalizadora e inspectora efectuadas em que se detectaram irregularidades, tendo os montantes propostos para cobrança atingido 27.783.864 euros, mais 102,21% que no ano anterior.

São ainda de realçar, os 253 inquéritos de natureza criminal participados e, ainda, as 167 apreensões de droga, num total suficiente para produzir 10.011.585 doses – mais 54,15%, que no ano anterior – bem como os 157 indivíduos detidos.

Como resultado das actividades desenvolvidas foram apreendidas mercadorias diversas, sendo de destacar apreensões de mercadorias protegidas pela Convenção CITES no valor de 41.112 euros, o que representa um acréscimo de 177,32 %, face ao valor de 2005 e as apreensões de mercadorias contrafeitas ou pirateadas com um valor total de 5.010.390 euros.

2 - O Programa SIMPLEX 2006

O Programa de Simplificação Administrativa e Legislativa (SIMPLEX), focaliza-se no desenvolvimento de uma Administração Pública mais próxima dos cidadãos, mais acessível no fornecimento de serviços e informações, com um comportamento mais eficiente na utilização dos seus recursos. Contempla um conjunto de acções programadas que são objecto de avaliação periódica, designadamente, em termos da sua execução e enquadramento no objectivo

de mudança e inovação nos serviços públicos, con-substanciada em boas práticas de simplificação, responsabilização, transparência e ainda de harmonização e consolidação legislativa.



Neste contexto, a DGAIEC, na sequência de uma auscultação a todos os serviços, propôs para 2006, um conjunto de medidas de simplificação, e aperfeiçoamento da qualidade dos serviços que presta, com repercussões na desmaterialização de procedimentos, nas condições de atendimento, nas normas e orientações aplicáveis, na melhoria das suas práticas de gestão e no desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação. Tais medidas em número de vinte e três, foram englobadas no Programa SIMPLEX/2006, dando-se, em seguida, nota do seu grau de realização.

Grau de realização das 23 Medidas do Simplex 2006



Nada
a
Declarar

Nothing to
Declare

 Nada a declarar
Nothing to declare 

por Aníbal Raposo (*)

Após longa viagem, fatigado
Tendo mesmo acabado de aterrar,
Fui eu, portas saindo, perguntado
Se não havia nada a declarar.

Declaro um grande amor feito em pedaços
Arrastado pelas ruas da amargura
Que quer sobreviver a mil cansaços
E a muitas ilusões contranatura

Declaro que, apesar de alguns desmandos,
Não sou homem de viver quentes paixões.
Confesso não ser dado a contrabandos
Nem saber traficar com emoções.

Declaro que vivi, serenamente.
Que amei da forma que sabia amar.
Confesso que falhei, redondamente,
No que era o tempo e a forma de o expressar.

Declaro um grande amor, de mil matizes,
À minha companheira, às minhas filhas,
E não sobreviver sem as raízes
Que me prendem ao chão destas nove ilhas.

Declaro, se isso faz algum sentido,
E sem qu'rer implorar pena de mim,
Que voei meia viagem distraído
E não cuidei das flores do meu jardim.

Mais declaro que trago na bagagem
O desgaste natural que o tempo faz.
Confesso que no fim desta viagem
Só queria um doce abraço e alguma paz.

Declaro que amo a paz, mas vou à guerra,
E quero declarar, por ser verdade,
Que o grande amor que tenho a esta terra
É o mesmo que dedico à liberdade.

Por tudo aquilo que há de mais sagrado
Apesar de parecer diferentemente,
Tendo eu o vil ferrete de culpado
Declaro, mesmo assim, ser inocente.

E quanto ao que me estava a perguntar,
Declaro nada ter a declarar.

(*) Poeta e Cantor Açoreano

GRUPO DE TRABALHO DE ALTO NÍVEL (PICAT)

Realizou-se em Portugal, na Cidade do Porto, de 27 de Fevereiro a 3 de Março do corrente ano, a 2ª Reunião do Grupo de Trabalho de Alto Nível sobre o Programa PICAT.

A Sessão de Abertura contou com a presença do Sr. Director-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC), Dr. Luís Laço e a Delegação Portuguesa foi composta pelo Subdirector-Geral, Dr. João de Sousa, que presidiu, pelo Director de Serviços de Cooperação Aduaneira e Documentação e Secretário-Geral da Conferência de Directores-Gerais das Alfândegas da CPLP, Dr. Francisco Curinha, e pelas representantes do Secretariado Permanente, Drª Deolinda Simões e Drª Paula Angleu e o representante da ,então, Direcção-Geral dos Assuntos Europeus e Relações Internacionais ora designado Gabinete de Planeamento, Estratégia, Avaliação e Relações Internacionais (GPEARI), Dr. Lupi Costa.

A referida reunião contou, igualmente com a presença das Delegações das Alfândegas de Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

Os objectivos deste Grupo de Trabalho de Alto Nível são, para além da execução e avaliação dos Programas de Cooperação e Assistência Técnica Multilateral e Bilateral, o debate de temas saídos da XXI Conferência de Directores-Gerais das Alfândegas da CPLP, bem como de temas da actualidade aduaneira, sugeridos pelas diversas Alfândegas participantes.

Para alguns pontos da Agenda de Trabalhos, contou-se com a empenhada participação de uma técnica da Direcção-Geral de Informática Tributária e Aduaneira (DGITA), Celeste Oliveira e de técnicos superiores da DGAIEC, Dr. Vasco Ramos, Drª Isabel Conrado, Dr. Bráulio Pires, Dr. João Ferreira, Drª Leonor Vareta e do técnico, Luís Carmo.

A organização e logística da reunião foi apoiada pelo staff do Gabinete de Apoio ao Director da Direcção Regional de Contencioso e Controlo Aduaneiro do Porto, Dr. Jaime Ribeiro, cuja colaboração contribuiu de forma decisiva para o sucesso deste evento.

Foi considerada oportuna proceder a uma reflexão no que diz respeito ao envolvimento dos recursos humanos das diversas Administrações Aduaneiras, bem como a valorização do respectivo potencial, tendo como objectivo a sua modernização,

contribuindo para o aumento da competitividade dos Países para que melhor se integrem na economia mundial.

Salientou-se também a importância da sucessiva diminuição das barreiras pautais e não pautais, dentro do espírito da Organização Mundial do Comércio (OMC), como meio de facilitar o comércio, quer a importância de determinadas reformas, aconselhadas pelo Banco Mundial, em áreas que perturbam o regular funcionamento das Administrações.

Procedeu-se a uma análise das Acções previstas no Programa PICAT I/2006:

- Convenção de Quioto Revista (1ª e 2ª Reuniões);
- Grupo de trabalho sobre o Sistema Harmonizado (37ª e 38ª Reuniões);
- Convenção de Istambul (Formação);
- Análise de Risco e Perfil de Viajantes (Formação de Formadores)

Foi destacado o facto do referido Programa ter sido implementado a 100%, tendo sido elevada a participação de todas as Administrações Aduaneiras da CPLP e a satisfação demonstrada por todos os intervenientes.

No primeiro dia da Reunião foi comunicado que o SÍTIO das Alfândegas da CPLP tinha entrado em funcionamento, acedendo-se ao seguinte endereço: <http://alfandegascplp.org>, tendo sido previamente feito uma resenha sobre os passos que conduziram à criação do mesmo, tendo sido muito importante todo o trabalho de equipa em colaboração com a DGITA.

Solicitou-se a todas as Administrações Aduaneiras que os seus contributos seriam bastante valiosos para a dinâmica que o sítio proporciona em termos de celeridade na comunicação entre as diversas Alfândegas, constituindo um instrumento privilegiado de informação actualizada devido ao acesso rápido da mesma.

As delegações tiveram, ainda, a oportunidade de fazer uma visita à Alfândega de Leixões onde fo-



ram acolhidos pelo respectivo Director-Adjunto, Dr. Fernando Assis e ouviram duas apresentações sobre o sistema STADA/Exportação e SSA/Triagem feitas pela técnica superior Dr^a Fátima Gaio e pelo técnico Luís Carmo.

Na mesma altura foi proporcionada a todos uma excelente visita ao Porto de Leixões, com um acolhimento excepcional nas pessoas do Eng. Matos Fer-

nandes (Administrador da APDL) e Dr. Lima Torres (Director-Coordenador da APDL) e pela Dr^a Helena Gomes (Marketing da APDL).

Todos os temas que constavam da Agenda foram bastante participados tendo na Sessão de Encerramento, o Presidente demonstrado a sua satisfação pelo desenrolar dos trabalhos e pelos resultados obtidos.



VISITA A PORTUGAL DE ADUANEIROS ALBANESES

A pedido das Autoridades da Albânia decorreu na semana de 9 a 11 de Maio, uma visita de funcionários albaneses chefiada pelo Sr. Genc Çeli das Alfândegas da Albânia, no âmbito do programa TAIEX – Technical Assistance Information Exchange Instrument, DG Enlargement, cujo objectivo é a aproximação ao Acquis Comunitário com vista à plena integração na União Europeia.

A referida visita subordinada ao tema “Quotas e Reduções Tarifárias” foi coordenada pela DSCAD e teve lugar Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo.

Na sessão de abertura esteve o Director de Serviços da DSCAD Dr. Francisco Curinha, bem como os formadores intervenientes.

A formação iniciou-se com uma apresentação da DGAIEC, feita pela Dra. Paula Figueiredo que acompanhou a reunião e os formadores foram o Chefe de Divisão de Nomenclatura e Gestão Pautal Dr. David Almeida, a Dra. Fátima Pinto Bessa e o Dr. Marco Macedo, da DSTA.

No dia 11/05/07 da parte da manhã realizou-se, para análise de procedimentos, uma visita à Alfândega Marítima de Lisboa, sendo a mesma acompanhada pelo Dr. Vaz da Costa, director-adjunto e pelo Dr. João Malta, ambos da AML.

A reunião terminou com uma pequena visita ao Museu e Biblioteca da Alfândega de Lisboa tendo sido visto com interesse o acervo documental e museológico.



VISITA DO DIRECTOR-GERAL DO OLAF

No dia 29/03/2007 a DGAIEC recebeu a visita do Senhor Director-Geral do Organismo da Luta Anti-fraude (OLAF), Mr. Brunner, que para o efeito era acompanhado pela Senhora Dra. Rosa Sá, Chefe de Unidade daquele mesmo Organismo comunitário. Trata-se de uma visita que o Senhor Director do OLAF faz com regularidade a todos os Estados membros e nela se abordou a cooperação entre o OLAF e a DGAIEC, quer quanto ao financiamento

da aquisição de meios técnicos, quer à organização das Operações Aduaneiras Conjuntas comunitárias, quer ainda quanto à realização de acções de formação específica, bem como a realização de missões a países terceiros tendo em vista a análise e angariação de provas em grandes casos de fraude. Nessa reunião foi igualmente abordada a necessidade de maior nível de articulação entre o OLAF, a TAXUD, o EUROJUST e a EUROPOL.

ENCONTRO DOS NÚCLEOS DE INSPECÇÃO E FISCALIZAÇÃO

No dia 9/2/2007 realizou-se o Encontro 2007 entre os núcleos de inspecção e fiscalização (NIF) e a Direcção de Serviços Antifraude (DSAF) tendo para este evento sido escolhido o tema “melhorar a articulação funcional entre os NIF e entre estes e a DSAF”

Nesse Encontro participaram os coordenadores dos NIF bem como os Senhores Directores das Alfândegas, tendo sido discutidos os diversos problemas que afectam ou podem afectar os níveis de articulação funcional e que podem repercutir-se no nível de

desempenho da DGAIEC na luta contra a fraude. De entre os assuntos discutidos realçam-se os que se relacionam com a recolha, tratamento e difusão de informação, com a execução de acções inspectivas e acções de natureza fiscalizadora, com a adopção pelos NIF das melhores práticas, com os factores de elevação dos níveis de articulação funcional, com os acessos pelos NIF às Bases de Dados internas e externas, com a execução de auditorias e com a harmonização de procedimentos. Foram já distribuídas as respectivas conclusões.

REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DA CPLP EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Realizou-se em São Tomé e Príncipe, na Cidade de São Tomé, de 16 a 27 de Abril de 2007, a 39ª Reunião do Grupo de Trabalho da CPLP sobre o Sistema Harmonizado.

A Sessão de Abertura foi presidida pela Directora das Alfândegas de São Tomé e Príncipe, Exm^a Sr^a. Dr^a Ilza Amado Vaz, tendo a delegação portuguesa sido composta pelo Chefe de Divisão da Nomenclatura e Gestão Pautal, Dr. David Almeida e pelo Primeiro Verificador Superior, Dr. Paulo Almeida.

A referida reunião contou igualmente com a presença das delegações aduaneiras de Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

Os objectivos inicialmente traçados foram atingidos, tendo sido concluída a Versão Unificada do Sistema Harmonizado 2007 (VUSH). Este documento está pronto para ser apresentada à Conferência dos Directores Gerais das Alfândegas da CPLP e, posteriormente, à Organização Mundial das Alfândegas.

Foi ainda concluído o projecto do Estatuto do Comité Técnico da CPLP sobre o Sistema Harmonizado (CTSH-CPLP).

A próxima reunião deste grupo de trabalho está prevista decorrer em Timor-Leste, de 5 a 16 de Novembro de 2007.



ACÇÃO DE FORMAÇÃO SOBRE “REGIMES ADUANEIROS E PROCEDIMENTOS”, REALIZADA EM BISSAU

Na semana de 26 a 30 de Março de 2007, teve lugar em Bissau, Guiné, no Centro Cultural Português, a acção de formação sobre “Regimes Aduaneiros e Procedimentos”, no âmbito do Programa Integrado de Cooperação e Assistência Técnica (PICAT II).

Foi a primeira acção organizada pela Administração Guineense e contou com a participação de 3 delegados de Angola, 1 de Cabo Verde, 1 de S. Tomé e Príncipe e 1 de Timor-Leste, para além de 52 delegados da Guiné-Bissau.

A Formação, cuja coordenação coube à Direcção de Serviços de Cooperação Aduaneira e Documentação (DSCAD), foi assegurada, com reconhecimento e louvor, pela Reverificadora Assessora Dra. Cristina Carvalho, da Direcção de Serviços de Regulação Aduaneira (DSRA).



A sessão inaugural contou com a presença do Senhor Assessor do Ministro das Finanças, do Senhor Director-Geral das Alfândegas da Guiné-Bissau e com o Conselheiro da Embaixada de Portugal na Guiné-Bissau.

Fez parte do programa da acção a formação sobre Aperfeiçoamento Activo, Entrepostos Aduaneiros e Zonas Francas, tendo todos os participantes feito um teste de avaliação dos conhecimentos adquiridos, assim como a apresentação e resolução de casos práticos, que levou à sugestão de alterações legislativas no país anfitrião.

Esta acção foi amplamente divulgada pelos órgãos de comunicação social da Guiné-Bissau, nomeadamente a televisão e rádio, que estiveram presentes tanto na sessão de abertura como na de encerramento.

VISITA DO OLAF

No dia 15/03/2007 a DGAIEC recebeu uma missão do Organismo de Luta Antifraude (OLAF) que veio Lisboa no âmbito de um programa de controlo e avaliação do funcionamento e utilização do Customs and Information System (CIS), sistema de troca de informação a nível comunitários sobre as questões da evasão e fraude aduaneira e fiscal.

Na reunião com o OLAF foram discutidas as prin-

cipais vantagens e dificuldades na utilização do sistema tendo para o efeito sido utilizado como base de trabalho um questionário tipo, planeado para a ronda de visitas aos Estados membros. Na oportunidade a DGAIEC/DSAF deu resposta e comentou todas as questões que foram colocadas ficando a aguardar-se o respectivo relatório da missão.

CONTROLO DE ENTRADA E SAÍDA DE DINHEIRO LÍQUIDO NA UNIÃO EUROPEIA

Pelo Regulamento (CE) n.º 1889/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26/10, com vista a melhorar a prevenção e o combate à criminalidade grave, especialmente o branqueamento e o financiamento do terrorismo, foi instituído o controlo das somas de dinheiro líquido que entram ou saem da União Europeia. Por outro lado, a nível nacional, pelo Decreto-Lei n.º 61/2007, de 14/03, foi regulamentada, internamente, a execução de tal tipo de controlo, tendo o mesmo diploma fixado para 15 de Junho de 2007, a sua entrada em vigor.

Os referidos instrumentos legais estabelecem que a entrada ou a saída de dinheiro(1) na União Europeia, de montante superior a €10.000, deve ser obrigatoriamente declarada às Alfândegas através do preenchimento de um formulário apropriado, distribuído

também pelas Alfândegas.

O incumprimento do dever de declaração constitui infracção punível com coima que varia entre €100 e €150.000.

Se a infracção for cometida a título de dolo e o montante de dinheiro líquido objecto de tal infracção for de montante superior a €150.000, é decretada, a título de sanção acessória, a perda do montante total que exceda os referidos €150.000.

(1) Dinheiro: Notas ou moedas em curso legal nos respectivos países de emissão; notas ou moedas metálicas em circulação, enquanto não esteja extinta a responsabilidade pelo seu pagamento; ouro amoldado, ouro em barra ou noutras formas não trabalhadas.

DIA EUROPEU DAS PORTAS ABERTAS

Decorreram no passado dia 5 de Maio, em Bruxelas, as comemorações do Dia Europeu das Portas Abertas, dia em que as Instituições Europeias, numa atitude de transparência e proximidade com o público, abrem as suas portas com o intuito de dar a conhecer a sua actividade e sensibilizando esse mesmo público para o facto de que só faz sentido a existência dessas Instituições porque existe o cidadão europeu e a sociedade europeia.

Este ano, o Organismo Europeu da Luta contra a Fraude (OLAF) propôs uma participação conjunta com os representantes dos Estados-membros (EM) na sua Rede de Comunicadores, tendo as Alfândegas Portuguesas estado representadas pela Dra. Paula Angleu, da Direcção de Serviços de Cooperação Aduaneira e Documentação (DSCAD).

O objectivo do Stand da OLAF foi o de mostrar o cariz europeu da luta contra a fraude e a importância da cooperação entre aquele organismo e os EM.

As comemorações tiveram total adesão do público estimando-se mais de 80.000 visitantes no Edifício da Comissão e aconteceram em total clima de festa, deixando para trás a imagem distante que, por vezes, estas Instituições transmitem ao cidadão anónimo.

VER MAIS EM:

http://ec.europa.eu/anti_fraud/jpo/en.html



MISSÃO DO MINISTÉRIO DAS FINANÇAS A ANGOLA

Aquando da visita do Primeiro Ministro Português a Angola, em Abril do ano passado, foi assinado pelo Secretário de Estado do Tesouro de Portugal e pelo Vice Ministro das Finanças de Angola, um Memorando de Entendimento sobre a Programação da Cooperação e Assistência Técnica Bilaterais.

Na sequência da assinatura do citado acordo, deslocou-se a Luanda, de 17 a 25 de Janeiro do presente ano, uma Missão Técnica de Cooperação na Área das Finanças Públicas, de carácter multidisciplinar, com elementos do GPEARI (ex DGAERI), da DGCI, da DGO da DGT e da DGAIEC, esta última representada pela DSCAD, através da 1ª Verificadora Superior, Paula Angleu, com o intuito de fazer o levantamento

das necessidades de assistência técnica sentidas por Angola.

A deslocação a Angola tinha, assim, como objectivo a elaboração de um Programa Integrado de Cooperação e Assistência Técnica Bilateral com a República Popular de Angola (PICAT-Fin), para o período de 2007 a 2010.

No que respeita à área das Alfândegas, foi dada cabal resposta ao pretendido pela Administração Aduaneira de Angola, tendo sido elaborado um programa onde constam trinta e uma acções de formação e assistência técnica nas diversas áreas aduaneiras (distribuídas por 4 anos).

ENCONTRO DE DIRECTORES DA DGAIEC

“No passado dias 11 e 12 de Dezembro de 2006 teve lugar na sala da Ex-Junta de Crédito Público, o Encontro de Directores da DGAIEC.



Cabe destacar a honrosa presença do Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais na abertura do Encontro e do Sr. Ministro de Estado e das Finanças no decorrer do mesmo

Este encontro de Directores da DGAIEC incluiu uma visita de carácter histórico-cultural ao Edifício “Alfândega de Lisboa” sito na Rua Terreiro do Trigo”

No decorrer do referido encontro, foram abordadas as seguintes questões conforme agenda previamente elaborada:

- Reestruturação Orgânica
- Recursos Financeiros e Humanos
- Área Antifraude
- Área Aduaneira
- Área da Auditoria
- Planeamento e Organização
- Cooperação e Documentação.



CELEBRAÇÃO DO DIA MUNDIAL DAS ALFÂNDEGAS

No passado dia 26 de Janeiro a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo promoveu a celebração do Dia Mundial das Alfândegas, em Lisboa, na



Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa – Associação Comercial de Lisboa. A Sessão Solene foi subordinada ao tema, proposto pela OMA, “A Contrafacção e a Pirataria”. A abertura da sessão foi efectuada pelo Exmo. Sr. Director-Geral da DGAIEC, Dr. Luís Laço a que se seguiram as apresentações dos dois oradores convidados o Dr. Joaquim Piedade, Director da Alfândega do Aeroporto de Lisboa e o Dr. António Campinos, Presidente do Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI). O encerramento da sessão foi efectuado por Sua Ex.^a o Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, Dr. Amaral Tomaz.

SEMINÁRIO “CONTROLO DAS EXPORTAÇÕES E NÃO PROLIFERAÇÃO”

A Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, conjuntamente com a Direcção-Geral de Política Externa, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, a Direcção-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa, do Ministério da Defesa Nacional e os Serviços de Informação da Republica Portuguesa efectuaram no passado dia 19 de Março, um seminário subordinado ao tema “ Controlo das Exportações e não Proliferação”.

O Seminário teve como objectivo a divulgação das normas aplicáveis e a sensibilização de diversas entidades nacionais, em especial empresas e instituições de investigação e desenvolvimento, para o tema dos controlos à exportação de bens e tecnologias militares e de bens e tecnologias de duplo uso.

O seminário foi presidido pela Subdirectora-Geral da DGAIEC, Dra. Ana Paula Raposo e contou com a assistência de algumas das entidades mais proemi-

nentes no panorama nacional, como a Confederação da Indústria Portuguesa (CIP), o INETI, a Autoridade Nacional para a Proibição das Armas Químicas (ANPAQ) e a empresa Siemens S.A.

Entre os assuntos abordados no Seminário revelou-se de particular importância a apresentação efectuada pela DGAIEC, na pessoa da Dra. Luisa Nobre, sobre o regime comunitário de controlo sobre bens e tecnologias de dupla utilização, introduzido pelo Regulamento (CE) n.º 1334/2000, do Conselho, de 22 de Junho.

A realização deste seminário pretendeu ser, assim, um dos primeiros passos para o “outreach” à Indústria nacional, actividade fundamental e imprescindível para a divulgação e intensificação dos controlos à exportação de armas e bens de duplo uso.

As apresentações efectuadas no referido seminário encontram-se disponíveis para consulta na página da DGAIEC.

REUNIÃO DOS DIRECTORES GERAIS DAS ALFÂNDEGAS DOS ESTADOS MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA E DA TURQUIA

Realizou-se em Tallin, Estónia, nos dias 17 e 18 de Maio, a 74.ª Reunião dos Directores Gerais das Alfândegas dos Estados Membros da União Europeia e da Turquia. Estiveram presentes, em representação da DGAIEC, o Director-Geral, Luís Laço, e o Subdirector Geral, João de Sousa. Entre os principais temas

abordados (Cooperação Aduaneira nas fronteiras externas da UE, Assistência técnica, 40.ª aniversário da União Aduaneira e relações entre a EU e a OMA) destaca-se a apresentação pela DGAIEC do Programa da Presidência Portuguesa da União Europeia do 2.º Semestre deste ano no âmbito das suas atribuições.

www.dgaiec.min-financas.pt



DIRECÇÃO-GERAL DAS ALFÂNDEGAS E DOS IMPOSTOS ESPECIAIS SOBRE O CONSUMO

PUBLICAÇÕES ADUANEIRAS

PAUTA DE SERVIÇO	
• VERSÃO PAPEL	200,00€
• VERSÃO EM CD ROM (Assinatura Anual)	100,00€
REVISTA "ALFÂNDEGA" (ASSINATURA ANUAL)	3,00€
CIRCULARES DA DGAIEC (ASSINATURA ANUAL)	65,00€
INFORMAÇÃO DE CÂMBIOS (VALOR ADUANEIRO)	25,00€
CAPAS PARA A PAUTA DE SERVIÇO (VOL. I, II E III) (cada)	5,00€
CÓDIGO ADUANEIRO COMUNITÁRIO	25,00€
FABRICERES DE CLASSIFICAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ALFÂNDEGAS (OMA)	
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	1,72€
• 2ª ACTUALIZAÇÃO	1,76€
• 3ª e 4ª ACTUALIZAÇÕES	1,00€
• 5ª ACTUALIZAÇÃO	0,50€
MANUAL DE PROCEDIMENTOS DO IMPOSTO AUTOMÓVEL	
• 1ª, 2ª, 3ª ACTUALIZAÇÕES 2007	3,00€
• 1ª, 2ª, 3ª e 4ª ACTUALIZAÇÕES 2008	3,00€
NOTAS EXPLICATIVAS DO SISTEMA HARMONIZADO (3 VOLUMES)	200,00€
MANUAL DO VALOR ADUANEIRO	
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	0,24€
• 2ª ACTUALIZAÇÃO	0,24€
• 3ª ACTUALIZAÇÃO	0,60€
• 4ª ACTUALIZAÇÃO	1,20€
MANUAL DE DECISÕES DE CLASSIFICAÇÃO PAUTAL	
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	2,84€
• 2ª ACTUALIZAÇÃO	3,40€
• 3ª ACTUALIZAÇÃO	5,00€
• 4ª ACTUALIZAÇÃO	9,00€
MANUAL DE ORIGENS DAS MERCADORIAS (Vol. I)	
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	0,24€
MANUAL DE ORIGENS DAS MERCADORIAS (Vol. II)	
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	0,70€
MANUAL SOBRE OS DIREITOS ANTI-DUMPING E DE COMPENSAÇÃO DAS MERCADORIAS	
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	15,00€
LEGISLAÇÃO DE APOIO A CONCURSOS	
TÉCNICO VERIFICADOR ADUANEIRO DE 2ª CLASSE	7,50€
TÉCNICO SUPERIOR ADUANEIRO DE 2ª CLASSE	10,00€
VERIFICADOR AUXILIAR ADUANEIRO DE 2ª CLASSE	6,00€
PORTES DE CORREIO	
MANUAL DE DECISÕES DE CLASSIFICAÇÃO PAUTAL	4,00€
OUTROS MANUAIS E LEGISLAÇÃO PARA CONCURSO	3,00€

Listagem disponível na Internet em: www.dgaiec.min-financas.pt na localização Publicações e Formulários

Podem pedir: DIRECÇÃO-GERAL DAS ALFÂNDEGAS E DOS IMPOSTOS ESPECIAIS SOBRE O CONSUMO DIVISÃO DE DOCUMENTAÇÃO E RELAÇÕES PÚBLICAS Edifício da Alfândega, Rua do Terreiro do Trigo, s/n - 1149-060 LISBOA Telefone: 218 814 180 Fax: 218 814 172 E-mail: dlr@dgaiec.min-financas.pt



Rara fotografia da Ilha do Pico, possivelmente de Maio de 1952, tirada por um funcionário da Alfândega da Horta quando a fumarola se encontrava extremamente activa e foi acidentalmente atravessada por uma pequena nuvem assim constituindo uma cruz que gerou grande pânico na cidade da Horta. Fundeado no porto estava o destroyer Lima; em primeiro plano a fortaleza de Santa Cruz actualmente ocupada por uma estalagem. À volta da montanha nuvens do tipo *cumulus* e as cotas muito elevadas distinguem-se diversos *cirrus*.



ALFÂNDEGA
REVISTA ADUANEIRA 63