



PAULA FRANCO
CONSULTORA DA ORDEM DOS
TÉCNICOS OFICIAIS DE CONTAS

Novas obrigações do regime dos bens em circulação

2013 tem sido fértil na introdução de novas obrigações para os contribuintes. Sem dúvida que num ano de crise as recentes exigências que imperam sobre as entidades são ambiciosas e não se compadecem das dificuldades das empresas.

Uma das novas obrigações que entrou em vigor em 1 de julho é a obrigatoriedade de comunicação prévia dos elementos dos documentos de transporte à Autoridade Tributária (AT).

Embora as novas obrigações tenham entrado em vigor no dia 1 deste mês, face à dificuldade de implementação dos novos procedimentos e adaptação dos sistemas informáticos, a Secretaria de Estado dos Assuntos Fiscais – não querendo prorrogar novamente o prazo mas reconhecendo que não existiam condições práticas, inclusivamente por parte da Autoridade Tributária –, determinou que não serão aplicadas quaisquer coimas até ao próximo dia 15 de outubro nos casos de ausência de comunicação eletrónica prévia dos documentos de transporte por parte das empresas, desde que essa comunicação seja efetuada até àquela data.

Na prática, isto significa que, entre 1 de julho e 15 de outubro, o sistema de comunicação eletrónica dos documentos de transporte aplica-se mas não existem penalizações para aqueles que não comuniquem previamente os documentos. Ressalvando-se que desde que o façam até 15 de outubro. Assim, os operadores têm mais três meses e meio para interiorizarem as alterações e estabelecerem procedimentos internos que possibilitem o cumprimento das novas obrigações.

Lembramos que os sujeitos passivos com um volume de negócios inferior ou igual a 100 mil euros (no período anterior) não ficam abrangidos pela obrigatoriedade de comunicação dos elementos dos documentos de transporte à AT, mantendo apenas as obrigações que já existiam de emissão do documento de transporte.

Embora na prática o normativo, na sua essência, já existisse há longos anos, a verdade é que estas “pequenas/grandes” alterações mudam os procedimentos das empresas, aumentando consideravelmente a carga burocrática, e geram novas obrigações e mais formalidades que não podem ser esquecidas, sob pena das consequências daí resultantes.

Por exemplo, as alterações de local de destino nos documentos de transporte, ocorridas durante o transporte, ou a não-aceitação dos bens pelo adquirente, obrigam à emissão de um novo documento de transporte adicional. Esse documento de transporte adicional,

enquanto documento de transporte subsidiário do inicial, é emitido em papel e deve referenciar sempre o documento de transporte inicial. Não obstante a sua emissão em papel, o documento não necessita de ser previamente comunicado à AT através do serviço telefónico, mas deve o emitente inserir no Portal das Finanças até ao quinto dia útil seguinte ao da emissão do documento de transporte adicional os elementos adicionais.

Um sistema ímpar na UE

No caso do documento de transporte emitido por alteração do local de destino ou por não-aceitação dos bens pelo adquirente, podem também ser emitidos por via informática e comunicado por “web servisse” ou por ficheiro SAFT, caso em que se efetua a comunicação prévia, com a consequente atribuição do código de identificação, dispensando a impressão do documento de transporte e a necessidade de, até ao quinto dia útil seguinte ao da emissão do documento de transporte adicional, inserir no Portal das Finanças os dados do documento de transporte adicional.

No entanto, o sistema também tem pontos positivos operacionais para o contribuinte, pois diminui a necessidade de impressão dos documentos, porque, quando se comunicam ao Fisco os elementos do documento de transporte por transmissão eletrónica de dados, permite-se a obtenção de um código de identificação para esse documento que substitui os exemplares impressos que acompanham os bens, nomeadamente para efeitos de controlo da inspeção tributária ou de outros agentes de fiscalização e para utilização do transportador durante o transporte. A utilização do código de identificação não é, no entanto, aplicável aos documentos de transporte não comunicados, o que acontece quando a fatura processada informaticamente é, em simultâneo, utilizada como documento de transporte, caso em que deve acompanhar os bens; ou quando esses documentos de transporte sejam emitidos em papel tipográfico com comunicação telefónica, em que o próprio documento deve acompanhar os bens (em duplicado). Também no caso de documentos de transporte globais o código de identificação não dispensa o acompanhamento do documento impresso em papel.

Face às exigências impostas, com elevados custos para os operadores, só resta aguardar pelos resultados e mais-valias para a economia e receita fiscal de um sistema ímpar na União Europeia.