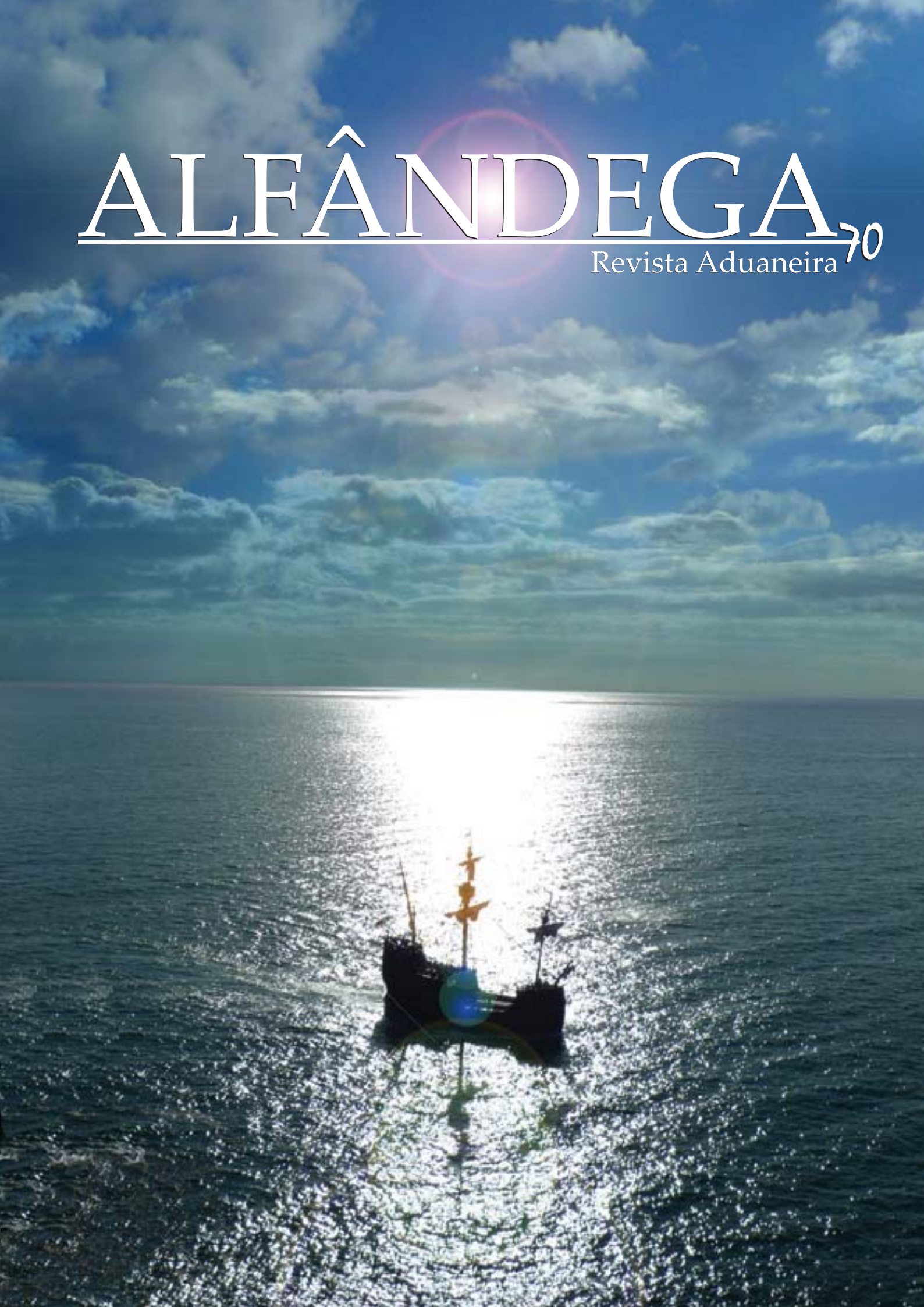


ALFÂNDEGA

Revista Aduaneira ⁷⁰





[ÍNDICE]

- 1 EDITORIAL
- 2 CONTRIBUTOS COM A ALFÂNDEGA
- 3 COOPERANDO SEREMOS MELHORES
- 4 INIPI, APOE, DGAE, AM, IGAOT, CDO, EGREP, DGEG, DGV, GNR, ASAE, CTT, IDT, INFARMED, APP, PJ, IMTT, DG-TAXUD
- 37 OS IMPOSTOS DA MOBILIDADE
- 44 XXV REUNIÃO DO CONSELHO DE DIRECTORES-GERAIS DAS ALFÂNDEGAS DOS PAÍSES DA CPLP
- 49 CASOS PRÁTICOS | Preço + royalties
- 52 JURISPRUDÊNCIA
- 54 NOTICIÁRIO ADUANEIRO



1. O presente número da revista *Alfândega*, que já se encontrava concluído quando assumi as funções de Director-Geral, contou com os valiosos contributos de vários organismos, que cooperam com a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, no cumprimento da sua missão de controlo da fronteira externa comunitária e do território nacional. Tal missão não se limita à aplicação das normas fiscais e inclui, nomeadamente, o controlo das transacções de mercadorias proibidas, da contrafacção e da pirataria, do tráfico de produtos de duplo uso, do comércio ilegal de produtos e resíduos perigosos para a saúde pública e para o ambiente e, mais recentemente, o conjunto das normas que visam reforçar a segurança da cadeia logística internacional. Esta breve síntese e este número da revista *Alfândega* põem em evidência a complexidade e multiplicidade das atribuições aduaneiras e identificam alguns dos organismos que, a nível interno, cooperam com a DGAIEC e que muito nos honraram com a sua participação nesta revista.

2. As alterações orgânicas previstas no Relatório do Orçamento de Estado para 2011 provocaram alguma apreensão nos trabalhadores aduaneiros. Esta reacção é natural. Todas as mudanças suscitam este tipo de reacção e o que não seria normal era que as pessoas ficassem indiferentes. Todavia, apesar de as atribuições e da estrutura orgânica da DGAIEC terem sofrido profundas alterações nas últimas década-

das, nomeadamente, em consequência da adesão de Portugal à CEE em 1986, da implementação do mercado interno em 1993 e, mais recentemente, dos atentados de 11 de Setembro de 2001, a verdade é que as alfândegas continuam a executar funções de grande relevância, pelo que, estou certo, será adoptado o modelo orgânico que melhor servirá os interesses do País, sem todavia frustrar os legítimos anseios dos trabalhadores aduaneiros, razão pela qual, com o empenho de todos, devemos encarar com ânimo os novos desafios que se nos deparam.

3. Nesta Época Natalícia, juntam-se as famílias e damos mais importância à amizade e à solidariedade, o que contribui para nos unir, para esquecer o dia-a-dia sempre atarefado e nos permite prestar mais atenção àqueles que nada têm. É certo que o contexto que atravessamos, quer a nível internacional, quer a nível nacional, não é o mais favorável. Por tal facto, parece-me oportuno citar as palavras sábias de Einstein⁽¹⁾: “Quem atribui à crise os seus fracassos e penúrias viola o seu próprio talento e respeita mais os problemas que as soluções. A verdadeira crise é a crise da incompetência. Sem crise não há desafios, sem desafios a vida é uma rotina, uma lenta agonia”.

É com este espírito que desejo a todos os trabalhadores aduaneiros e às respectivas famílias um Bom Natal e votos de que este espírito perdure todos os dias do Novo Ano.

⁽¹⁾ Citado pelo Dr. Paulo Macedo na RFPDF.

O Director-Geral das Alfândegas

A. Brigas Afonso



inpi instituto nacional da propriedade industrial

APP
Associação Portuguesa de Apoio à Vítima


ctt

ASAE
Autoridade de Segurança Alimentar e Económica

 **infarmed**
Autoridade Nacional do Medicamento e Produtos de Saúde, I.P.

INTT
Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.


CÂMARA DOS DESPACHANTES OFICIAIS




GNR
CIVOTECNIA

ALFÂNDEGA

IGAOT
Inspeção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território

EGREP

ALFÂNDEGA

 **Direcção Geral de Energia e Geologia**

 **Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas**
DGV
Direcção-Geral de Veterinária


Marinha

I.D.T.
Instituto de Registo e Taxação





Cooperando seremos melhores

Os contributos que a seguir “ALFÂNDEGA” apresenta são demonstrativos (embora represente apenas uma amostra) dum parte do trabalho das Alfândegas portuguesas em defesa da economia e dos cidadãos, fazendo-o em cumprimento da sua missão fundamental e em colaboração eficaz com entidades diversas e, igualmente, empenhadas na defesa dos mesmos princípios.

Duma forma resumida podemos retirar desses contributos, uma ideia clara das áreas onde essas entidades colaboram com as Alfândegas e ficar com uma noção da abrangência da actuação aduaneira e da sua relevância para a economia e para a sociedade. Convidamos os nossos leitores a ler estes textos que vieram de várias entidades de natureza bem diferente:

INPI – Instituto Nacional da Propriedade Industrial
GNR – Guarda Nacional Republicana
DGAE – Direcção Geral das Actividades Económicas
APP - Associação Portuguesa dos Portos
APOE – Associação Portuguesa de Operadores Expresso
DGAM – Direcção Geral de Autoridade Marítima
CDO – Câmara de Despachantes Oficiais
EGREP – Entidade Gestora de Reservas Estratégicas de Produtos Petrolíferos
DGV – Direcção Geral de Veterinária
IGAOT – Inspecção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território
PJ – Polícia Judiciária
ASAE – Autoridade de Segurança Alimentar e Económica
IDT – Instituto da Droga e da Toxicodependência
CTT – Correios de Portugal
INFARMED – Autoridade Nacional do Medicamento e Produtos de Saúde
DGEG – Direcção Geral de Energia e Geologia

Se no âmbito nacional esta diversidade de colaborações é revelador do trabalho que as Alfândegas portuguesas desenvolvem, da sua utilidade e dos benefícios que resultam para o país, também a cooperação externa foi sempre marcante e identificadora da sua vertente internacionalista. Quer no seio da União Europeia (o contributo da DGTAXUD - Direcção Geral da Fiscalidade e União Aduaneira da Comissão Europeia – é elucidativo), como no âmbito das alfândegas da CPLP onde se desenvolve actualmente um intenso e valioso trabalho de cooperação aos mais variados níveis, como com a COMALEP (Comunidade das Alfândegas de Língua Espanhola e Portuguesa), como, ainda, no seio da OMA (Organização Mundial das Alfândegas com cerca de 150 países), como enfim cooperando com países da Europa do Leste ou no Kosovo.

Um agradecimento muito especial aos Srs. Directores Gerais, Comandantes e Presidentes destes organismos que, gentilmente, aceitaram colaborar com a DGAIEC. O que só demonstra que a colaboração e a cooperação não são palavras vãs e que tanto se traduzem no “terreno” como na sua expressão, mais simples, dum texto para a sua divulgação. Quando assim é, cumprimos, todos, muito melhor a nossa missão conjunta em benefício da economia, dos cidadãos e do país.

João de Sousa

por **Leonor Trindade** (*)

O fenómeno da contrafacção tem crescido na última década de modo muito significativo, sendo actualmente um dos problemas mais graves com que se deparam as economias que apostam na inovação e em produtos que, pelo seu valor acrescentado, se encontram naturalmente mais expostos à acção dos contrafactores.

As consequências são alarmantes. Para além das graves repercussões no bom funcionamento dos mercados e na competitividade das empresas, distorcendo a concorrência, minando a confiança dos agentes económicos e retraindo o investimento em inovação, os danos causados pela contrafacção e pela pirataria repercutem-se hoje em inúmeras outras esferas, que vão desde a diminuição de emprego e receita fiscal do Estado à própria segurança e saúde do consumidor, particularmente quando atinge medicamentos, produtos de uso pessoal ou bens alimentares.

O aumento, também em Portugal, da circulação de bens contrafeitos e o reconhecimento de que a credibilidade do país na captação de investimento depende, em larga medida, da capacidade das autoridades públicas em criar os meios e os mecanismos mais adequados para assegurar às empresas a defesa do seu capital intelectual, coloca-nos hoje inúmeros desafios na procura de soluções que visem o reforço do sistema de *enforcement* e a consciencialização da opinião pública. Neste contexto, temos vindo a assistir em Portugal a uma maior aposta das políticas públicas no combate à contrafacção e a uma intensificação dos esforços desenvolvidos com vista a aumentar a eficácia do sistema de protecção dos direitos de propriedade industrial.

A Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC), na qualidade de garante da fronteira externa, não foge à regra. O papel das autoridades aduaneiras assume uma importância crítica no controlo da importação e exportação de produtos contrafeitos, particularmente tendo em conta que a União Europeia é o segundo importador mundial de bens e serviços e que a grande abertura do mercado único apresenta grandes oportunidades mas também sérios riscos de invasão de produtos contrafeitos e pirateados. Segundo os dados disponibilizados pela DGAIEC,

em 2009 foram efectuadas 2380 apreensões na alfândega portuguesa, o que representa um acréscimo de 187,8% face aos resultados obtidos em 2008, tendo sido apreendidas mercadorias no valor de 8.644.816€, que se saldou também num acréscimo de 68,7% face aos números do ano anterior.

Estes dados demonstram, claramente, o dinamismo das alfândegas portuguesas, que nos últimos anos souberam adaptar com sucesso os seus procedimentos aos instrumentos comunitários em matéria de intervenção aduaneira, designadamente ao Regulamento (CE) n.º 1383/2003 do Conselho, de 21 de Julho de 2003, oferecendo aos cidadãos e às empresas regimes mais simplificados, desmaterializados e expeditos para acautelar os seus direitos de propriedade industrial.

Para além do esforço ao nível da simplificação e modernização dos procedimentos na intervenção aduaneira, ao carácter enérgico que tem caracterizado a acção da DGAIEC não será certamente alheio todo o esforço envidado ao nível da cooperação com o sector privado, da formação dos técnicos aduaneiros e do reforço das suas competências para a detecção dos bens suspeitos de infringirem direitos de propriedade industrial.

Consciente de que o combate à contrafacção reclama a mobilização de todas as entidades envolvidas e depende de um esforço colectivo que envolve uma multiplicidade de actores que devem actuar de forma articulada e cooperante entre si, também o INPI tem procurado dar o seu contributo para a acção das alfândegas, designadamente ao nível da promoção de acções comuns de sensibilização e da agilização dos contactos na prestação de informação aos técnicos aduaneiros sobre a existência e a situação jurídica dos diversos direitos de propriedade industrial.

A necessidade de se estreitarem laços e a exigência de um trabalho em rede não apenas entre o INPI e a DGAIEC, mas também entre estas instituições e os órgãos de polícia criminal, como a ASAE, a GNR, a PSP e a PJ, foram, de resto, as razões que conduziram à formalização, através da Portaria n.º 882/2010, de 10 de Setembro, do Grupo Anti-Contrafacção, cuja missão pretende ir ao encontro das áreas que têm vindo a merecer maior atenção neste domínio e que se prendem, em particular, com o reforço da cooperação, a sensibilização da opinião

(*) Presidente do Instituto Nacional da Propriedade Industrial

pública, o aperfeiçoamento da legislação nacional e a criação de instrumentos de intercâmbio para a partilha de informação entre todas as entidades envolvidas.

Para além da continuidade das actividades de co-opeação que têm vindo a desenvolver não apenas com autoridades congéneres mas também com as várias instituições nacionais, das alfândegas portuguesas espera-se que venham a trabalhar no futuro com o mesmo dinamismo e empenho que tem caracterizado a sua acção ao longo dos últimos anos, de modo a que continuem a responder com o mesmo rigor e eficiência aos desafios futuros que o combate à contrafacção e à pirataria coloca ao nível da fronteira externa.

E estes desafios são, como sabemos, inúmeros. Desde logo, o desafio de assegurar a contínua formação dos recursos humanos, dotando-os de ferramentas e competências que lhes permitam detectar

no imediato os produtos contrafeitos e fazer face às novas tendências em matéria de contrafacção, designadamente à maior sofisticação das técnicas utilizadas pelos contrafactores para a dissimulação dos produtos falsos e para a introdução destes produtos nos circuitos oficiais de distribuição.

Por último, da DGAIEC espera-se também que continue a responder com a mesma eficácia ao incremento das trocas comerciais através dos novos canais de distribuição (em particular da Internet que constitui hoje, como sabemos, uma plataforma virtual profusamente utilizada pelos infractores), bloqueando a entrada de produtos contrafeitos com recurso às mais adequadas técnicas de risco na selecção dos carregamentos que transitam de país para país e sem comprometer, naturalmente, a desejável fluidez das trocas internacionais, aspecto verdadeiramente essencial à competitividade das economias e à confiança dos mercados.



Ernesto Matos

APOE

Associação Portuguesa dos Operadores Expresso

por Américo Fernandes (*)

APOE E ALFÂNDEGA PORTUGUESA – UMA PARCERIA À VELOCIDADE “EXPRESSO”

Há muito tempo que a Alfândega Portuguesa é parte fundamental do sector de transporte expresso e se estabeleceu como um verdadeiro parceiro de negócio para cada um dos Operadores Expresso, antes de se terem constituído em Associação Portuguesa de Operadores Expresso (APOE) representativa, em Portugal, da Indústria de Transporte Expresso. A realidade actual, inserida numa lógica empresarial global e em constante evolução, exige que cada vez mais os parceiros estejam unidos e criem sinergias entre as suas áreas de actuação para conseguirem abraçar os desafios futuros e alcançar resultados positivos de excelência.

É com esta base que a Alfândega Portuguesa, a APOE e os Operadores Expresso têm construído a sua relação, pois as áreas de actividade estão fortemente interligadas – ligação esta com uma base mais sólida do que por vezes se possa imaginar. Afinal, mesmo antes da liberalização do sector e da introdução do Código Comunitário Aduaneiro no ano de 1993, já a Alfândega Portuguesa tinha um papel fulcral na vida dos Operadores Expresso e vice-versa. É importante recuar a este período e ver o quanto a Alfândega Portuguesa foi inovadora, contribuindo activamente para a dinamização do sector de transporte expresso. Soube adaptar-se gradualmente, mesmo sendo a legislação escassa e até, às vezes, contraditória, no que dizia respeito à regulação do sector. Por outro lado, já nesta altura os próprios Operadores Expresso tinham uma função preponderante na evolução da própria estrutura da Alfândega Portuguesa, pois canalizavam para ela o seu conhecimento internacional. É um facto que a grande maioria dos Operadores Expresso têm uma presença internacional e por isso têm uma visão global do negócio, das metodologias de trabalho, das necessidades que se vão formando, da legislação internacional e até dos próprios procedimentos aduaneiros de outros países. Este conhecimento foi deste sempre partilhado com a Alfândega Portuguesa, motivando o seu crescimento e capacidade de adaptação às necessidades do sector de transporte expresso.

A Alfândega Portuguesa recebia os pedidos es-

pecíficos dos Operadores Expresso, estudava-os e via qual a sua legalidade. Posteriormente compreendia a necessidade do pedido, desse Operador Expresso, e transformava-o num benefício e solução para todo o sector. Em suma, é verdade que os Operadores Expresso trouxeram para o nosso mercado a inovação dos processos, tal como é verdade que a Alfândega Portuguesa se adaptou a estes e encontrou boas soluções para continuar a evoluir. Este espírito activo da Alfândega Portuguesa foi, sem margem para dúvida, impulsor do negócio do transporte expresso em Portugal e da sua rápida expansão.

Com a liberalização do sector e a introdução do Código Comunitário Aduaneiro, no pós-1993, os Operadores Expresso começam a solicitar práticas e processos aduaneiros mais avançados e em curso noutros países da Comunidade Económica Europeia, com o objectivo de colocar a Alfândega Portuguesa na linha da frente. Neste período, a Alfândega Portuguesa colocou em prática uma estratégia exemplar, ou seja, não se cingiu em exclusivo às directrizes comunitárias transversais a todos os países e usou da sua autonomia para as adaptar às especificidades do nosso país e tomar decisões de carácter local, que em muito impulsionaram e dinamizaram todo o sector. Esta estratégia envolveu mais uma vez os Operadores Expresso como fonte de informação e como forma de nivelar e equilibrar as diversas leituras e interpretações das questões que foram surgindo.

Esta sólida parceria entre a Alfândega Portuguesa, a APOE e os Operadores Expresso deve continuar a ser explorada, pois é necessário olhar para o futuro com visão e percorrer com sucesso o caminho de melhoria que se encontra pela frente. Efectivamente, é necessário incrementar junto da Alfândega Portuguesa uma maior flexibilidade dos processos, inclusive ao nível de horários de funcionamento, pois vivemos num mundo global e a disponibilidade de tempo, de pessoas, de tecnologia tem de ser um ponto a apostar cada vez mais para que os processos se tornem mais rápidos e eficazes. É fundamental estimular a simplificação de processos para estes se tornarem mais ágeis e ao mesmo tempo mais próximos dos diferentes Agentes Económicos

(*) Presidente da Associação Portuguesa de Operadores Expresso



Ernesto Matos

e dos Operadores Expresso. Aumentar as sinergias entre as várias entidades é o caminho certo e o enriquecimento dos importantes processos de decisão da Alfândega Portuguesa e deve ser potenciado através da introdução dos inputs dos Operadores Expresso. Afinal, estes são verdadeiros intermediários entre o mercado e a Alfândega Portuguesa, dando a conhecer as necessidades do sector, para que este se torne mais competitivo, dinâmico e com soluções realistas. A própria APOE assume-se como um intermediário e fonte de conhecimentos a partilhar com a Alfândega Portuguesa, para que esta esteja diariamente munida de toda a informação sobre o sector de transporte expresso.

A APOE elege também como ponto evolutivo da Alfândega Portuguesa, e conseqüentemente do sector de transporte expresso, a aposta nas tecnologias de informação e informatização dos processos, acompanhando as tendências tecnológicas que hoje são inerentes à vida de uma empresa, dos mercados e da sociedade em geral. Os obstáculos criados pelo domínio insuficiente das tecnologias de informação são difíceis de gerir para todas as partes que se relacionam com a Alfândega Portuguesa. A aposta nas tecnologias de informação vai tornar a informação mais acessível, organizada e com critérios padronizados, ajudando a Alfândega Portuguesa a responder de forma ainda mais eficaz e em tempo útil.

A Alfândega Portuguesa já deu provas da sua capacidade de actualização, aquando da criação de

um sistema informático juntamente com os Operadores Expresso, e por isso a APOE acredita que o futuro próximo vai ser pautado pela interiorização das tecnologias de informação na estrutura da Alfândega Portuguesa.

A APOE e os Operadores Expresso acreditam na capacidade de evolução dos serviços da Alfândega Portuguesa e reafirmam com convicção o sentido de parceria da sua relação. Os passos para a sinergia total são os passos para a evolução e sucesso Alfândega Portuguesa e para o Sector de Transporte Expresso.

Para concluir a APOE deixa no ar o desafio e o reto para que todo o sector aduaneiro em Portugal apoie as empresas que na sua actividade promovem a exportação de produtos. É muito importante para o País promover as exportações e o apoio da Alfândega Portuguesa é imprescindível, sobretudo ao nível da revisão da Guia de Emolumentos que é aplicada às exportações e que encarece todo o processo de exportação. O alerta é real e já existem empresas a desviar os fluxos de exportação, optando por fazer sair as suas mercadorias por outros pontos da União Europeia que se assumem como mais competitivos. Esta é uma questão que preocupa todo o sector de transporte expresso, que deposita na parceira Alfândega Portuguesa a vontade e o sentimento de mudança para uma nova realidade, impulsionadora das exportações e dinamizadora das trocas comerciais.

DGAE

Direcção-Geral das Actividades Económicas

Ministério da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento

por Mário Lobo (*)

A liberalização do comércio internacional assume hoje uma importância crucial num cenário de globalização das economias, existindo, por esse facto e a vários níveis - nacional, regional e internacional -, mecanismos/organizações que a promovem, dinamizam e protegem.

Nesse quadro, a Direcção-Geral de Actividades Económicas (DGAE) e a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC), têm, a este nível, objectivos comuns na prossecução das suas atribuições, nomeadamente no que respeita à defesa das boas práticas e de assegurar o cumprimento das regras internacionais que promovam os fluxos de comércio, condenando práticas proteccionistas de alguns dos nossos parceiros comerciais e combatendo práticas concorrenciais desleais que afectem as indústrias europeias, e em particular os sectores de actividade em Portugal.

Desta forma, a estreita e construtiva colaboração entre os dois organismos é de extrema importância para assegurar uma envolvente económica favorável ao desenvolvimento do sector empresarial português.

O recurso à informação actualizada e completa, disponibilizada pela DGAIEC, nomeadamente, no que se refere à pauta aduaneira comum, é um elemento fundamental para a formulação da posição portuguesa no processo de negociação dos acordos de comércio internacional e demais negociações no âmbito da política comercial externa da UE. Destacamos, neste contexto, o acesso a informação relativa aos direitos aduaneiros e também a regimes específicos (direitos anti-dumping, suspensões, contingentes pautais e restrições quantitativas).

As regras de origem são outro domínio da negociação de acordos comerciais da UE com países terceiros, em que uma forte interacção com a DGAIEC tem permitido uma formulação de posições nacionais mais consistente, mais exigente e mais rigorosa relativamente aos objectivos de melhoria de acesso aos mercados a que nos propomos. O diálogo entre os dois organismos tem sido bastante frutífero na negociação das especificidades e im-

plicações que a definição de um quadro de regras de origem importa para que os sectores e indústria nacional beneficiem de aumentos de competitividade, tendo por base os ganhos de liberalização consignados nos acordos.

O desempenho de rigor da DGAIEC na verificação e no controlo aduaneiro às mercadorias chegadas a Portugal provenientes de países terceiros e a sua complementaridade com a actuação da Agência de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), no domínio do mercado interno, são um elemento central no garante do regular funcionamento do mercado e no apoio à actividade económica.

Outro dos domínios de actuação e articulação, em particular com a DGAE, e a que hoje se atribui especial importância, é o da Facilitação de Comércio, que se baseia na supressão de obstáculos à passagem das mercadorias nas fronteiras, encerrando diversas vantagens para os governos, quer dos países desenvolvidos, quer das nações em desenvolvimento. Neste contexto, a busca de medidas visando promover a transparência, a simplificação e harmonização dos procedimentos burocráticos e administrativos tornou-se um elemento-chave das negociações da Agenda de Doha, no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC).

A este respeito, refira-se o importante papel desempenhado pelo Comité Técnico-Aduaneiro (CTA) - criado pela DGAIEC e integrando a DGAE como representante do MEID -, enquanto instrumento de implementação dos procedimentos de reexame e recurso, tornando mais célere e operacional a resolução dos litígios aduaneiros. Ao permitir decisões mais informadas, o CTA tem cumprido a contento o objectivo principal de melhor servir os agentes económicos no respeito pela legalidade e pelas práticas leais de comércio. No âmbito do comité, os representantes da DGAE têm podido beneficiar de uma construtiva articulação com os colegas da DGAIEC no sentido de promover soluções que são reconhecidas, pelas actividades económicas, como sendo proporcionais, objectivas e assentes numa base legal sólida.

Também no âmbito dos trabalhos desenvolvidos pelo Comité do Comércio da OCDE, organização da qual Portugal é Membro, tem sido possível trabalhar em conjunto com a DGAIEC, nomeadamen-

(*) Director-Geral da DGAE do Ministério da Economia, Inovação e do Desenvolvimento

te no relativo ao trabalho analítico desenvolvido sobre a temática Medidas de Facilitação de Comércio e seu impacto nos custos comerciais.

Está estabelecido um canal de comunicação que permite uma troca de informação assídua e de comentários específicos, que têm contribuído para valorizar as posições portuguesas defendidas naquele contexto.

Por fim, destaca-se a articulação interactiva entre estas duas Direcções-Gerais no que se refere aos Instrumentos de Defesa Comercial. Com efeito, a decisão de adopção de medidas anti-dumping e de compensação (processos anti-subsídios), cabe às Direcções do Comércio, enquanto a implementação dessas mesmas medidas é da responsabilidade das Alfândegas.

É fundamental a intervenção das Alfândegas para

o êxito da aplicação de medidas de defesa comercial na cobrança dos direitos aduaneiros, nos reembolsos e na recolha de informação. Neste contexto, as Alfândegas constituem um instrumento crucial ao serviço da Política Comercial e devem ser consideradas como um importante supervisor da eficaz implementação da Política Comercial.

Assim, apenas posso perspectivar que a excelente cooperação entre os dois Organismos e as áreas pelas quais são responsáveis se mantenha e se reforce, tanto mais que o grau de sofisticação das práticas comerciais e do respectivo enquadramento político e institucional levanta cada vez mais importantes desafios à sua implementação, nomeadamente no que se refere à aplicação das regras da União Europeia, mas também daquelas que decorrem da Organização Mundial do Comércio.





Autoridade Marítima

por Vice-Almirante **Silva Carreira** (*)

A AUTORIDADE MARÍTIMA E A COOPERAÇÃO COM AS ALFÂNDEGAS

Instituída em 2002, pelo Decreto-Lei nº 44/2002, de 02MAR, a Autoridade Marítima Nacional (AMN) é a estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que, integrados na Marinha, possuem competências e desenvolvem acções integradas no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), como quadro interdepartamental que integra as autoridades públicas que desenvolvem a sua actividade nos terrenos do domínio público marítimo (DPM) e nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Tendo como órgão central a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), e integrando na sua estrutura o Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), à AMN está cometida uma ampla moldura de atribuições que, globalmente, se inserem em cinco grandes áreas de interesse público nacional, como sejam a segurança marítima (*safety*), a protecção e preservação do meio marinho, a actividade de conservatória patrimonial marítima, a Segurança Interna (*security*) e a Protecção Civil.

Símbolo do modelo português de exercício da autoridade do Estado naqueles espaços, as actividades públicas que a lei comete à Autoridade Marítima (AM) são exercidas, a nível local, pelos Capitães dos Portos, que acumulam aquela função com a de Comandantes Locais da Polícia Marítima, estando sediada neles, em razão da matéria e do território, uma autoridade pública de *maritime law enforcement*, assente nas áreas da *maritime safety* e da *maritime security*.

O exercício da autoridade do Estado em matérias conexas com as actividades marítimas, pela natureza dos assuntos envolvidos e face à morfologia cultural e profissional específica das pescas, das operações mercantis e da navegação náutico-desportiva, impõe, caracteristicamente, acções conjugadas e formatos de cooperação reforçada entre as várias autoridades públicas presentes nos espaços

marítimos e portuários. Especificamente, e quando as matérias envolvidas são relativas a vigilância e controlo de pessoas, bens e mercadorias destinados a aceder ao território nacional, aquela necessidade de cooperação torna-se mais evidente face aos vários tipos de riscos e ameaças que se podem corporizar através de uma variada gama de acções e operações ilícitas, o que impõe formatos de vigilância, de fiscalização e de polícia mais céleres, ágeis e eficazes.

Foi precisamente com tal sentido e contexto conceptual que foram publicados, em 2006 e 2007, vários diplomas legais que se traduzem numa estrutura legislativa mais sólida quanto à vigilância e controlo de pessoas, bens e mercadorias em âmbito marítimo, a saber: Lei nº 34/2006, de 28JUL, que *determina a extensão das zonas marítimas sob soberania e jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce*, o Decreto-lei nº 226/2007, de 15NOV, que *aprova o regime nacional relativo à execução do código internacional para a protecção do navios e das instalações portuárias da IMO* (Código ISPS), a Lei nº 23/2007, de 04JUL, que *aprova o regime jurídico da entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros do território nacional*, o Decreto-Lei nº 370/2007, de 06NOV, que *regula os actos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações, visita e largada de portos nacionais*, e o Decreto Regulamentar nº 86/2007, de 12DEZ que *regula a articulação operacional e as intervenções públicas entre as várias entidades técnicas e autoridades de polícia* cuja actividade se exerce no DPM e nos espaços sob soberania e jurisdição nacional.

Especificamente, e atendendo a que, por exemplo nos portos de Lisboa, Leixões, Setúbal, Sines, Ponta Delgada, Aveiro e Funchal, transitam e operam, por ano, milhares de navios de todas as nacionalidades, provenientes ou com destino a dezenas de portos espalhados por todo o mundo, com as suas respectivas cargas e tripulações/ passageiros, o que obriga, face às constantes dinâmicas e rotinas diárias em meios materiais e humanos nas instalações

(*) Director Geral da Autoridade Marítima e Comandante Geral da Polícia Marítima



Ernesto Matos

portuárias, à salvaguarda prioritária dos aspectos de segurança, a DGAM e o CGPM, através das Capitánias do Portos e dos Comandos Locais da Polícia Marítima (PM), têm assumido, por inerência de funções, a responsabilidade de atestar a segurança das instalações portuárias.

Os processos de cooperação entre a AM e a Alfândega Marítima de Lisboa (AML), têm sido mais evidentes desde Janeiro de 2005, com a entrada do Porto de Lisboa (PL) na *Container Security Initiative* (CSI), em muito devido à aquisição de um “*scanner*” de acção não intrusiva, resultado da necessidade de cumprir com os requisitos inerentes à CSI, que veio permitir a detecção de contentores com estupefacientes, contrabando convencional, armas e explosivos, assim como a detecção de clandestinos, o que veio elevar os padrões de segurança do porto e deu origem a uma maior solicitação da PM, para um acompanhamento in loco das várias situações que foram surgindo.

Em 2010, assistiu-se a um reforço da segurança do Porto de Lisboa, pois no âmbito do programa Megaportos foram adquiridos e colocados nos terminais de contentores da Lisconte e de Santa Apolónia, detectores de radiação nuclear e de neutrões, designados normalmente por RPM (*Radiation Portal Monitor*), o que veio permitir rastrear contentores suspeitos no que respeita a materiais radioactivos e proporcionar novos desafios à cooperação entre a Alfândega Marítima e a Autoridade Marítima, tendo-se tornado necessário agilizar alguns procedimentos nas situações em que sejam identificadas quebras na segurança portuária, facilitan-

do uma rápida e eficaz resposta, designadamente por parte da PM.

Na Região Autónoma da Madeira, através da acção das Capitánias dos Portos do Funchal e do Porto Santo, foram desenvolvidas acções de vigilância e fiscalização nos espaços marítimos, em especial orientadas para as matérias conexas com o tráfico ilícito de mercadorias e bens, acções que foram articuladas com a Alfândega do Funchal ou com a Delegação Aduaneira do Porto Santo, sendo de salientar, ainda, as operações de fiscalização conjuntas realizadas aos *ferries* que escalam aqueles portos, e as situações relacionadas com objectos achados no mar ou por ele arrojados, nos termos conjugados do estatuído no Decreto-Lei 265/72, 31JUL, que aprovou o Regulamento Geral das Capitánias, e do preceituado no Regulamento das Alfândegas, aprovado pelo Decreto 31730, de 15DEZ de 1941, alterado pelo Decreto-Lei n.º 483-E/88, de 28DEZ.

Visando-se uma maior interacção institucional entre os serviços públicos e o aprofundamento dos processos de trabalho conjunto já existentes entre os órgãos locais da AM e as Alfândegas, entende-se que, designadamente quanto à realização de acções a desenvolver nos portos e nas marinas, e a par de uma melhor agilidade procedimental eventualmente obtida através da utilização da *Janela Única Portuária* (JUP), poderão ser conseguidos melhores índices de coordenação, o que permitirá atingir-se resultados ainda mais eficazes no controlo de bens e mercadorias em trânsito marítimo e portuário.

por António Sequeira Ribeiro (*)

Os objectivos e estratégias das políticas de gestão de resíduos, não se aplicam apenas à minimização dos impactes negativos sobre a saúde pública e o ambiente decorrentes da sua produção e/ou gestão num determinado local. Na verdade, a existência de um mercado de dimensões globais, motivou a inclusão nas políticas ambientais dos diferentes Estados Membros de aspectos relacionados com o controlo das transferências de resíduos.

A necessidade de implementar uma fiscalização e controlo das transferências de resíduos, surgiu pela primeira vez a 22 de Março de 1989, na Convenção de Basileia, relativa ao controlo dos movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e sua eliminação. Através da publicação do Regulamento (CEE) n.º 259/93 do Conselho de 1 de Fevereiro, relativo à fiscalização e ao controlo das transferências de resíduos, no interior, à entrada e à saída da União Europeia, reuniram-se os objectivos estipulados quer ao nível da Convenção de Basileia quer ao nível da Decisão da OCDE, de 30 de Março de 1992, que estipulou procedimentos para o controlo das transferências de resíduos destinados a valorização.

A necessidade de agilizar e simplificar alguns dos procedimentos do Regulamento e harmonizar com os da Convenção de Basileia e com os da Decisão da OCDE, resultou na publicação a 12 de Julho de 2006 do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Junho de 2006.

Muito embora a fiscalização e o controlo das transferências de resíduos no interior de um Estado Membro seja uma matéria da competência desse Estado Membro, os sistemas nacionais devem ter em linha de conta a necessidade de ser coerentes com o sistema comunitário, a fim de garantir um nível elevado de protecção do ambiente e da saúde humana.

Neste âmbito, e em consonância com as suas atribuições, a Inspeção-Geral do Ambiente (IGAOT) e a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAEIC) têm vindo nos últimos anos a cooperar e a conjugar esforços no sentido de fiscalizar e controlar os movimentos transfronteiriços de resíduos, nos termos do dis-

posto no Decreto-Lei n.º 45/2008, de 11 de Março, que assegura a execução e garante o cumprimento, na ordem jurídica interna, das obrigações decorrentes para o Estado Português do Regulamento (CE) n.º 1013/2006.

As acções desenvolvidas em conjunto visam sobretudo assegurar que os resíduos transferidos dentro da União Europeia, exportados para países terceiros ou importados para a Comunidade de países terceiros ou simplesmente em trânsito, sejam geridos durante todo o período de transferência, incluindo a valorização ou eliminação no país de destino, sem perigo para a saúde humana e sem a utilização de processos ou métodos que possam prejudicar o ambiente.

Em plena articulação com a autoridade competente a nível nacional para efeitos de aplicação do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 (Agência Portuguesa do Ambiente), têm vindo a decorrer regularmente inspecções conjuntas em algumas Alfândegas Marítimas do território nacional. As acções inspectivas contemplam quer a verificação física de contentores, quer a consulta da base de dados STATA e da Declaração Administrativa Única (DAU), permitindo desta forma avaliar a legalidade dos movimentos de resíduos.

De plásticos a metais, de veículos em fim de vida a resíduos eléctricos e electrónicos, tem-se verificado ao longo dos últimos anos um incremento substancial das expedições e exportações de resíduos. Os padrões detectados foram semelhantes ao resto da Europa no que se refere à exportação de resíduos para países em grande crescimento económico. Saliante-se a este nível um crescente número de movimentos de resíduos para a China (em particular Hong Kong), o emergir da Índia como outro destino preferencial de resíduos e mais recentemente da Ásia-Pacífico (Vietname, Tailândia, Singapura, Indonésia). Também se verifica o envio de peças automóveis e veículos em fim de vida para alguns países africanos, nomeadamente de expressão portuguesa, como são o caso de Angola e Cabo Verde. O *enforcement* do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 tem sido igualmente uma prioridade da Rede IMPEL (*European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law*) desde a sua criação em 1992. A IGAOT na qualidade de membro desta rede de representantes de Estados

(*) Inspector Geral

Membros e outros países sem assento na União Europeia, tem vindo a participar activamente num conjunto de Projectos com o objectivo de promover e harmonizar procedimentos do referido Regulamento baseados em critérios de inspecção semelhantes. Só assim, é possível desbloquear os constrangimentos gerados pelas diferentes interpretações à legislação e pelos diferentes modos de actuação, ao mesmo tempo que se promove uma rede de contactos que permite uma troca de informação expedita.

Registe-se, ainda, que o trabalho de enforcement português, os seus resultados e práticas apesar da relativa escassez de meios, e a boa colaboração entre as entidades envolvidas, são apontados nos fóruns internacionais como um bom exemplo a seguir.

Em termos futuros, afigura-se como prioritário na cooperação entre a IGAOT e a DGAEIC a realização de acções nas várias alfândegas de exportação e a definição conjunta de critérios baseados em perfis de risco que determinarão a selecção das cargas que deverão ser sujeitas a controlo físico e/ou documental.

Não se termina sem evidenciar uma vez mais a necessidade de cooperação ente vários departamentos do Estado, neste caso entre a IGAOT e a DGAEIC, para uma eficaz e eficiente prossecução de políticas públicas. No caso em apreço a cooperação entre estes dois serviços, embora relativamente recente conta já com resultados frutuosos. Espera-se e deseja-se que assim continue.





por **Fernando Carmo** (*)

ALFÂNDEGAS - A ALAVANCA ESSENCIAL

“A história das Alfândegas Portuguesas remonta à nacionalidade, de tal forma que os “portos secos, molhados e vedados”, como se diz no articulado da regulamentação aduaneira mais antiga, desenhavam o mapa de Portugal, porventura o país mais antigo da Europa. E era aí que a soberania das alfândegas era exercida (Wikipedia).

“Constituindo os serviços aduaneiros um dos mais importantes e complexos do ramo da administração pública” (Reforma Aduaneira – Decreto-Lei 31605 de 21.11.1941), não custa compreender que a evolução das Alfândegas, foi acompanhando o desenvolvimento do País, protegendo a indústria e o comércio nacionais, cobrando os direitos das trocas comerciais e exercendo as funções que tal desenvolvimento impunha.

Pode dizer-se que a primeira grande afirmação das alfândegas, enquanto Instituição competente para o efeito, acontece na era dos Descobrimentos, em consequência da transformação de Portugal em principal centro comercial da Europa.

Curiosamente nessa altura, aparece referida pela primeira vez a figura do Despachante (Crónica de D. João II – Damião de Goes).

Depois, foi tempo de solidificar a Instituição, no âmbito de uma economia de reduzido relevo e ambições, ainda que não prescindindo nunca da sua função essencial: a cobrança de direitos e outros impostos da sua competência e, sempre, a luta contra a fraude e evasão fiscais em defesa da igualdade de condições de concorrência.

A segunda grande transformação das Alfândegas, naturalmente agora coordenada pela sua Direcção-Geral, ocorre durante o período de Adesão e mesmo durante a Pré-Adesão de Portugal, à então denominada Comunidade Económica Europeia.

Ainda que mais ou menos pouco evidenciado, ou até ignorado, foram as Alfândegas quem transpôs para o direito interno português, as regras e os procedimentos estabelecidos pela CEE, pelos quais os operadores económicos regulam a sua actividade empresarial.

Seguiu-se o Mercado Único, com as monstruosas transformações, a todos os níveis, pelo desaparecimento das barreiras físicas e fiscais entre os Estados Membros da CEE, aliás os parceiros principais de Portugal no âmbito das trocas comerciais.

Mais uma vez estiveram as Alfândegas na linha da frente, participando nos inúmeros organismos da União Europeia, oferecendo o seu contributo e experiência na elaboração e aplicação, para efeito de procedimento interno, das regras que quase diariamente eram e continuam a ser compatibilizadas com as necessidades da sociedade europeia (basta ver os JOC's).

Trata-se do exercício de uma actividade complexa, como atrás foi referido, que aliás prossegue continuamente, acrescida agora, depois de 2001, da responsabilidade da segurança no contexto do comércio internacional.

Importa referir, por amor à verdade, que decorrente da vivência numa sociedade fechada ao exterior, nem todos os aduaneiros tiveram, neste período especialmente difícil, o espírito de colaboração que deveriam para com os operadores económicos e seus representantes.

Porém, com satisfação, não temos dúvida em afirmar que hoje tudo se modificou.

As Alfândegas interiorizaram, a todos os níveis, que é através do diálogo e da aplicação de métodos que privilegiam a pedagogia, que auxiliam os operadores económicos a exercer a sua actividade empreendedora, contribuindo assim para o adequado cumprimento de regras que, a final, existem para melhorar a sua capacidade produtiva mediante utilização de conceito e regimes que tem em vista rentabilização dos seus recursos.

É esta a grande, direi mesmo, enorme diferença que caracteriza a Instituição aduaneira relativamente a outros sectores da Administração Pública, designadamente os que exercem funções fiscalizadoras.

A Câmara dos Despachantes Oficiais, constituída pelo Decreto 34.514, de 20 de Abril de 1945, não tem qualquer dúvida em dar público testemunho desta afirmação, assim como, não pode deixar de

(*) Presidente da Câmara dos Despachantes Oficiais



Ernesto Matos

referir que, sempre esteve e continuará a estar, em total colaboração com as Alfândegas, na prossecução dos fins para que foi criada, que lhe são próprios e os do País, atenta à sua função de representante de uma Classe profissional que diariamente contacta com uma elevadíssima percentagem de operadores económicos portugueses, conduzindo-os ao cumprimento e adopção de adequados procedimentos aduaneiros, colaborando dessa forma intensivamente na luta contra a fraude e evasão fiscais.

Com a perfeita consciência de que as Alfândegas Portuguesas, são agora Alfândegas externas da União Europeia, a CDO tudo continuará a fazer para que as Alfândegas continuem o processo evolutivo de simplificação e automatização, que vêm pondo em prática, com a colaboração daqueles que

têm provado ser os seus parceiros prioritários, os Despachantes Oficiais, os quais têm vindo a aderir, de forma evidente, aos novos conceitos que farão surgir, a médio prazo, um novo ambiente aduaneiro europeu.

Resta-nos esperar que tal consciência de serviço público, bem evidente na atitude demonstrada pelas Alfândegas, designadamente na última década, se mantenham no futuro, em benefício dos operadores económicos e dos seus representantes, que o mesmo é dizer, da economia nacional e da União Europeia.

Oxalá, dificuldades alheias ao bom funcionamento das Alfândegas, para as quais não contribuiu, bem ao contrário lutou para evitar, não venham a produzir efeitos perversos que a todos prejudicam.



Entidade Gestora de Reservas Estratégicas de Produtos Petrolíferos

por Vale Teixeira (*)

A ENTIDADE GESTORA DE RESERVAS ESTRATÉGICAS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS – EGREP, E.P.E., foi criada pelo Decreto-lei nº 339-D/2001, de 28 de Dezembro, e tem como missão constituir e manter uma parcela das reservas de segurança nacionais de produtos petrolíferos, em consonância com as obrigações decorrentes das normas europeias e as emanadas da Agência Internacional de Energia, normas essas que têm como fonte, na ordem jurídica nacional, no Decreto-lei nº 10/2001, de 28 de Dezembro, e alterações posteriores.

O modelo da EGREP corresponde ao existente em diversos países da OCDE e da União Europeia, tendo subjacente a filosofia de que a existência de uma entidade especializada, sob a supervisão do Estado, é a que melhor garante a efectiva existência e disponibilidade das reservas de produtos petrolíferos destinadas a enfrentar situações de crise de abastecimento.

Compete à EGREP a manutenção do mínimo de um terço da obrigação nacional de reservas (as “reservas estratégicas”), podendo essa proporção ser aumentada por despacho do Ministro da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento. Não detém a entidade poderes de fiscalização dos operadores do sector, antes se sujeitando, como estes, à acção da Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGE).



(*) Presidente do Conselho de Administração da Entidade Gestora de Reservas Estratégicas de Produtos Petrolíferos, EPE

A EGREP tem um capital estatutário de € 250 000 (duzentos e cinquenta mil euros), inteiramente devido pelo Estado, através da Direcção-geral do Tesouro e Finanças. Está submetida à dupla tutela do Ministério da Finanças e da Administração Pública e do Ministério da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento. As suas operações iniciaram-se em Janeiro de 2004, e desde então constituiu reservas superiores a um milhão de toneladas, conforme mostra o quadro seguinte:

Setembro 2010	Milhares de toneladas
Petróleo bruto	817
Gasolinas	51
Gasóleos	248
GPL	9

A obrigação nacional de reservas de segurança decorre do volume de introduções no consumo verificada, no ano anterior, relativamente às seguintes categorias de produtos petrolíferos:

Categoria A: integra a gasolina para automóveis e a gasolina de aviação;

Categoria B: compreende os gasóleos e os petróleos de iluminação e de motores e o *jet-fuel*;

Categoria C: inclui os fuelóleos;

Categoria D: corresponde aos gases de petróleo liquefeitos.

A referida obrigação de reservas de segurança corresponde a 90 dias de consumos do país, aferidos para cada um dos grupos acima identificados.

Estão obrigados à constituição e manutenção de reservas de segurança os operadores que os introduzam no consumo, ainda que através de terceiros.

Mensalmente, cada operador é obrigado a reportar à EGREP o montante das introduções no consumo realizadas no mês anterior, separadas por categoria. Com base nessa informação, a EGREP factura-lhes um montante, diferenciado por categoria de produtos (as “prestações”), destinado a custear a manutenção das reservas a seu cargo

Os órgãos sociais da EGREP compreendem o Conselho de Administração, o Conselho Fiscal, o Revi-



sor Oficial de Contas e o Conselho Consultivo. O Conselho Consultivo da EGREP apresenta especial interesse, quer pela sua composição, quer pelas atribuições que lhe estão cometidas. Efectivamente, cabe a este órgão emitir parecer sobre os principais actos da vida da empresa, a serem apreciados pelas Tutelas, tais como:

- documentos anuais de prestação de contas
- plano estratégico, orçamentos e planos de actividades anuais
- venda de reservas excedentárias
- quadro de pessoal
- outros assuntos que o conselho de administração entenda submeter ao seu parecer.

Este conselho tem a seguinte constituição:

- Director-Geral de Energia e Geologia, que preside;
- Director-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo;
- Membros do conselho de administração;
- Três representantes do sector petrolífero sujeitos à obrigação de constituir reservas;
- Um representante proposto pela indústria refinadora nacional;
- Membros do conselho fiscal, a título de observadores.

A interacção com o conselho consultivo tem proporcionado ao conselho de administração da EGREP valiosos contributos para a sua acção, permitindo-lhe ainda ter uma visão mais directa das

inferências das iniciativas que promove.

A ligação estreita entre a EGREP e a DGAIEC, potenciada desde logo pela interacção no seio do conselho consultivo, é reforçada institucionalmente pelo artigo 6º dos seus estatutos, que prevê em especial a cooperação com a DGAIEC e com a DGEG. Esta arquitectura institucional tem tido inegável consequência na prática. Como acima se explicou, as introduções no consumo, para além de determinarem o próprio nível de reservas de segurança e estratégicas, estão na base da única fonte de proventos recorrentes da EGREP – as prestações – pelo que o rigor das informações prestadas pelos operadores é de importância chave. Com a cooperação da DGAIEC, e em triangulação com a DGEG, foi por diversas vezes possível, mediante o cruzamento de dados, e seu tratamento específico em termos agregados, confirmar no essencial o rigor daquelas informações, proporcionando-nos a indispensável confiança de que o país dispõe das reservas estratégicas de que necessita, e de que as mesmas são adequadamente financiadas por quem realiza introduções no consumo legalmente elegíveis. Todo este esforço foi empreendido sem que, em momento algum, tenha sido quebrada, perante a EGREP, a confidencialidade as declarações de importação, que constitui imperativo legal.

É com convicção, e fundados em factos, que nos aprez reconhecer o carácter profícuo de que se tem revestido a interacção da EGREP com a DGAIEC.

por José Perdigoto (*)

A DGAIEC E A DGEG, UM LONGO HISTORIAL COM NOVOS DESAFIOS

Os produtos energéticos, num País que tem sido altamente dependente da importação de combustíveis, constituem uma parcela importante do comércio externo, sendo portanto um objecto natural de actividade das Alfândegas. Esta intervenção tributária, com uma importante componente de fiscalização, pode ocorrer ao longo de toda a cadeia de valor desde a produção até à comercialização, abrangendo a entrada dos produtos no País, a transformação (refinarias) o armazenamento e o transporte dos produtos (em regime alfandegado) e a venda ao consumidor.

Assumem especial relevo tributário os produtos petrolíferos⁽¹⁾ sujeitos a imposto especial de consumo (ISP, imposto sobre os produtos energéticos), imposto cuja previsão de cobrança na proposta de orçamento de estado para 2011 atinge cerca de 2,4 milhares de milhões de euros (cerca de 7% do total das receitas fiscais, Quadro IV.1.20 do Relatório).

Contudo, para além da perspectiva mais “tradicional” da cobrança, a fiscalidade tem vindo constituir um instrumento específico da própria política energética. Assim, as medidas da vertente fiscal passaram a ter um papel relevante na implementação da política energética, assente na prossecução da segurança de abastecimento, da sustentabilidade e da competitividade, pilares do novo paradigma energético. Tal faz-se ao nível do ISP, mediante a diferenciação dos valores fixados ou pelas isenções concedidas, mas também ao nível do imposto sobre transacções, segundo as taxas de IVA aplicadas a cada produto energético.

É certo que a fiscalidade incidente nos produtos energéticos já há é usada pelos governos, mas predominantemente como instrumento da política económica e financeira; só mais recentemente ela foi assumida como instrumento explícito da política energética. Concretamente a Estratégia para a Energia de 2005 (RCM n.º 169/2005), incluiu a reorganização da fiscalidade do sistema energético como mecanismo indutor da mudança do consumo para combustíveis com menor emissão de gases com efeito de estufa, por via da modulação do montante do ISP em função do conteúdo carbónico dos combustíveis (por exemplo, aumento do

ISP no chamado gasóleo de aquecimento). A actual Estratégia Nacional para a Energia, ENE2020, enquadrada no tríplice objectivo comunitário de promoção das renováveis, de redução das emissões de GEE, e de aumento da eficiência energética (objectivo 20-20-20), continua a atribuir à fiscalidade um papel crucial na implementação dessa política. É de notar que foi sobretudo a preocupação com as alterações climáticas e com a mudança de paradigma no sector da energia que trouxeram a fiscalidade para o papel de agente das políticas energéticas. As medidas necessárias a uma boa implementação da política energética relevam da competência de ministérios distintos, pelo que se torna necessária a cooperação, em particular entre os organismos operacionais da administração pública de ambos os sectores (a DGEG e a DGAIEC). Esta cooperação foi formalizada há anos, pela celebração de um protocolo entre as duas instituições.

É interessante referir que o relacionamento destas duas Direcções-Gerais (ou dos respectivos organismos antecessores), se pode fazer remontar à já longínqua publicação, em 1937, da primeira legislação específica do sector petrolífero no nosso País, a Lei nº 1947 (já revogada) e isto, curiosamente, com expressão numa vertente técnica, a definição das características dos produtos: dispunha a Base II da referida Lei que «3. Enquanto não forem publicadas estas especificações, vigorará a classificação constante das pautas aduaneiras, aplicando-se, para reconhecer as diferentes espécies de produtos, as normas adoptadas pela Alfândega de Lisboa.» Embora esta matéria constitua competência do Ministério sectorial e seja seguida pela DGEG, mantem-se obviamente uma concordância entre as características dos produtos constantes das pautas aduaneiras e as especificações requeridas para a comercialização dos produtos no mercado nacional, e fixadas em legislação específica.

Este já antigo relacionamento na área dos combustíveis derivados do petróleo continua a ter expressão, por exemplo, no Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de Junho (Código dos Impostos Especiais de Consumo) que estabelece que os interessados em constituir entrepostos fiscais de combustíveis ou em adquirir o estatuto de operador registado ou de depositário autorizado devem solicitar à Direcção-Geral de Energia e Geologia, entidade competente para o controlo das reservas estratégicas de produ-

(*) Director-Geral da DGEG

(1) Refira-se que em 2009 o petróleo bruto e os produtos petrolíferos representaram cerca de três quartos (75,6%) da factura energética, seguindo-se o gás natural (15,5%), o carvão (5,1%) e a electricidade (3,9%).



tos petrolíferos (Decreto-Lei n.º 10/2001, de 23 de Janeiro), atestação de cumprimento dessa obrigação de manutenção de reservas de segurança.

O volume mínimo obrigatório das reservas de segurança é calculado em função das introduções no mercado, pelo que as DICs apresentadas pelos operadores às alfândegas territorialmente competentes podem possibilitar, por cruzamento de dados, um controlo mais rigoroso e eficaz.

É ainda de realçar que a acção fiscalizadora efectuada pelas alfândegas nas instalações de armazenamento dos diversos operadores petrolíferos, complementada por acções de controlo efectuadas independentemente pela DGEG, asseguram em conjunto um elevado grau de fiabilidade à informação fornecida pelos operadores. Importa referir que a obrigação nacional de manutenção de reservas é uma importante componente da segurança de abastecimento, por permitir suprir uma eventual interrupção do aprovisionamento externo, e constitui também obrigação comunitária, bem como obrigação no âmbito do Acordo para o Programa Internacional da Energia, que instituiu a Agência Internacional de Energia.

A vertente energias renováveis da política energética tem também contado com as medidas fiscais, nomeadamente para a introdução dos biocombustíveis. O envolvimento da DGAIEC nesta área começou pelo reconhecimento de isenções totais de ISP para alguns projectos-piloto de produção de biocombustíveis (ao abrigo do CIEC em vigor na altura), garantindo a sua viabilidade económica. Em 2006, com a publicação dos Decretos-Lei n.º 62/2006 e 66/2006, criou-se um mecanismo de apoio com duas classes de produtores de biocombustíveis: os grandes produtores, beneficiários de uma isenção parcial de ISP, e os pequenos produtores dedicados que beneficiam de uma isenção total de ISP até um total global anual de 40.000 toneladas.

Com a entrada em vigor do novo mecanismo de apoio aos biocombustíveis (constante do Dec-lei n.º 117/2010, que transpõe a directiva 2003/30/CE), que irá vigorar de 2011 a 2020, é lançado um novo desafio às duas instituições. Este novo mecanismo tem por objectivo contribuir para a utilização de 10% de energias renováveis no consumo final de

energia nos transportes, como parte da meta de utilização de 31% de energias renováveis no consumo final bruto de energia, estabelecidas pela Directiva 2009/28/CE, às quais Portugal se encontra vinculado. Mas, diferentemente do regime anteriormente referido, desaparece a isenção de ISP concedida aos grandes produtores, que passam a contar apenas com a obrigação de incorporação a que ficam sujeitas as empresas petrolíferas.

Para seguimento e verificação do cumprimento desta obrigação e gestão da quota de isenção de ISP de que beneficiam os pequenos produtores dedicados, que manterão o regime de isenção actual, a DGEG necessitará de informação relativa à introdução no consumo, não só de biocombustíveis como também de todos os combustíveis fósseis para uso rodoviário. Para este fim, irá ser estudado, entre a DGEG e a DGAIEC, uma forma célere da disponibilização periódica de informação sobre as introduções no consumo desses produtos.

Destaque-se de novo a acção fiscalizadora que as várias alfândegas efectuam aos entrepostos fiscais de transformação, complementadas pelas acções, separadas e com outra incidência, prosseguidas pela DGEG, que asseguram em conjunto uma elevada fiabilidade no controlo da introdução de biocombustíveis no consumo.

Realce-se ainda o contributo da DGAIEC na política de promoção da eficiência energética na indústria, no âmbito do Sistema de Gestão de Consumos Intensivos de Energia (Decreto-Lei n.º 71/2008) que, ao abrigo da celebração de Acordos de Redução do Consumo de Energia com empresas consumidoras, atribui isenções de ISP aos combustíveis industriais (Portaria n.º 1530/2008), - entre os quais o carvão, o coque e o fuelóleo. Essas isenções beneficiam também as empresas que participam no Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE), no contexto do PNAC.

O histórico de cooperação entre a DGAIEC e DGEG já é longo e apresenta resultados partilhados muito positivos até à data. Os novos desafios colocados à fiscalidade e à energia obrigam as duas entidades a prosseguir e a melhorar continuamente a sua actuação conjunta e articulada, para um melhor e mais eficiente serviço público.

por Susana Pombo (*)

COLABORAÇÃO ENTRE A DIRECÇÃO-GERAL DAS ALFÂNDEGAS E IMPOSTOS ESPECIAIS SOBRE O CONSUMO E A DIRECÇÃO-GERAL DE VETERINÁRIA

DGV/DSSPA/STI-PT

A Direcção-Geral de Veterinária (DGV) assegura o controlo veterinário de animais vivos e produtos de origem animal provenientes (importados) de países fora do espaço comunitário, de forma a fornecer as garantias de protecção da Saúde Pública e da Saúde Animal necessárias para circulação dos animais e produtos importados, harmonizar as condições de importação na UE para que sejam aplicadas as mesmas regras de controlo independentemente do ponto de entrada, assegurar a estabilização dos mercados e a segurança dos aprovisionamentos e ainda, estabelecer normas de protecção de forma a evitar fraudes.

Os Postos de Inspeção Fronteiriços (PIF), criados em locais privilegiados de rotas comerciais das referidas mercadorias, funcionam sob a responsabilidade de um médico veterinário oficial, tendo por base a obrigatoriedade de aviso prévio por parte dos interessados no carregamento e a consulta dos manifestos de carga (navios e aviões). O controlo veterinário que é exercido nos PIF obedece a variadíssimas regras comunitárias. As tarefas de controlo oficial são exercidas nos PIF em nome de todos os Estados Membros.

A actuação dos médicos veterinários oficiais dos PIF é exercida sempre em “locais” onde também “actuem” estruturas aduaneiras. É assim forçosamente estreita a colaboração entre a DGV e a Direcção-Geral das Alfândegas e Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC), quer a nível local, quer a nível central.

A nível local (entre outras),

- É assegurado que se encontra disponível nas Alfândegas Locais a lista de animais e produtos que tem que ser sujeitos a controlo veterinário (Decisão 2007/275/CE- Lista Positiva);
- As mercadorias referidas não são libertas pelas estâncias aduaneiras sem que a documentação de controlo veterinário (DVCE) seja presente às mesmas, tomando as medidas apropriadas sempre que sejam detectadas mercadorias não declaradas do ponto de vista veterinário;

- É facultada pelas Alfândegas Locais a possibilidade de consulta pelos PIF dos manifestos e de toda a informação considerada pertinente;
- É efectuado o reforço do controlo a determinados animais e produtos e proveniências por parte das Alfândegas Locais, sempre que existam medidas veterinárias de salvaguarda comunitárias ou nacionais;
- São efectuadas acções de controlo conjuntas quando necessário;
- Ambas as estruturas efectuam contactos regulares para esclarecimento e uniformização de procedimentos.

A nível central (entre outras),

- São elaboradas diferentes directrizes em estreita colaboração entre Serviços, (Circulares, Instruções de procedimento, etc.);
- A DGAIEC acompanha, em completa parceria com a DGV, todas as missões comunitárias no âmbito da importação/trânsito e actuação nos PIF;
- São enviadas pela DGV, na data de publicação, todas as medidas de salvaguarda publicadas, como consequente reforço do controlo por parte das Alfândegas Locais;
- É elaborada legislação comum por força da actuação conjunta;
- São criadas Acções de Formação destinadas a funcionários da DGAIEC e da DGV (níveis central e local);
- Quando pertinente, são acompanhadas em conjunto reuniões comunitárias;
- São discutidos diferentes assuntos, existindo contacto permanente entre Serviços.

Por sua vez, por força das suas atribuições, a DGAIEC encontra-se em situação privilegiada para impedir a entrada ilegal de animais e produtos, com consequente risco de introdução de doenças animais que podem ter impacto devastador, como são por exemplo a febre aftosa e a raiva, bem como para efectuar o controlo de bagagens pessoais (animais e produtos) e encomendas postais, contribuindo assim na aplicação de medidas de carácter sanitário.

(*) Directora-Geral da Direcção-Geral de Veterinária



Ernesto Matos

As atribuições/actuações atrás referidas estão consignadas em legislação competindo “a todos” o seu cumprimento, no entanto a “estreita colaboração” que existe entre as duas autoridades tem-se revestido de diferentes formas, as quais tem potenciado a eficiência e eficácia do controlo oficial nas matérias sanitárias veterinárias.

Pediú-nos o Sr. Director-Geral da DGAIEC que não fizessemos elogios, mas nesta matéria vai perdoar-nos, pelo menos, o registo da enorme colaboração que nos foi dada no âmbito da “Semana Veterinária” que decorreu em Novembro de 2008 durante a qual se procedeu à divulgação de regras sobre a entrada de animais de companhia e de produtos em bagagens pessoais ou através de encomendas postais.

A DGV verificou nas reuniões da Comissão Europeia de preparação do evento as dificuldades enfrentadas pela maioria dos Estados Membros no contexto da necessária articulação com outras entidades, em claro contraste com Portugal, no que

se referia à actuação conjunta requerida nos nossos portos e aeroportos.

Se não estivesse “cimentada” já essa parceria não seria tão fácil, como foi, efectuar as acções propostas.

Actualmente estão em fase de ultimização dois Protocolos entre Entidades com o objectivo de “formalizar” as diferentes formas de cooperação, destacando-se aquele que permitirá despoletar o procedimento para acesso ao sistema SDS por parte dos PIF e outros técnicos da DGV.

Está também a ser ultimado um projecto de diploma que visa executar o Regulamento (CE) n.º 206/2009 relativo ao controlo de remessas pessoais de produtos.

Prevêem-se para 2011 Acções de Formação, nomeadamente sobre os Sistemas Traces e SDS.

Está assim garantida a continuidade desta colaboração existente nos actos de importação e entrada a partir de Países Terceiros.



GNR

Guarda Nacional Republicana

por **Comando da Guarda**

A cooperação entre a Guarda Nacional Republicana (GNR) e a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC), que conheceu um desenvolvimento significativo a partir de 1993, na sequência da extinção da Guarda Fiscal e da criação da Brigada Fiscal (BF) no seio da GNR, tem-se materializado sobretudo nos domínios operacional e da formação.

Na vertente operacional a colaboração tem sido efectiva e profícua em todo o território nacional e em diferentes domínios, de que são exemplo o controlo da circulação de mercadorias, as operações de controlo e segurança na via marítima, a partilha de informações, a segurança das instalações aduaneiras e a investigação em matéria de contra-ordenações e de criminalidade aduaneiras, entre outras.

Esta colaboração, desenvolvida e consolidada ao longo dos anos e que permite racionalizar recursos e aproveitar as sinergias derivadas das competências, capacidades e meios que cada uma das entidades focaliza no exercício de missões nas áreas fiscal e aduaneira, sofreu algumas adaptações a partir de 01 de Janeiro de 2009, com a implementação da nova estrutura orgânica da GNR, aprovada pela Lei nº 63/2007, de 06 de Novembro.

Até então a colaboração da GNR com a DGAIEC era, na sua quase totalidade, assegurada pela Brigada Fiscal (BF), enquanto unidade especial responsável pelo cumprimento da missão da Guarda no âmbito da prevenção, descoberta e repressão das infracções fiscais e aduaneiras. Com a nova estrutura orgânica a BF deu lugar a duas novas unidades: a Unidade de Controlo Costeiro (UCC), com a responsabilidade pelo cumprimento da missão da Guarda em toda a extensão da costa e no mar territorial, competindo-lhe, ainda, gerir e operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), e a Unidade de Acção Fiscal (UAF), com competência específica de investigação para cumprimento da missão tributária, fiscal e aduaneira cometida à Guarda.

Com a implementação da nova LO/GNR a missão

da ex-BF foi reafectada, tendo as suas atribuições sido repartidas pelas duas novas Unidades, conforme se referiu, e pelos novos Comandos Territoriais (CTer) igualmente criados com a reestruturação orgânica realizada. Em simultâneo, materializou-se a vontade legislativa de reforçar as competências da UAF em matéria de investigação criminal tributária, em conformidade com o disposto na Lei nº 49/2008, de 27 de Agosto (LOIC).

As mencionadas alterações implicaram o surgimento de um novo modelo de relacionamento institucional com a DGAIEC, acordado numa reunião realizada em 30 de Janeiro de 2009 entre os responsáveis máximos de ambas as Instituições. A cooperação operacional da GNR com as Alfândegas é, nos termos então acordados, assegurada por uma das Unidades da Guarda (UCC, UAF ou CTer), designada Entidade Primariamente Responsável (EPR) em função da tarefa a executar.

Este modelo de cooperação, que permite empregar os recursos materiais e humanos da Guarda de um modo mais eficiente, não colide com o que do antecedente já estava protocolado entre as duas Entidades. A Guarda mantém a mesma disponibilidade para colaborar na realização de operações de fiscalização e controlo de circulação de mercadorias, na realização de operações conjuntas, na troca de informações assim como em matéria de formação, entre outras.

No capítulo da formação é importante realçar o papel absolutamente fundamental da DGAIEC para a manutenção e desenvolvimento de conhecimentos na área da especialidade fiscal e aduaneira no seio da GNR, assim como no esclarecimento de algumas situações concretas e na difusão de procedimentos, normas e orientações, através da disponibilização das suas circulares internas. Igualmente decorrente das excelentes relações Institucionais, a DGAIEC tem proporcionado a participação de militares da Guarda em seminários por si realizados e disponibilizado vagas para formação diversa, incluindo a frequência de cursos com recurso ao e-

learning, de que é exemplo a acção formativa sobre “ Os regimes suspensivos do ISV”.

No âmbito do protocolo estabelecido entre a DGAIEC e a GNR no quadro do Regime Geral das Infrações Tributárias, a Guarda, através da Unidade de Acção Fiscal, elabora todos os processos de contra-ordenação aduaneira que resultem de autos de notícia levantados pelos militares da Guarda, praticando todos os actos de investigação e de instrução até ao relatório final a apresentar à DGAIEC, autoridade competente para a decisão. Tal facto implica uma ligação permanente e uma intensa troca de correspondência entre os vários Destacamentos de Acção Fiscal e as respectivas Alfândegas, que, nos termos do RGIT, detêm o poder de definir orientações na instrução dos processos. Em matéria de investigação criminal a disponibilidade da Guarda para colaborar e cooperar com a DGAIEC é, no presente, tal como foi no passado,

total e permanente. As investigações que ambas as Instituições realizaram em conjunto foram sempre norteadas por princípios éticos de relacionamento leal, franco e aberto, assentes no respeito mútuo e desprendidas de protagonismo. Os resultados obtidos e os êxitos alcançados são o corolário natural do somatório da vontade, da disponibilidade, da capacidade, dos meios e do conhecimento genuíno do fenómeno em investigação.

Actualmente encontram-se a decorrer algumas investigações conjuntas, sendo desejável, no entendimento da Guarda, incrementar o recurso a esta prática bem como a outras formas de cooperação e troca de informações, para potenciar os recursos empregues no combate à fraude e evasão fiscal e aduaneira, que são prejudiciais ao desenvolvimento democrático, livre e justo da sociedade que um dia jurámos defender sob a divisa “PELA LEI E PELA GREI”.



Ernesto Matos



por António Nunes (*)

ASAE E DGAIEC: DUAS ENTIDADES EM COLABORAÇÃO

A Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) e a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC) partilham a missão de proteger o consumidor e assegurar uma leal concorrência entre os operadores económicos.

Sendo a ASAE autoridade administrativa nacional especializada no âmbito da segurança alimentar e da fiscalização económica, e cabendo-lhe velar pela disciplina do exercício das actividades económicas – nos sectores alimentar e não-alimentar – deve, pois, entrelaçar a sua actividade com a entidade responsável pelo controlo da fronteira externa comunitária e do território aduaneiro nacional – para fins fiscais, económicos e de protecção da sociedade.

Cruzando-se os seus domínios de actuação, e tendo ambas as entidades uma filosofia de actuação de cooperação aberta e participativa com os seus parceiros institucionais, é com naturalidade que as relações de articulação operacional entre as duas entidades têm sido sólidas e continuadas, a bem do Serviço Público.

A ASAE e a DGAIEC têm trabalhado em conjunto nas fronteiras e no território nacional.

A nível do controlo fronteiriço têm-se estabelecido regularmente relações de colaboração, ao abrigo do Decreto-Lei nº 69/2005 de 17 de Março de 2005 – relativo à Segurança Geral de Produtos – e agora ao abrigo do Regulamento (CE) N.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho – que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos em geral.

Desde Janeiro de 2010 ficou estabelecido que é a autoridade de fiscalização de mercado que aprecia e decide sobre determinadas situações de entrada de produtos de natureza não-alimentar no território nacional, por ter entendido o legislador que as autoridades de fiscalização devem deter um know-how técnico específico mais acurado relativamente aos produtos que fiscaliza do que as autoridades

aduaneyras. Assim, na presença de produtos de natureza não-alimentar a aguardarem desalfandegamento, relativamente aos quais sejam duvidosas para a DGAIEC as suas condições e características de conformidade, é contactada a ASAE, que através do seu Gabinete Técnico Pericial procura dar o apoio necessário emitindo o seu parecer, baseado este numa análise dos produtos em si e da sua documentação técnica. Sendo esta colaboração sobretudo centrada na Alfândega Marítima de Lisboa, espera-se que se desenvolva com outros pontos fronteiriços.

Mas, também para dentro de fronteiras as duas entidades trabalham regularmente em conjunto. As reuniões de articulação operacional com a DGAIEC e com outras entidades e forças de segurança nacionais são regulares. As operações conjuntas são frequentes.

Em intervenções operacionais as duas entidades partilham destinatários em comum, designadamente aqueles que na sua actividade económica lidam com produtos sujeitos a impostos especiais sobre o consumo – como o álcool e as bebidas alcoólicas e os tabacos manufacturados.

Para além desta actuação em conjunto em destinatários comuns, as duas entidades ainda participam em intervenções conjuntas nacionais/internacionais, juntamente também com outras entidades, por vezes de outros países da União Europeia, designadamente em áreas relativas à protecção de direitos de autor ou propriedade industrial. Neste tipo de operações os destinatários da fiscalização de ambas entidades poderão não ser os mesmos, mas estão integrados e articulados num mesmo Plano Nacional.

A título de exemplo de resultados práticos desta cooperação, refere-se que ao abrigo do Regulamento antes referido, relativo aos requisitos de acreditação e fiscalização do mercado em produtos não-alimentares, foram este ano de 2010 tomadas medidas e analisados pela ASAE em colaboração com a DGAIEC, cerca de 51.500 produtos – entre brinquedos, pilhas, equipamentos de baixa tensão, instrumentos de pesagem e outros. Entendeu a ASAE que não estavam reunidas condições para

(*) Inspector Geral



Ernesto Matos

autorização de saída dos produtos em causa, por os mesmos não cumprirem os requisitos legais de acordo com a legislação comunitária de harmonização, pelo que não foram estes desalfandegados. Relativamente a intervenções conjuntas intra-fronteiras, e neste ano de 2010, as duas entidades participaram em cerca de 30 acções, em matérias como bares e discotecas, outros estabelecimentos

de restauração, direitos de autor, ou contrafacção de medicamentos.

A cooperação entre ASAE e DGAIEC tem sido benéfica à protecção do consumidor e à protecção da comunidade do comércio desleal e ilegítimo, sendo de esperar que se intensifique nos vários pontos fronteiriços, à semelhança do que acontece já com a alfândega marítima de Lisboa.



por Estalinou Costa (*)

PARCERIA ALFÂNDEGA / CTT

No âmbito do processo de controlo aduaneiro efectuado aos produtos postais provenientes de países extra-comunitários com entrada no nosso País, os CTT exercem juntamente com a Delegação Aduaneira (instalada no edifício dos CTT – Centro Operacional de Correio de Lisboa), uma actividade conjunta na selecção e verificação dos objectos postais, seus conteúdos e respectiva documentação.

A actividade centra-se no controlo de objectos postais provenientes de origens extra-comunitárias, tendo como missão garantir que todos eles passam obrigatoriamente pelo controlo aduaneiro. Para isso e, cumprindo os padrões de qualidade de serviço, existem acordos estabelecidos entre ambas as entidades, no que diz respeito ao ajuste de horas, tempos, condições de tratamento e verificação desses objectos, respeitando o produto e respectiva prioridade.

Os produtos CTT podem encaixar-se dentro de 3 níveis de padrão:

- Express Mail Service – Padrão D+1
- Correspondências Postais – Padrão D+3
- Encomendas – Padrão D+5

Os objectos seleccionados pela Alfândega são alvo de um processo de informatização de dados, o que permite que sejam rastreáveis pelos CTT.

A informatização desta tarefa permite, a ambas as partes, o conhecimento sobre o estado de cada objecto e respectivas quantidades em cada estado, para o universo de objectos sob controlo aduaneiro.

Esta recolha de informação permite também ao cliente visualizar em que fase do processo se encontra o seu objecto, tendo assim o cliente informação do ponto de situação sobre o seu objecto.

De salientar as melhorias efectuadas nos sistemas informáticos, com a criação de eventos de controlo, para cada fase de tratamento dos objectos, criação

de relatórios específicos, nomeadamente dos objectos entrados e saídos de armazém e reembolsos, que permitem um maior controlo, eficácia e rapidez no tratamento dos objectos.

Para além da evolução descrita nos sistemas de informatização e, em concreto, na fase Verificação dos objectos e seus conteúdos, a delegação aduaneira conta com um aparelho de Raio-X, que permite despistar muitas situações potencialmente duvidosas.

Um dos pontos mais importantes para se alcançar um bom serviço ao cliente, garantindo o controlo aduaneiro dentro dos padrões oferecidos aos produtos postais, é a gestão conjunta dos recursos humanos, gerida por ambas as partes de uma forma interligada, em função dos volumes de tráfego postal e das necessidades genéricas, específicas ou pontuais da Alfândega.

É esse o procedimento instituído, de forma a adequar os recursos humanos existentes de ambas as áreas e em cada momento, efectuando ajustes duradouros ou momentâneos, de forma a dar a melhor resposta ao cumprimento dos objectivos.

Um passo dado no sentido da melhoria da nossa actividade foi a mudança para as novas instalações, onde se desenrola a operação conjunta CTT/Alfândega, ocorrida em Fevereiro de 2008. A mudança foi uma importante mais valia, não só pelas condições que proporciona, quer para os trabalhadores mas também para o cliente, que tem agora melhores condições de acesso aos nossos serviços. No actual Balcão de Atendimento ao público, estão disponíveis, no mesmo espaço, os serviços da Alfândega, Despachante e Tesouraria CTT, permitindo ao cliente desalfandegar, pagar os direitos aduaneiros e levantar os seus objectos de forma mais rápida e eficaz.

Nesta actividade, o sigilo de informação é um aspecto fulcral, que está perfeitamente enraizado na formação dos trabalhadores há longa data; Tudo isto torna possível que todos os dias sejam tratados no âmbito desta parceria alguns milhares de objectos, entre EMS, correspondências e encomendas.

(*) Presidente do Conselho de Administração CTT - Correios de Portugal



por João Goulão (*)

Introdução

As primeiras leis publicadas em Portugal em matéria de drogas datam de 1924 e 1926, acentuando progressivamente o carácter repressivo da lei para com o tráfico por se ter considerado demonstrada a relação cada vez mais estreita entre este e a criminalidade organizada e a criminalidade de negócios, designadamente o branqueamento de capitais, através da “lavagem” dos fundos obtidos mediante o seu reinvestimento em actividades lícitas.

No que respeita ao Tratamento, a Lei de Saúde Mental de 1963 já se referia ao “tratamento das Toxicomanias”, pese embora não ter sido criada qualquer estrutura para o realizar porque o consumo de estupefacientes não se constituía então como um problema de saúde pública. Contrariamente ao que aconteceu em outros países, em que o fenómeno se foi instalando de forma paulatina permitindo que fosse sendo desenvolvido um conhecimento sobre as drogas e seus efeitos e uma intervenção preventiva, em Portugal o tema era praticamente tabu. O ostracismo a que o País se remetia - com a dificuldade então sentida, em particular pela juventude, em passar fronteiras, e a pouca atracção que exercia para os visitantes - conduziu a um quase total desconhecimento sobre as substâncias e seus efeitos.

Após a revolução do 25 de Abril, a associação do uso destas substâncias à ideia de liberdade, aliada à quase total impreparação para este contacto e ao regresso de milhares de soldados e colonos das antigas colónias, em alguns casos com hábitos de consumo (sobretudo de cannabis), conduziu a uma explosão na experimentação. A passagem para outras substâncias foi facilitada pelo desconhecimento das diferenças entre elas e seus efeitos e pela entrada em cena de redes de tráfico, explorando um novo mercado emergente.

Evolução da Legislação Nacional

A primeira reacção pública foi uma campanha de

cartazes, “Droga, Loucura, Morte”, que veiculava uma informação que acentuava e dramatizava as consequências, eventualmente desproporcionada face ao relevo social das drogas na altura.

Contudo, já em 1975 o legislador apontava para a necessidade de olhar com uma atenção especial para o consumidor, assumindo a toxicoddependência como uma doença. Em 1993, a Lei 15/93 consagrou a figura do traficante-consumidor, passando os actos de tráfico praticados com exclusiva finalidade de angariar meios para assegurar auto-consumo, a estar abrangidos por uma moldura penal mais branda. Em 2000, com a aprovação da Lei 30/2000, é introduzido um regime de descriminalização do consumo de drogas, determinando que o consumo, aquisição e detenção para consumo próprio passem a constituir contra-ordenação. O consumo de drogas não deixa de ser punido nem passa a ser legal, apenas deixam de ser aplicadas sanções penais ao uso, posse e aquisição ilícita de todas as drogas para uso próprio. O consumo passa a ser sancionado através de coimas e/ou outras medidas acessórias, competindo às Comissões para a Dissuasão da Toxicoddependência o processamento das contra-ordenações e a aplicação das respectivas sanções.

Evolução das Estruturas

A partir de 1975 foram criadas as primeiras estruturas especialmente vocacionadas para a luta contra as drogas e as toxicoddependências, tendo evoluído de acordo com as necessidades específicas de acompanhamento do fenómeno. Fusões sucessivas levaram à sua convergência no Instituto da Droga e da Toxicoddependência, I.P., que tem como missão promover a redução do consumo de drogas lícitas e ilícitas, bem como a diminuição das toxicoddependências. O IDT, I.P. é hoje um organismo dotado de autonomia administrativa na tutela do Ministério da Saúde, com competências tanto na área das drogas ilícitas como do álcool, e as suas competências compreendem áreas transversais e da redução da procura. O Presidente do Conselho Directivo do IDT é por inerência o Coordenador

(*) Presidente do Conselho Directivo do IDT, IP e Coordenador Nacional para os Problemas da Droga, das Toxicoddependências e do Uso Nocivo do Alcool



Ernesto Matos

Nacional para os Problemas da Droga, das Toxicodependências e do Uso Nocivo do Álcool.

A redução da procura inclui os eixos da prevenção, dissuasão, redução de riscos e minimização de danos, tratamento e reinserção. Entre as áreas transversais destacam-se a coordenação nacional, a cooperação internacional, a informação, investigação, formação e avaliação e o reordenamento jurídico. A coordenação estabelece as pontes para estruturas de outros Ministérios e outros parceiros sociais, com cujo concurso são delineadas e avaliadas a Estratégia e respectivos Planos de Acção. De entre estes parceiros assumem particular importância os que têm como missão a redução da oferta, como as forças policiais e aduaneiras.

O papel da DGAIEC

Uma vez que as competências da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC) se exercem especialmente na área da Redução da Oferta (no caso das drogas ilícitas) e da fiscalização (no caso do álcool) existe uma grande complementaridade e sinergias entre o IDT e a DGAIEC. Sublinha-se o papel activo e construtivo desempenhado pelos representantes da DGAIEC nos grupos de trabalho constituídos em 2005 para a elaboração do Plano Nacional contra a Droga e as Toxicodependências, nomeadamente nas relações internacionais e na área de missão da redução da oferta. O representante do Ministro das Finanças na Comissão Técnica do Conselho Interministerial de Combate à Droga e à Toxicodependência, criado em 2003 e reestruturado em 2010 como Conselho Interministerial para os Problemas da Droga, das Toxicodependências e do Uso Nocivo do Álcool, foi um representante da DGAIEC. Esta Comissão Técnica acompanhou, a partir de 2006, a execução do Plano Nacional e do Plano de Acção – Horizonte 2008 que o operacionaliza, através de Subcomissões especializadas nas

quais representantes da DGAIEC desempenharam também um trabalho consistente, promovendo a concertação de posições e um clima geral de harmonia que muito beneficiou as conclusões do relatório de avaliação interna apresentado ao membro do Governo responsável, a Ministra da Saúde, e aprovado em Conselho Interministerial em Maio de 2010.

A DGAIEC é igualmente um parceiro privilegiado no âmbito da participação de Portugal no Grupo Pompidou, um acordo parcial do Conselho da Europa cuja missão tem vindo a evoluir ao longo do tempo, não estando hoje apenas circunscrita ao combate do tráfico de drogas mas abrangendo todos os aspectos que tocam este fenómeno numa lógica integrada. Essa participação é especialmente importante no Grupo Aeroportos, um grupo de trabalho especializado e permanente do Grupo Pompidou, cuja característica mais saliente é ser, a nível europeu e mesmo multilateral, a única instância em que os funcionários das alfândegas e das polícias que actuam nos aeroportos colaboram juntos, trocando experiências e boas práticas no âmbito do tráfico de drogas e desvio de precursores, bem como elaboração de perfis de correios de drogas e sua interceptação e controle da actividade da aviação civil (não comercial). Este grupo promove uma conferência anual, preparada ao longo do ano através de troca de correspondência e também duas reuniões por ano. Essa preparação traduz-se num exercício elaborado pelo RILO (*Regional Intelligence Liaison Office* da Organização Mundial das Alfândegas) cujo resultado é apresentado durante a conferência anual e que tem como objectivo desenvolver o conhecimento sobre rotas e procedimentos de tráfico de drogas na Europa.

A extensão das competências do IDT aos Problemas Ligados ao Uso Nocivo de Álcool deverá no futuro traduzir-se numa cooperação alargada a outras matérias.

por **Helder Mota Filipe** (*)

Pode dizer-se que a colaboração entre o INFARMED e a DGAIEC existe desde que alguém, por diversos motivos, decide enviar medicamentos, cosméticos ou dispositivos médicos, de um outro país para Portugal, o que proporciona a necessidade de contactos frequentes entre as duas instituições.

A possibilidade de com rapidez e eficácia gerir as diferentes situações que se colocam diariamente às duas entidades, é essencial para o cumprimento da missão do INFARMED, de regular e supervisionar os sectores dos medicamentos, dispositivos médicos e produtos cosméticos e de higiene corporal, segundo os mais elevados padrões de protecção da saúde pública, e garantir o acesso dos profissionais da saúde e dos cidadãos a medicamentos, dispositivos médicos, produtos cosméticos e de higiene corporal, de qualidade, eficazes e seguros.

Fenómenos mais recentes, apoiados na forte globalização de todos os sectores de actividade, ao qual o sector farmacêutico não é excepção, têm contribuído para o reforço e desenvolvimento das nossas relações, facilitado pela boa colaboração já existente.

Para agilizar e acordar formas de articulação que facilitem a actuação individual e conjunta do INFARMED e da DGAIEC, harmonizando, sempre que possível, as metodologias e instrumentos a utilizar, foram criados 3 grupos de trabalho conjuntos, com objectivos específicos: estatuto do medicamento, contrafacção e cosméticos.

Fazem parte destes grupos de trabalho colaboradores das duas entidades que reportam a um Comité de Supervisão, que é composto por dirigentes do INFARMED e da DGAIEC e que deve apoiar e orientar a actividade destes grupos.

O âmbito de cada grupo corresponde às áreas onde um novo modelo de colaboração é indispensável: estatuto do medicamento, para clarificação das normas legais aplicáveis; cosméticos e contrafacção, para discussão e acordo de procedimentos aplicáveis às várias situações problemáticas identificadas.

Na área dos produtos cosméticos e da legislação foram colocados em prática os procedimentos acordados e clarificadas as normas aplicáveis.

Congratulamo-nos pela forma expedita e articulada que implementação destas medidas têm permitido gerir e resolver as sobre as situações de exportação e importação e de consumo próprio de medicamentos.

No entanto, é no domínio específico da contrafacção de medicamentos que nos é exigida uma atenção redobrada, procedimentos específicos e formas de troca de informação privilegiada para prevenir, mitigar e agir eficazmente sobre as formas, cada vez mais sofisticadas, de fabrico e circulação de medicamentos contrafeitos. Neste âmbito, tem sido fulcral a colaboração e articulação existentes, que tem permitido exhibir perante os nossos parceiros nacionais e internacionais uma frente unida e coerente.

No sistema europeu e mundial do medicamento, a evolução do fenómeno da contrafacção, pela crescente abrangência dos produtos contrafeitos, pela sofisticação da sua disseminação via internet, desenhada para escapar à monitorização das autoridades fiscalizadoras, motiva um empenho acrescido na defesa da saúde pública dos cidadãos e sustenta uma forte determinação no combate a estas situações.

É neste contexto que mais se evidencia, e se torna mais visível para o exterior, a parceria entre INFARMED e a DGAIEC.



Ernesto Matos

(*) Vice-Presidente do Concelho Directivo do INFARMED, IP

Há cerca de 3 anos que INFARMED e DGAEIC participam conjuntamente em operações internacionais de combate à contrafacção de medicamentos, nomeadamente na Operação PANGEA, inserida no âmbito da *International Internet Week of Action (IIWA)*, cuja terceira edição se realizou este ano, em Outubro, com resultados muito expressivos.

A actuação conjunta nestas operações e a frequência de outras formas de interacção tem permitido fortalecer as nossas relações, levando-nos a um contacto quase diário, para o que contribui de forma decisiva o profissionalismo e competência dos profissionais envolvidos.

Por outro lado, a futura Directiva sobre medicamentos falsificados, que visa fortalecer a cadeia legal de distribuição de medicamentos evitando a entrada de medicamentos falsificados no mercado, actualmente em discussão a nível europeu, motivará igualmente um contacto próximo aquando da sua implementação.

Além destas, surgirão por certo novas iniciativas que exigirão uma actuação conjunta, a somar

àquelas que diariamente teremos que resolver. Julgamos, pois, que estão reunidas as condições para darmos mais um passo nesta parceria, avançando para a sua consolidação formal através de um protocolo de colaboração.

Para o INFARMED, a formalização da colaboração com a Alfândega Portuguesa é o resultado mais óbvio de uma colaboração que se tem mostrado indispensável e que contribuirá para o constante reforço e melhoria da colaboração que vimos mantendo.

Para aqueles que pretendem actuar de forma ilegal no nosso âmbito conjunto de actuação, a existência e publicitação deste instrumento formal de colaboração poderá vir, ainda, a constituir uma ferramenta de dissuasão.

Reafirmamos a nossa inteira disponibilidade, vontade e total abertura para reforçar e desenvolver as excelentes institucionais e operacionais que nos ligam e que contribuem para o prestígio das autoridades portuguesas a nível internacional e nacional, para a segurança dos cidadãos e para a protecção da Saúde Pública.



Ernesto Matos

por José Luís Cacho (*)

Instituir a filosofia de *Janela Única Portuária* nos portos, da sua ligação ao *Sistema Integrado dos Meios de Transporte e da Declaração Sumária*, da Direcção-Geral das Alfândegas – SDS, foi uma medida da maior importância para a competitividade do sector, razão pela qual mereceu, desde o primeiro momento, o incentivo da tutela, desenvolvendo-se desde então um assinalável esforço interministerial para a sua concretização.

Com esta medida, os agentes económicos passaram a relacionar-se com cada porto através de um único canal electrónico, pelo qual tratam todos os processos administrativos para o célere despacho de mercadorias e navios. Na *Janela Única Portuária* a informação é introduzida uma só vez e flui para as entidades que dela necessitam, obtendo-se os respectivos despachos pela mesma via. Antecipam-se prazos, eliminam-se redundâncias, evitam-se deslocamentos, elimina-se papel, simplificam-se procedimentos e aumenta-se a transparência dos processos. Em suma, aumenta-se a competitividade dos portos e da economia nacional.

A *Janela Única Portuária* sustentada na harmonização e simplificação dos Procedimentos e Informação Portuária electrónica – PIP'e, teve em linha de conta todas as especificações técnicas e funcionais protocoladas no âmbito do relacionamento SDS/JUP, permitindo aos Agentes Económicos, por esta via, um meio de comunicação declarativo no sentido da substituição do suporte em papel pelo Despacho Aduaneiro totalmente electrónico, quer para os Navios quer para as Mercadorias, minimizando os tempos de trânsito nos portos, uma vez que estão criadas as condições para os despachos em antecipação à passagem das mercadorias.

É também de referir que esta aplicação informática foi desenvolvida com base nos requisitos de informação totalmente idênticos na componente aduaneira e com mensagens em conformidade com os guias oficiais acordados, evidenciando o adequado cumprimento daquilo que está acordado com a DGAIEC.

Um outro aspecto a mencionar reside na interacção que esta permite com as outras autoridades, possibilitando o despacho online pela Sanidade Marítima, Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, e Capitania.

No passado mês de Outubro a APVC - Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A., a APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A., a APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A., a APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A., a APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A., a APTG – Administração dos Portos da Terceira e Graciosa, S.A., a APTO – Administração dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental, S.A., a APSM – Administração dos Portos das Ilhas de São Miguel e Santa Maria, S.A. e o IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P., entraram em produção com o Sistema de Declaração Sumária – SDS, tendo assinado o protocolo de cooperação no dia 18 de Outubro.

Trata-se, pois, de um acontecimento de grande relevância no transporte marítimo em Portugal, que muito orgulha os protagonistas envolvidos, uma vez que permitiu colocar o sector ao nível das melhores práticas internacionais.

Por outro lado, não é de descurar que a constituição da *Janela Única Portuária*, a agilização do Despacho Aduaneiro e a interligação com outros sistemas são peças essenciais para o aumento da competitividade do sector, permitindo cada vez mais a afirmação do Sistema Marítimo-Portuário Nacional.



(*) Presidente da Associação dos Portos de Portugal



por Almeida Rodrigues (*)

A Polícia Judiciária e a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo

A Polícia Judiciária é um corpo superior de polícia criminal que tem por missão coadjuvar as autoridades judiciárias na investigação, desenvolver e promover as acções de prevenção, detecção e investigação da sua competência ou que lhe sejam cometidas pelas autoridades judiciárias competentes.

No âmbito desta missão, tem competência reservada para a investigação dos crimes mais graves, quer pelo desvalor dos actos que os integram, quer pela sua complexidade. Da mesma forma, quando praticados de modo organizado e com carácter transnacional.

Trata-se de uma actividade complexa que no plano material recorre a diversas áreas do saber científico e no plano da organização e actuação conta com a cooperação das entidades públicas e privadas nacionais.

É neste contexto que a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais Sobre o Consumo (DGAIEC) assume um papel relevante nas áreas da criminalidade organizada de incidência fiscal e aduaneira, do tráfico de estupefacientes e psicotrópicos e seus percursos, bem como na segurança em geral.

A DGAIEC é, nos termos legais, tal como a Polícia Judiciária, autoridade de polícia aduaneira e um OPC de competência específica (LOIC). Esta competência partilhada está na origem do Protocolo nº 22/2003 (D.R. nº 152, 2ª série de 4 de Julho de 2003) que sugere e regula uma aproximação e melhor articulação entre as partes. Cria ainda o Grupo Permanente de Ligação para a troca de informações e prevenção criminal e prevê a criação de equipas de investigação, sempre que as circunstâncias do caso concreto o aconselhem.

Na prevenção ao tráfico ilícito de drogas e precursores, a colaboração activa da DGAIEC é fundamental, quer no exercício de competências próprias na detecção de drogas e precursores, quer na cooperação com a Polícia Judiciária no âmbito de investigações complexas.

O seu posicionamento estratégico para a prossecução das políticas de protecção e segurança na fronteira do território nacional e na fronteira ex-

terna aduaneira da União Europeia, determina um acesso privilegiado a informação relevante para a investigação do crime de tráfico internacional de droga. Está presente e actuante em 14 portos, 24 marinas e 8 aeroportos internacionais.

Daí, a sua participação, sempre activa, nas “Unidades de Coordenação e Intervenção Conjunta” criadas ao abrigo do D. L. nº 81/95, art.º 6º, que, funcionando a nível regional e a nível nacional pretendem “disciplinar e praticar a partilha de informações oriundas de cada força ou serviço integrante e a coordenação das acções que devam ser executadas em comum”.

Também no âmbito da formação específica relativa à prevenção e investigação do tráfico de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, da responsabilidade da Escola de Polícia Judiciária a colaboração das estruturas de formação da DGAIEC é requerida e apreciada.

E no Centro Nacional Coordenador Marítimo, criado pelo Decreto Regulamentar nº 86/2007 de 12 de Dezembro, de novo a P.J. e a DGAIEC, cada uma no âmbito das suas competências, pugnando pelo seu exercício, de forma integrada e devidamente articulada com outras autoridades e entidades que operam nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Na sequência do Decreto nº 13/2007, de 13 de Julho que aprovou o “Acordo Entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha sobre Cooperação Transfronteiriça em Matéria Policial e Aduaneira” e da Portaria nº 1354/2008 de 27 de Novembro que aprovou o regulamento que define os procedimentos organizacionais, funcionais, técnicos e de articulação entre as entidades envolvidas na organização e funcionamento dos centros de cooperação policial e aduaneira, mais uma vez P.J. e DGAIEC cooperando, conjuntamente com outras entidades, na prossecução dos objectivos definidos no referido acordo.

Mais recentemente, através da Portaria nº 882/2010 de 10 de Setembro, as duas entidades são, entre outras, membros do Grupo Anti-Contrafacção criado por este diploma legal.

É vasto e diversificado o contexto em que as duas instituições se cruzam. Só a capacidade de entendimento que localmente ou nas instâncias formais de coordenação tem existido, permite a concretização de resultados que muito dignificam as duas Instituições e, do mesmo modo, os seus funcionários.

(*) Director Nacional da Polícia Judiciária

por Jorge Silva (*)

A Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, DGAIEC, e o IMTT têm, no que se refere à área automóvel, competências distintas, mas que se complementam.

Assim, actualmente, da intervenção conjunta dos dois Organismos destaca-se o seguinte:

Atribuição de matrícula nacional a veículos novos

A admissão à circulação de veículos no nosso País é consubstanciada, regra geral, pela atribuição de matrícula nacional conforme define o artigo 117.º do Código da Estrada aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

A competência para a matrícula de veículos está atribuída ao IMTT. No entanto para que o veículo possa ser matriculado deve previamente ter sido regularizada a sua situação fiscal, atribuição que está cometida à DGAIEC. Deste modo, no acto de atribuição de matrícula por parte do IMTT, haverá que confirmar que o imposto devido já se encontra cobrado.

Dado o elevado número de matrículas que são solicitadas diariamente a comunicação só pode ser feita de forma eficaz com o recurso a métodos informáticos. Neste sentido a DGAIEC e na altura a DGV, celebraram em 1997, um protocolo de cooperação, que visava a permuta electrónica de informação tendo em vista a atribuição de matrículas nacionais a veículos que tenham regularizado previamente a sua situação fiscal.

Desde a data da celebração deste protocolo, verificaram-se entretanto diversas alterações dos procedimentos administrativos e informáticos relativos às duas entidades nomeadamente a substituição do livrete e o registo de propriedade do veículo pelo certificado de matrícula, bem como a abolição do Imposto Automóvel e a criação do Imposto sobre Veículos o que veio obrigar a uma comunicação ainda mais estreita entre as duas entidades. Procedeu-se assim à celebração de novo Protocolo em Abril de 2009 entre o IMTT e a DGAIEC.

Este protocolo prevê a troca de informação regular entre a DGAIEC e o IMTT, relativa aos veículos para os quais foram cumpridas as suas obrigações

fiscais o que permite, por parte do IMTT a confirmação para estes veículos do cumprimento dos requisitos técnicos de acordo com a legislação relativa à homologação e matrícula aplicável e, caso sejam cumpridos os requisitos, proceder então à atribuição de uma matrícula nacional.

Atribuição de matrícula nacional a veículos usados

Na importação de veículos usados o IMTT e a DGAIEC asseguram o cumprimento da legislação no âmbito das respectivas competências.

Numa primeira fase, os veículos são sujeitos a inspecções para atribuição de matrícula, realizadas num CITV da categoria B, onde são confirmadas as suas características técnicas bem como o cumprimento das exigências técnicas dos veículos nomeadamente no que se refere ao seu impacto ambiental e à segurança na circulação. Por outro lado a DGAIEC assegura que o veículo só circula legalmente em território nacional após o cumprimento das suas obrigações fiscais. A cobrança de imposto a um veículo detentor de matrícula noutra Estado-membro da União Europeia rege-se pelo disposto no artigo 11.º do Código do Imposto sobre Veículos aprovado pela Lei n.º 22-A/2007 de 29 de Junho. O cálculo deste imposto considera o número de anos decorridos desde a atribuição da primeira matrícula, mas também, o tipo de veículo e o seu estado de conservação conforme define o n.º 1 daquele artigo.

Para efeito da determinação do imposto a DGAIEC, sempre que necessário, solicita ao IMTT a informação relevante para o efeito, nomeadamente a quilometragem do veículo na altura da inspecção.

Perspectivas para o futuro

Relativamente a perspectivas de evolução futura, encontram-se duas áreas de melhoria ao nível da integração da informação entre IMTT e DGAIEC.

No âmbito da aplicação do acordo Schengen, nas questões relacionadas com veículos, o IMTT e a Direcção Geral das Alfândegas têm atribuições no sentido de assegurar que os veículos sinalizados no âmbito desse acordo, como por exemplo, os furtados ou suspeitos de participação em actividade delituosa, são devidamente controlados e da qual

(*) Vogal do Conselho Directivo do IMTT, IP



Ernesto Matos

decorre a necessidade de comunicação da sua localização às autoridades policiais para a competente actuação. Neste sentido será desejável que os sistemas informáticos das duas entidades evoluam no sentido de garantir uma comunicação mais eficaz com o Sistema Nacional de Informação Schengen. Também no âmbito da desejável simplificação e reengenharia dos procedimentos da área de veículos do IMTT considera-se que poderá ser vantajoso

que a Direcção Geral das Alfândegas, no âmbito de um processo de atribuição de matrícula, em que as DAV que são apenas processadas em “formato papel”, que a comunicação do pagamento do respectivo imposto, passe também a ser feita de forma desmaterializada por via electrónica, o que poderia permitir evitar uma deslocação adicional dos utentes aos serviços do IMTT para realizar esta confirmação.

DG TAXUD

Direcção-Geral TAXUD

por Walter Deffaa (*)

Quando o Sr. Director-Geral das Alfândegas portuguesas me endereçou o convite para escrever um artigo para a revista “Alfândega” aceitei com o maior prazer, uma vez que considero parte importante das minhas funções como Director-Geral da Fiscalidade e União Aduaneira (TAXUD) da Comissão Europeia apoiar as autoridades aduaneiras nacionais e divulgar o seu papel fundamental na gestão da União Aduaneira.

Algumas semanas depois, em frente do ecrã do computador, comecei a pensar seriamente: o que é que eu, com 1 ano e pouco de contacto com as alfândegas poderia dizer de novo? Ou de interessante? E porque não falar da minha experiência pessoal? Talvez permita explicar a outros (não-aduaneiros) o que são as alfândegas e quais os principais desafios que se nos apresentam.

No fim do primeiro mês na TAXUD, senti-me como se estivesse dentro de um caleidoscópio que não parava de girar!

Tinha chegado com uma experiência prévia de orçamento, fundos estruturais e auditoria e seguindo a lógica dessa experiência, acompanhada de uma leitura quiçá menos atenta da missão das alfândegas, cedo concluí que a cobrança dos direitos aduaneiros era entre outras uma das nossas principais missões:

“Customs authorities shall be primarily responsible for the supervision of the Community’s international trade, thereby contributing to fair and open trade, to the implementation of the external aspects of the internal market, of the common trade policy and of the other common Community policies having a bearing on trade, and to overall supply chain security. Customs authorities shall put in place measures aimed, in particular, at the following:

- *Protecting the financial interests of the Community and its Member States;*
- *Protecting the Community from unfair and illegal trade while supporting legitimate business activity;*

- *Ensuring the security and safety of the Community and its residents, and the protection of the environment, where appropriate in close cooperation with other authorities;*

- *Maintaining a proper balance between customs controls and facilitation of legitimate trade.”*

De princípio não me contrariaram; disseram-me que sim, que a cobrança do direito aduaneiros era importante, mas que, mais importante que cobrar os direitos era cobrar os direitos verdadeiramente devidos porque só assim se podiam evitar distorções de concorrência entre as empresas na União Europeia. Ah! Concorrência?

Mas, e então as receitas? E os recursos próprios, perguntei eu? A resposta que tive deixou-me, de início, siderado: as receitas são uma preocupação de Ministro das Finanças nacional e esses preocupam-se sobretudo com o IVA e os impostos especiais sobre o consumo. Os direitos aduaneiros são secundários, uma vez que só 25% regressam ao orçamento nacional.

Muito bem, pensei eu, e então o que motiva as cerca de 150 pessoas que trabalham para mim?

Muito rapidamente me estavam a falar de NCTS, ECS, EORI e das dificuldades dos Estados-Membros. E o que é a NCTS, e o ECS? E o que pretendiam os meus colegas da Sociedade de Informação com o convite para a nossa participação na conferência “e-Gouvernement”? E porque é que a Organização Mundial das Alfândegas insistia tanto na participação activa da Comissão no projecto do “Globally Networked Customs”? A resposta que tive foi: é simples, tudo isso está ligado à necessidade de garantir a interoperabilidade dos sistemas e o funcionamento de redes de sistemas trans-Europeus em tempo real, em que as alfândegas são pioneiras.

Pioneiras? Mais um tiro na ideia pré-concebida de que as Alfândegas eram uma autoridade burocrática e tradicional.

Passámos às prioridades. Primeira prioridade que me indicam: a implementação da alteração segurança relativamente à qual, apesar do período transitório dado aos operadores económicos, havia Estados-Membros atrasados na implementação do

(*) Director-Geral da DG TAXUD da Comissão Europeia

sistema. Segurança? E o que é a alteração segurança? É fácil, dizem-me: tradicionalmente as alfândegas controlavam unicamente as mercadorias que eram desembarcadas na UE e com maior rigor as destinadas a ficar na UE. Com o aumento do comércio internacional há uma parte importante de mercadorias que apenas tocam no território da EU, não sendo destinadas a aí permanecer, situação que tem sido aproveitada por redes criminosas para proceder ao seu “branqueamento”. Tornou-se, assim, imperativo adoptar legislação para terminar com este tipo de tráfico. Para além do mais, quer a UE quer os EMs têm assinado acordos em que se comprometem a não exportar nem deixar transitar na UE determinado tipo de mercadorias, tendo sido necessário tomar as medidas que permitissem o integral cumprimento das obrigações internacionais assumidas.

A descoberta recente de explosivos em carga aérea, em envios expresso, testemunha claramente as ideias que me quiseram transmitir.

Outra prioridade, facilitar o comércio. Facilitação? Como querem controlar mercadorias sem causar problemas ao comércio internacional? Informatização das declarações e da gestão de risco, cooperação reforçada entre as alfândegas de todos os Estados-membros e com as outras autoridades envolvidas no comércio internacional são a única resposta possível.

Ao fim deste meu período de estágio, confesso que já consigo olhar para o caleidoscópio mas que não deixo de ficar surpreendido com algumas das correlações entre diferentes políticas e as alfândegas. Pelas informações de que disponho, afigura-se-me que as alfândegas portuguesas muito embora sofram de dificuldades de economias de escala devido ao reduzido volume de comércio internacional têm estado sempre presentes na protecção da União Aduaneira e no desempenho das suas missões.

Os últimos exemplos que me chegaram são bons exemplos de desenvolvimentos nas diversas áreas de missão das alfândegas:

- A extensão a todos os portos portugueses das declarações sumárias integradas no âmbito de portais únicos com as autoridades portuárias, constituem um caso prático de “guichets únicos” em que, não estando em causa informações sensíveis para o operadores (de carácter comercial), as alfândegas

podem efectivamente juntar-se e utilizar mecanismos desenvolvidos por outras autoridades.

- A possibilidade de controlar em tempo real as certificações necessárias à implementação de outras políticas tem provado ser um meio extremamente eficaz na redução de fraudes.

- A contribuição discreta para o desmantelamento de redes de contrabando de substâncias ilícitas viu-se exemplificado no artigo da revista “Sábado”. Só lamento que as Alfândegas, e aí não são só as portuguesas, sejam normalmente tão discretas na sua contribuição para o combate ao crime e às redes de comércio ilícito, contrariamente a outras autoridades que beneficiam sempre da visibilidade pública.

- A participação em todas as redes de sistemas IT trans-Europeus, em que Portugal é sempre um dos Estados-Membros prontos no primeiro dia. Bom, faltaria um pouco mais de interligação e interconexão dos diferentes sistemas nacionais, mas é preciso começar por algum lado.

Todos estes exemplos são bons mas não são o fim dos desenvolvimentos. Os desafios com que somos confrontados no dia-a-dia mudam rapidamente e é necessário que as alfândegas possam responder rapidamente.

A necessidade de:

- métodos modernos de controlo tais como scanners, especialistas na detecção de explosivos,
- métodos modernos de análise de risco através do desenvolvimento de verdadeiros analistas de tráfegos comerciais que colaborem e troquem informações quer ao nível nacional quer ao nível comunitário,
- métodos modernos de simplificação de procedimentos baseados em auditorias prévias e regulares,

juntam-se às tradicionais exigências das alfândegas.

Como a União Aduaneira é tão forte como o seu elo (Estado-Membro) mais fraco, só espero nunca ter de considerar a Alfândega portuguesa como aquela em que devo concentrar a minha atenção.



OS IMPOSTOS DA MOBILIDADE

por António Quintino e Carlos Costa (*)

A crescente consciência a nível global para com os níveis consideráveis de poluição ambiental provocada pelos meios de transportes rodoviários equipados com motores de combustão interna, criou o terreno fértil para que o legislador nacional avançasse com um conjunto de medidas de índole fiscal, entre outras, tendo por objectivo reduzir as emissões de gases de efeito de estufa, em particular o dióxido de carbono. Em Portugal, a Lei n.º 22-A de 2007, de 29 de Junho que procedeu à reforma global da tributação automóvel, além de consagrar o nosso pioneirismo comunitário nesta sede, materializou as preocupações contidas nas diversas orientações decorrentes, quer dos compromissos assumidos pela nossa assunção do acordado no Protocolo de Quioto, quer das directrizes traçadas pela União Europeia nas suas diversas decisões, recomendações e comunicações e quer das posições

institucionais assumidas pela OCDE. Como resultado, da conjugação desses contributos positivos e do nosso ímpeto reformista, nasce assim o Imposto sobre Veículos (ISV) e o Imposto Único de Circulação (IUC) com a extinção do Imposto Automóvel (substituído pelo ISV), do Imposto Municipal sobre Veículos (IMV), do Imposto de Circulação (ICi) e do Imposto de Camionagem (ICa) [estes três últimos substituídos pelo IUC].

A estrutura das taxas dos principais componentes dos novos impostos, ISV e IUC, evidencia uma clara ruptura com o paradigma da tributação automóvel até então vigente, ou seja, introduziu-se uma nova componente tributária em função das emissões de CO₂ dos veículos (para além da já pré-existente componente cilindrada) e é acentuada a tributação sobre a fase de circulação (IUC) em detrimento da fase de aquisição (ISV), visando incentivar, por sua vez, a renovação mais célere do parque automóvel.

(*) Assesores na Secretaria de Estado dos Assuntos Fiscais

As taxas do ISV e IUC para veículos ligeiros de passageiros têm sofrido actualizações anuais desde 2007 até 2010, na componente ambiental, de forma distinta. No caso do ISV, têm sido reduzidos anualmente os limites de emissões de CO₂ (gramas/Km) em cada escalão, para veículos a gasóleo e gasolina, sem alteração nas taxas que afectam a cilindrada. No tocante ao IUC tem sido aplicado um factor incremental anual de 5% para as taxas de cilindrada e emissões, em cada escalão, sem, no entanto, terem sido alterados os limites de emissões de CO₂ (gramas/Km) em cada escalão. Estes limites são bastante mais amplos que os do ISV e acomodam no mesmo escalão os modelos mais vendidos, sejam a gasóleo, seja a gasolina.

O objectivo da renovação do parque automóvel foi reforçado com a criação do incentivo fiscal à destruição de automóveis ligeiros em fim de vida visando os veículos mais antigos (as tabelas de incentivos iniciavam-se para idades superiores a 10 anos) e que vigorará, após as sucessivas configurações que sofreu ao longo dos anos, até final de 2010 para a aquisição de veículos convencionais. Para 2011, é instituído o incentivo apenas para a aquisição de veículos totalmente eléctricos, ou seja, com subsídio directo à compra (5000 €/veículo para os primeiros 5000 veículos eléctricos até final de 2012), acumulável com o anterior incentivo ao abate (1500€/veículos), agora limitado à aquisição de veículos exclusivamente eléctricos. Em sede de IRC foram também instituídos majorações de gastos (até 50%) com a aquisição de frotas exclusivamente eléctricas.

A par dos aspectos acima descritos, foram constituídos em sede de ISV e IUC regimes de reduções de imposto para os veículos menos poluentes, sendo aplicada a isenção total, no caso de veículos eléctricos ou movidos a energias renováveis. Mais ainda, foi incluído na tributação à circulação dos denominados veículos comerciais, factores que contabilizam o desgaste que os veículos provocam às infra-estruturas rodoviárias.

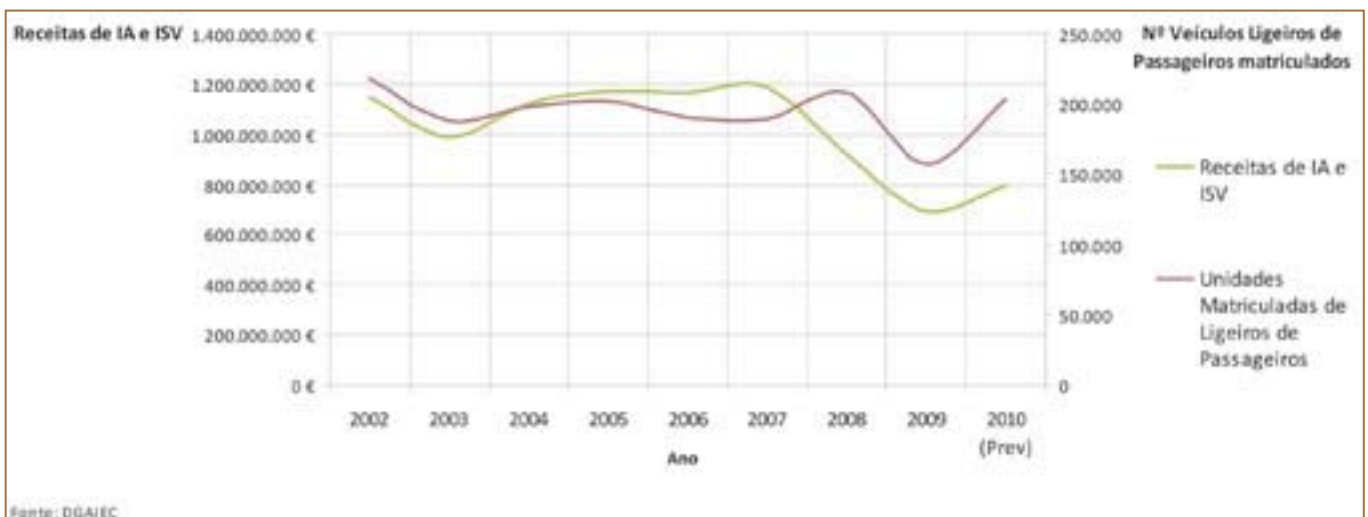
Ora, representando os veículos ligeiros de passageiros cerca de 75% do ISV cobrado, é efectivamente sobre este segmento que importa analisar em mais detalhe a dinâmica nas vertentes, comercial, fiscal e tecnológica desta evolução tributária.

Em termos de mercado e inerentes receitas tributárias, desde 2002, apresenta-se no gráfico seguinte o número de veículos ligeiros matriculados, assim como as receitas totais de IA (até Junho de 2007) e de ISV (a partir de Julho de 2007).

Constata-se que a alteração tributária ocorrida em 2007 origina em 2008 uma inversão na relação “veículos matriculados” versus “receitas”, fruto da menor tributação na fase de aquisição em sede de ISV e maior tributação na fase de circulação, em sede de IUC. Assim, mesmo com o aumento de veículos matriculados em 2008, as receitas de ISV reduzem-se, conforme planeado, iniciando-se uma fase de maior afastamento entre o número de veículos ligeiros matriculados e as receitas de ISV.

É evidente também no gráfico a grande quebra nos veículos matriculados e inerente receita de ISV ocorrida no ano de 2009, seguida de uma recuperação assinalável no ano de 2010.

Nº de Veículos Ligeiros de Passageiros matriculados e Receitas do IA e ISV

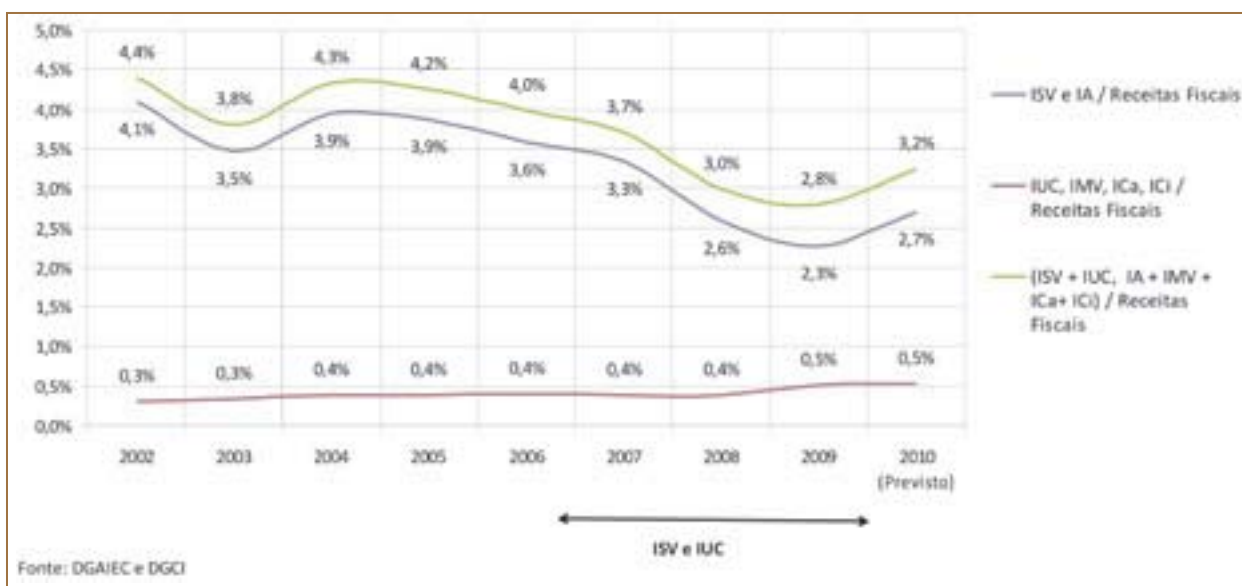


No gráfico seguinte, pode-se analisar a evolução do peso de cada uma das receitas referentes ao IA, IMV, ICa e ICi até Junho de 2007 e relativas ao ISV e IUC, a partir de Julho de 2007, na receita fiscal total.

De uma forma sucinta, pode-se constatar que a receita de ISV perde gradualmente peso relativamente às receitas fiscais totais, enquanto a receita de IUC ganha peso de forma crescente, já que tributa a utilização do veículos de uma forma mais acentuada que os extintos IMV, ICa e ICi.

A soma de ambas, ISV e IUC, ainda não atingiu as receitas combinadas nos anos anteriores a 2007. Sublinha-se que tal facto se deve não só à alteração do modelo de tributação, a partir de 2007, mas também, de alguma forma, à dinâmica própria de outros impostos directos e indirectos que contribuem para o total da receita fiscal.

Peso do ISV, IUC, IMV, ICa e ICi no total das Receitas Fiscais

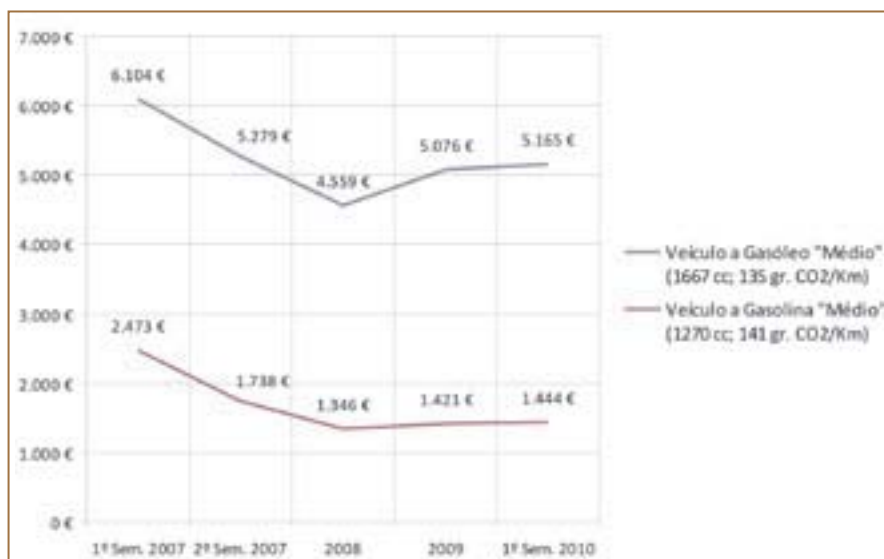


Para se perceber melhor a diminuição do ISV, quer em valores absolutos, quer em peso da receita fiscal total, ir-se-á analisar de que forma a alteração de tributação interagiu com a evolução tecnológica e as opções de compra dos consumidores.

Assim, tendo por base o ano seguinte à reforma da tributação automóvel de 2007, que instituiu o ISV e o IUC, calculou-se o veículo médio a gasolina e o veículo médio a gasóleo para o ano de 2008, em termos de cilindrada (cc3) e em termos de emissões de CO₂ (gramas/Km). A cilindrada deste veículo médio foi obtida a partir da base de dados integral da DGAIEC de veículos ligeiros de passageiros matriculados em 2008, somando as cilindradas de cada veículo e dividindo o resultado pelo número total de veículos. As emissões de CO₂ deste veículo médio foram também obtidas a partir da mesma base de dados, somando as emissões de CO₂ de cada veículo e dividindo o resultado pelo número total de veículos.

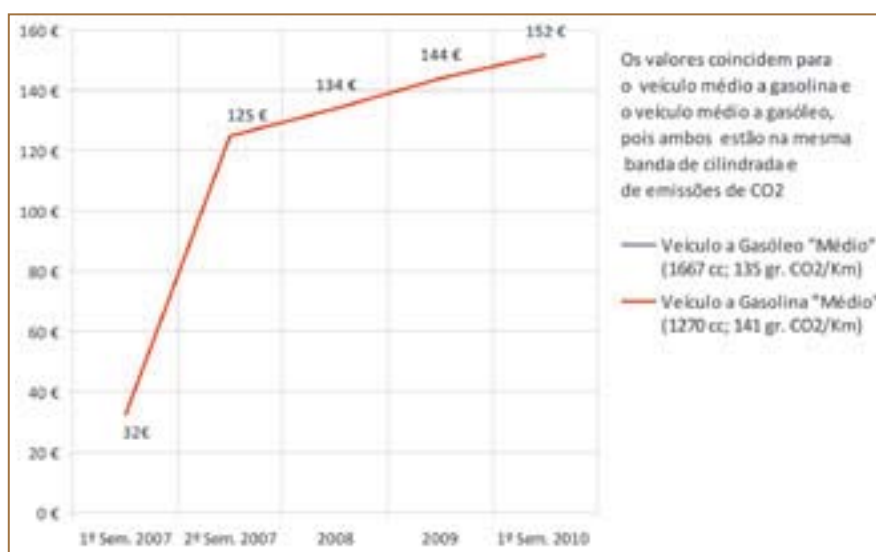
No gráfico seguinte pode analisar-se a tributação em sede de ISV para o ano de 2008 para este veículo médio (a gasolina e a gasóleo), assim como a prevista para os anos seguintes, assumindo a manutenção das características do veículo médio, em cilindrada e em emissões, mas considerando as actualizações das taxas de ISV efectuadas em cada Lei do Orçamento do Estado. Após a esperada quebra com a extinção do IA e criação do ISV em 2007, seria previsível que as receitas do ISV para o veículo médio, iniciassem uma recuperação, com especial ênfase nos veículos a gasóleo e mais ligeira para os veículos a gasolina, motivadas pelas actualizações anuais das taxas do ISV.

ISV para veículo ligeiro de passageiros médio de 2008



Por outro lado, o IUC reflecte o peso da nova componente ambiental e o veículo médio de 2008 viu a sua tributação anual aumentar à medida que as taxas do IUC foram actualizadas em sede de Lei do Orçamento do Estado, conforme se pode analisar no gráfico seguinte:

IUC para veículo ligeiro de passageiros médio de 2008



No entanto, o esperado aumento de receitas unitário não se verificou, mesmo levando em consideração a quebra de atribuição de matrículas em 2009.

Assim, houve que testar a hipótese de que provavelmente o veículo médio de 2008 não deveria ser assumido como o veículo médio dos anos seguintes.

Desta forma, calculou-se agora o veículo médio para cada ano e calculou-se a sua tributação “no seu” ano e que se pode analisar no gráfico seguinte, constatando-se que a tendência é de quebra progressiva de tributação de ISV para o veículo médio. A excepção é a subida da tributação do veículo médio a gasóleo no ano atípico de 2009, onde as receitas de ISV se reduziram em 25% face a 2008, e onde as opções de compra concretizadas nesse ano foram as de consumidores com capacidade económica acima da média dos anos anteriores, o que é explicado pela subida da cilindrada do veículo médio de 2008 (1667 cc3) para 2009 (1692 cc3).

OS IMPOSTOS DA MOBILIDADE

ISV para veículo médio de cada ano

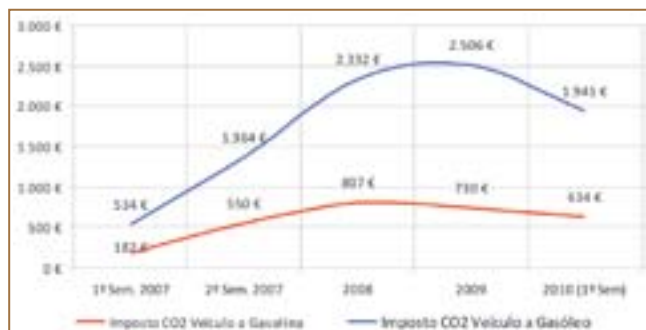


Decompondo o imposto acima representado nas suas componentes de cilindrada e de emissões de CO₂, percebe-se que a componente de emissões de CO₂ no veículo médio a gasóleo é a que apresenta a maior responsabilidade pela quebra de ISV no veículo médio.

Componente de Cilindrada do ISV do Veículo Médio em cada ano

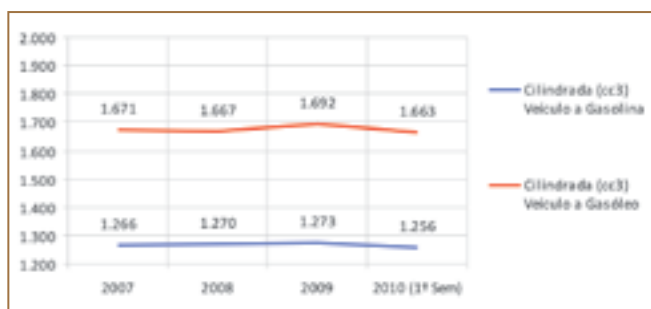


Componente de CO₂ do ISV do Veículo Médio em cada ano



Dado que os limites dos escalões de emissões de CO₂ têm sido diminuídos significativamente em cada ano, importa então analisar a evolução tecnológica dos veículos médios, a gasóleo e a gasolina:

Cilindrada (cc3) do veículo médio em cada ano



Emissões de CO₂ (gr/Km) do veículo médio em cada ano



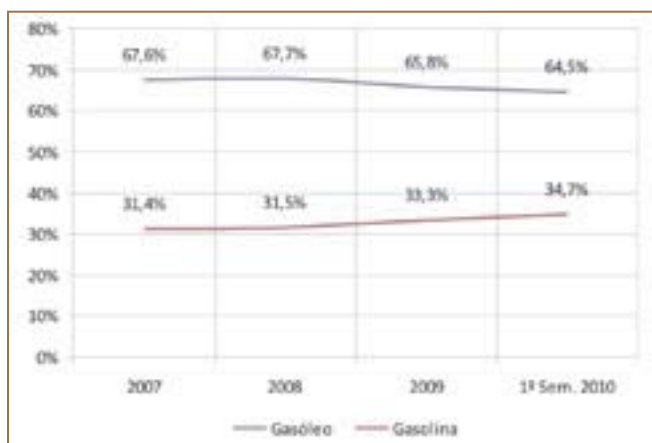
Constata-se assim que a tecnologia diesel tem avançado mais depressa que a tecnologia a gasolina, particularmente na redução de emissões e que se traduziu numa redução de 2,6% de 2008 para 2009 e de 4,3% de 2009 para 2010. Também se evidencia para o veículo a gasóleo uma diminuição de cilindrada mais célere que no veículo a gasolina. Esta evolução tecnológica na componente de emissões e de cilindrada (a qual tem mantido a sua taxaço inalterada em sede de ISV), tanto nos veículos a gasóleo como nos veículos a gasolina, explica a erosão do ISV, mesmo que este tenha sofrido reduções nos limites de CO₂ de cada escalão com vista a impor restrições ambientais crescentes.

Por outro lado, o veículo médio incorpora quer a evolução tecnológica quer a média da escolha dos consumidores, os quais dão a sua preferência a veículos mais acessíveis, que são os que pagam menos imposto por emitirem menos CO₂ e por serem mais actuais. Trata-se assim de uma combinação perfeita entre produtores e consumidores na busca contínua de mais vendas para os primeiros e menos custos para os segundos.

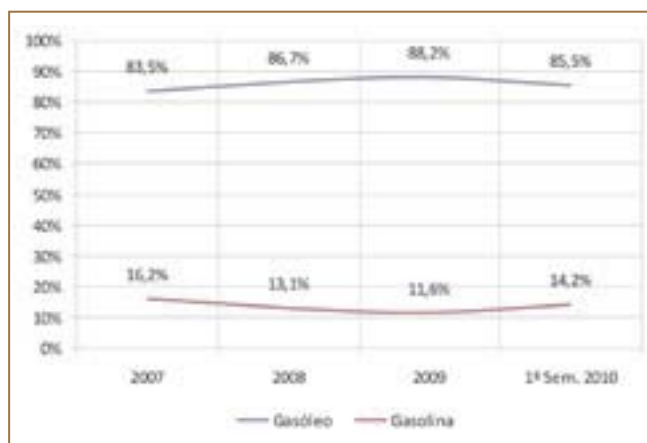
Analisando o ISV pago por veículos a gasóleo e a gasolina, nos gráficos anteriores, verifica-se que os veículos a gasolina levam uma grande vantagem económica, com cerca de 3000 euros a menos de imposto do que os veículos a gasóleo, ao que há a somar o facto do preço base (sem imposto) de um veículo a gasolina ser mais barato que o de um veículo a gasóleo. Assim, a diferença entre os veículos médios a gasóleo e a gasolina, incluindo o IVA, pode representar uma diferença de 4000 a 5000 euros, no preço final de compra.

Pelas razões apontadas, percebe-se nos gráficos seguintes a tendência ligeira mas consistente no aumento das matrículas nos veículos a gasolina face aos veículos a gasóleo.

% Veículo Ligeiros de Passageiros matriculados



% ISV de Ligeiros de Passageiros



Esta ligeira mas consistente transferência de matrículas de veículos a gasóleo para veículos a gasolina, é mais um factor para a prazo as receitas do ISV se reduzirem mais, caso não se tomem medidas, já que os veículos a gasóleo são os grandes geradores de receita de ISV.

No caso do IUC, a evolução tecnológica não tem afectado este imposto, pois os limites de emissões de CO₂ e de cilindrada em cada escalão são bastante amplos, o que tem permitido que os veículos médios a gasolina e a gasóleo, em cada ano, se mantenham no mesmo escalão, isto é no escalão das 120 gr CO₂/Km às 180 gr CO₂/Km e cilindrada de 1250 cc³ a 1750 cc³. No entanto, note-se que em número crescente os novos veículos mais comercializados, tendem a abandonar este escalão para se situarem no escalão inferior, pelo que será inevitável a curto prazo, uma revisão dos escalões do IUC.

IUC para veículo ligeiro de passageiros médio de cada ano



Pelas razões acima explícitas, a estratégia futura para a não erosão do ISV, passa por uma maior harmonização das taxas de ISV entre os dois tipos de veículos (a gasóleo e a gasolina) e também, como se referiu, pela antecipação da evolução tecnológica que se tem revelado mais rápida que a tributária. De forma a cumprir este último aspecto, para a Lei do Orçamento de Estado de 2011 e em sede do ISV, adoptou-se uma metodologia semelhante à do IUC: um factor incremental que afecta quer a componente de cilindrada quer a componente ambiental, tanto para veículos a gasóleo, assim como para veículos a gasolina.

Alterar a tributação futura em sede de ISV dos veículos a gasolina, aumentando-a, de forma a inverter a perda das receitas deste imposto é um aspecto que deverá merecer uma análise detalhada, considerando a elasticidade do preço destes veículos e articulando esta vertente, eventualmente, com uma reavaliação das taxas do Imposto Sobre os produtos Petrolíferos (ISP), para a gasolina.

As receitas do ISP, que representam, em termos líquidos, o triplo da receita do ISV, têm vindo a diminuir, devido à quebra nas vendas de gasolina. Ou seja, a maior quota que os veículos a gasolina têm progressivamente ganho nas matrículas de ISV (mas sem representar este facto um aumento de receitas de ISV, como se referiu anteriormente), não se reflecte em aumentos de consumos de gasolina, o que contribui de forma inquestionável para quebras nas receitas de ISP.

Assim, a quota crescente nas matrículas dos veículos a gasolina, reflecte uma mera substituição, o que, relevando que os veículos a gasolina estão muito associados ao consumo privado (que não se tem expandido), explica esta aparente contradição

entre o aumento de quota de matrículas, em sede ISV, para veículos a gasolina e a diminuição de vendas de gasolina.

Assim, conclui-se que há muito espaço para se analisar as várias hipóteses para efectuar um “trade-off” entre a tributação em sede de ISV para os veículos a gasolina, baixa face à média europeia, e a tributação em sede de ISP para a gasolina, demasiado elevada face à média europeia. Ir de encontro à fiscalidade europeia, assim que as condições económicas do País o permitam, possibilitaria conter a perda de receitas de ISV e também conter a perda de receitas de ISP, já que a descida das taxas sobre as gasolinas, com procura mais elástica que o gasóleo, iria permitir recuperar parte do consumo perdido de gasolinas.

Teremos que ter sempre presente que a Europa (e Portugal) é altamente excedentária em gasolinas (que ainda vai conseguindo exportar para os Estados Unidos) e muito deficitária em gasóleo, fruto da elevada dieselização do parque automóvel, impossível de compensar por qualquer aparelho refinador. Assim, em termos de balança comercial do País, é fiscalmente adequado descer a taxa sobre a gasolina, compensando-a com o aumento proporcional do ISV sobre os veículos a gasolina de forma a evitar perdas fiscais.

Esta medida seria socialmente mais justa, já que, actualmente, a aquisição (matrícula) de veículos ligeiros de passageiros a gasóleo está mais concentrada nos estratos socioeconómicos mais elevados, não sendo correcto que estes, em termos da utilização do veículo, tenham acesso a um combustível, o gasóleo, mais económico que a gasolina, esta utilizada predominantemente pelos estratos socioeconómicos mais carenciados.

XXV

Reunião do Conselho de Directores-Gerais das Alfândegas dos Países da CPLP

Maputo

25 a 29 de Outubro de 2010



XXV REUNIÃO DE DIRECTORES-GERAIS DAS ALFÂNDEGAS DOS PAÍSES DA CPLP

por **Francisco Curinha** (*)

A XXV Reunião do Conselho de Directores-Gerais das Alfândegas da CPLP teve lugar de 25 a 29 de Outubro/2010, na Cidade de Maputo (Moçambique).

Estiveram presentes, todas as Administrações Aduaneiras da CPLP com excepção da Guiné-Bissau e Timor-Leste.

A Sessão Solene de Abertura e a Reunião

À Sessão Solene de Abertura presidiram, Sua Excelência o Ministro das Finanças, Manuel Chang, Sua Excelência a Governadora da Cidade de Maputo, Lucília Hama, o Exmo. Senhor Presidente da Autoridade Tributária de Moçambique (AT), Rosário Fernandes, os quais fizeram parte da Mesa de Abertura, o Director-Geral das Alfândegas de Moçambique, Domingos Tivane, na qualidade de Presidente do Conselho, para além do Secretário-Geral da Conferência Francisco Curinha.

Para além da Delegação Portuguesa que era composta pelo Director-geral das Alfândegas de Portugal, João de Sousa, a Subdirectora do GPEARI (Gabinete de Planeamento, Estratégia, Avaliação e Relações Internacionais do MFAP), Renata Mesquita e o Director de Serviços de Cooperação Aduaneira e Documentação e Secretário-Geral da Conferência, Francisco Curinha, estiveram presentes os representantes dos outros países da CPLP.

No seu discurso de abertura, Sua Excelência o Ministro das Finanças destacou o facto de as reuniões do Conselho dos Directores Gerais das Alfândegas da CPLP concorrerem para o fortalecimento da cooperação aduaneira entre os países membros da comunidade e contribuir para o combate ao crime aduaneiro, tendo ainda referido o apoio do Governo de Moçambique, representado pela Direcção Geral das Alfândegas, às iniciativas deste fórum.



(*) Director de Serviços de Cooperação Aduaneira e Documentação e Secretário-Geral da Conferência dos Directores-Gerais das Alfândegas dos Países da CPLP



O Presidente do Conselho, Domingos Vasco Tivane (Director-Geral das Alfândegas de Moçambique) abriu a reunião agradecendo a presença de todos. Destacou em linhas gerais o papel das Alfândegas, que é tornar-se referência internacional na prestação de serviços de primeira qualidade, na colecta de receitas e na promoção e protecção da economia e da sociedade.

Na sua intervenção, o Secretário-Geral da Conferência apresentou o balanço anual das actividades desenvolvidas pelo Secretariado Permanente no período compreendido entre a XXIV e a XXV reunião do Conselho, destacando a realização de todas as acções programadas em 2009, á excepção de uma acção, que transitou por 2010. Referiu ainda com algum destaque algumas das acções mais emblemáticas da cooperação multilateral entre os oito países da CPLP, nomeadamente as compostas pelos Grupos de Trabalho. Mencionou alguns progressos alcançados entre as duas últimas reuniões do Conselho, tais como a utilização da Língua Portuguesa em Organizações Internacionais - Projecto PROLIP - nomeadamente, na OMA, bem como a colocação de um Representante das Alfândegas dos CPLP naquela Organização.

Da Agenda, bastante vasta, podem destacar-se, desde logo, as intervenções de todas as Delegações sobre assuntos pertinentes para as suas Administrações Aduaneiras e, nessa medida, importantes, também, no que diz respeito à troca de informações e experiências entre as diversas Alfândegas.

A Delegação do Brasil referiu que deveria ser feita uma análise cuidadosa e aprofundada sobre os documentos que cada país estaria interessado em ver traduzidos, no âmbito do projecto PROLIP, para que se procedesse a uma harmonização dos termos técnicos, que por vezes diferem entre os países da CPLP e trouxe ainda à discussão a questão das



publicações da OMA e da intenção da mesma de cobrar direitos de autor relativamente a publicações específicas. Sobre esta matéria, ficou decidido que durante a realização da próxima reunião, em Dezembro, da Policy Commission, que irá ocorrer em Xangai, todos os países da CPLP irão pronunciar-se contra esta medida.

Na sequência das matérias relacionadas com a OMA, que esteve representada pelo Vice-Presidente da Direcção de Capacitação Institucional da OMA, Ernani Checcuci, que fez o resumo dos últimos desenvolvimentos na OMA e trabalhos futuros, o Secretário-geral da Conferência deu a conhecer aos participantes a excelente colaboração do colega Massocha, representante das Alfândegas da CPLP na OMA, referindo ainda os esforços que foram envidados no sentido de prorrogar o seu Mandato até Setembro de 2011. Foi proposto um voto de reconhecimento ao referido funcionário, pelo esforço que desenvolveu durante o primeiro ano do seu mandato em prol das alfândegas dos CPLP, que foi aprovado por unanimidade.

Foi ainda por parte da Delegação do Brasil, tratado o tema referente do aprimoramento do procedimento de Análise de Risco - Projecto SISAM – processo de inteligência artificial, referindo que o sistema usa cálculos probabilísticos, tem um elevado grau de precisão o que permite eliminar a existência de parâmetros obsoletos. Foi ainda feita, referencia por parte desta Delegação, aos princípios gerais que caracterizam o *Operador Económico Autorizado (OEA)*, do seu reconhecimento na aplicação dos padrões internacionais, nomeadamente das Normas SAFE.

Na sequência deste tema, a Delegação de Portugal fez a sua apresentação, subordinada à OEA – *No contexto Português e da União Europeia*, referindo que a legislação é única e aplicada aos 27 Estados-

membros, apontado como benefícios a diminuição de controlos físicos e documentais e o reconhecimento mútuo com outros parceiros internacionais. A Delegação de Angola, através da sua representante fez uma apresentação sobre a *Implementação do Guiché Único de Comércio Internacional* como meio electrónico ou semi-electrónico, de assistência às instituições do governo e à comunidade empresarial internacional para realizarem transacções comerciais entre si, de forma mais célere, menos onerosa e com maior transparência, o que contribui para a facilitação do comércio.

Por parte da Delegação de Moçambique, foi feita uma apresentação sobre a *Janela Única Electrónica (JUE)*, que visa permitir a submissão da informação padronizada através de um único ponto de contacto, cumprindo-se com todos os requisitos para o desembaraço aduaneiro.

A apresentação da Delegação de Cabo Verde versou sobre o Reforço do Serviço Antifraude, enquanto a Delegação de São Tomé e Príncipe se reportou às questões da *Propriedade Industrial* e os problemas da Contrafacção.

Como convidados na Reunião do Conselho estiveram presentes ainda a Confederação das Associações Económicas de Moçambique, A Câmara dos Despachantes Oficiais e o Representante da CNUCED, que fez uma apresentação do Sistema de Gestão Aduaneira SYDONIA.

Por fim, cabe referir o tema *Pontos Fortes e Pontos Fracos*, que permite a todos, principalmente ao GPEARI e ao Secretariado Permanente, fazerem um balanço do que necessita de melhorar em ter-





mos logísticos e de organização das acções do Programa PICAT Aduaneiro, e os procedimentos que, pela experiência obtida, têm contribuído para o sucesso das acções em causa.

A Presença do candidato eleito para a Direcção de Capacitação Institucional da OMA

O Sr. Erich Kieck, referiu ser a Capacitação Institucional um dos alicerces para o bom desempenho das Alfândegas, uma matéria que vem registando avanços significativos que urge mantê-los.

Anunciou a disponibilização de uma verba de cerca de 3 milhões de dólares pela OMA e Banco Mundial para financiar projectos de capacitação institucional nos países da África Sub saariana, com início em Janeiro de 2011. Mostrou sua disponibilidade em trabalhar com os países da CPLP nos próximos cinco anos.

Portugal referiu que o facto de, os estágios de desenvolvimento dos sistemas aduaneiros dos países membros da CPLP serem diferentes e exigirem uma união de esforços para o alcance dos objectivos pretendidos. Pediu ainda á OMA para dar todo o apoio possível para a cooperação CPLP considerando que o empenho do Sr. Erich Kieck pode ser decisivo.

Por ultimo as Delegações presentes decidiram nomear o Dr. João de Sousa, Director Geral das Alfândegas de Portugal, *Membro Honorário da Conferência*, como forma de reconhecimento pelo seu empenho na cooperação aduaneira lusófona ao longo dos últimos anos.

A Declaração de Maputo

Como é habitual nas Reuniões do Conselho de Directores-Gerais, os participantes elaboram uma Declaração onde destacam os temas e as decisões que consideram mais importantes. Foi o caso da Declaração de MAPUTO que, a seguir, se transcreve na íntegra.



Ernesto Matos



DECLARAÇÃO DE MAPUTO

Os Directores-Gerais das Alfândegas de Angola, Brasil, Cabo Verde, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe, reunidos na cidade de Maputo, Moçambique, entre 25 a 29 de Outubro de 2010,

DECLARAM

Manifestar o seu agradecimento às Alfândegas de Moçambique pelo excelente acolhimento da XXV Reunião do Conselho de Directores-Gerais das Alfândegas da CPLP e registar o apreço pela boa organização e pelo sucesso desta reunião;

Agradecer as palavras proferidas por Sua Excelência, Sr. Ministro das Finanças do Governo de Moçambique, destacando o facto de as reuniões do Conselho concorrerem para o fortalecimento da cooperação aduaneira entre os países membros da CPLP e contribuírem para o combate ao crime aduaneiro;

Constar que foram integralmente cumpridos os objectivos do Programa PICAT II aplicado durante o triénio 2007/2009 e que constitui a consagração do êxito da cooperação aduaneira;

Verificar a boa execução em 2010 do Programa PICAT III a executar no triénio 2010/2012;

Salientar os grandes desenvolvimentos do Projecto PROLIP do qual resultou um maior desenvolvimento da utilização da língua portuguesa na Organização Mundial das Alfândegas;

Congratular-se com a presença nesta Reunião do Sr. Erick Kieck, eleito Director de Capacitação Institucional da OMA, e agradecer todo o seu empenho em prol das Alfândegas da CPLP;

Realçar as boas relações entre a OMA e os países da CPLP, tendo a OMA participado na presente reunião na condição de observador;

Constar com satisfação a elevada participação de todas as delegações presentes nesta XXV Reunião do Conselho de Directores Gerais das Alfândegas da CPLP o que contribuiu para o sucesso dos trabalhos desenvolvidos.

Maputo, Moçambique, 29 de Outubro de 2010



CASOS PRÁTICOS

Preço + royalties?

Uma das questões de mais difícil resolução na correcta determinação do valor aduaneiro das mercadorias importadas é saber se os direitos de exploração e os direitos de licença, quando facturados à parte, preenchem ou não os requisitos impostos pela legislação para serem adicionados ao valor aduaneiro

por **Cristina Neves Adelino** (*)

Os nossos Serviços foram confrontados, recentemente, com o caso da empresa ABrincar⁽¹⁾, uma empresa portuguesa que importa, regularmente, brinquedos manufacturados por um fornecedor estrangeiro. No decurso de uma acção inspectiva foi identificado um acordo de licenciamento, firmado entre a ABrincar e uma empresa estrangeira, que obriga o importador a pagar aos titulares da licença uma percentagem calculada sobre o preço de venda líquido das mercadorias.

Ao analisar o acordo de licenciamento foi possível estabelecer que os titulares da licença:

- Concedem à ABrincar Lda. o direito de fabricar, importar e distribuir os produtos sujeitos à licença;
- Autorizam a empresa portuguesa a fabricar os produtos sob licença num país terceiro;
- Obrigam a ABrincar a fornecer-lhes amostras e protótipos da produção, para aprovação destes, nomeadamente para verificar se estão de acordo com as suas especificações e se cumprem as regras de segurança em vigor;
- Obrigam a ABrincar a manter a qualidade das mercadorias em conformidade com as normas por eles estipuladas;
- Podem rescindir os acordos de licenciamento em qualquer momento em caso de violação de contrato, quando o volume de vendas realizadas pela empresa portuguesa para as mercadorias sob licença não atingir determinados mínimos;
- Têm de aprovar a escolha dos fabricantes das mercadorias;

- Autorizam a ABrincar a apor diversos acessórios nas mercadorias.

Será que os direitos de licença relativos aos brinquedos importados devem ser acrescentados ao preço de factura para cálculo do valor aduaneiro das mercadorias?

Comentário ao caso

De acordo com o artigo 29º do Código Aduaneiro Comunitário (CAC) “O valor aduaneiro das mercadorias é o seu valor transaccional, isto é, o preço efectivamente pago ou a pagar pelas mercadorias quando são vendidas para exportação”, desde que se verifiquem as condições definidas por este mesmo artigo e após efectuados os ajustamentos previstos nos artigos 32º (elementos a adicionar) e 33º (elementos a excluir) do mesmo código.

Os direitos de exploração e os direitos de licença relativos às mercadorias a avaliar, sempre que o comprador os seja obrigado a pagar, quer directa quer indirectamente, como condição de venda das mercadorias a avaliar, fazem parte, nos termos do preceito legal acima referido, do valor aduaneiro. Devem ser acrescentados, para cálculo do preço efectivamente pago ou a pagar, se não tiverem sido já incluídos no preço de factura. Resultam da concretização de um acordo escrito (contrato de licenciamento), entre o comprador e o vendedor (ou um agente terceiro).

Uma das questões de mais difícil resolução na correcta determinação do valor aduaneiro das mercadorias importadas é saber se os direitos de exploração e os direitos de licença, quando facturados à parte, preenchem ou não os requisitos impostos

(*) Reverificadora Assessora Principal

(1) Designação fictícia usada, apenas, para preparação deste caso

pela legislação para serem adicionados ao valor aduaneiro. Os casos em que os direitos de licença facturados separadamente devem ser adicionados ao preço de factura para cálculo do valor aduaneiro, quando tal informação não é prestada pelo declarante, como lhe caberia, no momento da importação⁽²⁾, escapam, muitas vezes, nessa fase, ao conhecimento dos Serviços Aduaneiros, acabando por ser detectados aquando de acções inspectivas às empresas. Dada a complexidade de que estas situações se revestem, é fundamental que cada caso seja objecto de um exame particular aprofundado que implica o estudo dos acordos de licenciamento (nem sempre de leitura fácil) e a compreensão do esquema comercial das operações em causa.

Retomemos o problema, apreciando, com maior detalhe, as disposições do Código Aduaneiro Comunitário que dizem respeito a direitos de exploração e a direitos de licença.

O art.º 157º das Disposições de Aplicação do Código Aduaneiro Comunitário (DAC) retoma o disposto no art.º 32º do CAC supra citado e desenvolve a questão da correcção ao preço pago ou a pagar pelas mercadorias importadas quando estão em causa direitos de exploração (royalties) e direitos de licença. No seu nº 2 especifica, com toda a clareza, que tal correcção só é devida quando o valor aduaneiro da mercadoria for determinado pelo método do valor transaccional se os direitos estiverem relacionados com as mercadorias a avaliar e se o pagamento dos direitos constituir uma condição de venda dessas mercadorias (estas duas condições devem verificar-se em simultâneo).

Dado o acima exposto e tendo em conta o grau de controlo exercido pelos titulares da licença sobre o fabrico e a venda das mercadorias é legítimo admitir que a empresa portuguesa ABrincar não poderia importar produtos que manda fabricar sob licença num país terceiro sem pagar os direitos de licença, encontrando-se satisfeitos os requisitos do artigo 32º do CAC e 157º das DAC.

Subsiste, no entanto, uma dúvida. A ABrincar não se limita a mandar fabricar produtos licenciados.

(2) Uma declaração aduaneira responsabiliza o interessado no que respeita à exactidão e ao carácter exaustivo das informações constantes dessa declaração bem como à autenticidade de qualquer documento entregue ou exibido.

(3) A fls.130 do Manual do Valor Aduaneiro, descreve-se como “operação menor” o acondicionamento, a apo-sição de uma marca, ou ainda qualquer montagem que não necessite de nenhuma tecnologia especial.

Noutros casos, a empresa acrescenta acessórios (faróis, limpa-vidros, decalques, cintas com identificação da marca e respectiva embalagem) em automóveis de brincar que não alteram o comportamento das mercadorias originais, não implicando, sequer, a mudança de posição pautal.

Como tratar, no caso destas pequenas alterações, os direitos de licença?

O tratamento dos royalties em operações menores

O caso da ABrincar não é único. Imaginemos outro exemplo recente que envolvia uma simples reunião e montagem das peças importadas para obter fechos de correr, operação que não exige nenhuma tecnologia especial, e em que está apenas em causa o uso de uma marca comercial licenciada em produtos que são, posteriormente, vendidos pelo importador.

Tratando-se, num caso e noutro, de direitos de exploração e direitos de licença que dizem respeito à utilização de marcas comerciais, será que a aposição dos acessórios ou uma simples reunião e montagem de peças, levadas a cabo em Portugal após a importação das mercadorias, se podem assimilar, pela sua natureza, a uma “operação menor”, isentando o importador da inclusão dos direitos no valor aduaneiro dos bens importados?⁽³⁾

O nº2 do art.º 158º das DAC, aplicável à importação de mercadorias não reunidas ou que devam ser sujeitas a uma operação menor antes da revenda, esclarece que estas importações não estão isentas da aplicação dos direitos de exploração e dos direitos de licença.

Por sua vez, as disposições do art.º 159º das DAC especificam que os direitos de exploração e direitos de licença relativos ao direito de utilizar uma marca industrial ou comercial só devem ser acrescentados ao preço efectivamente pago ou a pagar se:

- Os direitos disserem respeito a mercadorias objecto de revenda no seu estado inalterado ou depois de sujeitas a uma operação menor após importação;
- Essas mercadorias forem comercializadas sob a marca, aposta prévia ou posteriormente à importação, em relação à qual são pagos os direitos de exploração e os direitos de licença;

Assim sendo, os valores aduaneiros declarados pelas empresas no momento da introdução em livre prática e no consumo dos produtos importados

– situações que abrangem quer o nosso caso dos brinquedos quer o exemplo dos fechos de correr – são passíveis de correcção pelos montantes pagos a título de *royalties* por se entender que, nestes casos particulares, também se encontram satisfeitos os requisitos dos artigos 158º e 159º das DAC.

Considerações complementares

Na aplicação do Código a estes casos é conveniente ter presente o que está disposto para operações em que o montante dos direitos de exploração ou dos direitos de licença não é conhecido no momento da importação por ser calculado em função das vendas líquidas (futuras).

Nestas situações deve recorrer-se à aplicação do nº 14 do Comentário nº 3 do Comité do Código Aduaneiro (Secção do Valor Aduaneiro), relativo à incidência dos direitos de exploração (*royalties*)

e direitos de licença no valor aduaneiro, permitindo-se que a determinação definitiva do valor aduaneiro possa ser diferida nos termos do nº3 do artigo 257º das DAC ou seja, utilizando o procedimento da declaração incompleta. Em alternativa, pode aplicar-se um ajustamento global, calculado com base nos resultados obtidos durante um período representativo, desde que estes sejam sujeitos a actualização periódica.

Dadas as dificuldades que um cálculo desta natureza pode levantar e atendendo a que deve ser efectuado com base em dados objectivos e quantificáveis, torna-se aconselhável e desejável que se proceda, para esse efeito, a uma prévia concertação entre o importador e as autoridades aduaneiras, tal como refere o nº15 do Comentário acima mencionado e como sugere, a fls. 132 e 133, o Manual do Valor Aduaneiro.





Ernesto Matos

JURISPRUDÊNCIA

Estátua de Mouzinho de Albuquerque na Fortaleza de Maputo

por José da Silva Ferreira(*)

No Processo n.º 0239/10, de 30/106/2010, da 2.ª Secção (Tributária) do STA, onde foi Relator o Venerando Juiz Conselheiro, VALENTE TORRÃO, em recurso jurisdicional da sentença do TAFP (Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto), de 05/11/2003, foi proferido acórdão a negar provimento ao recurso apresentado (pelo contribuinte) e a confirmar a decisão recorrida (*de considerar extinta a instância por inutilidade superveniente*).

O acórdão do STA, favorável à pretensões da Fazenda Pública, toma posição sobre duas questões que importa, aqui, realçar.

Face a uma decisão judicial anulatória do Despacho do Director da Alfândega do Freixieiro que se recusara apreciar um Pedido de Revisão da liquidação do Imposto Automóvel, por extemporaneidade da sua apresentação, o Director da Alfândega do Freixieiro cumpre o julgado desde que aprecie o Pedido de Revisão (apreciando agora do mérito do pedido) ainda que tenha dado despacho desfavorável às pretensões do contribuinte.

Face a esta situação, pode o contribuinte reagir através dos meios contenciosos ao seu alcance, não podendo essa reacção ocorrer pela via da Execução de Julgado já que este foi cumprido.

A Administração Tributária apenas estaria obrigada a acolher as pretensões do contribuinte de ser REEMBOLSADO do montante do Imposto Automóvel pago no caso do tribunal ter anulado a liquidação feita. Ora, o TAFP, em momento algum, se pronunciou ou apreciou a legalidade da liquidação praticada pela Alfândega do Freixieiro.

A- RELATÓRIO

Acordam na Secção do Contencioso Tributário do Supremo Tribunal Administrativo

I. A..., melhor identificada nos autos, veio recorrer da decisão do Mm.ª Juíza do Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, que julgou extinta a instância por inutilidade superveniente, a execução de sentença por si deduzida, com o fundamento de que o Director da Alfândega do Freixieiro não cumpriu adequadamente a decisão no processo de impugnação judicial n.º 106/02/12, apresentando, para o efeito, alegações nas quais conclui:

A) - Na execução do julgado anulatório, a AT deve reintegrar totalmente a ordem jurídica violada.

B) - O caso julgado administrativo de decisão anulatória abrange a estatuição judicial dos efeitos jurídicos (sua extensão e natureza) feita pela sentença e a causa de ilegalidade julgada procedente.

C) - Respeitando a ilegalidade ao conteúdo jurídico do acto tributário, como é o caso, nunca a AT o poderá renovar, sem entrar em ofensa do caso julgado constituído sobre a decisão anulatória.

D) - Numa hipótese de unicidade da causa de ilegalidade do acto tributário (violação do art.º 90º do TR, pelo DL n.º 40/93), nunca se poderá configurar uma situação de cindibilidade do conteúdo do acto tributário e, por isso, também não pode ocorrer a renovação parcial do acto.

E) - Face à decisão anulatória do acto de indeferimento do pedido de revisão do IA, a Alfândega do Freixieiro está obrigada, a pronunciar-se sobre o mérito do pedido e a decidi-lo em conformidade com as normas aplicáveis, por forma a efectuar a reintegração da ordem jurídica violada pelo acto de liquidação cuja revisão lhe foi pedida, devendo praticar os actos e operações materiais necessárias a tal reintegração, dentro dos limites do respeito pelo caso julgado pela referida decisão judicial e do direito aplicável.

F) - Ao não proceder ao agir em conformidade com esses ditames, pre-

tendendo redefinir a situação do impugnante em moldes diferentes daqueles que resultam da sentença anulatória e do direito que regia o acto de liquidação, procedendo a nova liquidação na qual conclui que não haver lugar à devolução integral do IA, a AT praticou um acto nulo.

G) - Como a dimensão jurídica violada pelo acto de liquidação em causa respeitava ao seu próprio conteúdo e não aos seus aspectos formais ou procedimentais, estando-se, assim, perante uma ilegalidade material ou substancial, e não perante uma ilegalidade instrumental ou procedimental era à AT vedado renovar o acto anulado. Assim, o acto de indeferimento por ela prolatado é nulo.

H) - Em vez de dar execução ao assim decidido, a Alfândega procedeu a nova liquidação onde retém o IA pago, o qual teve por base a pretensa aplicação directa do art.º 90.º do TR, considerando, para esse efeito, a depreciação comercial do veículo e a aplicação proporcional do imposto, tomando por base valores constantes de revistas que constituem referência no sector e até sem a intervenção dos membros da comissão de avaliação, imposta pela Portaria n.º 1.291/2001. Recorreu, assim, a critérios subjectivos, não fixados na lei, o que colide com a lei.

I) - O segundo acto de indeferimento do pedido de revisão é acto nulo, por contrariar o disposto no n.º 3 dos art.ºs. 103º e 106º da CRP e art.º 100º da LGT.

J) - A sentença recorrida, por errada aplicação ou interpretação, violou o disposto nos art.ºs. 98º, n.º 4 do CPPT, 100º da LGT, 659º e 673.º do CPC, 103º, n.º 3 e 106º, n.º 3 da CRP e a jurisprudência deste STA, designadamente a firmada no seu ac. de 26.06.2002, proferido no proc. n.º 0502/02.

Termos em que, e nos do douto suprimento, deve ser dado provimento ao recurso e revogada a sentença recorrida, como acto de Justiça.

II. Não foram apresentadas contra alegações.

III. O M.ºP.º emitiu o parecer constante de fls. 83/84, no qual se pronuncia pela improcedência do recurso, uma vez que, ao contrário do alegado pela recorrente, o julgado se mostra cumprido.

Com efeito, no caso *sub judice*, "a execução de julgados consubstancia-se na decisão do Director da Alfândega do Freixieiro apreciando o pedido da exequente e pronunciando-se sobre o mesmo".

Ora, a entidade executada foi condenada a apreciar o pedido e não a deferir o pedido que a então impugnante apresentou, pelo que, tendo apreciado aquele pedido na sequência da decisão judicial anulatória, se mostra cumprido o julgado.

IV. Colhidos os vistos legais, cumpre decidir.

B- A FUNDAMENTAÇÃO

V. Com interesse para a decisão foram dados como provados em 1ª instância os seguintes factos:

a) A exequente deduziu, em 30/04/2002, impugnação judicial "visando o despacho de arquivamento do Director da Alfândega do Freixieiro de 27/02/2002, notificado em 04/03/2002, o qual declarou não existir dever de decidir o pedido de revisão do impostos automóvel (IA) relativo à importação de um veículo ocorrida em 1998, conforme o preceituado na alínea b) do n.º 2 do art.º 56º da LGT, por já se encontrar ultrapassado o prazo de 90 dias, contado do termo do prazo do pagamento voluntário" (cf. doc. de fls. 74 a 76 do processo apenso).

b) Por sentença proferida em 05/11/2003, no processo de impugnação judicial n.º 106/02/12, que correu termos neste Tribunal, e já transitada em julgado, foi anulado o acto recorrido (cf. doc. de fls. 74 a 76 do processo apenso que aqui se dá por integralmente reproduzido).

c) Por considerar que aquela decisão não foi executada o exequente apresentou em 21/04/2004 a presente execução (cfr. doc. de fls. 2 a 4 dos autos).

d) Pelo ofício n.º 13443, de 31/12/2004, o Director da Alfândega do Frei-

(*) Coordenador do Núcleo Jurídico e RFP da Alfândega do Freixieiro no TAFP e TCANorte

xieiro remete ao mandatário do ora exequente notificação com vista ao exercício da “audição prévia - pedido de revisão do acto tributário” remetendo para o efeito o projecto de decisão onde se solicitava que o exequente fizesse “prova da gravidade ou notoriedade da injustiça insita na liquidação efectuada, sob pena de liminar indeferimento do pedido de revisão da matéria tributável” (cfr. doc. de fls. 17 a 19 dos autos).

e) O exequente exerceu aquele direito nos termos referidos a fls. 20/21 dos autos que aqui se dão por reproduzidos.

f) Pelo ofício n.º 3643, de 01/04/2005, remetido ao mandatário do exequente, foi comunicado o indeferimento do pedido de revisão do acto de liquidação n.º 98/053145, proferido por despacho do Director da Alfândega do Freixieiro em 31/03/2005, com os fundamentos da informação que seguiu em anexo donde se destaca “nestes termos, e dado que o pedido de revisão, que é da matéria tributável, não apresenta fundamento quanto a qualquer injustiça grave ou notória, deve ser indeferido nos termos do n.º 3 do art.º 78º da Lei Geral Tributária” (cfr. doc. de fls. 22 a 26 dos autos que aqui se dão por reproduzidos).

VI. Na presente execução de julgado, invoca a exequente que a entidade recorrida (executada) – Director da Alfândega do Freixieiro – não cumpriu o decidido na sentença de 05.11.2003 no processo de impugnação judicial n.º 106/02/12, que correu pelo TAF do Porto.

Isto porque a referida executada pretendeu redefinir a situação da impugnante em moldes diferentes daqueles que resultam da sentença anulatória e do direito que rege o acto de liquidação, procedendo a nova liquidação na qual conclui não haver lugar a devolução integral do IA (conclusão 7ª das alegações).

O M.ºP.º, por sua vez, entende que a execução de julgado se mostra cumprida, uma vez que, na sequência da decisão anulatória da decisão recorrida, ao Director da Alfândega do Freixieiro apenas se impunha proferir decisão sobre o pedido de revisão formulado pela impugnante, ora exequente, o que foi feito.

Assim, de modo algum essa entidade estava, em face da sentença anulatória obrigada a proferir decisão favorável à exequente.

Vejamos então se o julgado se mostra ou não cumprido.

5.1. Conforme resulta do probatório supra, a exequente deduziu, em 30/04/2002, impugnação judicial “visando o despacho de arquivamento do Director da Alfândega do Freixieiro de 27/02/2002, notificado em 04/03/2002, o qual declarou não existir dever de decidir o pedido de revisão do impostos automóvel (IA) relativo à importação de um veículo ocorrida em 1998, conforme o preceituado na alínea b) do n.º 2 do art.º 56º da LGT, por já se encontrar ultrapassado o prazo de 90 dias, contado do termo do prazo do pagamento voluntário” (alínea a)).

Por sentença proferida em 05/11/2003, no processo de impugnação judicial n.º 106/02/12, que correu termos neste Tribunal, e já transitada em julgado, foi anulado o acto recorrido (alínea b)).

Na sequência desta decisão foi proferido despacho do Director da Alfândega do Freixieiro em 31/03/2005, donde se destaca “nestes termos, e dado que o pedido de revisão, que é da matéria tributável, não apresenta fundamento quanto a qualquer injustiça grave ou notória, deve ser indeferido nos termos do n.º 3 do art.º 78º da Lei Geral Tributária” (alínea f)).

5.2. Resulta do disposto no art.º 100º da LGT que “A administração tributária está obrigada, em caso de procedência total ou parcial de reclamação, impugnação judicial ou recurso a favor do sujeito passivo, à imediata e plena reconstituição da legalidade do acto ou situação objecto do litígio, compreendendo o pagamento de juros indemnizatórios, se for caso disso, a partir do termo do prazo da execução da decisão”

Do mesmo modo, o art.º 173º, n.º 1 do CPTA, aplicável por força do disposto no art.º 146º, n.º 1 do CPPT, estabelece o seguinte:

1. Sem prejuízo do eventual poder de praticar novo acto administrativo, no respeito pelos limites ditados pela autoridade do caso julgado, a anulação de um acto administrativo constitui a Administração no dever de reconstituir a situação que existiria se o acto anulado não tivesse sido praticado, bem como de dar cumprimento aos deveres que não tenha cumprido com fundamento no acto entretanto anulado, por referência à situação jurídica e de facto existente no momento em que deveria ter actuado.

Então, perante a decisão judicial anulatória, a entidade executada estava obrigada a praticar os actos jurídicos e materiais necessários à

reintegração da ordem jurídica violada. Isto é, se a ordem jurídica, no entendimento da sentença, foi violada porque a entidade executada entendeu não ser obrigada a apreciar o requerimento da recorrente, quando estava obrigada à sua apreciação, com a apreciação daquele pedido, foi restabelecida a legalidade violada.

Por outras palavras, e tal como se escreveu na decisão recorrida, a execução de julgado, no caso em apreço, traduzia-se na obrigação de o Director da Alfândega do Freixieiro apreciar o pedido da exequente pronunciando-se sobre o mesmo, e só. Quer isto significar que a entidade executada foi condenada a apreciar o pedido, não a deferir o pedido que a então impugnante apresentou.

Desta feita, o dever de executar o julgado cumpriu-se com o retomar do procedimento administrativo e a emissão de um novo acto, desta feita que apreciasse o pedido do exequente.

E esse novo acto poderia ser, assim, um acto de deferimento ou de indeferimento do pedido então formulado, em face do qual ficaria executada a decisão anulatória.

Ora, tudo isto resulta do probatório, pelo que dúvidas não restam do cumprimento do julgado anulatório.

5.3. Discordando do decidido quanto ao julgado, veio a recorrente alegar que “Em vez de dar execução ao assim decidido, a Alfândega procedeu a nova liquidação onde retém o IA pago, o qual teve por base a pretensa aplicação directa do art.º 90º do TR, considerando, para esse efeito, a depreciação comercial do veículo e a aplicação proporcional do imposto, tomando por base valores constantes de revistas que constituem referência no sector e até sem a intervenção dos membros da comissão de avaliação, imposta pela Portaria n.º 1.291/2001. Recorreu, assim, a critérios subjectivos, não fixados na lei, o que colide com a lei” (alínea H) das conclusões das alegações).

E alegou ainda que o segundo acto de indeferimento do pedido de revisão é acto nulo, por contrariar o disposto no n.º 3 dos art.ºs. 103º e 106º. da CRP e art.º 100º da LGT (alínea I) das conclusões das alegações).

Ora, nunca esteve em causa na apreciação judicial a legalidade do acto de liquidação, mas apenas o acto que não apreciou o pedido de revisão.

Deste modo, e como a recorrente também concluiu (v. E) das conclusões das alegações) face à decisão anulatória do acto de indeferimento do pedido de revisão do IA, o Director da Alfândega do Freixieiro estava obrigada a pronunciar-se sobre o mérito do pedido e a decidilo em conformidade com as normas aplicáveis, por forma a efectuar a reintegração da ordem jurídica violada pelo acto de liquidação cuja revisão lhe foi pedida, devendo praticar os actos e operações materiais necessárias a tal reintegração, dentro dos limites do respeito pelo caso julgado pela referida decisão judicial e do direito aplicável.

E foi o que a entidade executada fez. Agora, o que esta não estava era obrigada a decidir no sentido da procedência do pedido, uma vez que o objecto da decisão anulada era apenas o de saber se existia ou não dever de decidir e não de decidir em certo sentido.

Assim, e tal como se escreveu na decisão recorrida, não concordando a exequente com o novo despacho proferido pela entidade recorrida, poderia ter impugnado o mesmo, o qual não pode ser aqui apreciado por extravasar o objecto de um pedido de execução de julgado.

A esta mesma conclusão se chegou no Acórdão do STA (1ª Secção - 2ª Subsecção), de 10.01.2006 –

Recurso n.º 0341A/03 onde ficou escrito o seguinte:

“I – Na execução de julgado deve a Administração reconstituir a situação que existiria se o acto anulado não tivesse sido praticado.

II – É de rejeitar o pedido de execução de julgado se a Administração procedeu nos termos referidos em I, dando, dessa forma, execução ao acórdão anulatório, exorbitando do objecto da execução eventuais vícios de que possa enfermar o novo acto, os quais poderão ser objecto de nova impugnação autónoma”.

Pelo que ficou dito impropriedade as conclusões do recurso.

VII. Nestes termos e pelo exposto, acorda-se em negar provimento ao recurso, confirmando-se a decisão recorrida.

Custas pela recorrente fixando-se em um sexto a taxa de justiça.

Lisboa, 30 de Junho de 2010. - Valente Torrão (relator) - Isabel Marques da Silva - Brandão de Pinho.

44.ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DA CPLP SOBRE O SISTEMA HARMONIZADO

Realizou-se em Luanda, Angola, de 19 a 30 de Abril de 2010 a 44.ª Reunião do Grupo de Trabalho da CPLP sobre o Sistema Harmonizado e a 3 e 4 de Maio de 2010 o Seminário sobre o Sistema Harmonizado.

A Sessão de Abertura foi presidida pelo Director Regional da Alfândega de Luanda, Dr. Valentim Manuel, em representação do Senhor Director Nacional das Alfândegas de Angola, que apresentou as boas vindas aos participantes e enalteceu a importância do trabalho que o Grupo tem desenvolvido e a interacção que tem mantido entre as Administrações Aduaneiras dos países membros da CPLP. A delegação portuguesa era composta pelo Chefe de Divisão da Nomenclatura e Gestão Pautal, Dr. David Almeida e pelo Técnico Verificador de 1.ª classe, Dr. Heitor Martins.

A referida reunião contou igualmente com a presença das delegações aduaneiras do Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique e S. Tomé e Príncipe.

O objectivo deste grupo de trabalho é a obtenção de um

texto harmonizado em língua portuguesa da Nomenclatura do Sistema Harmonizado que irá vigorar a partir de 2012 e das respectivas Notas Explicativas.

A próxima reunião deste grupo de trabalho inserido no Programa PICAT III está prevista para decorrer em Moçambique em Novembro de 2010.



1ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO SOBRE O SITE DAS ALFÂNDEGAS DA CPLP



No âmbito do Programa Integrado de Cooperação e Assistência Técnica (PICAT ADUANEIRO III), realizou-se em Lisboa, Portugal, de 24 a 28 do passado mês de Maio, a 1ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre o Site das Alfândegas da CPLP.

A Sessão de Abertura contou com a presença do Director-Geral da DGITA, Arquitecto Luís Pinto, do Director-Geral da DGAIEC,

Dr. João de Sousa, do Secretário-Geral da Conferência dos Directores-Gerais das Alfândegas da CPLP, Dr. Francisco Curinha e da Técnica da DGITA, Dr.ª Celeste Oliveira que acompanhou todos os trabalhos da reunião.

A reunião teve a participação de todas as Administrações Aduaneiras Lusófonas e foi realizada em parceria com a DGITA, Instituição que tem colaborado com a DGAIEC desde o início deste projecto.

A DGAIEC esteve representada pelas técnicas da DSCAD, Paula Angleu e Alexandra Noronha e a DGITA pela técnica Celeste Oliveira e, como formadores, Isabel Gonçalves e Pedro Galvão. Esta acção teve uma componente de formação sobre Carregamento de Conteúdos Internet na Plataforma Sharepoint 2007 com o objectivo de permitir que cada Administração Aduaneira possa inserir conteúdos no Site das Alfândegas da CPLP.

Houve, também, a preocupação de actualizar o Site em causa, tendo sido apresentado pela DGITA um novo Layout que foi aprovado por unanimidade.

SEMINÁRIO SOBRE OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO

Realizou-se em Curitiba, Brasil, de 24 a 26 de Agosto de 2010, no âmbito do PICAT Aduaneiro III o Seminário sobre Operador Económico Autorizado.

A referida reunião contou com a presença das delegações aduaneiras da CPLP de Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, S. Tomé e Príncipe e Timor-Leste, Portugal foi representado pelo Reverificador José Manuel Parente, da Unidade de Inspeções e Auditorias da Divisão Operacional Norte da DSAF, tendo apresentado o Tema na perspectiva do OEA na União Europeia e a sua implementação em Portugal, bem como o reconhecimento mútuo com países terceiros.



SEMINÁRIO SOBRE O CONTROLO E A FISCALIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS NA VIA MARÍTIMA

No âmbito do Programa PICAT Aduaneiro III, realizou-se em Luanda, Angola, de 21 a 24 de Junho do corrente ano, um Seminário subordinado ao tema Controlo e Fiscalização dos Procedimentos na Via Marítima.

Participaram representantes de todas as Administrações Aduaneiras da CPLP com excepção da Guiné-Bissau.

As Alfândegas Portuguesas estiveram representadas pelo Reverificador Assessor João Gomes Ferreira, da Direcção Operacional Norte (DON/DSAF).

As principais conclusões do Seminário em causa foram as seguintes:

1. Apesar de existirem algumas diferenças, verificam-se muitas semelhanças no que diz respeito aos procedimentos;
2. A maior parte dos Países que participaram do Seminário, à excepção de Portugal, ainda não têm o sistema de controlo informatizado nas áreas de



navegação e fiscalização na via marítima, razão pela qual os participantes sugeriram a criação de um Grupo de Trabalho em matéria de procedimentos na navegação e fiscalização a nível das administrações aduaneiras da CPLP.

SEMINÁRIO SOBRE PRODUTOS PETROLÍFEROS

Realizou-se em Cabinda, Angola, de 6 a 8 de Setembro de 2010, o Seminário sobre Produtos Petrolíferos, no âmbito da programação do PICAT III Aduaneiro, por iniciativa do Serviço Nacional das Alfândegas de Angola (SNA).

A Sessão de Abertura foi presidida pelo Dr. Inocêncio Policarpo, em representação do Director do Serviço Regional da Alfândega de Cabinda, que apresentou as boas vindas aos participantes e enalteceu a importância deste Seminário e da troca de experiências nesta matéria, entre as Administrações Aduaneiras dos países membros da CPLP. A DGAIEC foi representada pelo Reverificador Assessor, Dr. Rui Collaço, da Direcção de Serviços dos Impostos Especiais sobre o Consumo, que apresentou o Tema “Regime Aduaneiro e Fiscal dos Produtos Petrolíferos em Portugal”.

O referido Seminário contou igualmente com a presença de representantes das administrações aduaneiras do Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, S. Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

A apresentação das Alfândegas de Angola destacou, na parte le-



gislativa, o regime aduaneiro especial do sector petrolífero, o regime jurídico e aduaneiro de implementação do projecto “Angola LNG” e o regime fiscal e aduaneiro especial para implementação do projecto “SONAREF” (nova refinaria, em Lobito), bem como o “Projecto de Reforço da Monitorização das Exportações de Petróleo e Gás”, no âmbito do qual se encontra em desenvolvimento o Sistema Informático de Petróleo e Gás (SIPG).

No último dia, os participantes deslocaram-se à base petrolífera de Malongo, em Cabinda, onde tiveram a oportunidade de visitar a Delegação Aduaneira do Malongo, as instalações de apoio às actividades petrolíferas do Bloco 0 e 14, operadas pela Chevron e suas associadas, e os oleodutos e depósitos que recebem em terra o petróleo extraído nas plataformas off-shore, para exportação através do terminal petrolífero marítimo.

Esta iniciativa reflecte a enorme importância que tem a indústria do petróleo e do gás para a economia da maioria dos estados membros da CPLP, como produtores (actuais e futuros), exportadores e consumidores, bem como a vontade de integrar esta área no âmbito da cooperação entre as administrações aduaneiras da CPLP.

5ª REUNIÃO DE TRABALHO DA CPLP PARA A VERSÃO HARMONIZADA, EM LÍNGUA PORTUGUESA, DA CONVENÇÃO DE QUIOTO REVISTA

Realizou-se em Maputo, Moçambique, de 17 a 28 de Maio do corrente ano, a 5ª Reunião do Grupo de Trabalho da CPLP para a Versão Harmonizada, em Língua Portuguesa, da Convenção de Quioto Revista, programada no âmbito do Programa PICATIII Aduaneiro.

A Sessão de Abertura foi presidida pelo Senhor Director-Geral das Alfândegas de Moçambique, Dr. Domingos Tivane e contou com a presença do Dr. Horácio Simão, Director-Geral Adjunto do Gabinete de Planeamento, Estudos e Cooperação Internacional da Autoridade Tributária de Moçambique, a delegação portuguesa foi composta pelo Director de Serviços de Cooperação Aduaneira e Documentação, Dr. Francisco Curinha e pela Reve-

rificadora Assessora, Dra. Deolinda Simões. Estiveram igualmente presentes os representantes das Administrações Aduaneiras de Angola, Brasil, Cabo Verde, Moçambique e Timor-Leste.



PARTICIPAÇÃO DA DGAIEC NO 45.º CONGRESSO DA UFE

O Director-Geral da DGAIEC, Dr. João de Sousa participou, no passado dia 21 de Setembro, no 45.º Congresso da UFE (Union des Finanzpersonal in Europe) onde fez uma exposição centrada na actualização das Alfândegas Portuguesas e nas questões relacionadas com os funcionários aduaneiros. Na sua exposição o Director-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, mostrou como uma instituição que apesar de um qua-

dro reduzido de recursos humanos foi capaz de responder aos sucessivos desafios colocados ao país pelo processo de integração europeu e pelo acréscimo de responsabilidades no plano da defesa da fronteira externa e das exigências de protecção da sociedade, ao mesmo tempo que cobra 25% da receita fiscal nacional. No final da apresentação várias das delegações presentes colocaram questões relativas à missão das alfândegas, do respectivo estatuto e das perspectivas futuras.

VISITA DE DELEGAÇÃO DE ALTO NÍVEL DAS ALFÂNDEGAS CHINESAS



A pedido da Administração Aduaneira da China, decorreu no dia 27 de Outubro último, em Lisboa, uma visita à DGAIEC por parte de uma Delegação de alto nível das Alfândegas da China, constituída por sete elementos e presidida pelo Sr. Wang Songhe, vice-ministro das Alfândegas Chinesas.

A visita iniciou-se, por um encontro com a Senhora Subdirectora-Geral Dra. Ana Paula Raposo, com os Directores de Serviços, Dr. Canha Barreto, da Direcção de Serviços Antifraude e o Dr. Vasco Ramos, da Direcção de Serviços de Gestão de Recursos Hum-

nos, bem como com a Chefe de Divisão de Informações Dra. Judite Couto, estando em representação da DSCAD a Dra. Paula Figueiredo, tendo como base de trabalho uma agenda proposta pela delegação da China.

Seguiu-se, nesse mesmo dia, para o porto de Lisboa, tendo a mesma sido acompanhada, pelo Director da Alfândega Marítima, Dr. Neto de Oliveira, sendo o ponto alto da mesma, a visita às instalações daquela Alfândega onde se procede à inspecção de mercadorias contentorizadas.

Esta visita teve por finalidade a cooperação e troca de informações entre as duas Administrações Aduaneiras e com ela, o objectivo de se reforçar a cooperação no âmbito da Assistência Mútua Administrativa.



ASSISTÊNCIA TÉCNICA PARA A ELABORAÇÃO DO REGULAMENTO INTERNO DO CONSELHO SUPERIOR TÉCNICO DE ANGOLA



Deslocaram-se a Luanda, de 12 a 16 de Julho do corrente ano, os Reverificadores Assessores Principais, Dr. Nuno Augusto Vitorino e Dr. António Brigas Afonso, Vogal Coordenador e Vogal Permanente, respectivamente, do Conselho Técnico Aduaneiro da DGAIEC, onde participaram na elabo-

ração do Regulamento de funcionamento do Conselho Técnico Superior Aduaneiro de Angola.

Durante a referida Assistência Técnica, realizou-se um Seminário sobre a “Tramitação Processual Técnica Aduaneira de Angola”, tendo em representação do CSTA de Angola, o seu Presidente, o Dr. Rodrigo Mutunda feito uma exposição, pela delegação portuguesa a apresentação esteve a cargo do Dr. Nuno Vitorino, a assistência era composta não só por funcionários das Alfândegas Angolanas, mas também por despachantes oficiais e importadores.

Durante o tempo em que permaneceram em Luanda, os elementos do CTA das Alfândegas Portuguesas, colaboraram na elaboração de um projecto de diploma legal regulador do funcionamento do CSTA Angolano, pretendendo com este instrumento legislativo conferir aos seus acórdãos dignidade, isenção, imparcialidade e segurança técnica, contribuindo assim para uma diminuição significativa da litigância judicial.

REUNIÕES NA UNIÃO EUROPEIA

Realizou-se nos dias 27 e 28 de Maio de 2010 a reunião do Club de Directores Gerais das Alfândegas da EU e Turquia, em Riga. A representação aduaneira portuguesa foi assegurada pela Sr^o Subdg. Dr^a Ana Paula Raposo. Nesta reunião debateram-se matérias de interesse estratégico para as prioridades das alfândegas, tendo as presidências Espanhola, Belga e Húngara apresentado as suas prioridades, designadamente enfatizando os controlos aduaneiros. Igualmente foram apresentadas algumas práticas de contrabando de tabaco na zona de fronteira da EU a Leste. Também foi dada grande relevância à governação das questões do Código Aduaneiro Modernizado.

Reuniu em Bruxelas, nos dias 8 e 9 de Julho de 2010, o Grupo de Política Aduaneira- Directores Gerais, tendo a delegação portuguesa sido assegurada pelo Sr. Director Geral, Dr. João de Sousa e a Sr. Sudirectora geral Dr^a Ana Paula Raposo. Nesta reunião foram abordadas as questões relativas à implementação das disposições do Código Aduaneiro em matéria de Segurança, as questões críticas para implementação do Código Aduaneiro Modernizado, bem como as matérias objecto da estratégia anual de monitorização em 2009 e para 2011. Foi também efectuado um ponto de conclusões obtidas em várias seminários de Alto Nível e as suas implicações para o Programa Futuro das Alfândegas 2020.

PROTOCOLO COM AS ALFÂNDEGAS DE CABO VERDE

A 8 de Junho foi assinado o Protocolo de Assistência Mútua em Matéria Aduaneira com as Alfândegas de Cabo Verde.

Fica assim fixado um quadro de assistência mútua e de cooperação entre as administrações aduaneiras dos dois Estados que visa responder com maior eficácia, ao combate à fraude e infracções de natureza aduaneira, tendo em vista o significativo prejuízo que representam em termos económicos, fiscais

e comerciais estes ilícitos, bem como a sua frequente ligação à criminalidade transnacional.

O Director-Geral da DGAIEC, Dr. João de Sousa, assinou esse Protocolo em representação de Portugal. O evento teve a presença do Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, Professor Doutor Sérgio Vasques.

DIPLOMA QUE APROVA O NOVO CÓDIGO DOS IMPOSTOS ESPECIAIS DE CONSUMO

Na sequência da aprovação em Conselho de Ministros do diploma que aprovou o novo CIEC, realizou-se uma sessão de apresentação, com o patrocínio da Associação Fiscal Portuguesa, no dia 25 de Maio pelas 17h30 na Associação Comercial de Lisboa. Estiveram presentes os

Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, Prof. Doutor Sérgio Vasquez, o Director – Geral da DGAIEC, DR. João de Sousa, o Presidente da Associação Fiscal Portuguesa Dr. Rogério Fernandes Ferreira. As intervenções explicativas foram efectuadas pela Sr.^a SDG Dr.^a Paula Mota e pelos técnicos superiores aduaneiros Dr. Filipe Couto e Dr. Jorge Quadros.

PROGRAMA ALFÂNDEGA 2013 - SEMINÁRIO ESTRATÉGICO, ROMA



Nos dias 20 e 21 de Maio de 2010, decorreu na cidade de Roma, Itália, um Seminário de alto nível dedicado ao tema “Subfacturação: Riscos na determinação do Valor Aduaneiro, Consequências Financeiras e Impacto Económico – Formas de controlo”, cujo objectivo foi o de analisar e discutir o fenómeno da subfacturação, medidas a tomar, incluindo medidas específicas no âmbito dos controlos, e uma abordagem coordenada sobre o risco, de acordo com uma estrutura legislativa eficaz.

Para o efeito, foram constituídos quatro grupos de trabalho incumbidos de analisar os seguintes temas:

GT 1: Subfacturação e eficácia dos controlos no combate à subfacturação: o alcance e a eficiência dos controlos e da análise de risco na UE.

GT 2: Análise da subfacturação enquanto fenómeno de fraude: como analisar, detectar e combater esta fraude.

GT 3: Análise da legislação em vigor e o papel da legislação aduaneira nos procedimentos de apoio para actuar em situações indicadoras de risco de fraude.

GT 4: Estratégias de cooperação entre os serviços aduaneiros no combate à subfacturação e à fraude no valor aduaneiro.

A análise e a discussão feita nos grupos de trabalho deram origem a uma lista de problemas que têm de ser enfrentados, quer pelos serviços da Comissão Europeia, quer pelas alfândegas dos Estados membros, tendo sido delineada uma estratégia de curto, médio e longo prazo, destacando-se as seguintes conclusões gerais do Seminário:

- Criação de um Grupo de Trabalho destinado a construir uma lista de valores mínimos para certos produtos sujeitos a subfacturação, servindo apenas como indicador de risco;
- Promover e melhorar a troca de informações entre as autoridades aduaneiras dos Estados membros;
- Intensificar a troca de experiências entre as alfândegas comunitárias, promovendo a implementação das melhores práticas.

Neste Seminário a DGAIEC esteve representada pelo Senhor Director-Geral, Dr. João de Sousa, pelo Senhor Director de Serviços Antifraude, Dr. Canha Barreto e pela Senhora Directora de Serviços de Tributação Aduaneira, Dra. Anabela Carvalho.

PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO DGAIEC/ INAC

A Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e o Instituto Nacional de Aviação Civil, INAC, celebraram um protocolo de cooperação, que foi assinado em 9 de Junho pp., pelos responsáveis máximos dos dois organismos, o Director-Geral da DGAIEC, Sr. Dr. João de Sousa, e o Presidente do INAC, Sr. Dr. Luis Fonseca de Almeida.

Este protocolo tem como objectivo agilizar procedimentos entre as duas instituições, de modo a habilitar a DGAIEC a um desempenho mais cabal das suas atribuições, nomeadamente no campo dos controlos à exportação de bens e tecnologias de duplo uso tendentes a evitar a proliferação e



a disseminação das armas de destruição maciça. As responsabilidades decorrentes da legislação comunitária, nomeadamente o regime de controlo e licenciamento consubstanciado no Regulamento (CE) n.º 428/2009, do Conselho, de 5 de Maio de 2009, aconselham entendimentos e acordos com entidades especializadas, no caso concreto o INAC, cujo conhecimento específico no campo da aviação civil, aliado às suas responsabilidades no capítulo da segurança da navegação aérea, o colocam numa posição de parceria privilegiada, realçando-se a importância do acordo e o empenhamento das instituições em alcançá-lo.

SESSÃO DE ESCLARECIMENTO SOBRE “A POLITICA FISCAL E ADUANEIRA NA AGRICULTURA DURIENSE”

Decorreu no dia 16 de Junho de 2010, pelas 10 horas, no Salão Nobre da Casa do Douro, em Peso da Régua, uma sessão de esclarecimento/divulgação que versou “A política fiscal e aduaneira na agricultura duriense”.

Esta sessão foi promovida pela Delegação Aduaneira do Peso da Régua em parceria com Direcção Distrital de Finanças de Vila Real, com o patrocínio da Casa do Douro, nomeadamente através da cedência do espaço e divulgação da sessão.

A iniciativa teve como oradores, por parte da DGAIEC, o Chefe da Delegação Aduaneira

do Peso da Régua, Luís Edgar Almeida, e por parte da DGCI, Carlos Morais, Chefe de Divisão da D.F. de Vila Real.

A matéria abordada de foro aduaneiro/fiscal versou os documentos de entrada/saída dos entrepostos fiscais de produção de bebidas alcoólicas.

A sessão foi encerrada com uma intervenção do Director da Alfândega de Braga, Dr. Manuel Ribeiro.

Estiverem presentes cerca de 90 pessoas, entre depositários autorizados, operadores e agricultores, bem como representantes do IVDP e Casa do Douro, a que contribui claramente para o êxito da iniciativa.

No final da sessão foi aberto um espaço para debate, que proporcionou os esclarecimentos suscitados pelos participantes.

SEMINÁRIO SOBRE SUSPENSÕES E CONTINGENTES PAUTAIS AUTÓNOMOS ISTAMBUL, TURQUIA

Realizou-se em Istambul, o Seminário sobre Suspensões e Contingentes Pautais Autónomos, no âmbito do programa Alfândega 2013. A Delegação Portuguesa foi representada pela Dr.^a Anabela Carvalho e pela Dr.^a Maria do Céu Coelho da Direcção de Serviços de Tributação Aduaneira.

O seminário foi aberto pela Administração Turca, que incluiu algumas palavras do Sr. Riza Mehmet Korkmaz, Director-Geral para a União Europeia e Relações Externas. Os oradores da Administração Turca teceram comentários sobre o grande interesse que mantêm em ser membros da União Europeia, referindo a sua participação nos Comitês e o ajustamento da sua legislação às normas da União Europeia.

Seguiram-se as intervenções do Sr. Miroslaw Zielinski, Director da DG-TAXUD, do Sr. Dimitrios Vardakis e da Sra. Marieluise Herborn da Comissão Europeia, que referiram o bom desempenho que o Comité responsável por estas matérias tem alcançado.

Visando actualizar e modernizar os procedimentos relacionados com suspensões autónomas e contingentes, os objectivos do seminário passaram pela discussão de questões relacionadas com o comércio e a produção dentro da União Europeia e da Turquia.

Os participantes reuniram-se em grupos de debate, ap-



resentando em sessões plenárias as conclusões retiradas.

Os temas em debate tiveram como foco principal:

- Melhorar a qualidade dos pedidos de suspensão pautal autónoma ou de contingente;
- Clarificar os direitos e deveres das partes relativamente às objecções;
- Definir quem pode tomar a decisão sobre a aceitação de produtos de substituição;
- Encontrar um equilíbrio entre as medidas anti-dumping e as suspensões;
- Estabelecer um conceito adequado para a determinação do que se deverá entender por produção da

União Europeia e produção da Turquia.

Os resultados dos debates, reflectindo as preocupações e as ideias dos Estados-Membros e da Administração Turca, serão reflectidos e levados em consideração pela Comissão Europeia durante o processo de preparação da nova Comunicação da Comissão sobre as suspensões pautais autónomas e os contingentes que deverá substituir a Comunicação 98/C 128/02, tendo em consideração as novas tendências e desenvolvimentos do mercado.



CERIMÓNIA DE INAUGURAÇÃO - INICIATIVA MEGAPORTS

Decorreu no passado dia 15 de Outubro de 2010, no Terminal de Contentores da Liscont, no Porto de Lisboa, a cerimónia de inauguração dos portais fixos de controlo de materiais radioactivos ou nucleares, colocados no porto de Lisboa e operados pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo.

Esta cerimónia que teve início pelas 10:00 e contou com a presença de representante do Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais bem como do Sr. Director Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, Dr. João de Sousa, a Sra. Presidente da Administração do Porto de Lisboa, Dra. Natércia Cabral e do Sr. Embaixador dos EUA em Lisboa, Sr. Alan Katz.

A Iniciativa MEGAPORTS é um Programa do Department of Energy (DoE) dos Estados Unidos da América (EUA), integrado na "Second Line of Defense", em parceria com as autoridades competentes em cada país parceiro e consiste, fundamentalmente, na criação de estruturas sustentáveis nos Portos com maior tráfego de mercadorias para esse país ao nível da detecção de radiações, procurando deter o



tráfego ilegal de mercadorias e substâncias radioactivas, dissimuladas no interior de carga legítima, ou carga contaminada com radiação.

Os EUA forneceram o equipamento necessário ao controlo de radiações gama e de neutrões, instalação desse equipamento, incluindo equipamento de controlos complementares e a restante logística necessária.

Espera-se, com esta cooperação tripartida (DGAIEC, APL e dos EUA), contribuir para níveis de segurança mais elevados do comércio por via marítima, para a sucessiva modernização do porto e, consequentemente, para a melhoria da qualidade do serviço prestado.

O Porto de Lisboa passa a ser o único equipado com sistemas de detecção de radiações e com equipamento de raio-x de contentores.

Como parte integrante da cerimónia, realizou-se ainda uma demonstração de controlo de um contentor transportando substâncias radioactivas dissimuladas na carga contentorizada bem como de outros produtos sujeitos a proibições ou restrições tendo sido efectuada com recurso ao aparelho de raios X de controlo de contentores (scanner) e equipamentos fixos e portáteis de controlo de radiações.



WORKSHOP FISCALIS

Entre 11 e 15 de Outubro de 2010 decorreu na DGAIEC o Workshop "Exchange of information in the field of Excise Duties in Portugal", organizado no âmbito do Programa Fiscalis, no qual participaram 20 funcionários provenientes de 15 Estados da União Europeia - Bulgária (1), Chipre (1), Eslováquia (2), Eslovénia (2), Estónia (1), Finlândia (1), França (1), Grécia (1), Hungria (1), Irlanda (1), Letónia (1), Lituânia (2), Luxemburgo (1), Roménia (2) e Suécia (1) - e da Turquia (1).

A acção incidiu nas áreas dos impostos especiais sobre o consumo, do imposto automóvel e do combate à fraude e evasão fiscal, tendo sido realizadas visitas aos entrepostos fiscais da CLC - Companhia Logística de Combustíveis, em Aveiras, e da Central de Cervejas, em Vialonga.

Tratou-se de um programa genérico nas áreas referidas, desenvolvido em inglês, que implicou da parte dos técnicos da DGAIEC envolvidos nesta acção, a elaboração de apresentações técnicas e o desenvolvimento de questões específicas, tendo em consideração as funções exercidas e as áreas de interesse previa-



mente reveladas pelos participantes.

A organização do evento esteve a cargo do Sr. Rui Brito, coordenador Fiscalis da DGAIEC, tendo a coordenação da vertente técnica estado a cargo do Dr. Luís Barata, Chefe de Divisão do Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos.

JANELA ÚNICA PORTUÁRIA - ASSINATURA DE PROTOCOLO

A Direcção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC) deu hoje mais um passo no caminho da modernização que vem prosseguindo, através da utilização das tecnologias da informação e da comunicação, eliminando papel, evitando deslocamentos dos operadores económicos, reduzindo prazos, simplificando procedimentos, ao assinar hoje, nas instalações do Ministério das Obras Públicas e dos Transportes, com as Administrações dos Portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e Sesimbra, Região Autónoma da Madeira, Terceira e Graciosa, Triângulo e Grupo Ocidental, Ilhas de São Miguel e Santa Maria e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P, o protocolo que tem por objectivo disponibilizar aos agentes económicos a possibilidade de enviarem electronicamente um único do manifesto das mercadorias, para as referidas entidades, aproveitando as sinergias da implementação comum do Sistema de Con-

trola Automático dos Meios de Transporte e das Mercadorias (SDS) e da Janela Única Portuária (JUP) nas respectivas alfândegas e portos.

Esta cerimónia revestiu-se de particular importância, na medida em que alargará o procedimento já existente nos portos de Sines, Lisboa e Leixões, desde Outubro de 2007 e que se tem revelado importante factor de competitividade para o sector marítimo portuário.

Concretiza-se assim a nível nacional a desmaterialização da apresentação legal dos navios e das mercadorias neles transportadas à autoridade aduaneira e simultaneamente a possibilidade de interacção de todas as autoridades competentes em matéria de despacho das formalidades inerentes a navios, num único ponto de recepção da informação – Janela Única Portuária.

ALFÂNDEGA DE SETÚBAL VISITA DO SENHOR DIRECTOR-GERAL E TOMADA DE POSSE

A Dra. Paula Maria Santos Bento Pinto é a nova Directora da Alfândega de Setúbal. A tomada de posse aconteceu no passado dia 18 de Outubro, ao final do dia.

Esse acto foi presidido pelo Sr. Director-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, Dr. João Almeida de Sousa e contou com a presença de todos os Subdirectores-Gerais e outros dirigentes da DGAIEC, dos Chefes das Delegações Aduaneiras de Sines e Elvas, de colegas de outras unidades orgânicas e dos funcionários da Alfândega de Setúbal.

O senhor Director-Geral aproveitou a oportunidade para efectuar uma visita à Alfândega com passagem pelos diferentes serviços e uma



reunião de trabalho com os respectivos dirigentes.



MUDANÇA DE INSTALAÇÕES DA ALFÂNDEGA DE ALVERCA

Os serviços da Alfândega de Alverca passaram a funcionar, desde 2 de Novembro, nas novas instalações, sitas na Estrada Nacional 10, Km 127.2 em Alverca do Ribatejo.

DIRECTOR-GERAL DÁ POSSE AO NOVO DIRECTOR DA ALFÂNDEGA DO FUNCHAL

No passado dia 24 de Setembro, o Sr. Director-Geral, Dr. João de Sousa, acompanhado do Subdirector-Geral, Dr. Costa Martins, deslocou-se à

Alfândega do Funchal para dar posse ao novo Director, Dr. Paulo Matias. A cerimónia teve lugar no Museu da Alfândega, pelas 12h30, e contou com a presença do Vice Presidente da Assembleia Regional e do Presidente da Câmara Municipal do Funchal, além dos órgãos de Comunicação Social, do anterior Director, Dr. Pedro Fragueiro, e de diversas entidades civis e militares da Região.

O empossado proferiu uma breve alocução, na qual traçou o seu projecto de gestão para a Alfândega do Funchal.

No seu discurso de encerramento da cerimónia, o Sr. Director-Geral realçou a importância do trabalho actual das alfândegas e expressou a sua confiança no novo Director.

O Director-Geral Dr. João de Sousa aproveitou a oportunidade para visitar as Delegações Aduaneiras do Aeroporto do Funchal, da Zona Franca e do Porto Santo e realizar reuniões de trabalho.



TOMADA DE POSSE DO NOVO DIRECTOR DA ALFÂNDEGA MARÍTIMA DE LISBOA

O Dr. Armindo Neto de Oliveira é o novo director da Alfândega Marítima de Lisboa (AML). A tomada de posse aconteceu no passado dia 22 de Setembro, ao final da manhã. Esse acto foi presidido pelo Sr. Director-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, Dr. João Almeida de Sousa e contou com a presença de todos os Sudirectores-Gerais da DGAIEC, de outros dirigentes da DGAIEC, designadamente da anterior Directora da AML, a Dra. Miquelina Bebiano, e dos trabalhadores da AML. Aproveitando a oportunidade o Director – Geral fez uma visita de trabalho à Alfândega Marítima de Lisboa.



SEMINÁRIO FISCALIS - CRETA



Realizou-se nos dias 27 a 29 de Setembro do corrente ano, em Creta – Grécia, um Seminário FISCALIS sobre a “Controlo dos produtos sujeitos a IEC através das marcas fiscais e *anti – forestelling* mesures – follow up do Seminário Fiscalis realizado no Porto em 1999”.

Participaram neste Seminário vinte e sete Estados Membros, bem como representantes da Croácia, e da Turquia países candidatos a integrar a EU. Portugal fez-se representar pela Dr.^a Paula Mota e pela Dr.^a Manuela Cristóvão.

O Seminário contou ainda com a intervenção de representantes da Indústria dos Tabacos – Philips Morris International e IBM os quais deram a conhecer possíveis sistemas de controlo para diminuir, nomeadamente, a contrafacção de cigarros e bebidas e evitar a falsificação de marcas fiscais concretamente os selos utilizados pela maioria dos Estados Membros naqueles produtos.

Foram organizados três workshops nos quais os representantes dos Estados Membros debateram as medidas implementadas na maior parte deles sobre esta matéria, tendo ainda sido apresentadas algumas propostas não só para uma maior harmonização a nível da EU como também para melhorar o controlo dos produtos sujeitos a IEC

As conclusões dos workshops bem como as conclusões gerais do Seminário estarão brevemente disponibilizadas na rede CIRCA e serão oportunamente publicitadas através do *site* desta Direcção-Geral.

COMALEP

Realizou-se nos dias 27 e 28 de Maio, na cidade de Antígua, na Guatemala, a XXI Reunião de Directores Gerais das Alfândegas da América Latina, Espanha e Portugal - COMALEP (Comunidade das Alfândegas dos Países de Línguas Espanhola e Portuguesa). A reunião serviu para intensificar os laços de cooperação entre as Alfândegas referidas e abordou temas como os OEA (Operadores Económicos Autorizados), “Janela Única”, Trânsito Internacional de Mercadorias e relações no quadro da Organização Mundial das Alfândegas.

Como habitualmente estiveram presentes diversas entidades ligadas às actividades aduaneiras, bem como representantes da OMA, UNCTAD, MERCOSUL, ALADI e do BID. Como Obser-

vadores estiveram presentes representantes dos EUA, Itália e Índia.

A delegação portuguesa foi constituída pelo Subdirector-Geral, José Figueiredo e pelo Chefe da Divisão Operacional do Norte, Joaquim Ferreira.



CONSELHO DE DIRECTORES-GERAIS DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ALFÂNDEGAS

Nos dias 24, 25 e 26 de Junho, decorreram em Bruxelas as 115.^a e 116.^a Sessões do Conselho de Cooperação Aduaneira, Organização Mundial das Alfândegas, tendo a delegação portuguesa sido constituída pelo Director-Geral, Dr. João de Sousa e pela Subdirectora-Geral Dra. Ana Paula Raposo.

Trata-se do evento de maior importância anual onde participam as delegações chefiadas pelos Directores-Gerais das administrações aduaneiras dos 176 países membros da OMA, bem como vários países observadores, organizações internacionais e associações empresariais, perfazendo, no total, cerca de 700 participantes.

Considerando a importância desta reunião, a administração aduaneira portuguesa viveu um momento histórico, de grande satisfação, pois que, pela primeira vez, foi possível falar e ouvir a língua portuguesa nesta organização internacional, o que o Director-Geral português assinalou através de uma intervenção na sessão plenária, efectuada em nome de todos os países CPLP. Além das línguas francesa e inglesa, o português junta-se assim ao espanhol, chinês, russo e árabe como língua falada no Conselho de Directores-Gerais. Este objectivo decorreu de um acordo feito, há dois anos, com o então candidato e hoje secretário-geral, o japonês Kunio Mikuriya.

De evidenciar que a reunião deste ano contou com a presença do antigo presidente francês Jacques Chirac que focou o seu discurso na necessidade do combate à contrafacção e falsificação de medicamentos no mundo face às graves e nefastas consequências desta prática ilícita, espalhando com frequência a morte! O Sr. Chirac salientou o papel fundamental das alfândegas no combate a esta prática pois que são as entidades que gerem as fronteiras em qualquer parte do mundo.

Outro painel relevante consistiu na apresentação de casos de análise de risco, tendo permitido discussões importantes sobre esta matéria. Igualmente foi efectuado o ponto de situação dos trabalhos dos co-



mités técnicos, como facilitação, anti-fraude, valor, origens e classificação pautal no quadro do Sistema Harmonizado.

É, também, de salientar que, durante as sessões, vários países assinaram a Convenção de Quioto Revista, a Convenção do Sistema Harmonizado e a Convenção de Istambul.

Também foi assinado um acordo de reconhecimento mútuo relativo ao estatuto de Operador Económico Autorizado (AEO) entre a União Europeia e o Japão.

Finalmente, é de assinalar que decorreram eleições para os cargos de Director de Reforço de Capacidades e Director de Facilitação, tendo sido eleitos respectivamente os candidatos da África do Sul e da China.

Num dos intervalos da reunião foi possível ter um encontro de cortesia com o Secretário-Geral da OMA onde as delegações de língua portuguesa transmitiram o seu agradecimento pelo que tem sido feito em prol da língua portuguesa (ver foto).

ENCONTRO ANUAL ENTRE OS DIRECTORES-GERAIS DAS ALFÂNDEGAS DE PORTUGAL E DE ESPANHA



Realizou-se no passado dia 7 de Setembro, no Edifício da Alfândega do Porto, o encontro habitual anual entre os Directores-Gerais das Alfândegas de Portugal e de Espanha. A delegação das alfândegas espanholas foi constituída pelo respectivo Director-Geral Nicolás Bonilla e pela Subdirectora-Geral da área de Inspeção e Investigação Maria Luisa González Andreu. A delegação portuguesa foi constituída pelo Director-Geral, João de Sousa, Subdirectora-Geral Ana Paula Raposo, Director dos Serviços Antifraude João Barreto e Chefe da Divisão Operacional do Norte Joaquim Ferreira.

Da agenda constavam diversos temas com interesse para ambas as partes, nomeadamente temas relativos à cooperação fronteiriça, à troca de informações e a temáticas comunitárias.

Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo

Procura de Conteúdos

Página Inicial
Quem Somos
Notícias
Planos e Estatística
Estrutura Organizativa
Sistema de Inspecção
Pauta Aduaneira
Declarações Electrónicas

Manual de Orientação Aduaneira e de Importação
Relatório do Estado Preparatório
Relatório de Actividades 2009
Publicação de Documentos

Perguntas Frequentes
Vigilância
Depósito Aduaneiro
Emissão de Pautas
Contato

Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo

Pauta de Serviço

Resumo

Introdução Teórica
Classificação de mercadorias no código NC 8528 29 89
Classificação de mercadorias no código NC 8528 29 90
Classificação de mercadorias no código NC 8482 11 90
Classificação de mercadorias no código NC 8544 42 90
Classificação de mercadorias no código NC 8543 91 90

Publicação de Regulamento Comunitário
4 e Parte Adm. Comum parte 2 2009

Declarações Electrónicas - Microsoft Internet Explorer

Arquivo Editar Ver Favoritos Ferramentas Ajuda

Endereço http://www.e-financas.gov.pt/ide/ep-dgaiec/hoan.jsp

DGAIEC
Declarações Electrónicas

É Inicial

Novo utilizador
Pedir Senha | Alterar Senha

Instituições
Serviços Online
Alterar Morada
Pauta
Aduaneiros
IEC/IA
Protocolos
Consultar Dívidas
Fiscais (DDEC)

Bem Vindo às Declarações Electrónicas

Este serviço foi criado pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo.

Para utilizar os nossos serviços, o utilizador deve criar uma conta de utilizador, a qual lhe será enviada por e-mail.



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)	5,00€
CIRCULARES DA DGAIEC (ASSINATURA ANUAL)	65,00€
INFORMAÇÃO DE CÂMBIOS (VALOR ADUANEIRO)	25,00€
MANUAL SOBRE OS DIREITOS ANTI-DUMPING E DE COMPENSAÇÃO DAS MERCADORIAS	5,00€
PARECERES DE CLASSIFICAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ALFÂNDEGAS (OMA)	
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	1,72€
• 2ª ACTUALIZAÇÃO	1,78€
• 3ª e 4ª ACTUALIZAÇÕES	1,00€
• 5ª ACTUALIZAÇÃO	0,50€
• 7ª e 8ª ACTUALIZAÇÕES	15,00€
• 9ª ACTUALIZAÇÃO	7,50€
MANUAL DE PROCEDIMENTOS DO IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS	60,00€
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	20,00€
• 2ª ACTUALIZAÇÃO	27,00€
NOTAS EXPLICATIVAS DO SISTEMA HARMONIZADO (5 VOLUMES)	200,00€
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	20,00€
• 2ª ACTUALIZAÇÃO	15,00€
• 3ª ACTUALIZAÇÃO	15,00€
• 4ª ACTUALIZAÇÃO	6,00€
MANUAL DO VALOR ADUANEIRO	25,00€
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	0,29€
• 2ª ACTUALIZAÇÃO	0,29€
• 3ª ACTUALIZAÇÃO	0,60€
• 4ª ACTUALIZAÇÃO	1,20€
• 5ª ACTUALIZAÇÃO	1,00€
• 6ª ACTUALIZAÇÃO	1,25€
MANUAL DE DECISÕES DE CLASSIFICAÇÃO PAUTAL	35,00€
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	2,84€
• 2ª ACTUALIZAÇÃO	3,40€
• 3ª ACTUALIZAÇÃO	5,00€
• 4ª ACTUALIZAÇÃO	9,00€
• 5ª ACTUALIZAÇÃO	30,00€
• 6ª ACTUALIZAÇÃO	17,50€
• 7ª ACTUALIZAÇÃO	6,50€
MANUAL DE ORIGENS DAS MERCADORIAS (Vol. I)	15,00€
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	0,29€
MANUAL DE ORIGENS DAS MERCADORIAS (Vol. II)	20,00€
• 1ª ACTUALIZAÇÃO	0,70€
PORTES DE CORREIO	
MANUAIS	4,00€

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

Pedidos para:
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, n.º - 1149-060 LISBOA
Telefone: 218 814 180 Fax: 218 814 172
E-mail: dtpr@dgaiec.min-financas.pt

www.dgaiec.min-financas.pt

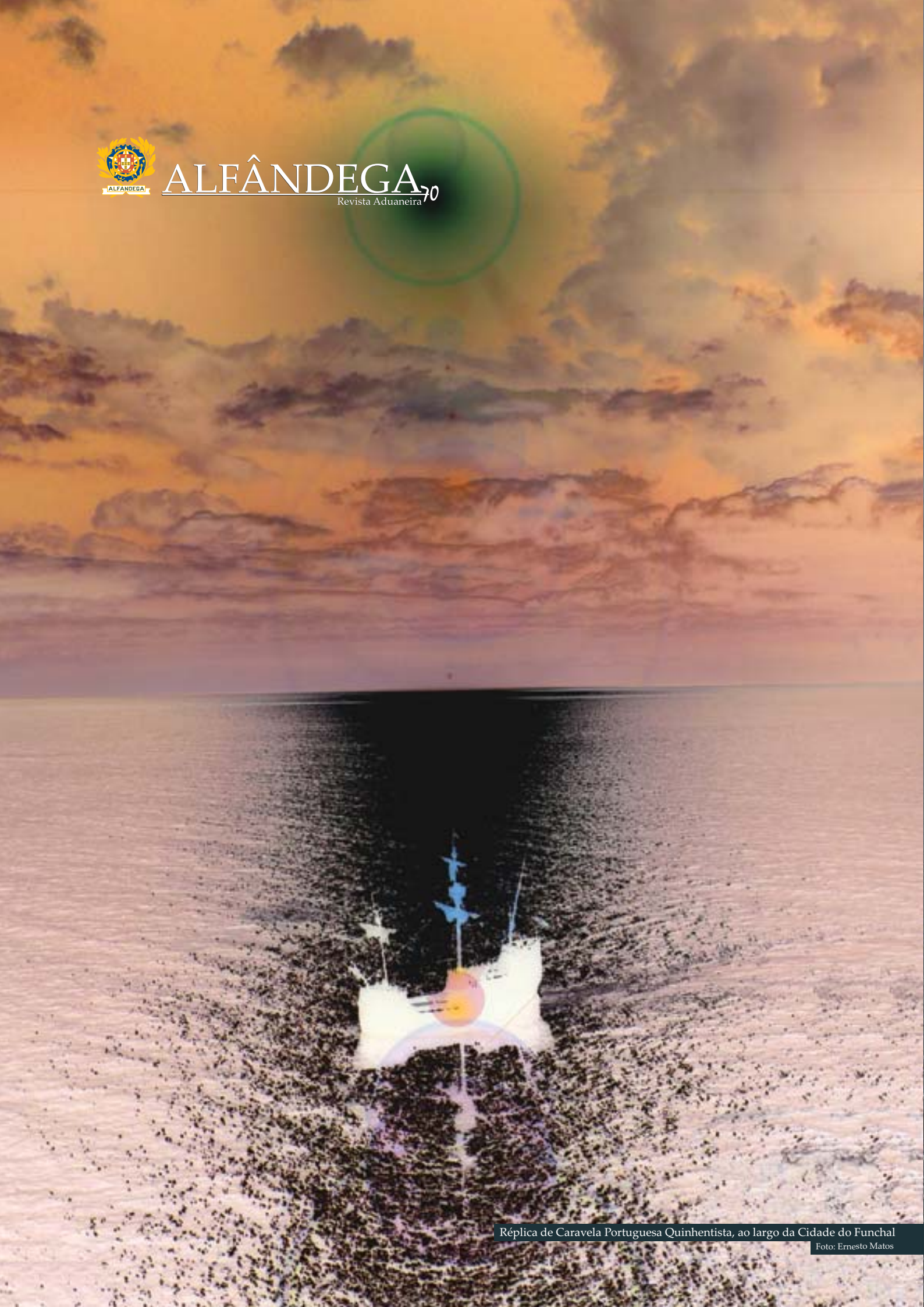




ALFÂNDEGA

Revista Aduaneira

70



Réplica de Caravel Portuguesa Quinhentista, ao largo da Cidade do Funchal

Foto: Ernesto Matos