



NEWSLETTER

NOVEMBRO, 2022



SECRETARIADO PERMANENTE DA CONFERÊNCIA DOS DIRETORES-GERAIS DAS ALFÂNDEGAS DA CPLP

EDITORIAL

As administrações fiscais estão entre as instituições dos Estados a que se exige uma elevada capacidade de resposta a novas situações. Desde os processos de integração económica às reformas fiscais cada vez mais complexas a que deve dar resposta, as alfândegas e as administrações tributárias devem estar preparadas para responder a qualquer situação, por mais inesperada e complexa que possa ser.

Foi o que mais uma vez sucedeu, agora com uma situação inteiramente nova e imprevisível, em consequência da pandemia de Covid 19. Mais uma vez, estas instituições mantiveram a estabilidade financeira dos Estados, assegurando, apesar dos fortes constrangimentos em resultado das medidas de confinamento, que os impostos e taxas aduaneiras fossem cobrados e que a atividade económica se processasse com a normalidade possível, minimizando o efeito recessivo daquelas medidas.

A resposta não só foi eficaz, como dela resultou uma maior capacidade por parte dos serviços, com uma utilização mais intensiva dos recursos disponíveis. O teletrabalho, o recurso à teleconferência, a simplificação dos procedimentos no atendimento de cidadãos e empresas, não só nos permitiu estar à altura do desafio, como saímos desta crise mais fortes e com mais experiência na utilização das novas tecnologias no domínio da comunicação.

Por isso, somos hoje mais fortes, quer enquanto administrações aduaneiras, quer enquanto coletivo de cooperação institucional, em que nos encontramos unidos no quadro da CPLP. A Conferência dos Diretores-Gerais das Alfândegas dos países da CPLP não deixou de responder a esta situação de crise e hoje estamos mais habilitados e somos mais capazes de rentabilizar os recursos técnicos de que dispomos.

(Secretariado Permanente do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP)

ÍNDICE

Editorial

“O contributo das Alfândegas no quadro pandémico no Contexto da Covid-19”

Por Vítor Antão (AT Portugal)

E-Commerce no Brasil - Controle Aduaneiro das remessas expressas e postais internacionais

Por Fernando Sene (Receita Federal, Brasil)

“Sistema e-TAXfree Portugal”

Por Paulo Aires (AT Portugal)

Estratégia, concepção e implementação das fronteiras inteligentes (Smart Borders)”

Por Nair Gomes (OMA)

“A cooperação entre as Alfândegas dos países da CPLP como alavanca do desenvolvimento e crescimento económico

O Grupo de Trabalho da CPLP sobre a Via Marítima”

Por Deolinda Simões (Secretariado Permanente)

“A Tributação em Portugal dos “Veículos “Amigos do Ambiente”

Por João Gaspar Belo, (AT Portugal)

NOTÍCIAS:

15.ª Reunião de Trabalho de Alto Nível (GTAN) das Alfândegas da CPLP

XXXV Reunião do Conselho dos Diretores-Gerais das Alfândegas da Comunidade dos países de Língua Portuguesa (CPLP)

Eleição do novo Secretário-Geral do Conselho de Diretores-Gerais, Dr. Rui Candeias Canha para o triénio 2022-2024

Entrega do Certificado de Reconhecimento de Mérito ao Dr. Álvaro Ribeiro

Entrega do Certificado do Estatuto de Membro Honorário da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP ao Dr. Francisco Curinha

Entrega do Certificado de Reconhecimento de Mérito ao Dr. António Mutaro Seidi

PICAT VII _ Concretização em 2022



O CONTRIBUTO DAS ALFÂNDEGAS NO QUADRO PANDÉMICO... NO CONTEXTO DA COVID-19

Por Vítor Antão

Diretor Adjunto Alfândega Marítima de Lisboa, Administração Tributária e Aduaneira, Portugal

Consciente que as Alfândegas são das instituições públicas mais antigas, intemporalidade que lhes criou o lastro para terem vivido e enfrentado várias pandemias e desastres naturais existentes ao longo da sua história, vivências que as obrigou a adaptarem-se e a implementarem novos processos, à data, inovadores e que vieram a perdurar no tempo.

Contudo, esta pandemia teve a particularidade de ser vivida num contexto de globalização da economia, provocando, por isso, um impacto ainda mais negativo na cadeia de abastecimento global e, por consequência, nas mais diversas economias.

Confrontados com este quadro epidemiológico, os dirigentes governamentais viram-se forçados

a implementar medidas de combate sem precedentes, tais como a limitação da circulação interna e externa das pessoas, com particular destaque para a decretação de confinamentos das suas populações, bem como o encerramento das suas fronteiras.

Foi neste contexto que, a par dos profissionais de saúde, bombeiros e forças de segurança, as Alfândegas desempenharam um papel fundamental ao garantir a manutenção da cadeia de abastecimento, mormente a facilitação da circulação de mercadorias relacionadas com a área da saúde e bens de primeira necessidade.

Os aduaneiros mantiveram-se no exercício pleno das suas competências, promovendo o célere desalfandegamento de bens essenciais como





medicamentos, máscaras, luvas, dispositivos médicos, equipamentos de proteção individual, produtos desinfetantes e outros.

Estas remessas tiveram de ser priorizadas e despachadas com a rapidez que se impunha, nunca descuidando a realização de controlos de forma a garantir que as mercadorias cumpriam os padrões de qualidade e segurança.

Para dar resposta a esta necessidade, recorreu-se ao intenso uso das tecnologias que permitiram o desempenho profissional através da modalidade de trabalho remoto, ou seja, a deslocalização de grande parte dos recursos humanos para o seu domicílio sem, com isso, comprometer a continuidade da sua interação com os vários sistemas aduaneiros por forma a garantir o cumprimento do procedimento aduaneiro que culmina no tão desejado desalfandamento das mercadorias. Contudo, ao princípio da deslocalização do local de trabalho, observaram-se algumas exceções, nomeadamente as tarefas que por força da sua natureza exigi-

am a sua presença no terreno, nomeadamente a execução de controlos físicos.

Para o efeito, foi implementada uma gestão de recursos humanos que objetivou:

1. a sua proteção e segurança como forma de criar as necessárias condições que permitiram a aplicação de um modelo de funcionamento misto de presencial/remoto dos seus colaboradores;
2. a promoção de utilização de plataformas de videoconferência e recursos à utilização de *webinars* que garantiram, por um lado, a continuidade da formação profissional e, por outro, a realização de reuniões que permitiram levar ao conhecimento dos dirigentes das Alfândegas a adoção e harmonização de novas medidas/procedimentos resultantes de decisões governamentais ou dos órgãos de cúpula da Autoridade Tributária e Aduaneira.





Em suma, todas estas práticas contribuíram para a vivência de uma experiência única e, inevitavelmente, transformadora, na qual os aduaneiros mostraram a sua enorme capacidade de adaptação, superação, resiliência e profissionalismo e que hoje os legitima “saborear” o sentimento de dever cumprido.

O papel das Alfândegas no contexto pós COVID

Conscientes que a crise económica causada pela COVID-19 irá prolongar-se para além da crise de saúde pública e que o fluxo do comércio legítimo é muito importante para a recuperação das economias – as Alfândegas terão o ónus acrescido de manter e implementar novas práticas simplificadoras do cumprimento dos procedimentos inerentes às importações e exportações das mercadorias.

Pelo que, no mínimo, cabe aquelas manter algumas novas práticas que foram compulsadas a implementar para terem capacidade de resposta e, assim, continuar a desempenhar um papel fundamental e que permita o regular fluxo do comércio internacional, sem nunca descurar os controlos que garantam o comércio legítimo; apoiar a economia mantendo a sustentabilidade da cadeia de abastecimentos; proteger os seus colaboradores e a sociedade, a saber:

- Intensificar a utilização de mecanismos de controle não intrusivos para acelerar o desalfandegamento das mercadorias;
- Reforçar a infraestrutura e equipamentos de fiscalização tecnológica nos portos de entrada para garantir o escoamento das mercadorias e salvaguardar as condições de trabalho e saúde dos utilizadores (públicos e privados);
- Colaborar com Operadores Económicos que ajudem a identificar riscos e agilizar o comércio transfronteiriço;
- Estreitar a comunicação com outras administrações aduaneiras, especialmente com as dos países vizinhos;

- Cooperação transfronteiriça para harmonização e intercâmbio de dados entre as autoridades aduaneiras;
- Reforçar a utilização de sistemas automatizados e facilidades de modalidades pagamento;
- Aumentar os níveis de automação e digitalização na gestão de operações de forma a reduzir a utilização do papel e a intervenção humana.
- Promover a implementação de novas tecnologias como a inteligência artificial que transformem e agilizem os procedimentos aduaneiros;
- Fortalecer os sistemas e plataformas digitais como Janelas Únicas para Comércio Exterior ou Sistemas Comunitários Portuários;
- Aplicar e melhorar a gestão de risco como forma facilitadora do comércio legítimo;
- Formar equipas de crise para garantir o desempenho genérico da atividade aduaneira em contextos adversos;
- Estabelecer políticas de gestão de recursos humanos que garantam a proteção da sua saúde e promovam as condições de trabalho de forma a acompanhar as tendências, cada vez mais exigentes, da informatização das atividades aduaneiras;
- Promover a entrada de jovens nos quadros, de forma a prepará-los para as funções, tão específicas e exigentes, da atividade aduaneira;
- Tomar medidas para garantir o funcionamento das alfândegas 24 horas por dia, 7 dias por semana.

E é neste contexto “pós-pandémico”, que se coloca às Alfândegas o enorme desafio de dar continuidade à implementação de práticas agilizantes do exercício das suas competências, antecipando assim uma resposta eficaz e eficiente aos desafios que, decerto, o futuro nos colocará ...



E-COMMERCE NO BRASIL – CONTROLE ADUANEIRO DAS REMESSAS EXPRESSAS E POSTAIS INTERNACIONAIS

Por Fernando Oliveira Sene

Auditor Chefe da Receita Federal do Brasil

Colaboraram:

Carlos de Mesquita Campos Júnior

Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil

Rosângela Moreira Rodrigues

Auditora-Fiscal da Receita Federal do Brasil

Visão geral do Brasil e da Aduana brasileira

O Brasil é um país com área total de 8,5 milhões de Km², quase a metade da América do Sul. É uma federação composta por 26 estados e o Distrito Federal, e 5.570 municípios, contendo uma população aproximada de 216 milhões de habitantes em 2022, cujo português é o idioma oficial.

A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) é a entidade do governo federal vinculada ao Ministério da Economia responsável pela arrecadação dos tributos federais, bem como pelo controle aduaneiro. Um dos principais objetivos da aduana é regular, controlar e promover o comércio e o desenvolvimento. A arrecadação proveniente do comércio eletrônico transfronteiriço (*Cross Border E-Commerce*) representa perto de 0,5% de todos os tributos federais arrecadados no país.

Modernização do controle aduaneiro do E-Commerce

O Brasil não ficou para trás com o crescimento mundial do *E-Commerce*. Com o avanço exponencial ano a ano do volume de pacotes cruzando fronteiras, foi imperiosa a necessidade de modernização do controle aduaneiro das enco-

mendas transportadas pelo fluxo postal e pelas empresas de remessas expressas (courier).

Dessa maneira, a partir de 2013, a RFB iniciou o projeto de modernização dos procedimentos aduaneiros, baseado na construção de um novo sistema de controle, chamado de Siscomex Remessa, juntamente com a atualização da legislação pertinente, que possibilitaria a evolução de um controle aduaneiro anteriormente realizado por meio de papel e inspeção física, para um procedimento digital com a utilização de informações eletrônicas e a aplicação de gestão de risco.

Com a digitalização do processo foi possível desenvolver um módulo específico para controle das encomendas internacionais no sistema de gestão de risco Aniita, utilizado pela aduana brasileira para operações de importação e exportação em geral.

O novo sistema foi implantado em outubro de 2017, juntamente com a publicação da nova legislação específica.

Definições e Estatísticas do E-Commerce

A maior parte do *E-Commerce* chega ao Brasil por meio do fluxo postal e uma pequena parte por meio das empresas de courier. Basicamente é considerada remessa ou encomenda internaci-



onal o documento ou bem importado até o valor de US\$ 3.000 (três mil dólares dos Estados Unidos da América), submetido a despacho pelo Regime de Tributação Simplificada (RTS), com aplicação da alíquota única do imposto de importação, e com transporte porta-a-porta.

Conforme pode-se observar no gráfico a seguir, a quantidade de volumes importados aumentou mais de 5 vezes desde 2014, principalmente na modalidade postal, mantendo o padrão de crescimento de todos os anos, com exceção da queda em 2020 devido à pandemia, fechando 2021 com um total de mais de 129 milhões de pacotes que chegaram ao país, recuperando a tendência de crescimento médio anual de cerca de 27,5% apresentado antes da pandemia. Em 2022, até junho, chegaram quase 79 milhões de pacotes ao Brasil.

A arrecadação do imposto de importação e multas nestas modalidades cresceu 146% desde 2015, atingindo mais de R\$ 1,3 milhão em 2021.

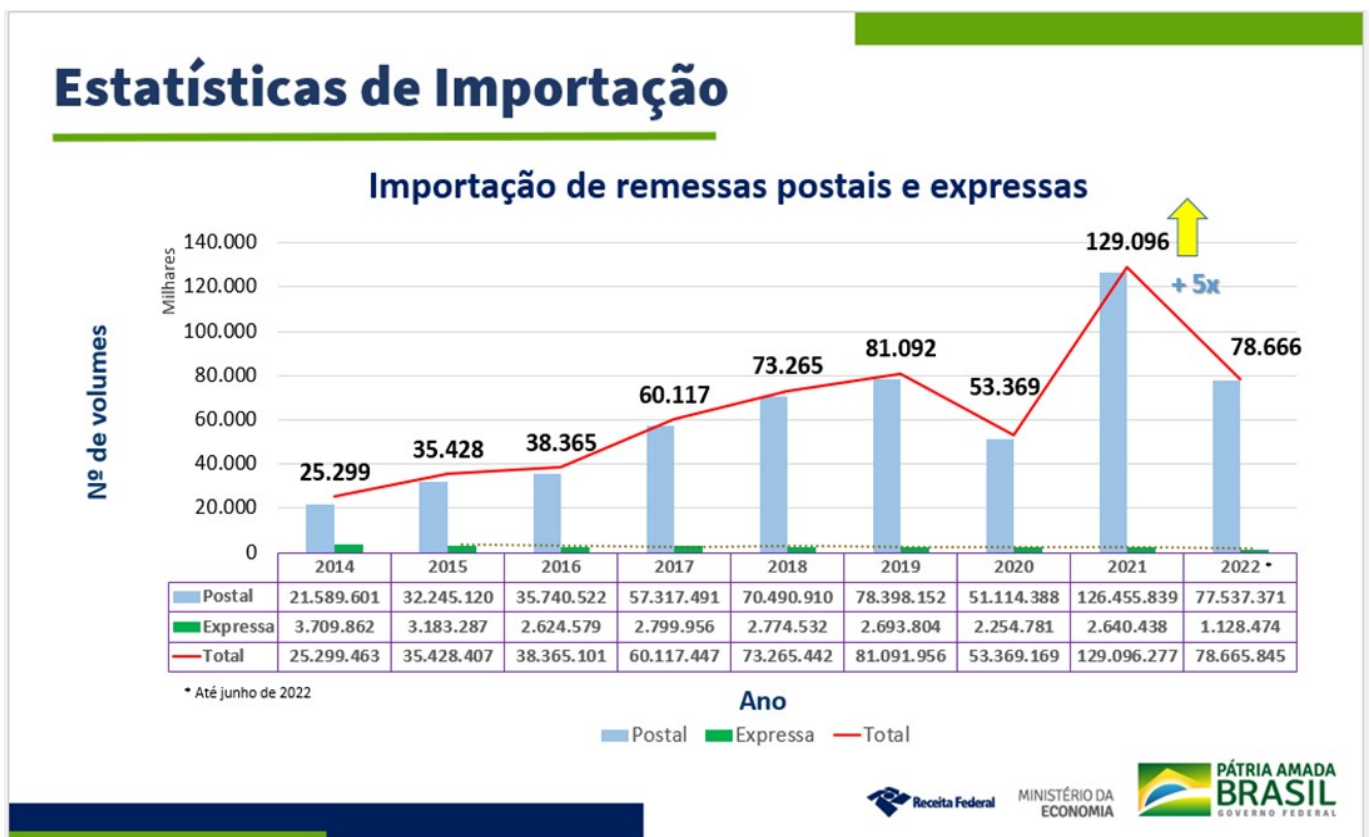
Descrição do processo de controle aduaneiro das remessas

O Brasil decidiu adotar o modelo baseado no "intermediário", ou seja, todo o processo de despacho aduaneiro é realizado pelo operador postal (Correios) e pelas empresas de courier em nome do destinatário (importador) das remessas. São esses operadores que registram a Declaração de Importação de Remessa (DIR) no Siscomex Remessa, realizam a intermediação com o destinatário, caso seja necessário o atendimento de exigências da aduana e demais órgãos e agências governamentais durante o despacho, fazem a cobrança dos tributos aduaneiros e outros custos do destinatário, bem como transferem a arrecadação para os cofres públicos periodicamente.

O fluxograma a seguir ilustra de forma simplificada o processo de liberação alfandegária de uma compra de *E-Commerce* enviada ao país por meio de encomenda postal.

A seguir uma descrição simplificada do passo-a-passo do processo postal atual:

1. O destinatário (importador ou consumidor)





realiza a compra online. O remetente ou operador postal encaminha a informação eletrônica dos dados da remessa à RFB;

Fluxograma simplificado despacho postal





2. Após o transporte até o país e recebimento do pacote, o operador postal realiza o escaneamento através do Raio-X e realiza outros procedimentos preparatórios;
3. Se as informações estiverem em conformidade, o operador postal encaminha os dados para registro da DIR no Siscomex Remessa;
4. O sistema, então, processa as informações e registra a declaração para cada pacote, calculando o valor do imposto de importação;
5. A Aduana e outros órgãos e agências governamentais responsáveis por controles do comércio exterior, nas áreas de Saúde, Agricultura e Meio-Ambiente, conduzem a análise de risco, selecionando no sistema pacotes para inspeção documental e/ou física que apresentam risco, segundo critérios de cada entidade, liberando os demais pacotes para entrega aos destinatários;
6. O operador postal separa fisicamente os pacotes selecionados pela aduana e demais entes públicos de controle. Ao terminar a inspeção, realizam a retificação da declaração e aplicação de multas, caso necessário, e a liberação dos pacotes, ou realizam a retenção e o devido encaminhamento caso identificada infração à legislação;
7. O operador postal atualiza a informação da liberação para pagamento dos impostos no seu site aos destinatários;
8. Os destinatários realizam o pagamento online dos impostos devidos em até 30 dias;
9. Com o recebimento da confirmação de pagamento, o operador postal inicia o transporte para entrega dos pacotes no destino. Caso a confirmação de pagamento não seja realizada em até 30 dias, o pacote é considerado abandonado e inicia-se o processo de devolução ao exterior;
10. O operador postal em 21 dias realiza o recolhimento dos impostos aos cofres públicos referente aos pacotes entregues aos destinatários. O Siscomex Remessa identifica o pagamento e desembaraça as declarações de importação.

Vale a pena enfatizar que no caso da remessa expressa os pacotes que não apresentam risco são liberados antes da chegada ao país, tendo em vista o registro da declaração prévia com





base nas informações eletrônicas antecipadas disponíveis para as empresas de courier. Com a modalidade postal avançando também para o recebimento das informações antes da chegada da carga, os processos vão convergir, e será possível realizar a liberação antes da chegada ao país. Este é o objetivo.

Evoluções e outras iniciativas

O Siscomex Remessa tem evoluído desde sua implantação, e uma inovação relevante é a anexação digital de documentos exigidos pela fiscalização, tornando o processo 100% eletrônico. O

do Covid para possibilitar tanto aos operadores quanto à fiscalização que trabalhassem sem contato presencial.

Outra evolução do sistema foi a possibilidade de o destinatário consultar a situação de sua declaração através do sítio da RFB na Internet, trazendo transparência ao processo.

Também foi elaborado e publicado no sítio da RFB na Internet o manual das encomendas internacionais, disponível no endereço eletrônico abaixo, com informações relevantes sobre a legislação, procedimentos, tributação, relação



operador comunica o destinatário sobre uma exigência, sendo que este por sua vez encaminha de maneira eletrônica a documentação para subsidiar sua resposta. O operador por sua vez vincula eletronicamente essa documentação à declaração no sistema. A fiscalização então pode analisar e tomar sua decisão, sem necessidade de circulação de papel. Essa evolução reduziu drasticamente os custos com itens relacionados à impressão de documentos e o tempo de fiscalização e foi crucial durante a pandemia

de empresas de courier habilitadas a operar, entre outras, que auxiliam o destinatário a entender o processo e dar segurança ao realizar operações de comércio exterior.

<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/remessas-postal-e-expressa>

Do lado dos Correios, a empresa tem investido na divulgação de informações, e na melhoria no



sistema online de consulta, atendimento às exigências, e pagamento dos tributos e demais custos.

As informações eletrônicas em sistema também possibilitaram a execução de auditorias de conformidade pós-despacho, onde são levantados problemas relacionados à declaração, e reportados aos operadores, que revisam seus processos para melhoria da conformidade.

Benefícios e Desafios do modelo

A experiência brasileira na adoção do despacho aduaneiro baseado no intermediário e sistema informatizado de controle aponta alguns benefícios e desafios. A seguir são listados alguns dos principais.

Benefícios:

- ✓ Realização de análise de risco de maneira eficaz com informações eletrônicas antecipadas e confiáveis;
- ✓ Controle alfandegário mais confiável e eficiente sobre os fluxos de entrada e saída de pacotes;
- ✓ Despacho aduaneiro, liberação e desembara-

ço com maior celeridade, tendo em vista a plataforma "Single Window" do sistema de declarações, com a Aduana e os outros órgãos e agências de controle governamentais realizando seus trabalhos ao mesmo tempo e sem interrupções;

- ✓ Incremento da conformidade das declarações e da receita dos direitos alfandegários;
- ✓ Combate efetivo à fraude fiscal e contrabando de substâncias entorpecentes e proibidas;
- ✓ Identificação dos destinatários através do número de identificação única das pessoas físicas e empresas brasileiras (CPF e CNPJ);
- ✓ Interação da Aduana e órgãos e agências públicas com número reduzido de intervenientes (operadores), uma vez que o contato do destinatário é realizado com os intermediários;
- ✓ Facilidade de consultas e pagamento dos tributos envolvidos no processo pelos destinatários (*online*), sem necessidade de deslocamento a uma agência postal;
- ✓ Simplificação de procedimentos para os destinatários, especialmente pessoas físicas e pequenas e médias empresas, que depen-

dem dos intermediários para utilização dos procedimentos e regras aduaneiras para suas operações;

- ✓ Parceria e suporte dos intermediários ao projeto, e ampla cooperação para implementação ao longo de todo o processo, em reconhecimento dos benefícios do novo sistema e do avanço na legislação, trazendo flexibilidade e redução do tempo de atravessamento dos pacotes, com isso reduzindo custos e melhorando a experiência do usuário.

Desafios:

- ✓ Inclusão gradativa da quantidade de pacotes de baixo valor processados através do processo automatizado, para conformidade, arrecadação e controles aduaneiros, sem interrupção ou atrasos no fluxo;
- ✓ Falta de informações confiáveis e de qualidade recebidas pelo operador postal, incluindo informações de identificação fiscal relativas ao destinatário;
- ✓ Altos níveis de subfaturamento e de declarações inexatas e falsas de mercadorias;

- ✓ Orçamento reduzido para evolução do sistema e para alocação de fiscais aduaneiros, para tratamento do volume crescente de pacotes;
- ✓ Tempo para aprovação de evolução da legislação de âmbito legislativo, para resolução de questões ainda pendentes como *De Minimis*, penalidades, entre outros avanços necessários.

Conclusão

Dessa forma, fica claro os avanços alcançados com o modelo adotado pelo Brasil, com significativos ganhos em agilidade, arrecadação, conformidade e eficiência nos despachos das remessas postais e expressas.

A adoção desse processo possibilitou que, mesmo com a explosão das importações de pacotes e ainda sem o aumento dos recursos humanos nos últimos anos, a aduana brasileira tenha conseguido manter o nível de excelência em suas fiscalizações.

Por outro lado, os desafios existentes precisam ser superados para que de forma que a aduana brasileira continue alinhada com a tendência global do comércio exterior, pois as estatísticas mostram que o comércio eletrônico transfronteiriço tem conseguido aumentar, ano após ano,





SISTEMA E-TAXFREE PORTUGAL

Por Paulo Aires

Diretor de Alfândega, Administração Tributária e Aduaneira, Portugal

Nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado, são isentas de imposto as transmissões de bens expedidos ou transportados com destino ao estrangeiro por um adquirente sem residência ou estabelecimento no território nacional ou por um terceiro por conta deste, a 31 de julho de 1987, através do Decreto-Lei n.º 295/87, o Governo Português regulamentou a aplicação da isenção de imposto no caso das aquisições,

sem carácter comercial, feitas por residentes no estrangeiro, de bens que se destinam a ser transportados para fora do país na sua bagagem pessoal.

Tratou-se fundamentalmente, de transpor para o direito interno português o estabelecido na Diretiva n.º 69/169/CEE e de regulamentar os procedimentos administrativos para a efetivação da isenção.





A regulamentação acima referida foi revogada pelo **Decreto-Lei n.º 19/2017** de 14 de fevereiro, regulado na Portaria n.º 185/2017 de 1 de junho, sendo que alteração mais significativa introduzida por este Decreto-Lei se **traduz na desmaterialização de todos os procedimentos**, desde a obrigação de o sujeito passivo vendedor comunicar à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), por via eletrónica e em tempo real, os elementos relativos à transmissão de bens isenta do imposto, até à verificação dos pressupostos da isenção no momento da saída do viajante do

Território da União Europeia, através de um sistema eletrónico de certificação e controlo das condições de verificação da isenção, disponibilizado pela AT no seu sítio da internet, **criando assim o novo sistema “ e-Taxfree Portugal”**.

O crescimento do turismo em Portugal justificou a adoção de procedimentos simplificados que facilitassem a mencionada isenção de imposto sobre o valor acrescentado aos viajantes, promovendo as aquisições de bens em Portugal por parte daqueles turistas, sem reduzir o controlo



sobre as referidas operações, através da adequada verificação eletrónica.

Assim, com a **implementação do novo regime “e-Taxfree Portugal”**, procurou-se atingir os seguintes **objetivos**:

- Desmaterialização e simplificação dos procedimentos tendentes à verificação e confirmação dos pressupostos da isenção;
- Melhor prevenção e controlo da fraude neste setor, através da recolha de informação relevante para a definição de critérios de risco;
- Promoção das aquisições de bens em Portugal, através da implementação de proce-

dimentos mais céleres, conduzindo à redução do tempo de espera dos viajantes.

Numa breve descrição da isenção, poder-se-á referir que o Decreto-Lei n.º 19/2017 determina, genericamente, que são isentas do imposto sobre o valor acrescentado as transmissões de bens, de valor não inferior a € 50 por fatura, líquidos de IVA, feitas a adquirentes, para fins privados, cujo domicílio ou residência habitual não se situe no território da União Europeia e que, até ao fim do terceiro mês seguinte, os transportem na sua bagagem pessoal para fora da União.

Trata-se de uma isenção que opera de forma direta, isto é, uma vez verificados os seus pres-



supostos, o vendedor não liquida IVA na operação. O vendedor pode, no entanto, exigir ao adquirente, a título de caução, o exato valor correspondente ao imposto que incidiria sobre a operação, se esta não beneficiasse da isenção, obrigando-se a cancelar o instrumento da caução ou a devolver-lhe o respetivo montante, deduzido dos eventuais custos incorridos com a devolução, no prazo de 15 dias após a comunicação da validação da isenção, pela AT, ou a receção dos documentos relevantes, devidamente visados pela estância aduaneira de saída, para efeitos de confirmação da isenção, quando a certificação de saída dos bens do território da União seja efetuada por outro Estado-Membro.

Se, passados 150 dias após a transmissão, o vendedor não tiver na sua posse a comprovação de saída dos bens do território da União Europeia, ou quando a AT comunique ao vendedor que não estão reunidas as condições de verificação da isenção, este deve proceder à liquidação do imposto até ao fim do período declarativo seguinte à ocorrência do facto.

Como referido o Sistema eletrónico de certificação “e-Taxfree Portugal” **consiste na desmaterialização de todos os procedimentos, desde a obrigação de o vendedor comunicar à AT até à verificação dos pressupostos da isenção no momento da saída do viajante do território da União Europeia**, pelo que se deverão observar determinados procedimentos, tendo-se elegido alguns desses momentos por forma a caracterizar esses **procedimentos**.

O **vendedor**, sujeito passivo de IVA que realiza transmissões de bens isentas ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA, mediante a confirmação das condições previstas no Decreto-Lei n.º 19/2017, isenta de IVA a transmissão dos bens adquiridos pelo viajante, **emite fatura** a qual deve conter a identidade e o domicílio ou residência habitual do viajante, mencionando igualmente o motivo justificativo da isenção - alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º do CIVA, **procedendo à comunicação eletrónica, em tempo real**, à AT todos os elementos da transmissão isenta de IVA.

Efetuada a submissão da comunicação eletrónica para certificação, **o vendedor** recebe o **comprovativo eletrónico de registo**, contendo a informação relevante sobre os elementos comunicados e o **código de registo**, i.e., código de identificação da comunicação eletrónica para certificação, constante do comprovativo eletrónico de registo, gerado pela Autoridade Tributária e Aduaneira no momento da submissão, **que entrega ao viajante** para efeitos de apresentação aos serviços aduaneiros aquando da saída do território da União Europeia.

Tendo presente que a isenção se aplica aos viajantes, importa referir que para efeitos deste Decreto-Lei, ‘Viajante’ é a pessoa singular, sem domicílio ou residência habitual no território da União Europeia, que adquire bens no território nacional e os transporta na sua bagagem pessoal para fora do território da União, até ao final do terceiro mês seguinte ao da aquisição dos mesmos.

Aquando da saída do território da União Europeia, **o viajante** deve dirigir-se a um dos terminais eletrónicos de certificação instalados nas estâncias aduaneiras de saída localizadas em Portugal e, com o objetivo de obter a certificação da exportação dos bens, aceder ao sistema eletrónico, munido do comprovativo eletrónico de registo ou do código de registo, das faturas, dos bens correspondentes, do documento de identificação e do título comprovativo de embarque que ateste a saída do território da União e aí proceder de acordo com as instruções que lhe forem dadas.

Em caso de inoperacionalidade do terminal eletrónico de certificação, o viajante deve dirigir-se presencialmente ao balcão dos serviços aduaneiros da AT, com o comprovativo eletrónico de registo, as faturas associadas, os bens correspondentes, o documento de identificação que apresentou no momento da aquisição e o cartão de embarque ou título de transporte que ateste a saída do território da União Europeia.

Uma vez certificada a exportação dos bens pelo terminal eletrónico ou pelos serviços aduaneiros, ainda que parcialmente, **o viajante pode**



solicitar a restituição do valor a que tenha direito, designadamente, no balcão da empresa de intermediação financeira identificada - empresa que, no âmbito de um contrato com o vendedor, assegura a restituição financeira do valor da caução ao viajante.

Não sendo certificada a exportação pelos serviços aduaneiros da AT, ou se passados 150 dias após a transmissão, não tiver na sua posse a comprovação, pelos serviços de uma estância aduaneira de saída do território da União Europeia, de que os bens saíram efetivamente desse

território **o vendedor procede à liquidação do imposto** que se mostre devido.

Refere-se ainda que estão **excluídas do âmbito da isenção** as aquisições de bens no território nacional que se **revistam de natureza comercial**, que tenham um valor, por fatura, **inferior a €50** (sem IVA incluído), as **prestações de serviços**, bem como as **transmissões de bens de equipamento** ou de **abastecimento** de barcos desportivos e de recreio, de aviões de turismo ou de qualquer outro **meio de transporte de uso privado**.





ESTRATÉGIA, CONCEPÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DAS FRONTEIRAS INTELIGENTES (SMART BORDERS)

Por Nair Gomes (República da Guiné-Bissau)

Representante das Alfândegas da CPLP na ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ALFÂNDEGAS

O lema da celebração do Dia Internacional das Alfândegas 2022, "Acelerar a transformação digital da Alfândega desenvolvendo uma cultura de dados e um ecossistema performante.", levamos a pensar sobre a extrema importância que a Organização Mundial das Alfândegas (OMA), dedica no quadro da sua visão das Alfândegas do século XXI, concretamente o conceito das Fronteiras Inteligentes (*Smart Borders*), que deve constituir uma mais valia para as nossas administrações e visa a fortalecer os esforços dos estados afim de facilitar o comércio e a circulação de pessoas, ao mesmo tempo que etenua as ameaças inerentes aos fluxos transfronteiriços das mercadorias, viajantes e dos meios de transporte.

Com o surgimento de uma nova expressão na sequência dos atentados de onze de setembro de 2002, a de fronteiras "inteligentes", numa altura em que a globalização passou a ser a base primordial na luta contra o terrorismo.

Eles tem como princípios-chave:

- Seguro
- Mensurável
- Automatizado
- Baseada na gestão de riscos
- Integrar a tecnologia

As perturbações ocorridas após o atentado interferiram no sistema económico e financeiro global assim como na promoção da livre circulação de pessoas, bens e capitais. O que abalou, consideravelmente, a concepção relativa a ques-



tão das fronteiras.

Para tal, a fim de garantir um desenvolvimento contínuo e sustentável dos serviços de gestão aduaneira e fronteiriças, a OMA tem vindo a apoiar os seus membros na implementação de medidas de facilitação do comércio, com a utilização dos instrumentos do quadro jurídico da OMA, tais como a Convenção de Quioto Revista (CQR) e o Quadro de Normas SAFE concretamente o seu segundo pilar e não só, mais todos os outros a saber:



Fronteiras SMART

para comércio,
viagens e
transportes sem
descontinuidades





- Ambos têm como objectivo assegurar e facilitar o comércio global de uma forma segura e transparente.

O que deu origem a um novo modelo de governação, baseado numa engenharia onde a ambição de tornar o controlo das nossas fronteiras mais inteligentes, criando e consolidando uma arquitetura capaz garantir a segurança do território, com a capacidade de "enxergar e escutar".

Não obstante o papel económico fundamental que as alfândegas desempenham, as suas funções primária e secundária são:

- a) a gestão da cadeia de abastecimento logístico internacional;
- b) assegurar o fluxos de receitas;
- c) a proteção a sociedade;
- d) a gestão das estatísticas económicas...etc.

Para além de promover um ambiente económico favorável, com um impacto positivo na facilitação do comércio e segurança fronteiriça.

Desta modo, as administrações, devem ter a capacidade de conceber estratégias credíveis, a fim de implementar e avaliar os resultados, no tocante a segurança transfronteiriça, através de estudo, concepção de programas, a sua implementação e posterior avaliação, a fim de medir o seu resultado da eficiência num constante ci-

clo de melhoria.

Para tal, é necessário ter medidas claras, estruturadas e precisas, com a inclusão de todas as partes implicadas na cadeia logística.

Tendo em conta o impacto da mudança na cadeia logística (as Alfândegas e os seus parceiros), deve haver um acompanhamento sustentável e perene.

O engajamento da esfera política (dos responsáveis) deve ser a condição *sine qua non* para que a sua implementação seja um êxito.

É necessária uma concepção inclusiva, que irá facilitar o programa de implementação baseada no reforço de capacidades, com o objetivo da sua apropriação, por todas as partes implicadas.

Essas medidas de facilitação do comércio assim como os procedimentos serão já conhecidos (apropriação) e terão um impacto direto em relação ao tempo, segurança no sistema e no custo do desalfandegamento.

Por esse motivo, a reforma deve ser prática e realista, por meios de um sistema de informação, formação e comunicação que será ao alcance dos aduaneiros e os seus parceiros, como instrumentos necessários para a realização das suas tarefas/operações, ou que irá reduzir o risco de uma abordagem não normalizada que pode levar a práticas de implementação divergentes.





A COOPERAÇÃO ENTRE AS ALFÂNDEGAS DOS PAÍSES DA CPLP COMO ALAVANCA DO DESENVOLVIMENTO E DE CRESCIMENTO ECONÓMICO

O GRUPO DE TRABALHO DA CPLP SOBRE A VIA MARÍTIMA

Por Deolinda Reis Simões

*Inspetora Tributária e Aduaneira da Administração Tributária e Aduaneira, Portugal
Coordenadora do GT-Via Marítima*

Membro do Secretariado Permanente das Alfândegas da CPLP

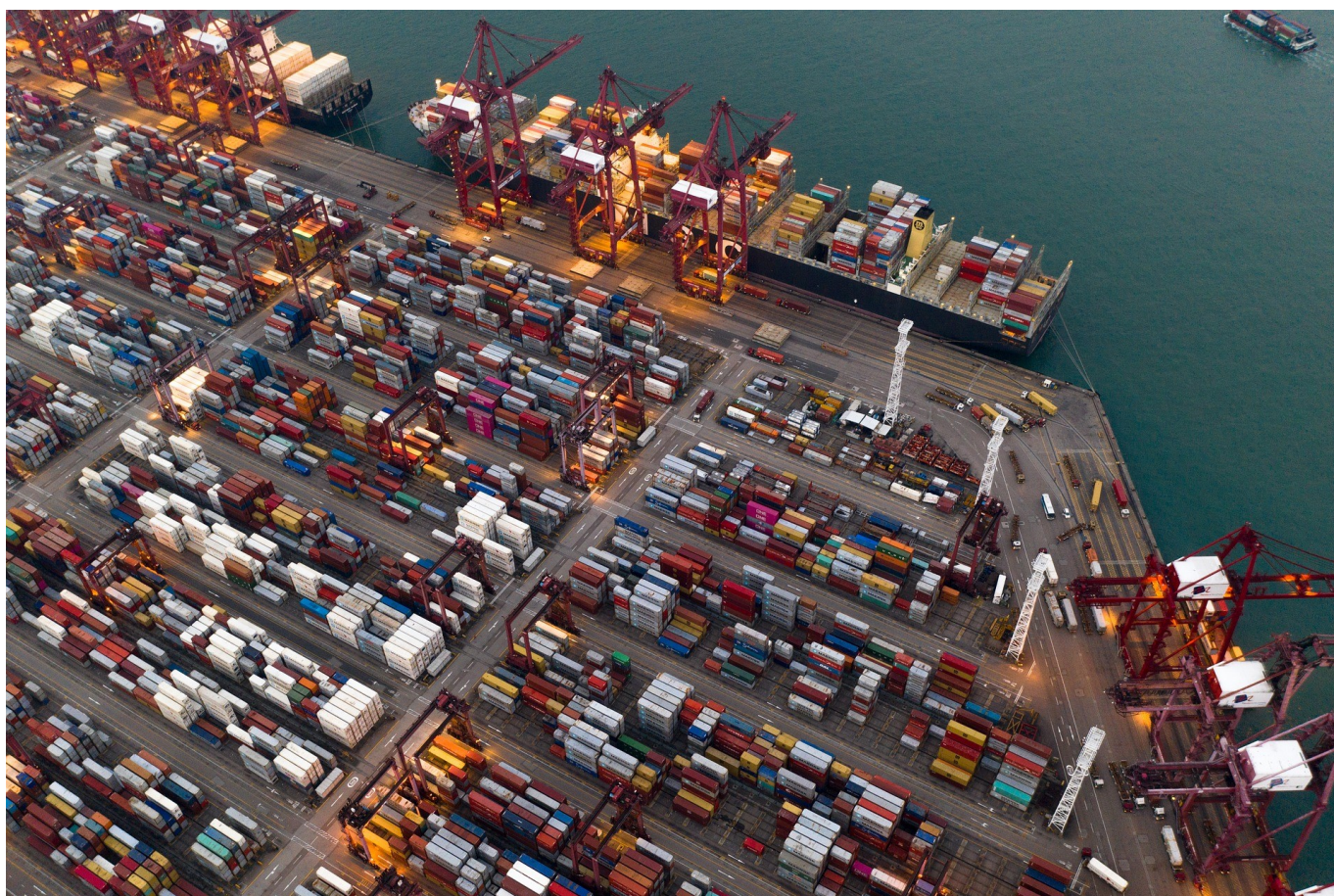
I - Introdução

A Cooperação entre as Alfândegas dos países da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) representa um fórum multilateral privilegiado para o aprofundamento da amizade mútua entre os seus cidadãos e da cooperação internacional entre os nove países que a compõem: – Angola – Brasil – Cabo Verde – Guiné-Bissau – Guiné Equatorial – Moçambique – Portugal – S. Tomé e Príncipe – Timor-Leste.

A Cooperação Aduaneira com os países lusófonos tem sido crucial para desenvolver e reforçar

a capacitação institucional, bem como para colocar a CPLP na cena internacional e aumentar a solidariedade entre os povos, nomeadamente através da nossa convivência multissecular, da cooperação nos domínios económico, cultural, social, técnico-jurídico, da promoção da Língua Portuguesa e do desenvolvimento e implementação de boas práticas e de boa governação.

Nesse contexto no âmbito das Alfândegas vieram a ser desenhados programas bilaterais – entre Portugal e cada um dos países – e também programas multilaterais, alicerçados no propósito da partilha de conhecimentos e troca





de experiências, entre todos os países, atendendo às suas idiossincrasias, o que enriquece o conhecimento sobre as diversas realidades aduaneiras.

Falamos do programa designado por Programa Integrado de Cooperação e Assistência Técnica, na modalidade bilateral – os programas PICA-TFin (celebrados entre o Ministério das Finanças de Portugal e os congéneres dos restantes países) - e o programa PICAT, na modalidade multilateral, cujo programa é aprovado para uma vigência trianual, que teve início em 2004 e que já está na VII edição, 2022-2024.

Ao longo das últimas décadas, esta cooperação tem sido uma constante, com início nos idos anos setenta, a nível bilateral, com o pedido da Guiné-Bissau em 1977, e a nível multilateral em 1983, teve lugar a 1ª Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, em Lisboa, Portugal, de 5 a 8 junho e, também, a 1ª reunião do Grupo de Trabalho da CPLP sobre o Sistema Harmonizado de Classificação Pautal das Mercas-

dorias, cujos trabalhos se mantêm até à atualidade.

A execução dos programas tem implícita a realização de reuniões de Grupos de Trabalho técnicos e de seminários, em todos os países da CPLP, ou seja, pelos quatro continentes dos países lusófonos: América do Sul, Europa, África e Ásia, tendo contado, em Portugal, com apoio financeiro do Gabinete de Planeamento, Estratégia, Avaliação e Relações Internacionais - GPEARI, do Ministério das Finanças.

Desempenhando as Alfândegas pelas suas atribuições e posicionamento, um papel de relevo no contexto da Administração Pública dos Estados, que têm como missão exercer o controlo da fronteira externa e do território aduaneiro nacional para fins fiscais, económicos e de proteção da sociedade, designadamente no âmbito da cultura, do ambiente e da segurança e saúde públicas, bem como administrar os impostos especiais sobre o consumo, grande parte dos países da CPLP são Estados-membros da OMA -



Organização Mundial das Alfândegas, prosseguindo os seus princípios, objetivos e atividades, no respaldo da referida organização de direito internacional público, cujos Códigos Aduaneiros de cada país, assentam nessa base, harmonizando e uniformizando os procedimentos e os regimes aduaneiros de forma a tornar célere o desalfandegamento das mercadorias, incentivar o mercado lícito, não descurando, por isso o binómio facilitação/controlo aduaneiro, com a preocupação e a necessidade de estimular a implementação de mecanismos de combate à fraude e à evasão fiscais, nestes países.

Com a unidade da Língua Portuguesa entre os 9 países que agora integram a CPLP, a mesma constitui o ingrediente incontornável para uma coesão institucional, cultural, social e dos laços de amizade que nos ligam, propulsores da ajuda ao desenvolvimento pela partilha de conhecimentos e de experiências e da progressiva afirmação desta Comunidade e dos seus cidadãos, face à globalização.

Importa lembrar que a CPLP nasceu do compromisso de reforçar os laços de solidariedade e de cooperação, promovendo iniciativas para o desenvolvimento económico e social dos seus Povos, tendo-se comemorado o 25^a Aniversário da assinatura da Declaração Constitutiva da CPLP, a 17 de julho de 1996, tendo ainda presente a Agenda estratégica para a consolidação da cooperação económica na CPLP para o quinquénio 2022-2027, que veio reforçar os objetivos traçados e cada país, está envolvido e a envidar esforços para, em conjunto, e nas diversas áreas de intervenção, se chegar a resultados positivos, o que tem vindo a verificar-se como uma satisfatória realidade num caminho a seguir sempre em frente, não deixando ninguém para trás, dada a unidade, a coesão e a firmeza da lusofonia.

Tendo presente o que antecede, foi marcadamente notória a necessidade de se criar o Grupo de Trabalho da CPLP sobre a Via Marítima, sendo característica comum a todos os países, a sua orla marítima, nos quatro Continentes em que geograficamente se situam, bem como a insularidade dos países: Cabo Verde e Timor-Leste.

II – Criação do Grupo de Trabalho para a Via Marítima

No âmbito das Alfândegas da CPLP, durante o ano de 2016 e 2017, foram desenvolvidos os trabalhos, dos Grupos de Trabalho, anteriormente criados:

- Grupo de Trabalho para Impostos Especiais sobre o Consumo (IEC) e
- Grupo de Trabalho para a Via Aérea

Tendo em conta as matérias técnicas tratadas por estes GT, mostrou-se com interesse a constituição, também, de um GT sobre a Via Marítima.

Nesse sentido, o Secretariado Permanente colocou à consideração do Conselho de Diretores-Gerais a sua criação e para o efeito foram apresentados os Termos de Referência (TdR) elaborados pela Autoridade Tributária e Aduaneira de Portugal e, também, pela Administração Geral Tributária de Angola, pelo que na XXXI reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, que se realizou na cidade da Praia, em Cabo Verde, de 22 a 25 de novembro/2016, as Delegações presentes aprovaram a criação deste Grupo de Trabalho da Via Marítima, à semelhança do GT que já estava em funcionamento para a Via Aérea.

Aprovaram, ainda, que deveria ser adicionado ao Programa PICAT V, uma reunião anual, deste GT, a primeira e a segunda, em 2017 e 2018, respetivamente.

Na 12^a reunião do GTAN, Díli, Timor-Leste, 25 a 28 de abril/2017, ficou calendarizado que a 1^a reunião (em modo virtual) deveria ter lugar em outubro/novembro, tendo sido constituída a Lista de Pontos Focais e dos Membros do GT da Via Marítima, conforme nomeações apresentadas pelas Administrações Aduaneiras e Tributárias da CPLP, a qual vai sendo, anualmente, atualizada.

As reuniões realizaram-se em ambiente virtual, através do CAV-Centro de Aprendizagem Virtual na Comunidade Virtual “CPLP - Via Marítima” na





plataforma *e-Learning*, do sistema informático da Autoridade Tributária e Aduaneira — AT, de Portugal entre 2017 e 2020, tendo sido realizada em 2021, por videoconferência, através da plataforma Cisco WebEx Meetings.

III – Termos de Referência (TdR) do GT-Via Marítima

TdR - Apresentados pela AGT de Angola

Foram propostas as seguintes áreas de cooperação:

- Controlo de mercadorias (contentores) alvos de transbordo, que não tenham chegado ao porto de destino conforme a previsão (*shortshipped*);
- Controlo do carregamento parcial de mercadoria declarada na totalidade;
- Controlo de contentores importados temporariamente e a sua reexportação;
- Controlo das embarcações de pesca que fazem o transbordo do pescado no alto mar;
- Controlo dos abastecimentos de combustíveis;
- Atualização dos indicadores de riscos para mercadorias contentorizadas (na ausência de meios não intrusivos - scanner).

TdR - Apresentados pela AT de Portugal

Foram propostas as seguintes áreas de cooperação:

- Controlo de passageiros e bagagens (atividade de cruzeiros);
- Controlo de marinas e embarcações de recreio;
- Procedimentos carga contentorizada;
- Procedimentos carga a granel;
- Procedimentos carga geral (unitizada);
- Abastecimentos de bordo;
- Controlo das operações de carga/descarga de navios;
- Apresentação das mercadorias à alfândega.
- Fiscalização e controlo dos terminais portuários e da área internacional;
- Fiscalização e controlo dos meios de transporte;
- Segurança e proteção (incluindo controlo de radiações e não intrusivos- scanner);
- Controlos *a posteriori* (inspeções e outros controlos aos operadores);
- Cooperação com outras entidades;
- Benchmarking;
- Ações de Formação.





IV –Reuniões do Grupo de Trabalho da CPLP da Via Marítima

REUNIÕES REALIZADAS PELO GT-VIA MARÍTIMA

PICAT	AÇÃO	ANO	MODO DATA
PICAT V	1ª Reunião	2017	e-Learning, 24 a 27 de outubro
	2ª Reunião	2018	e-Learning, 29 a 31 de outubro
PICAT VI	3ª Reunião	2019	e-Learning, 15 a 17 de outubro
	4ª Reunião	2020	e-Learning, 16 a 18 de setembro
	5ª Reunião	2021	Videoconferência, 16 de novembro
PICAT VII	6ª Reunião	2022	Videoconferência, 3 de novembro

1ª reunião do GT-Via Marítima (2017)

Decorreu, em modo virtual, *e-Learning*, de 24 a 26 de outubro/2017, a reunião realizou-se através da plataforma que foi criada para o efeito, no sistema informático da AT, de Portugal, a Comunidade Virtual “CPLP - Via Marítima” que teve um elevado índice de adesão.

A reunião contou com a participação efetiva de 14 Participantes de 7 Administrações Tributárias e Aduaneiras de Países membros da CPLP, bem como do Representante das Alfândegas da CPLP na OMA, foram apresentados e discutidos os temas seguintes:

Temas de Portugal

- A - Sistema Integrado de Controlo dos Meios de Transporte e das Mercadorias
- B - Procedimentos inerentes à fiscalização dos meios de transporte à chegada e realização de conferências de descarga de contentores na Via Marítima

A - Controlo de embarcações de pesca (embarcações -fábricas)

D - Controlo de embarcações de pesca estrangeiras autorizadas a pescar nas águas territoriais

Tema de Moçambique

E - Sistema Integrado de Controlo dos Meios de Transporte e das Mercadorias

2ª Reunião do GT- Via Marítima (2018)

Decorreu, em modo virtual, *e-Learning*, de 29 a 31 de outubro, e realizou-se, igualmente, na plataforma da Comunidade Virtual “CPLP - Via Marítima” do sistema informático da AT, de Portugal, que teve, também nesse ano, um elevado índice de adesão.

A reunião contou com a participação efetiva de 11 Participantes de 5 Administrações Tributárias e Aduaneiras de Países membros da CPLP, bem como da Representante das Alfândegas da CPLP na OMA, foram apresentados e discutidos os



temas seguintes:

Temas de Angola

- A - Acompanhamento fiscal, no trânsito nacional, previsto na alínea c) do Art.º 96º das Instruções Preliminares da Pauta Aduaneira, versão 2012: Procedimento, responsabilidade dos custos.
- B – Procedimento para inspeção física de carga congelada, a bordo das embarcações de pesca internacionais.
- C – Procedimento para o controlo e inspeção física de contentores com mercadoria de grupagem (um contentor com mercadoria de vários importadores), cujos despachos de desalfandegamento são submetidos em momentos diferentes.
- D - Procedimento para o controlo e submissão dos despachos para o desalfandegamento de mercadorias que beneficiem de autorização para embarques parciais, chegando ao território aduaneiro em momentos diferentes (ex.: num intervalo de 6 meses), conforme previsto no Art.º 46º das Instruções Preliminares da Pauta Aduaneira, versão 2012.
- E - Procedimentos inerentes à saída para reparação de peças de embarcações, plataforma, aeronaves e outros meios, que no ato da entrada, por estarem embutidas no meio em causa, não foram declaradas no despacho de importação. Instruções Preliminares da Pauta Aduaneira, versão 2012.

Tema de Timor-Leste

- F - Mercadorias ilegais e descaminhos (via marítima)

Conclusões da 2ª reunião:

Tendo em conta a elevada participação, com mais de 57 publicações nesta reunião e o interesse por esta matéria aduaneira da via marítima, foi manifestado, pelos diversos intervenientes, a vontade de se manter esta Plataforma, em modo virtual, com carácter permanente, tor-

nando possível o diálogo, com os técnicos especialistas nesta temática, para trocas de opiniões, esclarecimentos de dúvidas, com vista à implementação de melhores práticas, nesta área, na Comunidade Lusófona, tendo presente as reformas fiscais em curso, na maioria dos países da CPLP.

Nesse sentido, foi decidido na XXXII reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, que se realizou em Maputo, Moçambique, de 21 a 24 de novembro/2017, que a Plataforma da Comunidade do GTV-Via Marítima deveria ser mantida em permanência, o que se veio a concretizar.

3ª Reunião do GT-Via Marítima (2019)

No âmbito da programação do PICAT VI (triénio 2019-2021), aprovado na XXXIII reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, que se realizou em Lisboa, Portugal de 26 a 30 de novembro/2018, estava prevista a realização de mais três Reuniões do GT-Via Marítima.

Assim, realizou-se, em modo virtual, *e-Learning*, de 15-17 de outubro, a 3ª Reunião do GT-Via Marítima, através da Plataforma da Comunidade Virtual, foram apresentados e discutidos os temas seguintes:

Tema de Angola

- A – Contrabando de Mercadorias por Via Marítima

Tema do Brasil

- B – O Regime Suspensivo de Trânsito Aduaneiro para cargas importadas por via marítima

Tema de Portugal

- C – Exportação e importação de veículos automóveis com os países da CPLP

Temas de S. Tomé e Príncipe

- D – Procedimentos a efetuar nas mercadorias importadas/exportadas a granel
- E – Soluções para o maior controlo de mercadorias importadas em sacos, com maior incidência aos Fardos de roupa e calçados usa-



dos.

Temas de Timor-Leste

- F – Como controlar o Transbordo
- G – Implicação com as entradas ilegais de barcos tradicionais originários da Indonésia
- H – Tipo de selo aduaneiro (quando na importação de mercadorias se verifica a troca/substituição do selo aduaneiro ou outro dispositivo [cadeado] nos contentores)

4ª Reunião do GT-Via Marítima (2020)

No âmbito da programação do PICAT VI (triénio 2019-2021), realizou-se, em modo virtual, *e-Learning*, de 16-18 de setembro, esta 4ª Reunião do GT-Via Marítima, através da Plataforma da Comunidade Virtual, tendo sido apresentados e discutidos os temas seguintes:

Temas de Angola

A – O impacto da Covid-19 nas transações co-

merciais (importações e exportações)

B – Importação/Exportação de mercadorias para consumo em zonas fronteiriças

Temas de Moçambique

- C – O sistema eletrónico de avaliação de mercadorias (Sistema *e-Valuator*)
- D – Marcação de combustível

Temas de Portugal

E – Fluxos de importação e exportação de Veículos Automóveis com os Países da CPLP

Na vertente do regime aduaneiro de exportação

Na vertente do regime aduaneiro de importação definitiva/aperfeiçoamento ativo

F – Águas residuais contendo hidrocarbonetos resultantes dos tanques:

Nova Diretiva Comunitária dos resíduos descarregados dos navios

G – A importância do tratamento das águas oleosas dos navios no contexto JUL (Janela Única Logística)



Temas de S. Tomé e Príncipe

H – Gestão de crises no combate à Covid-19, no contexto das operações de fiscalização aduaneiras

I – No âmbito da pandemia Covid-19, qual o plano comunicacional adotado pela Administração Aduaneira de STP tendo em conta as vantagens que as TIC representam na atualidade

Tema de Timor-Leste

J – Procedimentos de Exportação do Petróleo Cru (refinaria)

5ª Reunião do GT-Via Marítima (2021)

Esta reunião estava programada para ter lugar, pela 1ª vez, presencialmente, em Lisboa, Portugal, sendo de referir que os membros do GT e participantes nas Reuniões anteriores salientaram a importância de ser feita uma reunião presencial, para um melhor aprofundamento da matéria desta área de enorme interesse comum a todos os países da CPLP, todos eles com uma vasta orla oceânica, bem como, particularmente, dos países insulares.

Porém, atenta a circunstância deste período ainda marcado pela pandemia devido ao vírus SARS-CoV-2 e pelas medidas de restrições de viagens implementadas para lhe fazer face, ficou adiada esta possibilidade, até que haja condições de segurança, ultrapassada que seja a crise sanitária mundial, para a sua realização presencial,

conforme anseio manifestado pelas Delegações dos nove países da CPLP.

Por conseguinte, a 5ª Reunião do GT-VM teve lugar, em modo virtual, mas pela primeira vez, realizou-se por Videoconferência, no dia 16 de novembro, através da plataforma Cisco WebEx Meetings da AT, de Portugal, tendo sido propostos e discutidos os seguintes temas:

Temas de Angola

A – Controlo da exportação de Rochas Ornamentais no Porto do Namibe

Tema do Brasil

B – Projeto Confere – Verificação física de cargas

Tema de Cabo Verde

C – Desembaraço de Pequenas Encomendas – contexto e evolução

Tema da Guiné-Bissau

D – A gestão dos Manifestos – Evolução e obstáculos encontrados

Tema de Moçambique

E – Medidas para a facilitação das transações comerciais

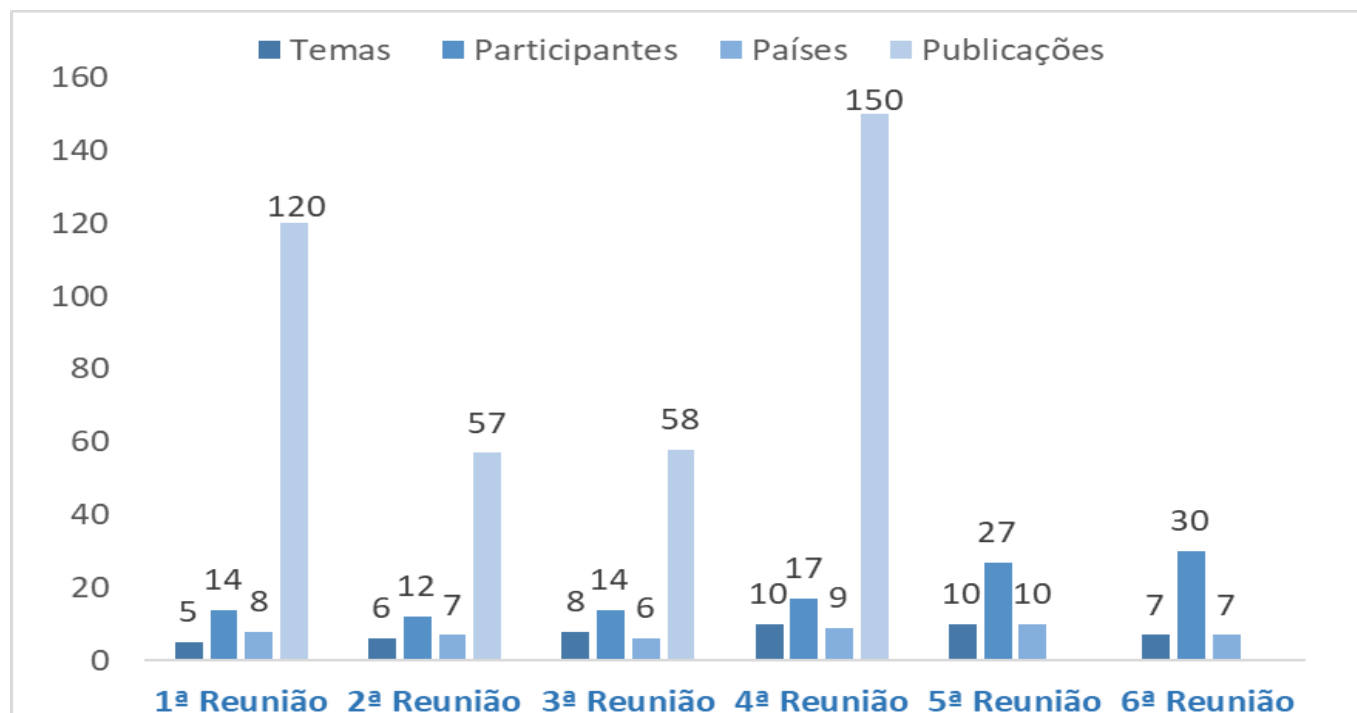
Tema de Portugal

F – O contributo das Alfândegas no quadro pandémico...





BALANÇO GERAL DAS REUNIÕES REALIZADAS



Nota: Em 2021 e 2022 não houve publicações dado que as reuniões foram realizadas por videoconferência

Tema de S. Tomé e Príncipe

G – Vantagens da implementação do Acordo de Facilitação do Comércio da Administração Aduaneira Santomense

Tema de Timor-Leste

H – Procedimentos e regime aduaneiro de Timor-Leste, na via marítima

Tema da OMA

I – As Fronteiras Inteligentes

6ª reunião do GT-Via Marítima (2022)

A 6ª Reunião do Grupo de Trabalho da Comunidade de Países da Língua Portuguesa (CPLP) sobre a Via Marítima, teve lugar a 3 de novembro de 2022, por Videoconferência, através da plataforma Cisco WebEx Meetings, da Autoridade Tributária e Aduaneira de Portugal, tendo contado com a disponibilidade da Direção de Servi-

ços de Formação da AT, no apoio informático e gestão da plataforma.

Esta reunião, de âmbito multilateral, da Comunidade Lusófona, teve a participação de sete dos países da CPLP: Angola – Brasil – Cabo Verde – Moçambique – Portugal – S. Tomé e Príncipe e Timor-Leste, não tendo participado a Guiné-Bissau e a Guiné Equatorial.

Contou, igualmente, com a representante da CPLP na Organização Mundial das Alfândegas (OMA), Dra. Nair Gomes.

A reunião contou com a presença de 30 participantes, membros do Grupo de Trabalho, os quais manifestaram um grande interesse na realização desta reunião anual, devendo-se tal interesse aos 7 Temas apresentados na Agenda de trabalho, todos eles de excelente qualidade técnica-aduaneira, muitos dos quais demonstrativos das preocupações das Alfândegas com a efi-



cácia dos controlos no desalfandegamento das mercadorias, tendo sido apresentado pela delegação da Alfândega Marítima de Lisboa, para esta reunião o seguinte tema geral: “Os controlos não intrusivos (scanner) como garante da segurança e facilitação das trocas comerciais”.

Nessa conformidade foram apresentados e discutidos os seguintes temas:

Tema de Angola

A – A experiência das Alfândegas de Angola no controlo de monitorização de carga, através de um sistema informatizado

Tema do Brasil

B – Experiência brasileira nas apreensões em via marítima

Tema de Moçambique

C - Controlos não intrusivos como garante da segurança e facilitação das trocas comerciais

Tema de Portugal

D - Os controlos não intrusivos (scanner) como garante da segurança e facilitação das trocas comerciais

Tema de S. Tomé e Príncipe

E – O conhecimento de carga marítima e o controlo aduaneiro

Tema de Timor-Leste

F - Os controlos não intrusivos

Tema da OMA

G – Ferramentas e iniciativas não intrusivas da OMA

Recomendações da 6ª reunião:

Foram atingidos os objetivos da reunião, tendo ficado bem patente o interesse deste Grupo de Trabalho da CPLP no trabalho apresentado e na sua continuidade. A reunião teve uma participação muito ativa com partilha de experiências e conhecimentos, tendo o grupo manifestado o seu agrado pela realização da reunião por Videokonferência, o que imprimiu dinamismo e um grande entusiasmo na apreciação dos temas da agenda, tendo porém, salientado a necessidade e importância de tornar possível a realização de reuniões em modo presencial, proporcionando uma maior interação entre os participantes, com uma duração superior para uma aprofundamento das questões que suscitam a via marítima, com problemáticas equivalentes nos nove países desta Comunidade Lusófona.

Tendo em conta o interesse desta reunião, os participantes expressaram as seguintes Recomendações:

- a) Continuar com a plataforma CAV ativa, a fim de perpetuar o diálogo entre peritos técnicos, através da troca de pontos de vista e empenho de todos, na partilha de conhecimentos e experiências, e o esclarecimento de dúvidas sobre temas de interesse;
- b) Reforçar a Cooperação entre as Alfândegas da CPLP, partilhando conhecimento, com vista à implementação das melhores práticas nesta área da Via Marítima, na Comunidade Lusófona, tendo em conta as reformas fiscais em curso.
- c) Aprimorar o processo de Avaliação de Risco
- d) Apostar na capacitação profissional nesta área
- e) Dar maior relevância ao papel da OMA na assistência técnica, para melhorar o desempenho das atividades.
- f) a Delegação de S. Tomé e Príncipe apresentou, como sugestão, um tema geral para a próxima reunião anual, tendo sido do agrado de todos e aprovado o Tema da 7ª Reunião



do GT da Via Marítima: **“Gestão de Risco na Via Marítima”**.

Esta reunião realizou-se no âmbito do Programa Integrado de Cooperação e Assistência Técnica com as Alfândegas da CPLP – PICAT VII Aduaneiro (2022-2024), aprovado na XXXV Reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, (STP) videoconferência, 27 a 28 de outubro de 2021.

V—Conclusões:

Na XXXV reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, que se realizou, por Videoconferência, a 27-28 out/2021, foi aprovado o Programa Integrado de Cooperação e Assistência Técnica, o PICAT VII para o triénio 2022-2024, estando previstas a realização de 3 Reuniões anuais do GT-Via Marítima, sendo em modo virtual em 2022 e 2023, prevendo-se que em 2025, seja realizada em Portugal, em modo presencial, indo ao encontro do manifesto interesse dos Membros do Grupo de Trabalho nesse sentido, e dada ainda, a impossibilidade ditada pela pandemia de ser ter realizado, em 2021, desse modo.

De salientar que o facto de se ter realizado, pela primeira vez a reunião do GT, em Videoconfe-

tado a todos os participantes, disso também dá nota, referindo que este modo virtual, através da plataforma Cisco WebEx Meetings, foi uma forma de ultrapassar essa impossibilidade pandémica, tendo havido, desta forma, oportunidade os colegas se terem conhecido, o que engrandeceu a pertinência deste GT no âmbito da programação do PICAT, com um diálogo fluente e interesse notório do **Tema sugerido e proposto**, pelo Secretariado Permanente, a debater na 5ª reunião do GT-Via Marítima: **“Constrangimentos e dificuldades surgidos perante a pandemia e a resposta dada pelas Alfândegas e o *modus operandi* dos seus funcionários, na crise sanitária”**.

Foi interessante e oportuno o debate, pois os temas focaram-se nos problemas associados à Covid-19 e como as instituições se conseguiram reorganizar, estruturar e responder ao grande desafio, numa fase em que o Mundo inteiro se encontrava em plena e profunda crise sanitária, tendo sido realçado o papel das Alfândegas no contexto internacional e dos seus funcionários, que foi fulcral, nomeadamente no desalfandegamento célere das mercadorias relacionadas com a proteção da saúde das populações, no universo da lusofonia.

De realçar, também, o extraordinário desempe-

AÇÕES A REALIZAR NO ÂMBITO DO PICAT VII	AÇÃO	ANO	MODO DATA
PICAT VII	<u>7ª Reunião</u>	2023	<u>Videoconferência (PT)_setembro</u>
	<u>8ª Reunião</u>	2024	<u>Portugal, Lisboa, outubro</u>

rência, foi do agrado dos participantes, tendo sido destacada a importante inovação pelos Membros do Grupo de Trabalho da Via Marítima da opção apresentada, já que não pode realizar-se presencialmente.

O Relatório de Avaliação Global que é elaborado a partir das respostas ao Questionário apresen-

nho da Organização Mundial das Alfândegas que sempre acompanhou, a par e passo, as dificuldades sentidas pelas Alfândegas, apoiando e encorajando o trabalho imprescindível e inadiável, particularmente o realizado da linha da frente, nas Alfândegas do mundo inteiro.



A TRIBUTAÇÃO EM PORTUGAL DOS “VEÍCULOS AMIGOS DO AMBIENTE”

Por João Gaspar Belo, Autoridade Tributária e Aduaneira, Portugal

O Imposto Sobre Veículos (ISV), instituído pela Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, diploma que aprovou o atual Código do Imposto Sobre Veículos (CISV), vigente desde 1 de julho de 2007, caracteriza-se como um imposto interno (não harmonizado ao nível da União Europeia), monofásico, tendo a natureza de um imposto especial de consumo, cujo facto gerador assenta no fabrico, montagem, admissão ou importação de veículos tributáveis obrigados à matrícula em Portugal.

A tributação automóvel na vertente ambiental, teve o seu início no ano de 2006, ainda em momento anterior à reforma da fiscalidade automóvel preconizada pela Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, tendo subjacente o Plano Nacional para as Orientações Climáticas (PNAC), as linhas orientadoras da Comissão Europeia a aplicar pelos Estados-membros em matéria ambiental e o Protocolo de Quioto para a diminuição das emissões de gases com efeito de estufa.

Com efeito, foi na vigência da Lei do Orçamento de Estado de 2006 (Lei n.º 60-A/2005, de 30 de dezembro), que pela primeira vez, o legislador passou a considerar, a par da cilindrada, como elemento estruturante da base tributável do então Imposto Automóvel (IA), o dióxido de carbono (CO₂), elemento específico de tributação que passou a constituir uma percentagem de 10% do total do IA devido na introdução no consumo de veículos ligeiros de passageiros e

mistos ¹ que vigorou no segundo semestre de 2006.

Estava dado o mote, para aquela que constituiria a reforma da tributação automóvel, advinda com a Lei n.º 22-A/2007, de 29 junho, que procedeu à reforma da fiscalidade automóvel e condensou num único acervo normativo devidamente sistematizado (o Código do Imposto Sobre Veículos) a inúmera legislação dispersa que até então era aplicável na regularização fiscal de veículos, quer no âmbito da tributação pelo regime geral e dos benefícios fiscais com vista à introdução no consumo em Portugal, quer em sede de regimes suspensivos.

A reforma empreendida assumiu claramente uma propensão ambiental, que se viria a traduzir num aumento do peso da componente ambiental (CO₂), incidente sobre veículos ligeiros de passageiros e mistos que passou de 10% (entre 1.07.2006 e 30.06.2007), para 30%, entre 1.07.2007 e 31.12.2007, e 60% a partir de 1.07.2008.

De entre os objetivos da reforma da fiscalidade automóvel empreendida em 2007, em matéria ambiental, encontrava-se claramente definido o incentivo à compra de veículos com menos emissões de CO₂ e de partículas ².

Inerente a esta filosofia, o ISV passou assim, a ser um instrumento de política ambiental, tendo em vista, contribuir para a redução das emis-

(1) Automóveis ligeiros de utilização mista (corresponde a uma classificação fiscal prevista no CISV), considerando-se como tais os automóveis com peso bruto até 3500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor, que se destinem ao transporte, alternado ou simultâneo, de pessoas e carga.

(2) As partículas são emitidas primordialmente pelos veículos a gasóleo, e têm efeitos nocivos para a saúde humana ao nível das doenças do foro oncológico e doenças pulmonares.



sões de CO₂, gases com efeito de estufa, visando por força da tributação incidente sobre os veículos mais poluentes, nortear a escolha dos consumidores, no sentido de optarem por veículos mais eficazes do ponto de vista ambiental.

A este propósito foi consagrado no artigo 1.º do CISV, o denominado “Princípio da equivalência”, nos termos do qual, “O imposto sobre veículos obedece ao princípio da equivalência, procurando onerar os contribuintes na medida dos custos que estes provocam nos domínios do ambiente, infraestruturas viárias e sinistralidade rodoviária, em concretização de uma regra geral de igualdade tributária.”

Já no que diz respeito à incidência objetiva do imposto, encontram-se excluídos do ISV os veículos não motorizados, bem como os veículos exclusivamente elétricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis.

Por outro lado, ao nível da tributação incidente sobre os veículos, em consonância com o princípio da equivalência, o modelo de tributação automóvel na sua vertente ambiental caracteriza-

se pela progressividade das taxas de ISV, quer na componente cilindrada quer ambiental, sendo de realçar os escalões de emissões de CO₂ definidos na tabela aplicável à componente ambiental (Tabela A do ISV, infra)

Esta tabela encontra-se ainda diferenciada por tipo de combustível do veículo (gasolina ou gásóleo), incidindo uma maior tributação sobre os veículos a gásóleo sendo de assinalar o aumento na progressividade do ISV com enfoque no terceiro escalão de tributação no caso de veículos com propulsão a gasolina, e no segundo escalão no caso de veículos a gásóleo a que corresponde um limiar de emissões de CO₂ de 120 gr/km.

Em razão da progressividade dos escalões de CO₂, desde julho de 2007 (entrada em vigor do CISV) que se assistiu a uma acentuada diminuição da média de CO₂ dos veículos ligeiros de passageiros e mistos a gasolina, introduzidos no consumo em Portugal, que se cifra entre 2007 e 2018 de 144 gr/km para 114 gr/km, e no caso de veículos a gásóleo numa diminuição das emissões médias de CO₂ de 141 gr/km em 2007 para 106 gr/km em 2018.



A partir de 2018, com a substituição do sistema de testes de emissões de CO₂ NEDC pelo sistema WLTP³, o qual, imprimiu maior fiabilidade e transparência na determinação das emissões de CO₂ aproximando-as das condições reais de circulação dos veículos em estrada, tal facto redundou num aumento das emissões, conforme resulta do quadro abaixo discriminado que reflete a média de emissões de CO₂ dos veículos

ligeiros de passageiros e mistos introduzidos no consumo em Portugal (gasolina e gasóleo) entre janeiro de 2018 e junho de 2022, denotando-se um aumento médio das emissões de CO₂ em 2019 comparativamente a 2018, resultante da aplicação do novo ciclo de ensaios realizados ao abrigo do procedimento global de testes harmonizados de veículos ligeiros - WLTP.

	2018	2019	2020	2021	2022 (até junho)
Gasolina	114	139	135	134	134
Gasóleo	106	123	120	119	119

Fonte: AT



- (3) WLTP - *Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure* (Procedimento Global de Testes Harmonizados de Veículos Ligeiros), sistema de ensaios que permite determinar de forma harmonizada o consumo de combustível e as emissões de escape, assente em critérios mais próximos da realidade de condução diária de um veículo, em detrimento do anterior sistema NEDC (*New European Driving Cycle*), o qual, media os níveis de consumo e de emissões de escape, através de ensaios em laboratório realizados de forma abstrata, sem ter em atenção a realidade de condução do veículo em estrada.

Tabela A ⁴

Componente Cilindrada		
Escalão cilindrada – cm3	Taxas por cm3 (euros)	Parcela a abater (euros)
Até 1000	1,00	777,50
Entre 1001 e 1250	1,08	779,02
Mais de 1 250	5,13	5 672,97
Componente Ambiental - WLTP		
Escalões de CO2 (gr/km)	Taxas (euros)	Parcela a abater (euros)
Veículos a Gasolina		
Até 110	0,40	39,39
De 111 a 115	1,01	106,50
De 116 a 120	1,26	135,34
De 121 a 130	4,83	567,01
De 131 a 145	5,85	698,47
De 146 a 175	38,04	5 329,27
De 176 a 195	47,05	6 636,81
De 196 a 235	176,75	31 310,00
Mais de 235	214,12	38 380,00
Veículos a Gasóleo		
Até 110	1,58	10,53
De 111 a 120	17,37	1.745,60
De 121 a 140	59,56	6.740,70
De 141 a 150	116,66	14.725,80
De 151 a 160	147,26	19.392,00
De 161 a 170	203,01	26.765,00
De 171 a 190	250,99	33 871,78
Mais de 190	258,56	35 047,00

Outra característica diferenciadora da matriz ambiental do ISV tem que ver com o facto de sendo o cálculo do ISV o produto da soma da componente cilindrada com a componente ambiental, (tendo em conta os escalões de tributação a aplicar ao veículo em concreto), caso o ISV apurado na componente ambiental apresente resultado negativo, o mesmo, será deduzido ao montante do ISV da componente cilindrada, não

podendo, todavia, o total do imposto a pagar ser inferior a €100.

Por outro lado, é ainda estabelecido um agravamento de € 500, no total do montante de imposto a pagar, relativamente aos veículos equipados com sistema de propulsão a gasóleo que emitam partículas iguais ou superiores a 0,001 gr/km.

(4) Tabela aplicável a automóveis ligeiros de passageiros e mistos por escalão de cilindrada e de CO₂ ciclo de testes WLTP.



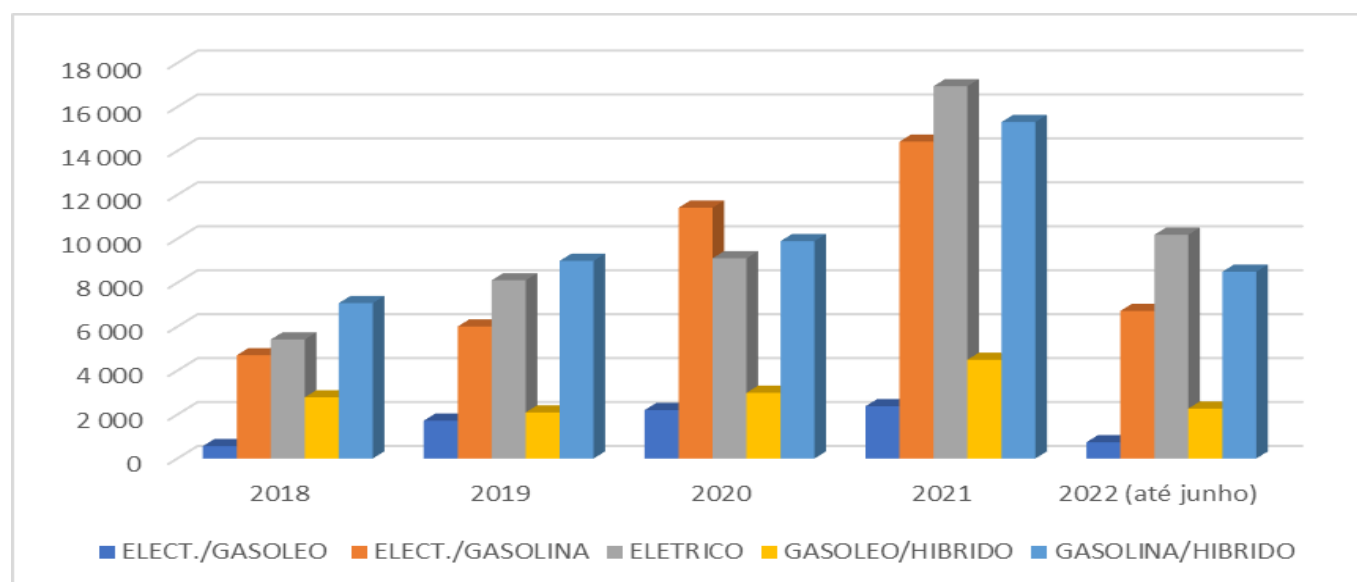
Outro aspeto a mencionar no âmbito da tributação ambiental do ISV, prende-se com a circunstância do legislador do CISV, ter consagrado diferentes níveis de tributação, que se traduzem na fixação de taxas normais, intermédias e reduzidas, englobando nas taxas intermédias do ISV, os veículos que apresentam menor grau de propensão poluidora, por forma a incentivar a aquisição de veículos menos poluentes, em concretização do princípio do poluidor-pagador e da diminuição dos custos ambientais associados ao uso de veículos automóveis no transporte particular.

Neste sentido, os automóveis ligeiros de passageiros que evidenciam uma menor propensão poluidora beneficiam de taxas reduzidas, como é o caso de veículos que se apresentem equipa-

dos com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de energia elétrica ou solar quer de gasolina ou de gasóleo, desde que apresentem uma autonomia em modo elétrico superior a 50 km e emissões oficiais de CO₂ inferiores a 50 gr/km, tributados com uma taxa de 60%; os automóveis ligeiros de passageiros que utilizem exclusivamente como combustível gás natural sujeitos a uma taxa de 40%; e os automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 km e emissões oficiais de CO₂ inferiores a 50 gr/km tributados com uma taxa de 25%, do imposto resultante da aplicação da tabela A.

Combustível	2018	2019	2020	2021	2022 (até junho)
ELECT./GASOLEO (híb plug in)	564	1.723	2.205	2.380	741
ELECT./GASOLINA (híb plug in)	4.702	6.009	11.415	14.424	6.720
ELETRICO	5.417	8.112	9.112	16.945	10.185
GASOLEO/HIBRIDO (híbrido)	2.785	2.098	2.992	4.494	2.273
GASOLINA/HIBRIDO (híbrido)	7.072	8.996	9.894	15.314	8.501
Total Geral	20.540	26.938	35.618	51.557	28.420

Introduções no Consumo Veículos “Amigos” do Ambiente (Fonte: AT)





O quadro em referência, reflete o aumento de introduções no consumo de veículos “amigos do ambiente”, com ênfase, nos veículos exclusivamente elétricos, veículos híbridos “Plug in” (Elect/Gasolina) e híbridos (Elect/Gasolina), os quais, têm vindo a aumentar significativamente ao nível do mercado nacional.

Em matéria de regimes de isenção de ISV, foram igualmente estabelecidas medidas de política ambiental na concessão de benefícios fiscais, salientando-se a consagração legal de limites máximos de emissões de CO₂, como requisito de acesso às isenções de ISV na introdução no consumo de veículos, como é o caso dos veículos destinados ao uso de pessoas com deficiência, à atividade de aluguer sem condutor, famílias numerosas, instituições particulares de solidariedade social, encontrando-se integralmente isentos de imposto os veículos afetos à atividade de táxi, equipados com motores preparados para o consumo exclusivo, de gás natural ou de energia elétrica, ou com motores híbridos.

Em conclusão dir-se-á que a reforma da tributação automóvel, instituída pelo legislador do CISV, teve subjacente razões de índole ambiental, tendo Portugal sido, ao nível da UE, um dos países, pioneiros na inclusão da componente ambiental na base tributável do imposto, elegendo para o efeito as emissões de CO₂ e as

partículas (veículos a gasóleo) como elementos de tributação do ISV, assumindo-se como um imposto verdadeiramente ambiental.

Em razão da política fiscal ambiental, após a reforma da tributação automóvel de 2007, assistiu-se a uma redução significativa das emissões de CO₂ de veículos tributáveis introduzidos no consumo em Portugal. Em consequência de tal facto verificou-se um desagravamento da tributação automóvel resultante da erosão da base tributável do ISV ao nível dos escalões de CO₂.

Com a transição energética em curso e as políticas ambientais de combate às alterações climáticas desenvolvidas na UE, em matéria de descarbonização da indústria automóvel, com a obrigatoriedade de redução dos gases com efeito de estufa (com enfoque nas emissões de CO₂), e o desenvolvimento pela indústria automóvel de veículos com emissões zero (veículos elétricos), e veículos híbridos plug-in com baixas emissões, assistindo-se cada vez mais, por parte dos consumidores, à substituição progressiva de veículos com motor de combustão, por veículos elétricos e veículos híbridos plug-in, importará repensar a breve trecho o atual modelo de tributação automóvel, quanto ao seu princípio enformador, incidência objetiva e base tributável do imposto.





15.ª REUNIÃO DE TRABALHO DE ALTO NÍVEL (GTAN) DAS ALFÂNDEGAS DA CPLP

Secretariado Permanente da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP

A 15ª Reunião do Grupo de Trabalho de Alto Nível (GTAN) das Alfândegas da CPLP, decorreu a 21 junho 2022, a partir de Cabo Verde, como país anfitrião.

Contou com a presença de Representantes de Angola (AO), Brasil (BR), Cabo Verde (CV), Guiné-Bissau (GB), Moçambique (MZ) Portugal (PT), São Tomé e Príncipe (STP), Timor-Leste (TL), do Gabinete de Planeamento, Estratégia, Avaliação e Relações Internacionais (GPEARI), da Representante das Alfândegas da CPLP na OMA e dos Membros do Secretariado Permanente (SP).

No âmbito da Agenda de trabalho aprovada, salienta-se que foram analisados e discutidos, entre outros, os seguintes pontos:

- ✓ Atividades desenvolvidas no âmbito dos Programas PICAT
- ✓ Ações a realizar do programa PICAT VII da CPLP, para o triénio 2022-2024
- ✓ Projeto PROLIP – renovação do mandato da Dra. Nair Gomes, das Alfândegas da Guiné-Bissau como Representante das Al-

fândegas da CPLP na OMA, para o período de 2022/2023

- ✓ Grupo de Trabalho das Línguas Suplementares da OMA –apresentação do ponto de situação
- ✓ PE - Plano Estratégico das Alfândegas da CPLP – apresentação do ponto de situação e das próximas atividades a desenvolver
- ✓ Convenção de Quioto Revista – versão em Língua Portuguesa - a entregar na OMA, na Sessão do Conselho de junho e no portal das Alfândegas da CPLP
- ✓ Seminário sobre Barreiras Tarifárias e Não Tarifárias
- ✓ Propostas para deliberação do Conselho de DG sobre Membro Honorário e sobre Reconhecimento de Mérito.
- ✓ Diversos Temas apresentados pelas Delegações.

A Reunião contou com uma ativa e interessada participação de todos e foram alcançados os seus objetivos.





XXXV REUNIÃO DO CONSELHO DE DIRETORES-GERAIS DAS ALFÂNDEGAS DA COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA (CPLP)

Secretariado Permanente da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP

A XXXV Reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), decorreu de 27-28 outubro 2021, sendo S. Tomé e Príncipe o país anfitrião.

A cerimónia de abertura foi presidida por S. Excelência o Senhor Ministro do Planeamento, Finanças e Economia Azul, Dr. Engrácio Soares da Graça, de STP, entrevistaram o Senhor Diretor-Geral das Alfândegas de STP, Eng. Carlos Benguela, Senhor Secretário Geral da Organização Mundial das Alfândegas (OMA), Dr. Kunio Mikuriya, a Subdiretora-Geral de gestão Aduaneira, Dra. Ana Paula Raposo, em representação da Dra Helena Alves Borges, Diretora da Autoridade Tributária e Aduaneira, de Portugal.

A XXXIV reunião foi presidida pelo Diretor-Geral das Alfândegas de STP. Tomé e Príncipe, contou a participação dos Diretores Gerais ou seus representantes das Administrações Tributárias e Aduaneiras de AO, BR, CV, GB, MZ, PT, STP e TL, com a Representante das Alfândegas da CPLP na OMA, da representante GPEARI, do Diretor da DSCRI, Dr. Rui Candeias Canha e dos Membros do Secretariado Permanente.

No âmbito da Agenda de trabalho aprovada, salienta-se que foram analisados e discutidos, entre outros temas, os seguintes:

- ✓ Atividades desenvolvidas no âmbito do Programa PICAT VI (2019-2021)
- ✓ Projeto PROLIP – apresentação da nova Representante das Alfândegas da CPLP na OMA e o ponto de situação sobre o Grupo de Trabalho das Línguas Suplementares da OMA
- ✓ PE - Plano Estratégico das Alfândegas da CPLP - próximas atividades a desenvolver
- ✓ Convenção de Quioto Revista – versão harmonizada em Língua Portuguesa a entregar na OMA, na sessão do Conselho de 2022
- ✓ Ponto de situação sobre os Grupos de Trabalho da CPLP: GT-SH, GC-CQR, GT-Site, GT-IEC, GT-Via Aérea, GT-Via Marítima e sobre o Memorando de Entendimento Antifraude da CPLP

De sublinhar a elevada participação de todas as Delegações, a confirmação dos bons resultados obtidos na execução do Programa PICAT e a



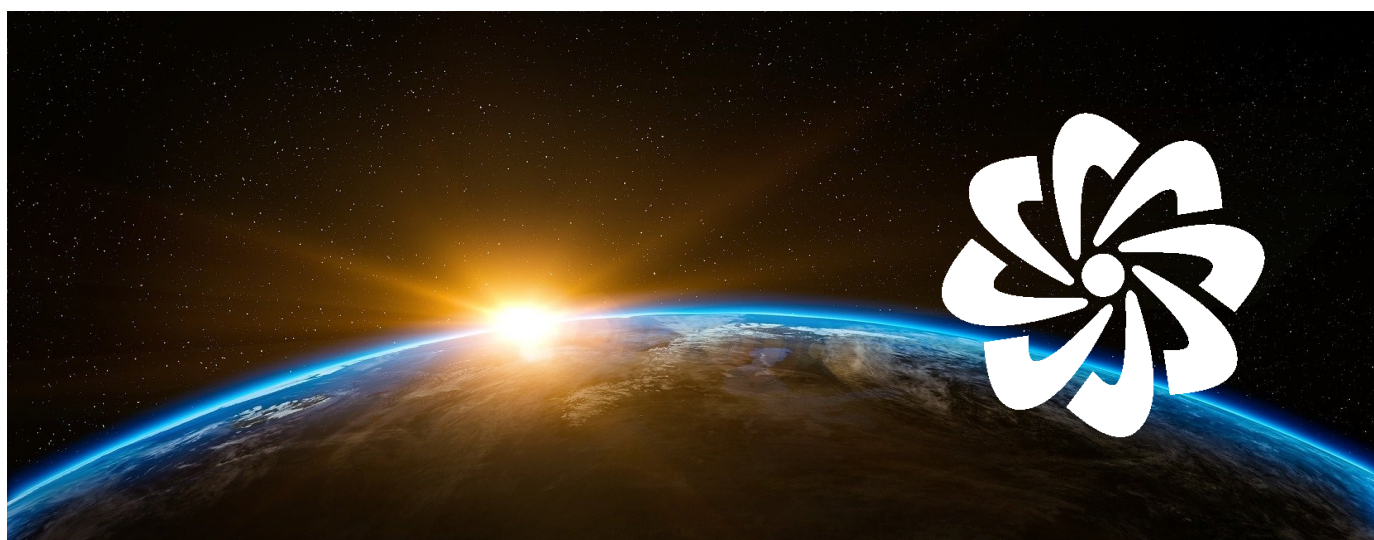


vontade manifestada no reforço da continuação das ações, propiciadores do fortalecimento da Cooperação Aduaneira entre todos os países da CPLP.

- ✓ Foi aprovado do Programa Integrado de Cooperação e Assistência Técnica – PICAT VII para o triénio 2022-2024

- ✓ Foi aprovada pelo Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, a “Declaração de São Tomé”

Esta ação realizou-se no âmbito do Programa PICAT VI e foi coordenada pelo Secretariado Permanente a funcionar na AT, na Direção de Serviços de Cooperação e Relações Institucionais, em Portugal.





ELEIÇÃO DO NOVO SECRETÁRIO-GERAL DO CONSELHO DE DIRETORES-GERAIS, DR. RUI CANDEIAS CANHA, PARA O TRIÊNIO 2022-2024

Secretariado Permanente da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP

A XXXV Reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), prevista no programa multilateral do PICAT VI, decorreu de 27 a 28 de outubro de 2021.

Nesta XXXV Reunião do Conselho, teve lugar de destaque a eleição, pelo Conselho de Diretores-Gerais, do novo Secretário-Geral da Conferência para um mandato de três anos.

Atendendo à importância de que se reveste o papel do Secretário-Geral, não só no desempenho das funções, nomeadamente, a interligação com todos os países da CPLP e com os diversos organismos nacionais e internacionais, tais como a OMA, o GPEAR, entre outros, no que se refere à coordenação e concretização do Programa PICAT Aduaneiro e do Plano Estratégico das Alfândegas da CPLP, mas também, pelo acompanhamento e concretização das ações que compõem o próprio Programa PICAT, o novo Secretário-Geral eleito, no seu mandato deverá exercer funções de chefia de uma das administrações da CPLP devendo, igualmente, estar ligado à área da Cooperação, bem como, ter um conhecimento profundo das instituições internacionais.

Com a sua eleição é, igualmente, constituído o Secretariado Permanente das Alfândegas da CPLP, para o mesmo período.

Após análise da sua candidatura e do seu Currículo profissional a Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, decidiu eleger para o exercício de funções:

- ✓ o Dr. Rui Miguel Candeias Canha, para o cargo de Secretário-Geral, para o triénio de 2022-2024.





ENTREGA DO CERTIFICADO DE RECONHECIMENTO DE MÉRITO AO DR. ÁLVARO RIBEIRO

Secretariado Permanente da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP

A cerimónia de entrega do “Certificado de Reconhecimento de Mérito a Funcionários”, ao Senhor Dr. Álvaro Ribeiro, teve lugar a 3 de novembro 2021, em Lisboa, Portugal, diploma que lhe foi atribuído no decurso da deliberação do Conselho, na XXXV Reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP que decorreu de 27-28 outubro 2021.

A entrega do Certificado foi presidida pela Senhora Subdiretora-Geral de Gestão Aduaneira da AT, de Portugal, Dra. Ana Paula Raposo, tendo contado com a presença do Senhor Secretário-Geral da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, Dr. Rui Candeias Canha, de outros dirigentes e dos Membros do Secretariado Permanente e de funcionários da DSCRI.

A atribuição de um reconhecimento formal de mérito neste âmbito não corresponde a qualquer título honorífico, enquadrando-se no âmbito de excecionais contributos e empenho profissional, presente ou passado, na cooperação en-

tre as Administrações Aduaneiras e, ou Tributárias da CPLP.

Na qualidade de Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil, o Dr. Álvaro Ribeiro desempenhou as suas funções ao longo de mais de três décadas, a nível nacional na RFB e internacionalmente, realçando-se no seu trabalho, a primeira tradução das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação das Mercadorias, na OMA exerceu funções na área do SH, tendo participado, em diversos países da CPLP, em reuniões de trabalho como Membro do Grupo de Trabalho da CPLP sobre o Sistema Harmonizado, durante vários anos.

Pelo que o Conselho de Diretores-Gerais decidiu atribuir o Certificado de Reconhecimento de Mérito ao Dr. Álvaro Ribeiro pelos excecionais trabalhos desenvolvidos, reconhecidos contributos na área do Sistema Harmonizado, empenho profissional e na cooperação entre as Administrações Aduaneiras e Tributárias da CPLP.





CERIMÓNIA DE ENTREGA DO CERTIFICADO DO ESTATUTO DE MEMBRO HONORÁRIO DA CONFERÊNCIA DE DIRETORES-GERAIS DAS ALFÂNDEGAS DA CPLP AO DR. FRANCISCO CURINHA

A cerimónia de entrega do Certificado do Estatuto de Membro Honorário da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, ao Senhor Dr. Francisco Curinha, realizou-se a 20 de dezembro 2021, em Lisboa, Portugal, diploma que lhe foi atribuído no decurso da deliberação, por unanimidade do Conselho, tomada na XXXV Reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, que decorreu de 27-28 outubro/2021.

A cerimónia foi presidida pela Senhora Diretora-Geral da AT, de Portugal, Dra. Helena Alves Borges, tendo contado com a presença da Subdiretora-Geral de Gestão Aduaneira, Dra. Ana Paula Raposo, do Senhor Secretário-Geral da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, Dr. Rui Candeias Canha, de outros dirigentes e dos Membros do Secretariado Permanente.

A distinção concedida é o resultado do esforço coletivo dos que ajudam a construir a Cooperação entre os países da CPLP e que, no seu sucesso há sempre contributos especiais que devem ser estimados e reconhecidos publicamente. Faz sentido manifestar a consideração pelos que

deram contributos de relevo para os projetos desenvolvidos no quadro da Conferência dos Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP.

Nesse sentido, foi atribuído este Estatuto ao Dr. Francisco Curinha, dado que foi Secretário-Geral da Conferência dos Diretores-Gerais, desde 2006 até maio 2021, tendo gerido e participado em largas dezenas de Reuniões no âmbito do Programa PICAT, entre outros eventos, à frente do Secretariado Permanente.

Nessas funções, superintendeu na criação de vários Grupos de Trabalho, desde 2016, nomeadamente virtuais e de periodicidade anual, em áreas aduaneiras tão relevantes como as dos IEC, da Via Marítima, da Via Aérea, do Site da CPLP e da Convenção de Quioto Revista.

Na qualidade de Diretor de Serviços de Cooperação e Relações Institucionais, da AT de Portugal, desde 2006, promoveu diversos áreas de cooperação e domínios como o Plano Estratégico das Alfândegas da CPLP, a introdução da Língua Portuguesa nas reuniões da OMA, dirigindo o Secretariado e em estreita relação com os Representante da CPLP na OMA.





ENTREGA DO CERTIFICADO DE RECONHECIMENTO DE MÉRITO AO DR. ANTÓNIO MUTARO SEIDI

Secretariado Permanente da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP

A cerimónia de entrega do “Certificado de Reconhecimento de Mérito a Funcionários”, ao Senhor Dr. António Mutaro Seidi, funcionário das Alfândegas da Guiné-Bissau teve lugar a 5 de abril 2022, em Lisboa, Portugal, diploma que lhe foi atribuído no decurso da deliberação do Conselho, na XXXV Reunião do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP que decorreu de 27-28 outubro 2021.

A cerimónia foi presidida pela Senhora Diretora-Geral da Autoridade Tributária e Aduaneira de Portugal, Dra. Helena Alves Borges, tendo contado com a presença, entre outros, do Senhor Embaixador da República da Guiné-Bissau em Portugal, Dr. Hélder Vaz Lopes, da Subdiretora-Geral de Gestão Aduaneira da AT, Dra. Ana Paula Raposo e do Senhor Secretário-Geral da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP, Dr. Rui Candeias Canha.

A atribuição de um reconhecimento formal de mérito neste âmbito não corresponde a qualquer título honorífico, enquadrando-se no âmbito

de excepcionais contributos e empenho profissional, presente ou passado, na Cooperação entre as Administrações Aduaneiras e, ou Tributárias da CPLP.

Na qualidade de funcionário da Direção-Geral das Alfândegas da Guiné-Bissau, o Dr. António Mutaro Seidi, Diretor-Geral Adjunto, foi Diretor da Alfândega de Bissau e de Bafatá e, Diretor de Serviço de Luta Contra a Fraude, tendo desempenhado as suas funções ao longo de muitos anos, tanto a nível da organização de integração regional UEMOA, como no âmbito da Cooperação e Assistência Técnica com os países da CPLP.

Nos diversos programas multilaterais e trianuais do PICAT e a nível da assistência técnica, colaborou e participou em diversas Reuniões e Seminários, realçando-se a sua participação nos grupos de trabalho do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação das Mercadorias e, em representação do seu país, participou sempre ativamente nas Reuniões do Grupo de Trabalho de Alto Nível (GTAN) e nas Reuniões anuais do Conselho de Diretores-Gerais das Alfândegas,





PICAT VII - CONCRETIZAÇÃO EM 2022

Fonte: Secretariado Permanente da Conferência de Diretores-Gerais das Alfândegas da CPLP

2022 – REALIZADAS

1. 2ª Reunião Intercalar do Grupo de Trabalho do Sistema Harmonizado, (videoconferência), 10 a 21 de janeiro.
2. 17ª Reunião do Grupo de Trabalho da Convenção de Quioto Revista, (videoconferência), 19 a 20 de abril.
3. Reunião Intercalar da 57ª Reunião do Grupo de Trabalho do Sistema Harmonizado da CPLP, (videoconferência), 20 junho a 1 de julho.
4. 15ª Reunião do Grupo de Trabalho de Alto Nível – GTAN, (videoconferência), 21 junho.
5. 7ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre os IECs, (videoconferência), 29 junho.
6. Ação de formação sobre inserção de conteúdos no site da CPLP, (videoconferência), 30 setembro.
7. 6ª Reunião do Grupo de Trabalho da CPLP sobre a Via Marítima, (Videoconferência), 3 novembro.

2022— A REALIZAR

8. 57ª Reunião do Grupo de Trabalho da CPLP sobre o Sistema Harmonizado (videoconferência), 3 a 14 e 16 a 17 novembro. XXXVI Reunião da Conferência DG, (videoconferência), Timor-Leste, novembro.
9. XXXVI Reunião da Conferência DG, (videoconferência), Timor-Leste, novembro.
10. 7ª Reunião do Grupo de Trabalho da CPLP sobre a via Aérea, (Brasil), novembro (adiada para 2023).
11. Seminário sobre Barreiras Tarifárias e não Tarifárias, Guiné-Bissau (adiada para 2023).
12. 13ª Reunião do Grupo de Trabalho do SITE das Alfândegas da CPLP, (videoconferência), 5 de dezembro.

