



COMISSÃO EUROPEIA
DIREÇÃO-GERAL
FISCALIDADE E UNIÃO ADUANEIRA
Alfândegas
Política Aduaneira

Bruxelas, 19.4.2021

TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-PT

MANUAL DO TRÂNSITO

Introdução

O plano de ação para o trânsito na Europa ⁽¹⁾ previa a elaboração de um manual que apresentasse uma descrição pormenorizada do regime de trânsito comum e do regime de trânsito da União e esclarecesse o papel das administrações e dos operadores. O manual tem como objetivo explicar o funcionamento destes regimes de trânsito e do papel dos vários participantes, bem como assegurar uma aplicação harmonizada dos regulamentos em matéria de trânsito aduaneiro e um tratamento equitativo de todos os operadores.

O presente texto é uma versão consolidada do manual que integra várias atualizações realizadas desde a data da sua primeira publicação, em maio de 2004, e que está em consonância com o Código Aduaneiro da União, o qual é aplicável desde 1 de maio de 2016. Será atualizado sempre que tal se afigure necessário na sequência de alterações ao regime de trânsito comum e ao regime de trânsito da União.

O manual fornece uma interpretação normalizada da forma como a regulamentação em matéria de trânsito deve ser aplicada por todas as autoridades aduaneiras que aplicam o regime de trânsito comum/da União através de um acordo administrativo.

No entanto, não constitui um ato juridicamente vinculativo. Para a interpretação vinculativa, devem ser sempre consultadas as disposições legislativas em matéria de trânsito, bem como outra legislação aduaneira, que prevalecem sobre o presente manual. Fazem fé os textos das convenções e os instrumentos jurídicos da UE publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*. No que respeita aos acórdãos do Tribunal Geral e do Tribunal de Justiça, fazem fé os textos publicados na Coletânea de Jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia.

Para além do presente manual, podem ainda existir instruções nacionais ou notas explicativas nacionais. Estas podem ser integradas no ponto pertinente de cada capítulo do manual aquando da sua publicação no país em questão ou podem ser publicadas separadamente. Para mais informações, queira consultar a administração aduaneira do seu país.

Bruxelas, 19 de abril de 2021

⁽¹⁾ COM(97) 188 final, 30.4.1997.

Índice geral

Introdução

Índice geral

Parte I:	Introdução geral
Parte II:	Estatuto das mercadorias
Parte III:	Garantias
Parte IV:	Regime de trânsito normal
Parte V:	Procedimento de continuidade das atividades
Parte VI:	Simplificações
Parte VII:	Apuramento da operação de trânsito e procedimento de inquérito
Parte VIII:	Dívida e cobrança
Parte IX:	Regime TIR

Lista das abreviaturas mais utilizadas

Lista de definições

Fontes de informação geral

MANUAL DO TRÂNSITO	1
PARTE I — INTRODUÇÃO GERAL	33
I.1 Como funciona o regime de trânsito	34
I.2 Estatuto das mercadorias	37
I.3 Regime de trânsito comum	38
I.3.1 Legislação	38
I.3.2 Descrição do regime	38
I.4 Trânsito dentro da União	40
I.4.1 Trânsito na União	40
I.4.1.1 Legislação	40
I.4.1.2 Descrição do regime	41
I.4.1.2.1 Regime de trânsito externo da União	43
I.4.1.2.2 Regime de trânsito interno da União	44
I.4.1.3 Novo Sistema de Trânsito Informatizado (NSTI)	44
I.4.1.3.1 Principais elementos e mensagens utilizados numa operação NSTI	45
I.4.1.3.2 Estância aduaneira de partida	46
I.4.1.3.3 Estância aduaneira de destino	47
I.4.1.3.4 Estância aduaneira de passagem	48
I.4.1.3.5 Alteração da estância aduaneira de passagem ou de destino	48
I.4.1.3.6 Procedimentos simplificados: expedidor autorizado e destinatário autorizado	49
I.4.2 Outros regimes de trânsito aplicáveis na União Europeia	50
I.4.2.1 Introdução	50
I.4.2.2 Regime TIR (Transporte Internacional Rodoviário)	51
I.4.2.3 Livrete ATA (importação temporária)	52
I.4.2.3.1 Contexto e legislação	52
I.4.2.3.2 Descrição do regime	52
I.4.2.4 Manifesto Renano	54
I.4.2.4.1 Contexto e legislação	54
I.4.2.4.2 Descrição do regime	54
I.4.2.5 Movimentos NATO	55
I.4.2.5.1 Contexto e legislação	55
I.4.2.5.2 Descrição do regime	55
I.4.2.6 Envios postais	57
I.4.2.6.1 Contexto e legislação	57
I.4.2.6.2 Descrição do regime	58
I.5 Exceções (<i>pro memoria</i>)	59
I.6 Instruções nacionais específicas (reservado)	59
I.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros	59
I.8 Anexos	59

I.8.1 Regras e princípios que regem a adoção da legislação em matéria de trânsito da União	60
I.8.2 Regras e princípios que regem a adoção da legislação em matéria de trânsito comum	70
PARTE II — ESTATUTO DAS MERCADORIAS	76
II.1 Introdução	76
II.2 Princípios gerais e legislação	77
II.2.1 O estatuto aduaneiro das mercadorias	77
II.2.1.1 Mercadorias UE	77
II.2.1.2 Mercadorias não UE	77
II.2.1.3 Que regime de trânsito?	77
II.2.2 Circulação de mercadorias UE	78
II.2.2.1 Ao abrigo de um regime aduaneiro	78
II.2.2.2 Sem sujeição a um regime aduaneiro, mas com prova do estatuto da União	79
II.2.2.3 Sem sujeição a um regime aduaneiro e sem apresentação de prova do estatuto da União	80
II.2.3 Prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE	80
II.2.3.1 Presunção do estatuto aduaneiro de mercadorias UE	80
II.2.3.2 Obrigação de apresentação de prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE	80
II.2.3.3 Isenção de apresentação de prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE	81
II.2.3.4 Meios de prova do estatuto da União	81
II.2.3.4.1 Meios comuns	81
II.2.3.4.2 Situações específicas	82
II.2.4 Panorâmica da circulação de mercadorias UE temporariamente fora do território da União	87
II.3 Circulação de mercadorias UE com prova do estatuto da União	91
II.3.1 Utilização de prova do estatuto da União	91
II.3.2 Meios comuns para provar o estatuto da União — informações adicionais	91
II.3.2.1 Documentos T2L ou T2LF	91
II.3.2.2 Manifesto aduaneiro das mercadorias	94
II.3.2.3 Manifesto da companhia de navegação (<i>exclusivamente transporte marítimo — disposição transitória</i>)	94
II.3.2.4 Fatura ou documento de transporte	96
II.3.2.5 Caderneta TIR, livrete ATA ou formulário 302	97
II.3.3 Emissor autorizado	98
II.3.3.1 Disposições gerais	98
II.3.3.2 Documento T2L/T2LF, fatura ou documento de transporte emitido por um emissor autorizado (<i>disposição transitória</i>)	99
II.3.3.2.1 Autorização	99
II.3.3.2.2 Utilização de documentos T2L/T2LF, faturas ou documentos de transporte emitidos por um emissor autorizado	101
II.3.3.3 Manifesto aduaneiro das mercadorias emitido por um emissor autorizado	104

II.3.3.4 Manifesto da companhia de navegação emitido por um emissor autorizado (<i>disposição transitória</i>)	104
II.3.3.4.1 Autorização.....	104
II.3.3.4.2 Emissão da prova.....	106
II.3.3.4.3 Procedimento no porto de partida.....	107
II.3.3.4.4 Procedimento no porto de destino	107
II.3.3.4.5 Irregularidades/infrações	108
II.3.3.4.6 Responsabilidades da companhia de navegação	108
II.3.4 Regime de trânsito comum	108
II.4 Circulação de mercadorias UE sem prova do estatuto da União	111
II.4.1 Transporte por via aérea	111
II.4.2 Serviço de linha regular	111
II.4.2.1 Definição	111
II.4.2.2 Procedimento de autorização de serviços de linha regular	112
II.4.2.3 Fretamento parcial	114
II.4.2.4 Verificação de condições para o serviço de linha regular	115
II.4.2.5 Serviço de linha regular ou serviço de linha não regular	115
II.4.3 Corredor T2	119
II.5 Disposições específicas relativas a produtos da pesca marítima e a mercadorias obtidas a partir desses produtos	120
II.6 Instruções nacionais específicas (reservado)	122
II.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros	122
II.7.1 Documento T2L (T2LF) autenticado por via eletrónica	122
II.8 Anexos	123
II.8.1 Exemplo de contrato de afretamento que envolve subcontratação e afretamento parcial	123
II.8.2 Manifesto marítimo — autorização TC12.....	130
II.8.2.B Anexo B — Lista das autoridades competentes para a consulta	131
II.8.3 Prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE para veículos rodoviários a motor	132
II.8.4 Lista das autoridades competentes para o serviço de linha regular	156
II.8.5 Certificado de não manipulação para produtos da pesca marítima e mercadorias obtidas a partir desses produtos	157
II.8.6 Certificado de não manipulação emitido por Singapura	158
PARTE III — GARANTIAS	159
III.1 Introdução.....	159
III.1.1 Finalidade da garantia	160
III.1.2 Formas da garantia	160
III.1.3 Dispensa de garantia.....	160
III.1.4 Área geográfica de validade	161
III.1.5 Quadro de garantias.....	162
III.2 Disposições gerais	163
III.2.1 Necessidade de uma garantia	163

III.2.1.1 Introdução.....	163
III.2.1.2 Incumprimentos.....	163
III.2.2 Cálculo do montante da garantia.....	164
III.2.2.1 Introdução.....	164
III.2.2.2 Cálculos.....	164
III.2.3 Entidade garante.....	165
III.2.3.1 Introdução.....	165
III.2.3.2 Estabelecimento e aprovação	165
III.2.3.3 Passivo.....	166
III.2.3.4 Revogação da aprovação da entidade garante ou do seu compromisso e rescisão do compromisso	167
III.3 Garantia isolada.....	168
III.3.1 Depósito em numerário	168
III.3.1.1 Introdução.....	168
III.3.1.2 Reembolso.....	168
III.3.2 Garantia isolada sob a forma de compromisso da entidade garante	168
III.3.3 Garantia isolada sob a forma de títulos (TC32)	169
III.3.3.1 Responsabilidade e aprovação	169
III.3.3.2 Notificação	170
III.3.3.3 Título (TC32)	170
III.4 Garantia global e dispensa de garantia.....	172
III.4.1 Disposições gerais	172
III.4.1.1 Introdução.....	172
III.4.1.2 Condições gerais	172
III.4.1.3 Cálculo do montante de referência.....	172
III.4.1.4 Montante da garantia.....	173
III.4.1.5 Certificado de garantia	173
III.4.1.6 Obrigações do titular do regime de trânsito e análise do montante de referência.....	174
III.4.1.7 A utilização da garantia global.....	175
III.4.1.8 Proibições temporárias relativas à utilização de garantias globais	175
III.4.1.8.1 Garantia isolada com várias utilizações — apenas países de trânsito comum	176
III.4.1.8.2 Derrogação da decisão que proíbe temporariamente a utilização da garantia global ou da garantia global de montante reduzido (incluindo a dispensa de garantia).....	177
III.4.1.9 Anulação e revogação da autorização	178
III.4.2 Redução do montante de garantia e dispensa da garantia	178
III.4.2.1 Introdução.....	178
III.4.2.2 Critérios para a redução.....	178
III.5 Instruções nacionais específicas (reservado).....	179
III.6 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	179
III.7 Anexos.....	179
III.7.1 Lista das entidades garantes autorizadas a emitir títulos de garantia isolada TC32.....	180

III.7.2 Lista das vias navegáveis	180
PARTE IV — REGIME DE TRÂNSITO NORMAL AO ABRIGO DO NSTI (NOVO SISTEMA DE TRÂNSITO INFORMATIZADO)	182
CAPÍTULO 1 — DECLARAÇÃO DE TRÂNSITO NORMALIZADA	183
IV.1.1 Introdução.....	183
IV.1.2 Princípios gerais e legislação	183
IV.1.3 NSTI.....	183
IV.1.3.1 Organização do NSTI.....	183
IV.1.3.2 Âmbito de aplicação do NSTI.....	185
IV.1.3.3 Acesso dos operadores ao NSTI	185
IV.1.4 Procedimento de declaração.....	185
IV.1.4.1 Carregamento	185
IV.1.4.2 Declaração de trânsito (IE015)	187
IV.1.4.2.1 Formulário e preenchimento da declaração de trânsito	187
IV.1.4.2.2 Remessas mistas.....	188
IV.1.4.2.3 Entrega da declaração de trânsito.....	188
IV.1.4.2.4 Declaração de trânsito/segurança.....	189
IV.1.5 Situações específicas	191
IV.1.5.1 Acordos entre a União e outros países sobre dados de segurança e proteção	191
IV.1.5.2 Regras aplicáveis às mercadorias embaladas.....	192
IV.1.5.3 Mercadorias que acompanham os viajantes ou contidas nas respetivas bagagens	196
IV.1.5.4 Transporte de mercadorias UE com destino, proveniência ou através de um país de trânsito comum.....	196
IV.1.6 Exceções (<i>pro memoria</i>)	200
IV.1.7 Instruções nacionais específicas (reservado).....	200
IV.1.8 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	200
IV.1.9 Anexos.....	200
CAPÍTULO 2 — FORMALIDADES NA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE PARTIDA.....	201
IV.2.1 Introdução.....	201
IV.2.2 Princípios gerais e legislação	201
IV.2.3 Descrição do procedimento na estância aduaneira de partida.....	201
IV.2.3.1 Aceitação e registo da declaração de trânsito	202

IV.2.3.2 Alteração da declaração de trânsito	203
IV.2.3.3 Anulação de uma declaração de trânsito.....	204
IV.2.3.4 Verificação da declaração de trânsito e controlo das mercadorias	205
IV.2.3.5 Itinerário da circulação das mercadorias.....	206
IV.2.3.6 Prazo para a apresentação das mercadorias	207
IV.2.3.7 Meios de identificação	208
IV.2.3.7.1 Introdução	208
IV.2.3.7.2 Métodos de selagem.....	210
IV.2.3.7.3 Características dos selos.....	210
IV.2.3.7.4 Utilização de selos de modelo especial.....	212
IV.2.3.8 Autorização de saída das mercadorias	212
IV.2.3.8.1 Documentação no momento da autorização de saída	213
IV.2.3.9 Apuramento do regime de trânsito.....	213
IV.2.4 Situações específicas	213
IV.2.5 Exceções (<i>pro memoria</i>)	214
IV.2.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	214
IV.2.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	214
IV.2.7.1 ATIS.....	214
IV.2.7.2 SMS.....	214
IV.2.8 Anexos.....	214
CAPÍTULO 3 — FORMALIDADES E INCIDENTES DURANTE A CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS AO ABRIGO DA OPERAÇÃO DE TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO	215
IV.3.1 Introdução.....	215
IV.3.2 Princípios gerais e legislação	215
IV.3.3 Formalidades em caso de incidentes e na estância aduaneira de passagem.....	215
IV.3.3.1 Formalidades a cumprir em caso de ocorrência de incidentes.....	216
IV.3.3.2 Formalidades na estância aduaneira de passagem	218
IV.3.3.2.1 A estância aduaneira de passagem	218
IV.3.3.2.2 Formalidades na estância aduaneira de passagem	223
IV.3.3.2.3 Alteração da estância aduaneira de passagem.....	223
IV.3.3.2.4 Medidas a adotar em caso de irregularidades graves.....	224
IV.3.4 Situações específicas (<i>pro memoria</i>).....	224
IV.3.5 Exceções (<i>pro memoria</i>)	224
IV.3.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	224
IV.3.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	224

IV.3.8 Anexos.....	224
CAPÍTULO 4 — FORMALIDADES A CUMPRIR NA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE DESTINO.....	225
IV.4.1 Introdução.....	225
IV.4.2 Princípios gerais e legislação	225
IV.4.3 Formalidades na estância aduaneira de destino.....	226
IV.4.3.1 Apresentação das mercadorias	226
IV.4.3.2 Controlo do fim do regime de trânsito	228
IV.4.4 Situações específicas	233
IV.4.4.1 Emissão de recibo	234
IV.4.4.2 Emissão de prova alternativa	235
IV.4.4.3 Apresentação das mercadorias e dos documentos fora dos dias e das horas de funcionamento fixados e num local distinto da estância aduaneira de destino	236
IV.4.4.4 Irregularidades	236
IV.4.4.4.1 Irregularidades respeitantes aos selos	236
IV.4.4.4.2 Outras irregularidades	237
IV.4.4.5 Alteração da estância aduaneira de destino/desvio	237
IV.4.5 Apresentação das mercadorias e do DAT após o termo do prazo.....	239
IV.4.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	240
IV.4.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	240
IV.4.8 Anexos.....	240
IV.4.8.1 Mensagens estruturadas e conteúdo dos dados para o intercâmbio de informações	240
IV.4.8.2 Códigos dos países	240
IV.4.8.3 Códigos de embalagem	240
CAPÍTULO 5 — ANDORRA, SÃO MARINHO E TERRITÓRIOS ESPECIAIS	241
IV.5.1 Introdução	241
IV.5.2 Andorra.....	241
IV.5.2.1 Contexto e legislação	241
IV.5.2.2 Formalidades	242
IV.5.2.2.1 Mercadorias dos capítulos 1 a 24 do SH.....	242
IV.5.2.2.2 Mercadorias dos capítulos 25 a 97 do SH.....	244
IV.5.3 São Marinho	248
IV.5.3.1 Contexto e legislação	248
IV.5.3.2 Formalidades	249
IV.5.4 Territórios fiscais especiais	250

IV.5.4.1 Contexto e legislação	251
IV.5.4.2 Regime de trânsito interno da União.....	252
IV.5.5 Exceções (<i>pro memoria</i>)	253
IV.5.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	253
IV.5.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	253
IV.5.8 Anexos (<i>pro memoria</i>)	253
PARTE V — PROCEDIMENTO DE CONTINUIDADE DAS ATIVIDADES	
PARA O TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO	254
CAPÍTULO 1 — INTRODUÇÃO	254
V.1.1 Princípios gerais e legislação.....	254
V.1.2 Declaração de trânsito no caso de um procedimento de continuidade das atividades.....	254
V.1.3 Carimbo no caso de um procedimento de continuidade das atividades	255
V.1.4 Falha temporária do NSTI na estância aduaneira de partida	255
V.1.5 Falha temporária do sistema informático utilizado pelo titular do regime de trânsito	255
V.1.6 Procedimentos	256
V.1.6.1 Partida — procedimento normalizado.....	256
V.1.6.2 Partida — expedidor autorizado.....	257
V.1.6.3 Destino — procedimento normalizado.....	257
V.1.6.4 Destino — destinatário autorizado	258
V.1.7 Instruções nacionais específicas (reservado).....	258
V.1.8 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros	258
V.1.9 Anexos.....	258
V.1.9.1 Carimbo utilizado para o procedimento de continuidade das atividades	259
CAPÍTULO 2 — INSTRUÇÕES GERAIS RELACIONADAS COM O	
DOCUMENTO ADMINISTRATIVO ÚNICO E O DOCUMENTO DE	
ACOMPANHAMENTO DE TRÂNSITO	267
CAPÍTULO 3 — DECLARAÇÃO DE TRÂNSITO NORMALIZADA	
V.3.1 Introdução.....	268
V.3.2 Princípios gerais e legislação.....	269

V.3.3 O procedimento de declaração	269
V.3.3.1 Declaração de trânsito em suporte de papel	270
V.3.3.1.1 Formulários e preenchimento da declaração de trânsito em suporte de papel sobre o DAU	270
V.3.3.1.2 Listas de carga, formulário e preenchimento	272
V.3.3.1.3 Formulário e preenchimento da declaração de trânsito em suporte de papel sobre o DAT	274
V.3.3.1.4 Remessas mistas	274
V.3.3.1.5 Assinatura da declaração de trânsito	275
V.3.4 Situações específicas (<i>pro memoria</i>)	277
V.3.4.1 Regras aplicáveis às mercadorias embaladas	277
V.3.4.2 Mercadorias que acompanham os viajantes ou contidas nas respectivas bagagens	277
V.3.4.3 Transporte de mercadorias UE com destino, proveniência ou através de um país de trânsito comum	277
V.3.4.4 Segundas vias	277
V.3.5 Exceções (<i>pro memoria</i>)	278
V.3.6 Instruções nacionais específicas (reservado)	278
V.3.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros	278
V.3.8 Anexos	278
CAPÍTULO 4 — FORMALIDADES NA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE PARTIDA	279
V.4.1 Introdução	279
V.4.2 Princípios gerais e legislação	279
V.4.3 Descrição do procedimento na estância aduaneira de partida	279
V.4.3.1 Apresentação da declaração de trânsito em suporte de papel	280
V.4.3.2 Apresentação de uma garantia	281
V.4.3.3 Aceitação e registo da declaração de trânsito	281
V.4.3.4 Alteração da declaração de trânsito	282
V.4.3.5 Anulação de uma declaração de trânsito	283
V.4.3.6 Verificação da declaração de trânsito e controlo das mercadorias	284
V.4.3.7 Itinerário da circulação das mercadorias	285
V.4.3.8 Prazo para a apresentação das mercadorias	286
V.4.3.9 Meios de identificação	287
V.4.3.9.1 Introdução	287
V.4.3.9.2 Métodos de selagem	289
V.4.3.9.3 Características dos selos	289
V.4.3.9.4 Utilização de selos de modelo especial	290
V.4.3.10 Autorização de saída das mercadorias	291
V.4.4 Situações específicas (<i>pro memoria</i>)	292

V.4.5 Exceções (<i>pro memoria</i>)	293
V.4.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	293
V.4.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	293
V.4.8 Anexos.....	293
V.4.8.1 Menção «dispensa»	294
V.4.8.2 Menção «Conforme».....	294
CAPÍTULO 5 — FORMALIDADES E INCIDENTES DURANTE A	
CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS AO ABRIGO DA OPERAÇÃO DE	
TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO	295
V.5.1 Introdução.....	295
V.5.2 Princípios gerais e legislação	295
V.5.3 Formalidades em caso de incidentes na estância aduaneira de passagem.....	295
V.5.3.1 Formalidades em caso de incidentes durante a circulação de mercadorias.....	296
V.5.3.2 Formalidades na estância aduaneira de passagem.....	297
V.5.3.2.1 A estância aduaneira de passagem	298
V.5.3.2.2 Formalidades na estância aduaneira de passagem.....	299
V.5.3.2.3 Medidas a adotar em caso de irregularidades graves	300
V.5.4 Situações específicas (<i>pro memoria</i>).....	300
V.5.5 Exceções (<i>pro memoria</i>)	300
V.5.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	300
V.5.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	300
V.5.8 Anexos.....	300
CAPÍTULO 6 — FORMALIDADES A CUMPRIR NA ESTÂNCIA	
ADUANEIRA DE DESTINO.....	301
V.6.1 Introdução.....	301
V.6.2 Princípios gerais e legislação	301
V.6.3 Formalidades na estância aduaneira de destino.....	302
V.6.3.1 Apresentação das mercadorias juntamente com os documentos.....	302
V.6.3.2 Controlo do fim do regime	303
V.6.4 Situações específicas	307
V.6.4.1 Emissão de recibo.....	308
V.6.4.2 Emissão de prova alternativa.....	309
V.6.4.3 Apresentação das mercadorias e dos documentos fora dos dias e das horas de funcionamento fixados e num local distinto da estância aduaneira de destino	311
V.6.4.4 Irregularidades.....	312
V.6.4.4.1 Irregularidades respeitantes aos selos.....	312
V.6.4.4.2 Outras irregularidades	312
V.6.4.5 Alteração da estância aduaneira de destino	313
V.6.5 Apresentação das mercadorias e da declaração de trânsito após o termo do prazo	315
V.6.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	316
V.6.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	316
V.6.8 Anexos.....	316
V.6.8.1 Menção tipificada «Conforme».....	317

V.6.8.2 Menção «Prova alternativa»	317
V.6.8.3 Lista das estâncias centralizadoras para a devolução do exemplar n.º 5 do DAU ou dos segundos exemplares do DAT	318
V.6.8.4 Menção «Diferenças»	319
V.6.8.5 Menção «Discrepância»	322
V.6.8.6 Menção «Inquérito em curso»	322
V.6.8.7 Menção «Imposições cobradas»	322
V.6.8.8 Menção «Diferenças: mercadorias apresentadas na estância (nome e país)»	323
V.6.8.9 Menção «Saída da sujeita a restrições ou a imposições pelo(a) Regulamento/Diretiva/Decisão n.º ...»	324
PARTE VI — SIMPLIFICAÇÕES	326
VI.1 Introdução	326
VI.2 Princípios gerais e legislação	326
VI.2.1 Tipos de simplificações em matéria de trânsito e condições	327
VI.2.2 Procedimento de autorização	334
VI.2.3 Monitorização de uma autorização	338
VI.2.4 Anulação, revogação e alteração de uma autorização	339
VI.2.5 Suspensão de uma autorização	340
VI.2.6 Reavaliação de uma autorização	342
VI.3 Descrição das simplificações	342
VI.3.1 Garantia global e dispensa de garantia	344
VI.3.2 Utilização de selos de modelo especial	344
VI.3.3 Expedidor autorizado	346
VI.3.3.1 Introdução	346
VI.3.3.2 Autorização	346
VI.3.3.3 Procedimentos	348
VI.3.3.3.1 Regime de trânsito normal — obrigações do expedidor autorizado	348
VI.3.3.3.2 Procedimento de continuidade das atividades — obrigações do expedidor autorizado	349
VI.3.4 Destinatário autorizado	354
VI.3.4.1 Introdução	354
VI.3.4.2 Autorização	354
VI.3.4.3 Depósito temporário	355
VI.3.4.4 Procedimentos	356
VI.3.4.4.1 Regime de trânsito normal	356
VI.3.4.4.2 Procedimento de continuidade das atividades	357
VI.3.5 Transporte de mercadorias por via ferroviária	359
VI.3.5.1 Simplificações aplicáveis aos regimes de trânsito ferroviário	359
VI.3.5.2 O procedimento normalizado para o transporte ferroviário e as suas especificidades	360
VI.3.5.3 Regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário (disposição transitória)	362
VI.3.5.3.1 Introdução	362
VI.3.5.3.2 Condições para a utilização da guia de remessa CIM em suporte de papel como declaração de trânsito	363

VI.3.5.3.3 Empresas de transporte ferroviário autorizadas	364
VI.3.5.3.4 Utilização do regime de trânsito em suporte de papel	367
VI.3.5.3.5 Fiscalização da circulação ao abrigo do regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário	378
VI.3.5.3.6 Garantia no contexto do regime de trânsito simplificado para o transporte ferroviário	381
VI.3.5.3.7 Cenários possíveis	385
VI.3.5.4 Outros regimes de trânsito ferroviário em suporte de papel (disposição transitória)	390
VI.3.5.5 Corredor T2	390
VI.3.6 Transporte de mercadorias por via aérea — utilização de manifestos em suporte de papel para sujeitar mercadorias ao regime de trânsito comum/da União	391
VI.3.6.1 Introdução	391
VI.3.6.2 Utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea	392
VI.3.6.2.1 Autorização para utilizar o regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea	393
VI.3.6.2.2 Utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea	394
VI.3.6.2.3 Utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea	396
VI.3.6.3 Utilização do regime de trânsito comum/da União com base num manifesto eletrónico para as mercadorias transportadas por via aérea	398
VI.3.6.4 Casos específicos (utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea)	398
VI.3.6.4.1 Transporte por transportadores expresso	403
VI.3.7 Mercadorias transportadas por via marítima	404
VI.3.7.1 Introdução	404
VI.3.7.2 Utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima	405
VI.3.7.2.1 Autorização de utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima	406
VI.3.7.2.2 Utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima	407
VI.3.7.2.3 Exemplos	411
VI.3.7.4 Casos específicos (utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima)	412
VI.3.7.4.1 Grupagem	412
VI.3.7.4.2 Circulação de mercadorias por via marítima em navios que prestam serviços distintos de um serviço de linha regular	416
VI.3.8 Procedimentos simplificados com base no artigo 6.º da Convenção	417
VI.3.9 Transporte de mercadorias por via aérea — utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito comum/da União	417
VI.3.9.1 Introdução	417
VI.3.9.2 Informações gerais	418
VI.3.9.3 Autorização de utilização do DTE	418
VI.3.9.4 Regras processuais para a utilização do DTE	422
VI.3.9.4.1 Dados obrigatórios do DTE	422

VI.3.9.4.2 Procedimento na estância aduaneira de partida	429
VI.3.9.4.3 Procedimento na estância aduaneira de destino	432
VI.3.10 Transporte de mercadorias por via marítima — utilização de um DTE como declaração de trânsito para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito da União	435
VI.3.10.1 Introdução	435
VI.3.10.2 Informações gerais	436
VI.3.10.3 Autorização de utilização do DTE	436
VI.3.10.4 Regras processuais para a utilização do DTE	440
VI.3.10.4.1 Dados obrigatórios do DTE	440
VI.3.10.4.2 Procedimento na estância aduaneira de partida	446
VI.3.10.4.3 Procedimento na estância aduaneira de destino	449
VI.4 Situações específicas (<i>pro memoria</i>).....	452
VI.5 Exceções (<i>pro memoria</i>)	452
VI.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	452
VI.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros.....	452
VI.8 Anexos.....	452
VI.8.1 Modelo de carimbo especial utilizado por um expedidor autorizado	453
VI.8.2 Derrogações — carimbo especial (IT)	453
VI.8.3 Lista dos aeroportos e estâncias aduaneiras de controlo.....	453
VI.8.4 Modelo de uma autorização de utilização do regime de trânsito comum/da União com base num manifesto eletrónico para as mercadorias transportadas por via aérea	454
VI.8.5 Fluxograma da grupagem por via aérea	454
VI.8.6 Modelo de autorização de utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima	455
VI.8.7 Fluxograma da grupagem por via marítima	459
VI.8.8 Procedimentos simplificados de notificação.....	460
VI.8.9 Lista das autoridades responsáveis pelo procedimento de consulta em caso de utilização do DTE como declaração de trânsito para mercadorias transportadas por via aérea	461
VI.8.10 Modelo de carta de consulta para o DTE	462
VI.8.11 Lista das autoridades responsáveis pelo procedimento de consulta em caso de utilização do DTE como declaração de trânsito para mercadorias transportadas por via marítima	464
VI.8.12 Quadro de correspondência CIM — CIM/SMGS.....	465
VI.8.13 Declarações das empresas de transporte ferroviário	466
PARTE VII — APURAMENTO DO REGIME DE TRÂNSITO E PROCEDIMENTO DE INQUÉRITO.....	468
VII.1 Introdução, legislação e princípios gerais	469
VII.1.1 Introdução	469
VII.1.2 Legislação e princípios gerais.....	469
VII.1.2.1 Referências jurídicas.....	469

VII.1.2.2 Princípios gerais.....	469
VII.1.2.2.1 Fim e apuramento da operação de trânsito	470
VII.1.2.2.2 Procedimento de inquérito destinado a controlar o fim do regime.....	470
VII.1.2.2.3 Intercâmbio de informações	471
VII.2 Apuramento do regime de trânsito e pedido de estatuto.....	472
VII.2.1 Introdução	472
VII.2.2 Condições do apuramento.....	472
VII.2.3 Efeitos do apuramento	473
VII.2.4 Forma do apuramento	473
VII.2.5 Pedido de estatuto e resposta	474
VII.3 Procedimento de inquérito	476
VII.3.1 Introdução	476
VII.3.2 Início do inquérito junto do titular do regime de trânsito	477
VII.3.2.1 Objetivos do pedido de informações	478
VII.3.2.2 Procedimento geral relativo ao pedido de informações ao titular do regime de trânsito	478
VII.3.2.3 Procedimento para apresentar um pedido de informações quando sejam utilizados procedimentos simplificados específicos para certos modos de transporte.....	479
VII.3.3 Prova alternativa do fim do regime	480
VII.3.3.1 Prova alternativa de que as mercadorias foram apresentadas à estância aduaneira de destino ou a um destinatário autorizado.....	481
VII.3.3.2 Prova alternativa de que as mercadorias em causa foram sujeitas a um regime aduaneiro num país terceiro	483
VII.3.4 Inquérito junto da estância aduaneira de destino	485
VII.3.4.1 Autoridade competente e prazo para dar início ao pedido de inquérito	485
VII.3.4.2 Envio do «Pedido de inquérito» (IE142)	486
VII.3.4.2.1 Utilização de mensagens para o intercâmbio de informações	486
VII.3.4.3 Envio do «Pedido de inquérito» (IE142)	487
VII.3.4.4 Reação do país de destino.....	487
VII.3.4.4.1 Pesquisa de registos	487
VII.3.4.4.2 Resultado da pesquisa de registos.....	488
VII.3.4.4.3 Prazo de resposta se o procedimento de inquérito tiver sido iniciado junto da estância aduaneira de destino	490
VII.3.4.4.4 Códigos de resposta ao pedido de inquérito	490
VII.3.4.5 Pedido ao titular do regime de trânsito após o início do inquérito junto da estância aduaneira de destino	491
VII.3.4.6 Consequências dos resultados do procedimento de inquérito	492
VII.4 Procedimento de continuidade das atividades	493
VII.4.1 Aviso de inquérito em caso de utilização do procedimento de continuidade das atividades ou do procedimento simplificado específico para determinados modos de transporte	494
VII.4.1.1 Introdução	494
VII.4.1.2 Início do inquérito junto do titular do regime de trânsito	495
VII.4.1.3 Autoridade competente e prazo para iniciar o aviso de inquérito	495
VII.4.1.4 Aviso de inquérito TC20	496
VII.4.1.5 Reação do país de destino ao aviso de inquérito	497

VII.4.1.6 Reação da estância aduaneira de passagem ao aviso de inquérito.....	500
VII.4.1.7 Consequências do procedimento de inquérito	501
VII.5 Procedimento de controlo <i>a posteriori</i>	502
VII.5.1 Objetivos e métodos de um controlo <i>a posteriori</i>	502
VII.5.2 Documentos sujeitos a verificação	503
VII.5.2.1 Declarações de trânsito (procedimento de continuidade das atividades)	503
VII.5.2.2 Documento de transporte eletrónico como declaração de trânsito	503
VII.5.2.3 Prova alternativa	504
VII.5.2.4 Documentos T2L	504
VII.5.2.5 Documentos comerciais equivalentes a um documento T2L	505
VII.5.3 Consequências da verificação.....	505
VII.6 Exceções (<i>pro memoria</i>).....	505
VII.7 Instruções nacionais específicas (reservado)	505
VII.8 Anexos	505
VII.8.1 Lista das autoridades competentes.....	505
VII.8.2 Modelo de carta de notificação ao titular do regime de trânsito.....	506
VII.8.3 Modelo do aviso de inquérito TC20 e notas explicativas.....	508
VII.8.4 Modelo de envio de informação TC20A	513
VII.8.5 Modelo do pedido de controlo <i>a posteriori</i> TC21	514
VII.8.6 Modelo do pedido de controlo <i>a posteriori</i> TC21A	516
VII.8.7 Exemplos de situações possíveis no âmbito do procedimento de inquérito	518
PARTE VIII — DÍVIDA E COBRANÇA.....	520
VIII.1 Âmbito de aplicação das disposições	520
VIII.1.1 Definições.....	520
VIII.1.2 Distinção entre disposições financeiras e penais.....	521
VIII.2 Constituição/inexistência de dívida, incumprimentos e identificação do devedor e da entidade garante	521
VIII.2.1 Constituição/inexistência de dívida.....	521
VIII.2.1.1 Quando é constituída uma dívida?	521
VIII.2.1.1.1 Subtração das mercadorias ao regime	521
VIII.2.1.1.2 Incumprimento das condições	522
VIII.2.2 Incumprimentos do regime.....	522
VIII.2.2.1 Situações de subtração.....	522
VIII.2.2.2 Situações que não constituem subtração das mercadorias	523
VIII.2.2.3 Situação em que uma ou mais das condições que regem a sujeição das mercadorias ao regime não se encontram preenchidas	524
VIII.2.2.4 Constituição de dívida no âmbito do regime de trânsito	524
VIII.2.3 Extinção de dívida	525
VIII.2.4 Identificação dos devedores e das entidades garantes.....	526
VIII.2.4.1 Quem são os devedores?	526
VIII.2.4.2 Ações contra os devedores	527
VIII.2.4.3 Diferentes devedores e a sua responsabilidade a título solidário	527
VIII.2.4.4 Notificação do devedor	528

VIII.2.4.5 Ações contra a entidade garante	528
VIII.2.4.5.1 Responsabilidade e desoneração da entidade garante	528
VIII.2.4.5.2 Limitação da responsabilidade da entidade garante	529
VIII.2.4.5.3 Notificação da entidade garante	529
VIII.2.4.6 Cálculo do montante da dívida	531
VIII.3 Cobrança da dívida	533
VIII.3.1 Princípios gerais	534
VIII.3.2 Identificação da autoridade competente para a cobrança	534
VIII.3.2.1 Autoridade competente para a cobrança	534
VIII.3.2.2 Local de constituição da dívida	534
VIII.3.2.2.1 Local onde ocorrem os factos constitutivos da dívida	534
VIII.3.2.2.2 Local onde as autoridades competentes constatarem que as mercadorias se encontram numa situação constitutiva de dívida.....	535
VIII.3.2.2.3 Local determinado por predefinição.....	535
VIII.3.3 Procedimento de cobrança.....	538
VIII.3.3.1 Mensagens de intercâmbio de informações.....	538
VIII.3.3.2 Intercâmbio de informações e cooperação com vista à cobrança	539
VIII.3.3.3 Pedido de cobrança da autoridade competente do país de partida	540
VIII.3.3.4 Pedido de cobrança de outra autoridade competente	540
VIII.3.3.5 Aceitação do pedido de cobrança pela autoridade requerida	541
VIII.3.3.6 Comunicação do início do procedimento de cobrança.....	543
VIII.3.4 Identificação <i>a posteriori</i> do local de constituição da dívida.....	545
VIII.3.4.1 Novos elementos comprovativos após o início do procedimento de cobrança	545
VIII.3.4.2 Nova autoridade competente e nova ação de cobrança.....	546
VIII.3.4.3 Consequências para a cobrança inicial	546
VIII.3.4.4 Consequências para a ação de cobrança.....	547
VIII.3.4.4.1 Notificação das estâncias de partida e garantia em caso de cobrança ou de apuramento.....	547
VIII.3.4.4.2 Notificação da cobrança ou do apuramento à entidade garante	547
VIII.4 Situações específicas (<i>pro memoria</i>).....	548
VIII.5 Exceções (<i>pro memoria</i>).....	548
VIII.6 Instruções nacionais específicas (reservado).....	548
VIII.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros	548
VIII.8 Anexos	548
VIII.8.1 Lista das autoridades competentes para a cobrança no procedimento de continuidade das atividades.....	548
VIII.8.2 TC24 nota informativa e TC25 aviso de cobrança.....	549
VIII.8.3 TC30 Pedido de endereço(s)	554
PARTE IX — O REGIME TIR (APLICÁVEL NA UNIÃO).....	555
IX.1 TIR (Transporte Internacional Rodoviário)	555
IX.1.1 Contexto e legislação	555
IX.1.2 Princípios do regime TIR.....	556

IX.2 Habilitações	557
IX.2.1 Habilitação de associações garantes	557
IX.2.1.1 Procedimento de habilitação	557
IX.2.1.2 Critérios de habilitação	558
IX.2.1.3 Acordo escrito	558
IX.2.1.4 Monitorização da habilitação	558
IX.2.2 Habilitação dos titulares da caderneta TIR	558
IX.2.2.1 Procedimento de habilitação	559
IX.2.2.2 Partilha do procedimento de habilitação	559
IX.2.2.2.1 Controlos das autoridades aduaneiras	559
IX.2.2.2.2 Monitorização da habilitação	560
IX.2.2.3 Cancelamento da habilitação	561
Aplicação do artigo 38.º <i>versus</i> o artigo 6.º, n.º 4.....	561
IX.2.2.3.2 Aplicação do artigo 38.º da Convenção TIR.....	561
IX.2.2.3.3 Aplicação do artigo 6.º, n.º 4, da Convenção TIR	562
IX.2.2.3.4 Notificação à Comissão Europeia e aos Estados-Membros	562
IX.2.2.4 Notificação de decisões para restabelecer o acesso ao regime TIR	563
IX.3 Garantias.....	563
IX.3.1 Introdução	563
IX.3.2 Montante da garantia.....	563
IX.3.2.1 Montante máximo da garantia.....	563
IX.3.2.2 Regras respeitantes à taxa de câmbio.....	564
IX.3.3 Âmbito de cobertura da garantia.....	564
IX.3.4 Responsabilidade das associações garantes da União.....	565
IX.4 Formalidades na estância aduaneira de partida ou de entrada	565
IX.4.1 Introdução	565
IX.4.2 Aceitação dos dados da caderneta TIR	566
IX.4.3 Segurança do veículo/contentor	568
IX.4.3.1 Recomendação para a utilização de um sistema de código para a comunicação de observações de defeitos no certificado de aprovação.....	568
IX.4.4 Formalidades na estância aduaneira de partida ou de entrada	569
IX.4.4.1 Utilização correta da caderneta TIR.....	570
IX.4.4.2 Recomendações sobre a utilização do código SH.....	570
IX.4.4.3 Prova do estatuto aduaneiro das mercadorias UE.....	571
IX.4.4.4 Apresentação de uma garantia	571
IX.4.4.5 Selagem de veículos/contentores	571
IX.4.4.6 Prazos	572
IX.4.4.7 Itinerário para a circulação de mercadorias no âmbito de uma operação TIR	573
IX.4.4.8 Autorização de saída de mercadorias para uma operação TIR	573
IX.4.5 Carregamento intermédio.....	574
IX.4.5.1 Suspensão temporária do transporte TIR	574
IX.4.6 Discrepâncias	575
IX.4.6.1 Tratamento de discrepâncias	575
IX.4.6.2 Discrepâncias detetadas pela estância aduaneira de partida	575
IX.4.6.3 Discrepâncias detetadas pela estância aduaneira de entrada.....	576
IX.5 Formalidades na estância aduaneira de destino ou de saída.....	577

IX.5.1 Introdução	577
IX.5.2 Apuramento da operação TIR pela estância aduaneira de partida ou de entrada	577
IX.5.3 Formalidades na estância aduaneira de destino ou de saída	578
IX.5.4 Mudança de estância aduaneira de destino ou de saída	579
IX.5.5 Incidentes durante o transporte das mercadorias e utilização do relatório de incidente	580
IX.5.6 Irregularidades detetadas na estância aduaneira de destino ou de saída	582
IX.5.6.1 Irregularidades respeitantes às mercadorias.....	582
IX.5.6.2 Irregularidades respeitantes aos selos	582
IX.5.6.3 Outras irregularidades	583
IX.5.7 Sistema de controlo das cadernetas TIR	583
IX.5.8 Descarga intermédia.....	584
IX.5.9 Tratamento de transportes TIR recusados.....	584
IX.6 Procedimento de inquérito	585
IX.6.1 Verificação antes de iniciar um inquérito	586
IX.6.2 Procedimento de inquérito	586
IX.6.3 Prova alternativa de fim de operação	588
IX.6.4 Dívida e cobrança.....	588
IX.6.4.1 Identificação da(s) pessoa(s) diretamente devedora(s)	589
IX.6.4.2 Cobrança da dívida e/ou de outros encargos.....	589
IX.6.5 Reclamação à associação garante	590
IX.6.6 Aplicabilidade dos artigos 163.º e 164º do AE.....	590
IX.6.6.1 Transferência da responsabilidade pela cobrança da dívida	591
IX.7 Destinatário autorizado	591
IX.7.1 Introdução	591
IX.7.2 Competência para quebrar ou remover selos aduaneiros.....	592
IX.7.3 Chegada das mercadorias.....	592
IX.7.4 Apresentação da caderneta TIR	593
IX.7.5 Certificação e devolução da caderneta TIR ao seu titular.....	593
IX.8 Anexos da parte IX.....	594
IX.8.1 Pontos de contacto na União	594
IX.8.2 Tabela de correspondência.....	595
IX.8.3 Preenchimento da caderneta TIR	597
IX.8.4 Operações TIR em circunstâncias específicas (procedimento de contingência/continuidade das operações)	605
IX.8.5 Notificação escrita.....	607
IX.8.6 Modelo de aviso de inquérito.....	609
IX.8.7 Modelo UE do Acordo/Compromisso	611
IX.8.8 Modelo de carimbo para o procedimento de contingência/continuidade das atividades.....	613
IX.8.9 Exemplos de situações na apresentação dos dados eletrónicos da caderneta TIR	613

Lista das abreviaturas mais utilizadas

e-AD	Documento Administrativo Eletrónico
AT	Áustria
ATA	Livrete ATA (importação temporária)
BE	Bélgica
BG	Bulgária/búlgaro
CAP	Política agrícola comum
PAC	Pauta Aduaneira Comum (CE)
CH	Suíça
CIM	<i>Contrat de transport International ferroviaire des Marchandises</i> (Guia de remessa do transporte internacional ferroviário de mercadorias)
CMR	<i>Contrat de transport international de Marchandises par Route</i> (Guia de remessa do transporte internacional rodoviário de mercadorias)
COMISSÃO	Comissão Europeia
Convenção	Convenção relativa a um regime de trânsito comum, de 20 de maio de 1987
CS	Checo
CY	Chipre
CZ	Chéquia
DA	Dinamarquês
AD	Regulamento Delegado da Comissão (UE) 2015/2446, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União
DE	Alemanha/Alemão
DK	Dinamarca
DAE	Documento de Acompanhamento de Exportação
SCE	Sistema de Controlo das Exportações
IED	Intercâmbio Eletrónico de Dados
EE	Estónia/estónio

EFTA	Associação Europeia de Comércio Livre
EL	Grego
EN	Inglês
DSE	Declaração Sumária de Entrada
ES	Espanha/espanhol
FI	Finlândia/finlandês
FR	França/francês
GB	Grã-Bretanha
GR	Grécia
HS	Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias
HR	Croácia/croata
HU	Hungria/húngaro
IE	Irlanda
AE	Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União
IRU	União Internacional dos Transportes Rodoviários
IS	Islândia/islandês
IT	Itália/italiano
LT	Lituânia/lituano
LA	Lista de adições
LU	Luxemburgo
LV	Letónia/letão
MK	República da Macedónia do Norte
MT	Malta/maltês
NSTI	Novo sistema de trânsito informatizado
NL	Países Baixos/neerlandês
NO	Noruega/norueguês
JO	Jornal Oficial

PL	Polónia/polaco
PT	Portugal/português
RO	Roménia/romeno
RS	Sérvia/sérvio
SLR	Serviço de linha regular
DAU	Documento administrativo único
Convenção DAU	Convenção sobre a simplificação das formalidades no comércio de mercadorias, de 20 de maio de 1987
SE	Suécia
SI	Eslovénia
SK	República Eslovaca/eslovaco
SL	Esloveno
SV	Sueco
ADT	Regulamento Delegado (UE) 2016/341 da Comissão, de 17 de dezembro de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, no que diz respeito a regras transitórias para certas disposições do Código Aduaneiro da União nos casos em que os sistemas eletrónicos pertinentes não estejam ainda operacionais e que altera o Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 (JO L 69 de 15.03.2016, p. 1).
TR	Turquia/turco
DAT	Documento de acompanhamento de trânsito
TIR	Caderneta TIR (<i>Transports Internationaux Routiers</i>) (Transportes Internacionais Rodoviários)
DATS	Documento de acompanhamento de trânsito/segurança
LATS	Lista de Adições de Trânsito/Segurança
CAU	Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1)
UK	Reino Unido

Lista de definições

Documento administrativo eletrónico (e-DA)	(<i>Exclusivamente para o trânsito na União</i>) Documento de controlo utilizado para cobrir o transporte de mercadorias em livre prática sujeitas a impostos especiais de consumo entre dois pontos na União.
Livrete ATA	Documento aduaneiro utilizado para a exportação temporária, trânsito e importação temporária de mercadorias destinadas a fins específicos, por exemplo apresentações, exposições e feiras, como material profissional e amostras comerciais.
Expedidor autorizado	Pessoa autorizada a efetuar operações de trânsito sem ter de apresentar as mercadorias na estância aduaneira de partida.
Destinatário autorizado	<p>Pessoa autorizada a receber, nas suas instalações ou noutros locais determinados, mercadorias sujeitas a um regime de trânsito sem ter de apresentar essas mercadorias na estância aduaneira de destino.</p> <p>Estas mercadorias devem ser acompanhadas do número de referência principal (MRN) para a operação de trânsito em causa.</p>
Trânsito comum	Regime aduaneiro para o transporte de mercadorias entre a UE e os países de trânsito comum, bem como entre os próprios países de trânsito comum (ver definição <i>infra</i>).
Mercadorias UE	<p>Mercadorias abrangidas por uma das seguintes categorias:</p> <ul style="list-style-type: none">— mercadorias inteiramente obtidas no território aduaneiro da União, sem incorporação de mercadorias importadas de países ou territórios que não façam parte do território aduaneiro da União,— mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União a partir de países ou territórios que não façam parte desse território e introduzidas em livre prática,— mercadorias obtidas ou produzidas no território aduaneiro da União, quer exclusivamente a partir das mercadorias referidas no segundo travessão, quer a partir das mercadorias referidas no primeiro e segundo travessões.
Regime de trânsito da	Regime aduaneiro que permite a circulação de mercadorias de

União	um ponto para outro na UE.
Autoridade competente	Autoridade aduaneira ou qualquer outra que seja responsável pela aplicação das disposições em matéria aduaneira.
Parte contratante	Parte na Convenção relativa a um regime de trânsito comum, de 20 de maio de 1987, e na Convenção sobre a simplificação das formalidades no comércio de mercadorias, de 20 de maio de 1987. São oito as Partes Contratantes: União Europeia, Islândia, Noruega, Suíça, Turquia, República da Macedónia do Norte, Sérvia e Reino Unido.
Estatuto aduaneiro	O estatuto das mercadorias enquanto mercadorias UE ou mercadorias não UE.
Território aduaneiro da União	<p>O território aduaneiro da União abrange os seguintes territórios, que incluem igualmente as águas territoriais, as águas interiores e o espaço aéreo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • o território do Reino da Bélgica, • o território da República da Bulgária, • o território da República Checa, • o território do Reino da Dinamarca, exceto as Ilhas Faroé e Gronelândia, • o território da República Federal da Alemanha, exceto a Ilha Helgoland e o território de Büsingen (Tratado de 23 de novembro de 1964 entre a República Federal da Alemanha e a Confederação Suíça), • o território da República da Estónia, • o território da Irlanda, • o território da República Helénica, • o território do Reino de Espanha, exceto Ceuta e Melilha, • o território da República Francesa e o território do Mónaco, como definido na Convenção Aduaneira assinada em Paris, em 18 de maio de 1963, exceto os territórios ultramarinos e São Pedro e Miquelão, • o território da República Italiana, com exceção dos municípios de Livigno, • o território da República de Chipre, nos termos do disposto no Ato de Adesão de 2003, • o território da República da Letónia, • o território da República da Lituânia,

- o território do Grão-Ducado do Luxemburgo,
- o território da Hungria,
- o território de Malta,
- o território do Reino dos Países Baixos na Europa,
- o território da República da Áustria,
- o território da República da Polónia,
- o território da República Portuguesa,
- o território da Roménia,
- o território da República da Eslovénia,
- o território da República Eslovaca,
- o território da República da Finlândia,
- o território do Reino da Suécia,
- o território da República da Croácia.

Tendo em conta as convenções e os tratados que lhes são aplicáveis, fazem igualmente parte do território aduaneiro da União os seguintes territórios, incluindo as respetivas águas territoriais, as respetivas águas interiores e o respetivo espaço aéreo, **situados fora do território dos Estados-Membros:**

a) FRANÇA

O território do Mónaco, conforme definido na Convenção Aduaneira assinada em Paris, em 18 de maio de 1963 [*Journal officiel de la République française* (Jornal Oficial da República Francesa), de 27 de setembro de 1963, p. 8679];

b) CHIPRE

O território das zonas de soberania do Reino Unido de Akrotiri e Dhekelia, conforme definido no Tratado relativo à Fundação da República de Chipre, assinado em Nicósia, em 16 de agosto de 1960 [United Kingdom Treaty Series No 4 (1961) Cmnd. 1252].

Documento de
acompanhamento de
exportação (DAE)

(Exclusivamente para o trânsito na União) O DAE acompanha as mercadorias sempre que a declaração de exportação for tratada numa estância aduaneira de exportação pelo Sistema de Controlo das Exportações.

O DAE corresponde ao modelo e às notas que figuram nos apêndices H1 e H2, anexo 9, do ADT.

União Europeia (UE)	Os seus Estados-Membros são a Áustria, a Bélgica, a Dinamarca, a Finlândia, a França, a Alemanha, a Grécia, a Irlanda, a Itália, o Luxemburgo, os Países Baixos, Portugal, a Espanha, a Suécia, a Chéquia, Chipre, a Estónia, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia, a Eslováquia, a Eslovénia, a Bulgária, a Roménia e a Croácia.
Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA)	Grupo de países — que compreende a Islândia, a Noruega, a Suíça e o Listenstaine — que partilham acordos de comércio livre.
País de trânsito comum	Qualquer país que não seja um Estado-Membro da União e que seja parte contratante na Convenção de 1987 relativa a um regime de trânsito comum.
Garantia	Cobertura financeira destinada a assegurar a cobrança dos direitos aduaneiros e outras imposições, prestada pelo operador titular do regime de trânsito comum.
Lista de carga	<p>Documento que pode ser utilizado em vez do formulário DAU-BIS quando a remessa diz respeito a várias mercadorias expedidas ao abrigo do regime de trânsito, no âmbito de um procedimento de continuidade das atividades.</p> <p>A lista de carga corresponde ao modelo e às notas que figuram no anexo B4, apêndice III, Convenção/anexo 72-04 do AE.</p>
Lista de adições (LA)	<p>A LA acompanha o DAT (documento de acompanhamento de trânsito) e as mercadorias quando uma declaração de trânsito é tratada numa estância aduaneira de partida pelo NSTI (novo sistema de trânsito informatizado) e a declaração contém mais do que uma adição de mercadorias.</p> <p>A LA corresponde ao modelo e às notas que figuram nos anexos A5 e A6, apêndice III, da Convenção/apêndice F2, anexo 9, do ADT.</p>
Manifesto	No caso do transporte por via marítima e por via aérea, trata-se do documento que apresenta a lista da carga transportada. O documento pode ser utilizado para fins aduaneiros, mediante autorização prévia, desde que contenha as informações necessárias, em especial no que respeita ao estatuto aduaneiro e aos elementos de identificação das

mercadorias.

Mercadorias não UE	Mercadorias que não sejam mercadorias UE.
Estância aduaneira de partida	Estância aduaneira onde é aceite a declaração de sujeição das mercadorias ao regime de trânsito.
Estância aduaneira de destino	Estância aduaneira onde as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito devem ser apresentadas para pôr fim ao regime.
Estância aduaneira de garantia	Estância aduaneira onde as autoridades aduaneiras de cada país decidem que garantias deverão ser apresentadas.
Estância aduaneira de passagem	Estância aduaneira situada no ponto de entrada ou de saída, consoante o tipo de regime de trânsito aplicável.

Ver quadro para mais informações:

	Trânsito comum	Trânsito da União
Ponto de entrada	Num país de trânsito comum (parte contratante na Convenção relativa ao trânsito comum)	No território aduaneiro da União, quando as mercadorias tiverem transitado um território fora deste território durante uma operação de trânsito
Ponto de saída	De um país de trânsito comum, quando as mercadorias deixam o território aduaneiro desse país durante uma operação de trânsito através de uma fronteira entre esse país e um país terceiro (que não seja um país de trânsito comum)	Do território aduaneiro da União, quando as mercadorias deixam esse território durante uma operação de trânsito através de uma fronteira com um território que não seja um país de trânsito comum

Pessoa estabelecida numa parte contratante

- Qualquer pessoa com residência habitual na parte contratante (país de trânsito comum),
- Qualquer organização (pessoa coletiva ou associação de pessoas) que tenha a sua sede social, a sua administração central ou um estabelecimento permanente na parte

contratante (países de trânsito comum).

Titular do regime de trânsito A pessoa que apresenta a declaração de trânsito ou por conta de quem é apresentada a declaração.

Representação aduaneira Qualquer pessoa designada por outra pessoa para cumprir os atos e as formalidades exigidos pela legislação aduaneira nas suas negociações com as autoridades aduaneiras.

Documento Administrativo (DAU) Único Formulário em diversos exemplares utilizado em toda a União e nos países de regime de trânsito comum para a sujeição de mercadorias ao regime de trânsito, no âmbito de um procedimento de continuidade das atividades (ver parte V).

DAU-BIS Formulário utilizado para completar os exemplares do DAU, quando se declara mais do que uma mercadoria ao abrigo de um procedimento de continuidade das atividades.

Territórios especiais fiscais Parte do território aduaneiro da União onde não são aplicáveis as disposições das diretivas *infra*:

— Diretiva 2006/112/CE do Conselho, de 28 de novembro de 2006, relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado,

— Diretiva 2008/118/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo.

São os seguintes:

Ilhas Åland, Ilhas Canárias, Monte Athos e os Territórios Franceses (Guadalupe, Guiana Francesa, Martinica, Reunião, Maiote e Saint-Martin).

Para informações atualizadas sobre estes territórios fiscais especiais, consultar:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en

Documento de Documento impresso no NSTI para acompanhar as

acompanhamento de mercadorias, que se baseia nos elementos de informação da
trânsito (DAT) declaração de trânsito.

O modelo e as notas do DAT figuram no apêndice III, anexos A3 e A4, apêndice III, da Convenção/apêndice F1, anexo 9, do ADT.

Documento de ***Exclusivamente para o trânsito da União***
acompanhamento de O DATS acompanha as mercadorias sempre que uma
trânsito/segurança (DATS) declaração de trânsito é tratada numa estância aduaneira de
partida pelo NSTI e contém simultaneamente dados relativos
ao trânsito e dados de segurança e de proteção.

O modelo e as notas do DATS figuram no apêndice F3, anexo 9, do ADT. No entanto, pode também ser impresso em países de trânsito comum, se as estâncias aduaneiras de passagem e/ou de destino se situarem na UE.

Lista de adiões — ***Exclusivamente para o trânsito da União***
Trânsito/Segurança A LATS acompanha o DATS e as mercadorias se:
(LATS)
— a declaração de trânsito for tratada numa estância
aduaneira de partida pelo NSTI,
— a declaração contiver mais do que uma adição de
mercadorias, e
— a declaração contiver dados relativos ao trânsito e dados de
segurança e de proteção.

O modelo e as notas da LATS figuram no apêndice F4, anexo 9, do ADT. No entanto, pode também ser impresso em países de trânsito comum, se as estâncias aduaneiras de passagem e/ou de destino se situarem na UE.

País terceiro Qualquer país que não seja membro da UE nem uma parte
contratante na Convenção relativa ao trânsito comum.

Declaração de trânsito Ato pelo qual uma pessoa manifesta, nas formas e
modalidades prescritas, a vontade de sujeitar uma mercadoria
ao regime de trânsito.

Fontes de informação geral

União Europeia

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Regulamentação aduaneira

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/index_en.htm

- Manual do Trânsito
- Lista das estâncias aduaneiras de passagem
- Guia da rede de trânsito
- Novos regimes de trânsito aduaneiro para a Europa (brochura)
- Legislação
- Consulta comercial
- Sítios Web das autoridades aduaneiras nacionais:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/links/customs/index_en.htm

Outro:

Organização Mundial das Alfândegas: Organização Mundial das Alfândegas

UNECE — Convenção TIR: <http://www.unece.org/trans/bcf/welcome.html>

PARTE I — INTRODUÇÃO GERAL

A parte I apresenta o contexto e um breve resumo dos regimes de trânsito.

O ponto I.1 explica o caráter e a finalidade do trânsito aduaneiro e contém um breve resumo histórico.

O ponto I.2 trata do estatuto aduaneiro das mercadorias.

O ponto I.3 apresenta o resumo do regime de trânsito comum.

O ponto I.4 apresenta o resumo do regime de trânsito da União e outros regimes de trânsito aplicáveis na UE.

O ponto I.5 apresenta as exceções.

O ponto I.6 está reservado a instruções nacionais específicas.

O ponto I.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto I.8 contém os anexos.

I.1 Como funciona o regime de trânsito

Circulação de mercadorias

Sempre que as mercadorias entram num país/território, as autoridades aduaneiras exigem o pagamento de direitos de importação e de outras imposições e, se for caso disso, aplicam medidas de política comercial (por exemplo, direitos *anti-dumping*).

Este procedimento é aplicado mesmo quando as mercadorias se limitam a atravessar (transitar por) esse país/território com destino a outro país/território. Em determinadas condições, os impostos e outras imposições pagos podem ser reembolsados quando as mercadorias deixam esse país/território.

Pode dar-se o caso de este procedimento ter de ser repetido no país/território seguinte. As mercadorias podem ter de ser sujeitas a diversos procedimentos administrativos em cada travessia de fronteira antes de chegarem ao seu destino final.

Como funciona o regime de trânsito

O regime de trânsito reduz estes procedimentos administrativos e os custos conexos para os operadores. Trata-se de um regime aduaneiro a que os operadores podem recorrer para transportarem mercadorias através de fronteiras ou territórios sem o pagamento das imposições normalmente devidas quando as mercadorias entram (ou saem) dos territórios. Exige apenas uma formalidade aduaneira à saída do território coberto pelo regime.

O trânsito aduaneiro é especialmente pertinente para a União, onde um território aduaneiro único é combinado com vários territórios fiscais: as mercadorias podem circular ao abrigo do regime de trânsito desde o seu ponto de entrada na UE até ao seu ponto de destino final.

Neste ponto, o regime de trânsito termina, as obrigações aduaneiras e fiscais locais são tratadas e as mercadorias são introduzidas em livre prática ou sujeitas a outro regime aduaneiro suspensivo.

Também se pode pôr fim a um regime suspensivo sujeitando as mercadorias não UE aos regimes de trânsito, por exemplo, para reexportação do território aduaneiro da União.

Desenvolvimento dos regimes de

Após a segunda Guerra Mundial, assistiu-se a um rápido

trânsito	crescimento do comércio de mercadorias na Europa. Rapidamente se tornou claro que a aplicação de procedimentos aduaneiros morosos e complexos pesava gravemente sobre o comércio sempre que as mercadorias atravessavam uma fronteira. Num contexto de cooperação crescente entre as nações, foram iniciadas negociações sob os auspícios da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, com o objetivo de elaborar um acordo internacional que facilitasse a circulação de mercadorias na Europa.
Acordo TIR	<p>Em 1949, foi elaborado o primeiro ato deste tipo: o Acordo TIR. Este acordo conduziu à introdução de um sistema de garantias num certo número de países europeus que abrangia os direitos e outras imposições aplicáveis às mercadorias que circulassem na Europa no âmbito do comércio internacional.</p> <p>O êxito do Acordo de 1949 conduziu à celebração, em 1959, da Convenção TIR², que foi revista em 1975 e conta presentemente com 76 Partes Contratantes (junho de 2019).</p>
Comunidade Europeia	Paralelamente ao desenvolvimento global do comércio internacional, considerou-se que a Comunidade Europeia emergente e em expansão requeria um regime de trânsito aduaneiro específico para facilitar a circulação de mercadorias no seu território e as formalidades aduaneiras nos e entre os Estados-Membros.

Comunidade Europeia/União Europeia

O Tratado que institui a Comunidade Europeia foi celebrado em 1957 e entrou em vigor em 1 de janeiro de 1958.

Os membros fundadores são: a Alemanha, a Bélgica, a França, a Itália, o Luxemburgo e os Países Baixos.

Em 1973, a Dinamarca, a Irlanda e o Reino Unido aderiram à Comunidade Europeia, seguidos da Grécia, em 1981; em 1986, seguiram-se a Espanha e Portugal; em 1995, a Áustria, a Finlândia e a Suécia; em 2004, a República Checa, a Estónia, Chipre, a Letónia, a Lituânia, a Hungria, Malta, a Polónia, a Eslovénia e a República Eslovaca; em 2007, a Bulgária e a Roménia; e, em 2013, a Croácia. O Reino Unido saiu da União Europeia em 2020.

² Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias Efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975).

Regime de trânsito comunitário A necessidade de dispor de um regime de trânsito específico para a Comunidade Europeia tornou-se mais premente em 1968, aquando da introdução da pauta aduaneira comum.

O regime de trânsito comunitário foi criado em 1968 e facilitava a circulação de mercadorias comunitárias e de mercadorias não comunitárias dentro da Comunidade Europeia. Pela primeira vez, foram utilizados os códigos T1 para as mercadorias não comunitárias e T2 para as mercadorias comunitárias.

Circulação intracomunitária de mercadorias através de países da EFTA

Devido ao aumento dos fluxos comerciais e a fim de facilitar a circulação de mercadorias na Europa, o regime de trânsito comunitário foi alargado em 1972, por meio de dois acordos destinados a abranger o comércio com a Áustria e a Suíça. Estes dois países, que ocupam posições geoestratégicas importantes na Europa, são membros da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA).

Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA)

O Acordo EFTA foi celebrado em 1959 e entrou em vigor em 1960. Os membros iniciais foram a Áustria, a Dinamarca, a Noruega, Portugal, o Reino Unido, a Suécia e a Suíça. A Islândia e a Finlândia tornaram-se membros da associação mais tarde.

A Áustria, a Dinamarca, a Finlândia, Portugal, a Suécia e o Reino Unido deixaram de ser membros da EFTA.

Trânsito comum

Os acordos de 1972, celebrados com os países da EFTA, a Suíça e (nessa altura) a Áustria foram substituídos, em 1987, por duas convenções celebradas entre a Comunidade Europeia e todos os países da EFTA.

Estas convenções facilitaram a importação, a exportação e a circulação de mercadorias entre a Comunidade Europeia e os países da EFTA, e também entre estes últimos.

Uma convenção, designada por «**Convenção**», instituiu o regime de trânsito comum³.

A outra, designada por «**Convenção DAU**», introduziu a simplificação das formalidades de importação, de exportação e de trânsito, com base no Documento Administrativo Único (DAU)⁴.

3 Convenção CE/EFTA relativa a um regime de trânsito comum, de 20 de maio de 1987, JO L 226 de 13.8.1987 + alterações.

Países de Visegrado	Em 1 de julho de 1996, as convenções foram alargadas aos quatro países do grupo de Visegrado (Hungria, Polónia, República Checa e República Eslovaca) até à adesão destes à UE.
Outros países de trânsito comum	<p>A Convenção foi igualmente alargada a outros países:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Croácia, em 1 de julho de 2012 (até à sua adesão à UE), — Turquia, em 1 de dezembro de 2012, — República da Macedónia do Norte, em 1 de julho de 2015, — Sérvia, em 1 de fevereiro de 2016, — Reino Unido em 1 de janeiro de 2021.
Países candidatos	<p>Todas as partes contratantes futuras na Convenção são consideradas «países candidatos».</p> <p>Muitos países manifestaram o desejo de aderir ao regime de trânsito comum (principalmente os países dos Balcãs Ocidentais e os países da Parceria Oriental como a Albânia, a Arménia, o Azerbaijão, a Bósnia-Herzegovina, a Geórgia, a República da Moldávia e a Ucrânia).</p>
Reforma do trânsito aduaneiro	A realização de um mercado único, em 1993, juntamente com a mudança da conjuntura política operada na Europa Central e Oriental criaram novos desafios que tornaram necessário rever os regimes de trânsito.

I.2 Estatuto das mercadorias

Desde a criação do regime de trânsito comunitário, em 1968, o estatuto aduaneiro das mercadorias é essencialmente o fator que determina se as mercadorias em trânsito circulam ao abrigo de uma declaração de trânsito **T1** ou **T2**.

Em determinadas circunstâncias, é necessário produzir uma prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

A parte II contém informações mais detalhadas sobre o estatuto

4 Convenção CE/EFTA relativa à simplificação das formalidades no comércio de mercadorias (incluindo um documento administrativo único para ser utilizado nesse comércio), JO L 134 de 22.5.1987 + alterações.

aduanheiro das mercadorias.

I.3 Regime de trânsito comum

I.3.1 Legislação

A base jurídica do regime de trânsito comum é a Convenção relativa a um regime de trânsito comum, de 20 de maio de 1987 (ver nota 3).

Os países de trânsito comum (*todas as Partes Contratantes na Convenção, com exceção do Listenstaine, que tem uma união aduaneira com a Suíça*) são os seguintes:

- **Estados-Membros da UE**
- **Suíça, Noruega e Islândia** (os três países da EFTA)
- **Turquia**
- **República da Macedónia do Norte**
- **Sérvia**
- **Reino Unido**

A base jurídica para a simplificação das formalidades no comércio de mercadorias entre a UE e os países de trânsito comum, e também entre os próprios países de trânsito comum, é a Convenção DAU de maio de 1987 (ver nota 4).

O anexo I.8.2 apresenta, mais detalhadamente, as regras e os princípios que regem a aprovação da legislação em matéria de trânsito comum.

I.3.2 Descrição do regime

O regime de trânsito comum prevê a suspensão dos direitos aduaneiros e dos impostos especiais sobre o consumo, do IVA e de outras imposições sobre as mercadorias durante a sua circulação, desde a estância aduaneira de partida até à estância aduaneira de destino.

Pode ser utilizado pelos operadores económicos para facilitar a circulação de mercadorias de uma parte contratante para outra. Todavia, não é obrigatório.

O regime de trânsito comum é gerido pelas administrações aduaneiras das diversas partes contratantes, através de uma rede de

estâncias aduaneiras:

- estâncias aduaneiras de partida,
- estâncias aduaneiras de passagem,
- estâncias aduaneiras de destino,
- estâncias aduaneiras de garantia.

O regime de trânsito comum tem início na estância aduaneira de partida e termina quando as mercadorias e o DAT são apresentados na estância aduaneira de destino, em conformidade com as regras relativas ao trânsito comum.

O regime implica o intercâmbio de mensagens, no sistema informático NSTI dedicado (ver ponto I.4.1.3), entre a estância aduaneira de destino e a estância aduaneira de partida.

No caso do procedimento de continuidade das atividades (ver parte V), a estância aduaneira de destino devolve um exemplar da declaração de trânsito em formato de papel (DAU ou DAT) à estância aduaneira de partida (ou estância central no país de partida).

Após receber a confirmação através do NSTI ou de um exemplar da declaração de trânsito em formato de papel, a estância aduaneira de partida apura o regime de trânsito e a responsabilidade do titular do regime de trânsito, salvo se for detetada alguma irregularidade.

Titular do regime
de trânsito comum

O regime de trânsito comum tem início quando um operador apresenta uma declaração de trânsito na estância aduaneira de partida, solicitando a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito.

O operador torna-se então o «titular do regime» para o trânsito comum.

Após ter sido concedida a autorização de saída das mercadorias, o titular do regime de trânsito deve apresentar na estância aduaneira de destino as mercadorias intactas (com os selos intactos, se for caso disso), juntamente com a declaração de trânsito, dentro do prazo fixado.

Essa estância aduaneira aplicará as regras aduaneiras para o regime de trânsito comum e para o pagamento de qualquer dívida (aduaneira) que seja devida em caso de irregularidade.

	<p>O titular do regime de trânsito deve prestar uma garantia para cobrir o montante da possível dívida (quando não estiver isento por lei ou por autorização). A garantia pode assumir a forma de depósito em numerário ou de um compromisso apresentado por uma instituição financeira na qualidade de entidade garante (ver parte III para mais informações sobre as garantias e as entidades garantes).</p>
<i>Artigo 2.º, Convenção</i>	Existem duas categorias de regime de trânsito comum, T1 e T2, que refletem os diferentes estatutos das mercadorias transportadas.
T1	T1 (regime de trânsito externo): abrange a circulação de mercadorias não UE, suspendendo as medidas que, por norma, se aplicam a essas mercadorias na importação.
T2	T2 (regime de trânsito interno): abrange a circulação de mercadorias UE, suspendendo as medidas que, por norma, se aplicam a essas mercadorias na importação num país de trânsito comum.
Simplificações de trânsito	Em determinadas circunstâncias, se a autoridade aduaneira competente assim o autorizar, o regime de trânsito comum pode ser simplificado (ver parte VI para mais informações sobre as simplificações em matéria de trânsito).

I.4 Trânsito dentro da União

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- informações sobre o regime de trânsito da União (ponto I.4.1),
- informações sobre outros regimes de trânsito aplicáveis na União (ponto I.4.2).

I.4.1 Trânsito na União

I.4.1.1 Legislação

O trânsito dentro da União dispõe da sua base jurídica no Código Aduaneiro da União [Regulamento (UE) n.º 952/2013] e no seu Regulamento Delegado [Regulamento (UE) 2015/2446], no Regulamento Delegado relativo às medidas de transição [Regulamento (UE) 2016/341] e no Regulamento de Execução [Regulamento (UE) 2015/2447].

Os regimes de trânsito da União foram alargados ao comércio de

determinadas mercadorias com Andorra, no âmbito da União Aduaneira Comunidade-Andorra.

Existe um alargamento semelhante para o comércio entre a Comunidade (atualmente União) e São Marinho nos termos dos acordos da União Aduaneira com São Marinho (para mais informações sobre Andorra e São Marinho, ver parte IV, capítulo 5).

No anexo I.8.1, encontram-se explicadas as regras e os princípios que regem a aprovação da legislação da União em matéria de trânsito.

I.4.1.2 Descrição do regime

O presente ponto descreve os regimes de trânsito da União da seguinte forma:

- regimes de trânsito externos da União (ponto I.4.1.2.1),
- regimes de trânsito internos da União (ponto I.4.1.2.2).

Utilização do regime de trânsito da União

O regime de trânsito da União aplica-se à circulação de mercadorias não UE (e, em determinados casos, de mercadorias UE) entre dois pontos na União (para outros regimes de trânsito na União, ver também ponto I.4.2).

O regime de trânsito é gerido pelas administrações aduaneiras dos Estados-Membros, através de uma rede de estâncias aduaneiras, designadas por:

- estâncias aduaneiras de partida,
- estâncias aduaneiras de passagem,
- estâncias aduaneiras de destino,
- estâncias aduaneiras de garantia.

O regime de trânsito tem início na estância aduaneira de partida e termina quando as mercadorias e o DAT são apresentados na estância aduaneira de destino, em conformidade com as disposições relativas ao trânsito aduaneiro.

Neste ponto, a estância aduaneira de destino e a estância aduaneira de partida procedem ao intercâmbio de mensagens eletrónicas no NSTI para confirmar o fim do regime de trânsito.

Caso se aplique igualmente um procedimento de continuidade das atividades, a estância aduaneira de destino devolve um exemplar da

declaração de trânsito em formato de papel (DAU ou DAT/DATS) à estância aduaneira de partida (ou estância central no Estado-Membro de partida).

Após receber a confirmação através do NSTI ou do exemplar da declaração de trânsito, a estância aduaneira de partida apura o regime de trânsito e a responsabilidade do titular do regime de trânsito, salvo se for observada alguma irregularidade.

Titular do regime de trânsito da União

O regime de trânsito da União tem início quando um operador apresenta uma declaração de trânsito na estância aduaneira de partida, solicitando a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito.

O operador torna-se então o «titular do regime» para o trânsito comum.

Após ter sido concedida a autorização de saída das mercadorias, o titular do regime de trânsito deve apresentar na estância aduaneira de destino as mercadorias intactas (com os selos intactos, se for caso disso), juntamente com a declaração de trânsito, dentro do prazo fixado.

Essa estância aduaneira aplicará as regras aduaneiras para o regime de trânsito comum e para o pagamento de qualquer dívida (aduaneira) que seja devida em caso de irregularidade.

O titular do regime de trânsito tem de prestar uma garantia para cobrir o montante da possível dívida (quando não estiver isento por lei ou por autorização). A garantia pode assumir a forma de depósito em numerário ou de um compromisso apresentado por uma instituição financeira na qualidade de entidade garante (ver parte III para mais informações sobre as garantias e as entidades garantantes).

Trânsito externo e interno

Existem duas categorias de regime de trânsito da União, que geralmente refletem o estatuto das mercadorias expedidas:

Artigos 226.º e 227.º, CAU

- T1 (trânsito externo),
- T2 (trânsito interno).

Simplificações em matéria de trânsito

Em determinadas circunstâncias, se a estância aduaneira competente em causa o autorizar, o regime de trânsito da União pode ser simplificado (para mais informações sobre as

simplificações em matéria de trânsito, ver parte VI).

I.4.1.2.1 Regime de trânsito externo da União

T1 O regime de trânsito externo da União (T1) **aplica-se essencialmente à circulação de mercadorias não UE**. Suspende direitos de importação, outras imposições e medidas de política comercial até que as mercadorias cheguem ao seu destino na União.

Artigo 189.º, AD Contudo, o regime de trânsito externo da União é também obrigatório:

— quando as mercadorias UE são exportadas do território aduaneiro da União para um país de trânsito comum, ou

— quando as mercadorias são exportadas e transitam por um ou mais países de trânsito comum, e o regime de trânsito, após a exportação, esteja a ser utilizado

nos seguintes casos:

- (a) As mercadorias UE foram objeto das formalidades aduaneiras de exportação, a fim de serem obtidas restituições dos direitos pagos por exportações para países terceiros no âmbito da política agrícola comum;
- (b) As mercadorias UE provêm de existências de intervenção, estão sujeitas a medidas de controlo da sua utilização ou destino e foram objeto de formalidades aduaneiras na exportação para os países terceiros no âmbito da política agrícola comum;
- (c) As mercadorias UE beneficiam de reembolso ou de dispensa de pagamento dos direitos de importação (em conformidade com o artigo 118.º, n.º 4, do CAU).

Além disso, quando são exportadas mercadorias a que se refere o artigo 1.º da Diretiva 2008/118/CE⁵ que tenham o estatuto

⁵ Diretiva 2008/118/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo e que revoga a Diretiva 92/12/CEE (JO L 009 de 14.1.2009, p. 12).

aduaneiro de mercadorias UE, estas podem ser sujeitas ao regime de trânsito externo da União.

I.4.1.2.2 Regime de trânsito interno da União

T2 O regime de trânsito interno da União (T2) aplica-se às mercadorias UE que circulam de um ponto para outro dentro do território aduaneiro da União e que transitam por um país ou território fora desse ponto sem sofrer qualquer alteração no seu estatuto aduaneiro.

O regime T2 aplica-se igualmente às mercadorias que circulam da União para um país de trânsito comum, onde segue um regime de exportação.

O regime T2 não se aplica quando as mercadorias são transportadas exclusivamente por via marítima ou aérea.

T2F O regime de trânsito interno da União (T2F) aplica-se às mercadorias UE:

- que circulam de um território fiscal especial para outra parte do território aduaneiro da União que não é um território fiscal especial,
- quando essa circulação termina num local situado fora do Estado-Membro em que as mercadorias entraram no território aduaneiro da União.

Noutras situações, contudo, o regime de trânsito interno da União (T2F) é opcional. As mercadorias também podem circular se o operador tiver provas de que estas têm o estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

I.4.1.3 Novo Sistema de Trânsito Informatizado (NSTI)

O NSTI é uma ferramenta informática comum da UE para gerir e controlar o sistema de trânsito.

Os seus principais objetivos são tornar os regimes de trânsito mais

rápidos, eficientes, eficazes e seguros, prevenindo e detetando simultaneamente a fraude.

De um modo geral, o NSTI é **obrigatório** para o regime de trânsito comum e para os regimes de trânsito da União (tanto externos como internos).

Exceções

- simplificações respeitantes a determinados modos de transporte,
- procedimento de continuidade das atividades,
- viajantes que podem utilizar uma declaração em suporte de papel em determinadas situações.

I.4.1.3.1 Principais elementos e mensagens utilizados numa operação NSTI

Antes de entrar em pormenores, é útil referir os principais elementos e as mensagens de uma operação NSTI.

- **Declaração de trânsito** — formato eletrónico (enviada como mensagem *IE015 «Dados da declaração»*).
- **Número de referência principal (MRN)** — um número de registo único, atribuído pelo sistema à declaração para identificar o movimento.
- **Documento de acompanhamento de trânsito (DAT)** — acompanha as mercadorias desde a estância aduaneira de partida até à estância aduaneira de destino.
- **«Aviso antecipado de chegada»** (mensagem *IE001*) — mensagem enviada pela estância aduaneira de partida à estância aduaneira de destino indicada na declaração.
- **«Aviso antecipado de passagem»** (mensagem *IE050*) — mensagem enviada pela estância aduaneira de partida à(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem declarada(s) para notificar com antecedência a passagem das mercadorias na fronteira.
- **«Aviso de passagem de fronteira»** (mensagem *IE118*) — mensagem enviada pela estância aduaneira de passagem efetivamente utilizada após o controlo das mercadorias.

- «*Aviso de chegada*» (mensagem IE006) — mensagem enviada pela estância aduaneira de destino efetiva à estância aduaneira de partida, aquando da chegada das mercadorias.
- «*Resultados do controlo*» (mensagem IE018) — mensagem enviada pela estância aduaneira de destino efetiva à estância aduaneira de partida (após o controlo das mercadorias, se for caso disso).

É igualmente importante compreender que o sistema abrange todas as combinações possíveis dos procedimentos normais e simplificados, tanto na partida (expedidor autorizado), como no destino (destinatário autorizado).

O anexo IV.4.8.1 contém mais mensagens (os números, nomes e abreviaturas que constam do sistema).

I.4.1.3.2 Estância aduaneira de partida

A declaração de trânsito é enviada à estância aduaneira de partida num formato eletrónico. As declarações eletrónicas podem ser feitas na estância aduaneira de partida ou nas próprias instalações de um operador económico.

A declaração deve conter todos os dados exigidos e respeitar todas as especificações do sistema, uma vez que este codifica e valida os dados automaticamente.

Se houver uma incoerência nos dados, o sistema assinalá-la-á. O operador é informado de molde a poder efetuar as correções necessárias antes de a declaração ser finalmente aceite.

Importa notar que a «correção» de uma declaração de trânsito não significa a sua «alteração» na aceção do artigo 31.º, apêndice I, da Convenção/artigo 173.º do CAU (ver ponto IV.2.3.2 relativo à alteração de uma declaração de trânsito).

Uma vez a declaração corrigida e aceite, o sistema atribui à declaração um número de registo único: o Número de Referência Principal (MRN).

Seguidamente, logo que sejam efetuados os controlos quer na própria estância aduaneira de partida, quer nas instalações do expedidor autorizado, e sejam aceites as garantias, é autorizada a saída das mercadorias para o regime de trânsito.

O sistema imprime o Documento de Acompanhamento de Trânsito (DAT) e, se necessário, a Lista de Adições (LA), na estância aduaneira de partida ou nas instalações do expedidor autorizado.

Esses documentos e a LA devem acompanhar as mercadorias e ser apresentados em todas as estâncias aduaneiras de passagem e na estância aduaneira de destino.

Ao imprimir o DAT e a LA, a estância aduaneira de partida envia, simultaneamente, a **mensagem IE001** à estância aduaneira de destino.

Esta mensagem contém essencialmente informações extraídas da declaração, permitindo à estância aduaneira de destino controlar as mercadorias aquando da sua chegada. A estância aduaneira de destino deve ter acesso aos dados da declaração de trânsito, a fim de poder tomar uma decisão correta e fiável sobre as medidas a adotar aquando da chegada das mercadorias.

Se as mercadorias tiverem também de transitar por uma estância aduaneira de passagem, a estância aduaneira de partida envia igualmente a **mensagem IE050**, a fim de notificar previamente essa estância das mercadorias em causa e permitir que esta controle as mercadorias em trânsito.

I.4.1.3.3 Estância aduaneira de destino

À chegada, as mercadorias devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino ou no destinatário autorizado, juntamente com o DAT e a LA, se necessário.

Essa estância aduaneira, que já recebeu a mensagem IE001, dispõe de informações completas sobre os dados da declaração de trânsito e, por conseguinte, dispõe igualmente da possibilidade de decidir, de antemão, quais os controlos necessários a utilizar.

Quando a estância aduaneira de destino introduz o MRN no NSTI, este localiza automaticamente a mensagem IE001 relativa a essas mercadorias, que serve de base a qualquer ação ou controlo aplicado.

Em seguida, a estância aduaneira de destino envia de imediato a mensagem IE006 à estância aduaneira de partida.

Após terem sido realizados os controlos pertinentes, a estância aduaneira de destino notifica a estância aduaneira de partida dos resultados, utilizando a mensagem IE018, a qual indica se foram ou não detetadas irregularidades.

As mensagens IE006 e IE018 são necessárias para que a estância aduaneira de partida possa proceder ao apuramento da operação de trânsito e à liberação das garantias utilizadas para essa operação.

I.4.1.3.4 Estância aduaneira de passagem

Quando as mercadorias transitam por uma estância aduaneira de passagem, as próprias mercadorias, o DAT e, se necessário, a LA devem ser apresentados a essa estância aduaneira.

A estância aduaneira introduz o MRN no NSTI para localizar a mensagem IE050, já disponível no sistema, e, subsequentemente, aprovar a passagem das mercadorias.

Em seguida, envia a mensagem IE118 à estância aduaneira de partida.

I.4.1.3.5 Alteração da estância aduaneira de passagem ou de destino

No caso de as mercadorias transitarem por uma estância aduaneira de passagem distinta da declarada, a mensagem inicialmente enviada à estância aduaneira de passagem declarada (IE050) fica sem efeito.

Nesse caso, a estância aduaneira de passagem efetiva envia a mensagem «Pedido de aviso antecipado de passagem» (IE114) à estância aduaneira de partida, solicitando o envio da mensagem IE050, para que possa ter acesso aos dados da declaração.

Em resposta, a estância aduaneira de partida envia a mensagem «Resposta ao aviso antecipado de passagem» (IE115).

De igual modo, as mercadorias podem ser apresentadas a uma estância aduaneira de destino distinta da estância declarada.

Nesse caso, a estância aduaneira de destino efetiva envia a mensagem «Pedido de aviso antecipado de chegada» (IE002) à estância aduaneira de partida, solicitando o envio da mensagem IE001. Deste modo, a nova estância aduaneira de destino pode

obter as informações necessárias sobre os dados da declaração.

Após a receção da mensagem «Resposta ao aviso antecipado de chegada» (IE003) e o controlo das mercadorias, a estância aduaneira de destino envia a mensagem IE018.

Caso haja alteração da estância aduaneira de passagem ou de destino, as mensagens enviadas às estâncias aduaneiras declaradas ficam sem efeito e pendentes. Para limpar o sistema, o NSTI envia automaticamente uma mensagem às estâncias aduaneiras declaradas, notificando-as do local e da data de apresentação das mercadorias, para que estas possam encerrar as mensagens.

I.4.1.3.6 Procedimentos simplificados: expedidor autorizado e destinatário autorizado

A utilização dos dois procedimentos simplificados representa uma utilização ótima dos recursos do NSTI. A possibilidade de um operador efetuar todos os procedimentos nas próprias instalações e trocar informações com os serviços aduaneiros por via eletrónica é claramente a forma de operar mais rápida, cómoda, segura e económica.

A utilização destes procedimentos simplificados exige que tanto o expedidor autorizado como o destinatário autorizado disponham de sistemas eletrónicos adequados para o intercâmbio de informações com as estâncias aduaneiras de partida e de destino no NSTI.

O NSTI permite que os **expedidores autorizados**:

- elaborem a declaração de trânsito no seu próprio sistema informático,
- enviem a mensagem IE015 à estância aduaneira de partida sem que seja necessária a apresentação das mercadorias nessa estância,
- enviem e recebam notificações de aceitação da declaração e de autorização de saída das mercadorias. Tal acontece através de outras mensagens subsequentes da estância aduaneira de partida, incluindo pedidos de alteração dos dados da declaração.

O NSTI permite que os **destinatários autorizados**:

- recebam as mercadorias, bem como o DAT e a LA, se

necessário, nas suas próprias instalações,

- enviem a mensagem «Aviso de chegada» (IE007) à estância aduaneira de destino pertinente,
- recebam e enviem mensagens subsequentes relativas à autorização de descarga das mercadorias e à notificação dos resultados dessa descarga.

I.4.2 Outros regimes de trânsito aplicáveis na União Europeia

I.4.2.1 Introdução

*Artigos 226.º,
n.º 3, e 227.º,
n.º 2, CAU*

Para além do regime de trânsito comum e dos regimes de trânsito interno/externo da União, são também utilizados os regimes de trânsito a seguir descritos:

- TIR,
- Livrete ATA,
- Manifesto Renano,
- Movimentos NATO,
- Envios postais.

O **regime TIR** assenta num sistema internacional de garantias baseado numa cadeia de associações garantes nacionais, contrariamente aos regimes de trânsito comum e da União (para mais informações sobre este regime, ver ponto I.4.2.2 e parte IX).

O **regime relativo ao livrete ATA** é semelhante ao TIR, embora esteja reservado a determinados tipos de mercadorias (para mais informações sobre o livrete ATA, ver ponto I.4.2.3).

O **regime relativo ao Manifesto Renano** aplica-se ao transporte fluvial no Reno e nos seus afluentes de mercadorias não UE (para mais informações sobre este manifesto, ver ponto I.4.2.4).

O **regime relativo aos movimentos NATO** aplica-se ao transporte de mercadorias destinadas às forças da NATO (para mais informações sobre este regime, ver ponto I.4.2.5).

O **regime relativo às remessas por via postal** aplica-se às mercadorias expedidas por via postal (para mais informações sobre este regime, ver ponto I.4.2.6).

Aplica-se igualmente o regime de trânsito externo da União quando as mercadorias UE são exportadas para um país terceiro e circulam no território aduaneiro da União ao abrigo de uma operação TIR ou de um regime de trânsito em conformidade com a Convenção ATA ou a Convenção de Istambul.

I.4.2.2 Regime TIR (Transporte Internacional Rodoviário)

*Artigos 226.º,
n.º 3, alínea b), e
227.º, n.º 2, alínea
(b), CAU*

O principal texto legislativo que rege o regime TIR é a Convenção TIR de 1975, concluída sob os auspícios da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). Conta com 77 partes contratantes, incluindo a UE e os seus Estados-Membros.

A Convenção TIR permite a circulação internacional de mercadorias de uma ou mais estâncias aduaneiras de partida para uma ou mais estâncias aduaneiras de destino (até um **máximo de quatro estâncias aduaneiras de partida e de destino**) e através do número de países necessário.

Nos termos da legislação da União, o regime TIR só pode ser utilizado na União para um movimento de trânsito com início ou fim fora da União ou entre dois pontos da União com travessia do território de um país terceiro.

A Convenção TIR aplica-se aos veículos de transporte rodoviário, aos conjuntos de veículos e aos contentores e permite a utilização da caderneta TIR para todos os modos de transporte, desde que alguma parte do percurso seja feita por via rodoviária.

A Convenção TIR também contém requisitos técnicos específicos para a construção de compartimentos de carga de veículos e contentores, a fim de combater o contrabando. Além disso, apenas os transportadores autorizados pelas alfândegas estão autorizados a transportar mercadorias ao abrigo do regime TIR.

Para abranger os direitos e os impostos aduaneiros em risco ao longo do percurso, a Convenção TIR estabeleceu uma série de garantias internacionais que são geridas pela União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU). A IRU também é responsável pela impressão e distribuição da caderneta TIR, que serve como declaração aduaneira e como prova de garantia.

A supervisão geral da Convenção TIR e a sua aplicação em todas as partes contratantes é da responsabilidade do Comité de Gestão

TIR, um organismo intergovernamental que compreende todas as partes contratantes e a respetiva Comissão de Controlo TIR (TIRExB), composto por nove membros eleitos, cada um proveniente de uma parte contratante diferente.

Ver parte IX para mais informações sobre a utilização do regime TIR na União.

I.4.2.3 Livrete ATA (importação temporária)

I.4.2.3.1 Contexto e legislação

Artigos 226.º, n.º 3, alínea c), e 227.º, n.º 2, alínea c), CAU

As bases jurídicas do regime são a Convenção ATA e a Convenção relativa à importação temporária (também conhecida como Convenção de Istambul).

A Convenção ATA de 1961 encontra-se ainda em vigor e conta atualmente com 63 partes contratantes.

A Convenção de Istambul, que, inicialmente, se destinava a substituir a Convenção ATA, foi celebrada em 26 de junho de 1990, em Istambul, sob os auspícios do Conselho de Cooperação Aduaneira — presentemente designado Organização Mundial das Alfândegas (OMA). A Convenção é gerida por um comité de gestão e conta presentemente com 69 partes contratantes.

As regras relativas à utilização do livrete ATA como documento de trânsito na União figuram nos artigos 283.º e 284.º do AE.

I.4.2.3.2 Descrição do regime

Para efeitos do livrete ATA, considera-se que a União forma um único território.

Na estância aduaneira de partida

A estância aduaneira de partida ou de entrada na União deve:

- destacar a folha de trânsito n.º 1,
- preencher a casa «H» (rubricas A a D),
- indicar na casa «H» (rubrica E), se possível, utilizando um carimbo, o nome e o endereço completos da estância aduaneira a que a folha de trânsito n.º 2 deve ser devolvida.

-

Esta estância deve também preencher e autenticar a autorização de desalfandegamento para o trânsito (rubricas 1 a 7) do talão de trânsito correspondente antes de devolver o livrete ao titular.

Na estância aduaneira de destino

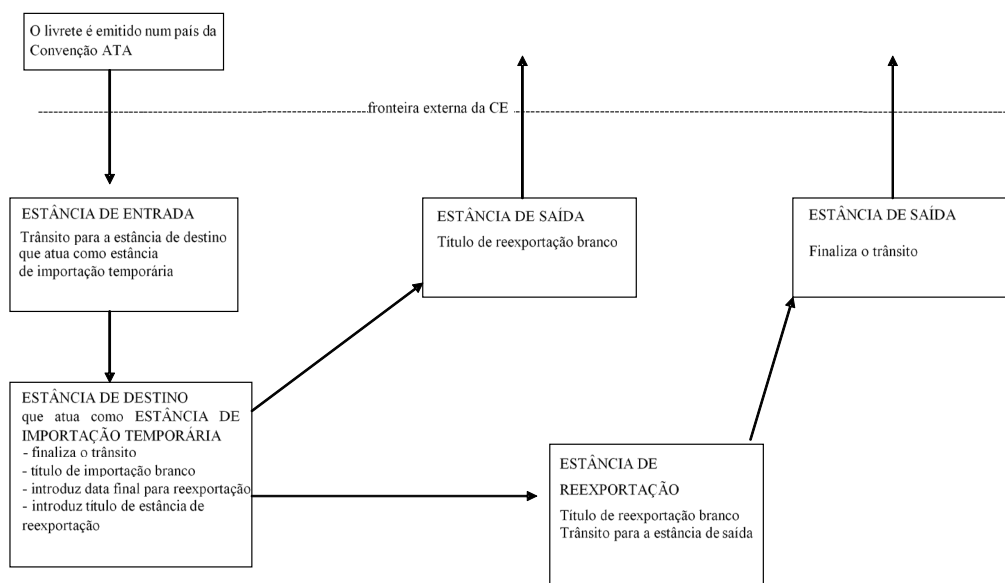
- A estância aduaneira de destino ou de saída da União, consoante a que for adequada, deve:
 - destacar a folha de trânsito n.º 2,
 - — certificar a casa «H» (rubrica F),
 - — indicar as eventuais observações na rubrica G,
 - — enviar a folha de trânsito, sem demora, para a estância aduaneira indicada na casa H (rubrica E).

Esta estância deve também preencher e certificar o certificado de quitação (rubricas 1 a 6) do talão de trânsito, antes de devolver o livrete ao titular.

Procedimento de inquérito

Todos os pedidos de informações sobre os livretes ATA serão tratados pelas estâncias centrais dos Estados-Membros (ver https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/customs-transit-ata-temporary-admission_en).

O diagrama esquemático a seguir apresentado ilustra a utilização do livrete ATA como documento de trânsito para a circulação de mercadorias no território aduaneiro da União, no âmbito do regime relativo ao livrete ATA.



I.4.2.4 Manifesto Renano

I.4.2.4.1 Contexto e legislação

Artigos 226.º, n.º 3, alínea d) e 227.º, n.º 2, alínea d), CAU

As bases jurídicas deste regime são a Convenção de Mannheim, de 17 de outubro de 1868, e o protocolo adotado pela Comissão Central de Navegação do Reno em 22 de novembro de 1963.

I.4.2.4.2 Descrição do regime

O regime relativo ao Manifesto Renano permite que as embarcações que navegam no Reno e nos seus afluentes atravessem fronteiras nacionais.

A Convenção de Mannheim compreende os seguintes países ribeirinhos do Reno: **Países Baixos, Bélgica, Alemanha, França e Suíça**. Para efeitos da Convenção, considera-se que estes países formam um único território.

O artigo 9.º da Convenção estipula que, quando um navio navega no Reno sem carregar ou descarregar mercadorias nos territórios destes países, pode prosseguir a viagem sem ser sujeito a controlos aduaneiros.

O regime relativo ao Manifesto Renano pode ser utilizado como declaração de trânsito do regime de trânsito da União, se for caso disso.

I.4.2.5 Movimentos NATO

I.4.2.5.1 Contexto e legislação

Artigos 226.º, n.º 3, alínea e), e 227.º, n.º 2, alínea e), do CAU

A base jurídica em matéria de importação, exportação e trânsito de mercadorias destinadas às forças da NATO é a convenção celebrada entre as partes no Tratado do Atlântico Norte sobre o estatuto das suas forças, assinada em Londres, em 19 de junho de 1951.

O documento utilizado para o transporte dessas mercadorias é o **formulário 302 da NATO**. Este formulário pode ser utilizado apenas quando as mercadorias são movimentadas no âmbito do mandato e do comando das forças da NATO.

A legislação da UE que estipula que o formulário 302 da NATO seja utilizado como declaração de trânsito para o regime de trânsito da União encontra-se nos artigos 285.º a 287.º do AE.

I.4.2.5.2 Descrição do regime

São 28 os membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO), a saber, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Estónia, Alemanha, Grécia, Espanha, França, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal, Roménia, Eslováquia, Eslovénia, Reino Unido, Canadá, República Checa, Hungria, Islândia, Noruega, Polónia, Turquia, Albânia, Croácia e Estados Unidos da América.

As autoridades aduaneiras de cada um dos países acima referidos, de acordo com cada unidade da NATO estacionada no seu território, designam uma estância aduaneira (ou uma estância central) que será responsável pelas formalidades aduaneiras e pelos controlos relativos à circulação de mercadorias transportadas por ou em nome de cada unidade da NATO.

Cada estância aduaneira designada no Estado-Membro de partida deve entregar os formulários 302 à(s) unidade(s) da NATO sob a sua jurisdição, para serem utilizados como declarações de trânsito:

- pré-autenticados com o carimbo e a assinatura da estância aduaneira,
- selados com o número de série,
- com o endereço completo dessa estância (para o exemplar de

devolução do formulário 302).

A estância aduaneira deve manter um registo da quantidade e dos números de série dos formulários 302 pré-autenticados emitidos nas unidades da NATO.

Cada remessa deve ser enviada acompanhada de um formulário 302 pré-autenticado.

A autoridade competente da NATO deve, o mais tardar, no momento da remessa, proceder ao seguinte:

- apresentar os dados do formulário 302 por via eletrónica na estância aduaneira de partida ou de entrada,
- preencher o formulário 302 em papel, aditando uma declaração com a indicação de que as mercadorias são transportadas sob o seu controlo, e autenticar essa declaração com a sua assinatura, o seu carimbo e a data.

Nos casos em que o formulário 302 da NATO seja apresentado em papel, uma cópia do formulário preenchido e assinado deve ser entregue, sem demora, à estância aduaneira designada responsável pelas formalidades e pelos controlos aduaneiros relativos às forças da NATO que expedem as mercadorias ou em cujo nome as mercadorias são expedidas.

As outras cópias do formulário 302 acompanham as mercadorias até à unidade da NATO de destino, onde são carimbadas e assinadas por essa unidade.

Aquando da chegada das mercadorias, são entregues à estância aduaneira designada duas cópias do formulário. A estância aduaneira designada conserva uma cópia carimbada e devolve a outra à estância aduaneira que é responsável pelas formalidades e pelos controlos aduaneiros relativos às forças da NATO (conforme mencionado *supra*), para o endereço indicado no formulário 302.

Contudo, convém observar que, quando as mercadorias que circulam ao abrigo do formulário 302 são transportadas na totalidade ou em parte do seu percurso utilizando o regime de trânsito em suporte de papel aplicável às mercadorias transportadas por via ferroviária, a operação efetuada ao abrigo do formulário 302 é suspensa durante essa parte do percurso.

I.4.2.6 Envios postais

I.4.2.6.1 Contexto e legislação

Artigos 226.º, n.º 3, alínea f), e 227.º, n.º 2, alínea f), CAU

O princípio da liberdade de trânsito é estabelecido no artigo 1.º da Constituição da UPU (1964) e no artigo 4.º da Convenção da UPU (2008).

Este princípio implica a obrigação, para cada operador postal, de encaminhar pelas vias mais rápidas e pelos meios mais seguros as remessas postais que lhe são entregues por outro operador postal.

Este procedimento preserva os monopólios postais nacionais, mas obriga o operador postal nacional a encaminhar todas as remessas postais que lhe tenham sido transmitidas por um operador postal de um país membro da UPU.

O regime de trânsito ao abrigo do sistema postal está aberto aos titulares de direitos ao abrigo da UPU («operador designado», adiante designado por «operador postal designado»⁶⁷). A legislação nacional estabelecerá quem é o operador postal.

Quando o correio em trânsito não é entregue ao operador postal designado do país de trânsito, mas é transportado através do país por um operador privado, aplicam-se os procedimentos aduaneiros normais.

O território aduaneiro da União é considerado um único território para efeitos de trânsito por via postal. Por conseguinte, um operador postal designado de um Estado-Membro pode transportar mercadorias em todo o território aduaneiro da União ao abrigo do regime de trânsito relativo ao sistema postal.

Tal significa que este operador pode, mas não é obrigado a, entregar a remessa ao operador postal designado do Estado-Membro de trânsito.

Um operador postal designado pode decidir qual o meio de transporte a utilizar para o transporte das mercadorias através das fronteiras nacionais dentro da UE.

⁶ Em 24 de março de 2021.

⁷ «Operador postal designado», um operador estabelecido e autorizado por um Estado-Membro a prestar serviços internacionais regidos pela Convenção da União Postal Universal atualmente em vigor.

Os subcontratantes devem poder prestar serviços de transporte a um operador postal designado, desde que tenham identificado devidamente o operador, por exemplo, no documento de transporte.

I.4.2.6.2 Descrição do regime

*Artigos 288.º,
289.º e 290.º, AE*

As regras do regime de trânsito para as mercadorias transportadas no âmbito do sistema postal são especificadas nos artigos 288.º, 289.º e 290.º do AE.

Quando são transportadas mercadorias não UE por via postal (incluindo as encomendas postais) de um ponto para outro do território aduaneiro da União ao abrigo do regime de trânsito externo, a embalagem e todos os documentos que a acompanham devem ostentar uma etiqueta amarela (anexo 72-01 do AE).

Se uma embalagem, um saco postal ou contentor contiver vários elementos, necessita apenas de uma etiqueta amarela na embalagem exterior.

Na falta dessa etiqueta amarela ou de outras provas do estatuto de mercadorias não UE, estas serão tratadas como mercadorias UE.

Se a remessa postal contiver mercadorias UE e mercadorias não UE, deve ser enviada separadamente ao operador postal de destino (ou acompanhar a remessa) uma prova do estatuto aduaneiro (T2L) das mercadorias UE (ou uma referência ao MRN da prova).

Se a prova **tiver sido enviada separadamente** ao operador postal de destino, este deve apresentar essa prova na estância aduaneira de destino juntamente com a remessa.

Se a **prova ou o seu MRN estiver incluído na remessa**, tal deve ser claramente indicado na parte exterior da embalagem. O documento T2L pode ser emitido *a posteriori*.

Devem ser apostas etiquetas amarelas no exterior do envio postal e na guia de remessa. No caso de envios postais acompanhados de uma declaração aduaneira CN22 ou CN23, deve ser aposta uma etiqueta amarela na declaração aduaneira.

Caso as mercadorias sejam transportadas com destino a, proveniência de ou entre territórios fiscais especiais ao abrigo do regime de trânsito interno, a remessa postal e qualquer documento que a acompanhe devem ostentar a etiqueta que figura no anexo

72-02 do AE.

Caso as mercadorias UE sejam transportadas ao abrigo do regime de trânsito interno do território aduaneiro da União para um país de trânsito comum, com vista a serem reexpedidas para o território aduaneiro da União, devem ser acompanhadas da prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE, estabelecido por um dos meios indicados no artigo 199.º do AE.

Esta prova deve ser apresentada a uma estância aduaneira no momento da reentrada das mercadorias no território aduaneiro da União.

Em alternativa, é vivamente aconselhável a aplicação do regime de trânsito da União a essas mercadorias UE, a fim de evitar eventuais atrasos nas travessias de fronteira. No entanto, o regime de trânsito comum não se aplica às remessas postais (ver artigo 2.º, apêndice 1, da CTC). Por conseguinte, o regime de trânsito da União será suspenso durante a travessia de países de trânsito comum.

I.5 Exceções (*pro memoria*)

I.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

I.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

I.8 Anexos

I.8.1 Regras e princípios que regem a adoção da legislação em matéria de trânsito da União

A versão mais recente do regulamento interno do Comité do Código Aduaneiro e do Grupo de Peritos pode ser consultada em:

<https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=23818&no=1>

REGULAMENTO INTERNO DO GRUPO DE PERITOS ADUANEIROS

O GRUPO DE PERITOS ADUANEIROS

Tendo em conta o Código Aduaneiro da União (CAU) e o Regulamento de Execução do CAU (nomeadamente o artigo 211.º, n.º 6, do CAU e o artigo 259.º do Regulamento de Execução do CAU),

Tendo em conta o mandato do Grupo de Peritos Aduaneiros,

Tendo em conta o modelo de regulamento interno dos grupos de peritos,

ADOTOU O SEGUINTE REGULAMENTO INTERNO:

Artigo 1.º

Representação

1. Cada Estado-Membro é considerado um membro do Grupo de Peritos Aduaneiros (adiante designado por «o grupo»). Cada membro do grupo decide qual a composição da sua delegação, tendo em conta os conhecimentos especializados necessários, e comunica-a ao presidente.
2. Na data mencionada na convocatória e, em qualquer caso, o mais tardar cinco dias antes da data da reunião do grupo, as autoridades dos Estados-Membros comunicam à Comissão:
 - a) A composição de cada delegação, exceto se já for conhecida do presidente;
 - b) A ausência de uma delegação numa reunião.
3. A delegação de um membro pode representar, no máximo, um outro membro. O membro representado deve informar o presidente a este respeito, por escrito, antes da

reunião, ou, no caso de um mandato permanente, antes da primeira reunião para a qual esse mandato é válido.

Um mandato para representar outro membro pode ter o seguinte teor:

- a) Um membro pode conferir um mandato permanente, até nova indicação, a outro membro para o representar nos debates que cobrem todas as reuniões e relativamente a todos os pontos da ordem de trabalhos das reuniões;
- b) Um membro pode conferir um mandato único a outro membro para o representar numa reunião específica e relativamente a todos os pontos da ordem de trabalhos dessa reunião; ou
- c) Um membro pode conferir um mandato único a outro membro para um ponto específico ou vários pontos específicos da ordem de trabalhos de uma determinada reunião.

Artigo 2.º

Secretariado

A Comissão assegura o secretariado do grupo e das secções ou dos subgrupos criados nos termos do artigo 6.º.

Artigo 3.º

Convocação de reuniões

- 1. As reuniões do grupo são convocadas pelo presidente, por iniciativa própria ou a pedido de uma maioria absoluta dos membros após anuência do presidente.
- 2. Podem ser convocadas reuniões conjuntas das secções do grupo, ou do grupo com outros grupos de peritos, para debater questões que relevem dos respetivos domínios de competência.

Artigo 4.º

Ordem de trabalhos

1. O secretariado elabora a ordem de trabalhos, sob a responsabilidade do presidente, e envia-a a todos os membros do grupo.
2. A ordem de trabalhos é aprovada pelo grupo no início de cada reunião.
3. Na ordem de trabalhos far-se-á a distinção entre:
 - a) Projetos de atos delegados para consulta;
 - b) A análise das condições económicas relacionadas com um pedido ou uma autorização para um regime especial nos termos do artigo 211.º, n.º 6, do CAU e em conformidade com o artigo 259.º do Regulamento de Execução do CAU;
 - c) Outras questões apresentadas ao grupo para informação ou uma troca de pontos de vista, por iniciativa do presidente ou a pedido escrito de um membro do grupo.

Artigo 5.º

Documentação a enviar aos membros do grupo

1. O secretariado envia aos membros do grupo, o mais tardar 14 dias antes da data da reunião, a convocatória da reunião, o projeto de ordem de trabalhos e o projeto de ato delegado, ou o pedido ou a autorização para um regime especial sobre o qual o grupo se deve pronunciar.
2. O secretariado envia aos membros do grupo outros documentos relacionados com a reunião, tanto quanto possível, no mesmo prazo.
3. Em casos urgentes ou excecionais, os prazos para envio da documentação mencionada nos n.ºs 1 e 2 podem ser reduzidos a cinco dias antes da data da reunião.

Artigo 6.º

Secções e subgrupos

1. O Grupo é composto pelas seguintes secções:
 - ☐ Legislação aduaneira geral,
 - ☐ Integração e harmonização de dados — Modelo de dados aduaneiros da UE,
 - ☐ Operador económico autorizado,
 - ☐ Controlos aduaneiros e gestão de riscos,

- ☐ Nomenclatura pautal e estatística,
- ☐ Medidas pautais,
- ☐ Franquias aduaneiras,
- ☐ Origem,
- ☐ Determinação do valor aduaneiro,
- ☐ Dívida aduaneira e garantias,
- ☐ Formalidades de importação e exportação,
- ☐ Estatuto aduaneiro e Trânsito,
- ☐ Convenção TIR e outras convenções aduaneiras da UNECE,
- ☐ Outros regimes especiais diferentes do trânsito,
- ☐ Aplicação efetiva dos direitos de propriedade intelectual,
- ☐ Assuntos aduaneiros internacionais.

2. A secção «Legislação aduaneira geral» deve preservar a estrutura geral e a coerência da legislação aduaneira.
3. As consultas sobre matéria que se enquadre no âmbito das competências de duas ou mais secções devem ocorrer na secção «Legislação aduaneira geral», tomando em consideração as conclusões estabelecidas nas respetivas secções.
4. Em casos devidamente justificados e mediante proposta do presidente, nas situações a que se refere o n.º 3, a secção «Legislação Aduaneira Geral» pode decidir, em conformidade com o artigo 7.º, que a consulta se efetue numa secção diferente da secção «Legislação aduaneira geral».
5. O presidente pode, após consultar o grupo, criar outros subgrupos *ad hoc* para examinar questões específicas, com base num mandato específico; esses subgrupos são dissolvidos uma vez cumpridos os respetivos mandatos.
6. Para efeitos da aplicação do presente regulamento, e salvo disposição em contrário, as referências ao «grupo» entendem-se como referências a qualquer secção ou subgrupo em causa.

Artigo 7.º

Conclusões do grupo

1. Sempre que possível, as conclusões devem ser adotadas por consenso pelos membros do grupo.
2. Na ausência de consenso, e se o presidente solicitar ao grupo que proceda à votação das conclusões, estas devem ser aprovadas por maioria absoluta dos membros do grupo. Os membros têm o direito de anexar ao relatório da reunião um documento que resuma os motivos da sua posição.

Artigo 8.º

Parecer do grupo sobre o cumprimento das condições económicas

Se, nos termos do artigo 211.º, n.º 6, do CAU e do artigo 259.º do Regulamento de Execução do CAU, o grupo for chamado a aconselhar a Comissão sobre se as condições económicas estão preenchidas ou não, no contexto de um pedido ou de uma autorização para um regime especial, aplicam-se as seguintes regras específicas:

- a) O grupo só será convidado a aconselhar a Comissão depois de se ter verificado que todas as outras condições pertinentes (excluindo a prestação de uma garantia) para a concessão da autorização estão preenchidas e, se for caso disso, tanto os membros como a Comissão terem realizado todas as outras consultas necessárias sobre o pedido de autorização, em especial as relacionadas com medidas *anti-dumping* ou de compensação;
- b) Antes da votação, o grupo deve dar a conhecer a sua posição preliminar/indicativa sobre o pedido ou a autorização. Se o grupo considerar que as condições económicas não estão preenchidas, o membro em causa deve comunicar ao requerente ou ao titular da autorização as razões pelas quais o grupo tomou essa posição;
- c) Se o grupo não chegar a consenso, os membros procedem à votação do pedido ou da autorização;
- d) O grupo deve considerar que as condições económicas estão preenchidas se o número de membros presentes (ou representados) que votam a favor do pedido ou da autorização for superior ao número de membros presentes (ou representados) que votam contra. Em todos os outros casos, o grupo deve considerar que as condições económicas não estão preenchidas ou deixaram de estar preenchidas. As abstenções não são tidas em conta;
- e) Os membros que votarem contra devem justificar a sua posição;

- f) Se um membro ainda não tiver concluído o seu processo de consulta interna e, por conseguinte, não puder emitir um parecer sobre um pedido ou uma autorização durante a reunião, esse membro pode, com a autorização do presidente, emitir o seu parecer por escrito, no prazo de 15 dias após a reunião. Se o presidente não autorizar um parecer escrito, o membro em causa pode votar durante a reunião do grupo ou abster-se de votar.

Artigo 9.º

Relações com o Parlamento Europeu e o Conselho

1. A Comissão apresenta ao Parlamento e ao Conselho a mesma documentação relativa à preparação e aplicação da legislação aduaneira da União que envia aos membros para as reuniões. Esta documentação inclui instrumentos jurídicos não vinculativos e atos delegados. Os peritos do Parlamento Europeu e do Conselho devem ter acesso à reunião do grupo.
2. A partilha e o acesso a informações confidenciais regem-se pelo anexo II do Acordo-Quadro sobre as relações entre o Parlamento Europeu e a Comissão Europeia.
3. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea e atempada dos projetos de atos ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 10.º

Países terceiros e peritos

1. O Presidente convida pontualmente, na qualidade de observadores:
 - a) Os representantes da Turquia, para assistirem às reuniões do grupo sobre questões relacionadas com a Decisão n.º 1/95 do Conselho de Associação CE-Turquia, de 22 de dezembro de 1995, relativa à execução da fase final da união aduaneira;
 - b) Os representantes de Andorra, para assistirem às reuniões do grupo sobre questões relacionadas com a Decisão n.º 1/2003 do Comité Misto CE-Andorra, de 3 de setembro de 2003, sobre as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para o correto funcionamento da união aduaneira;
 - c) Os representantes da Suíça, para assistirem às reuniões do grupo sobre questões relacionadas com o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo à facilitação dos controlos e formalidades aquando do transporte de mercadorias e às medidas aduaneiras de segurança, assinado em Bruxelas, em 25 de junho de 2009;

- d) Os representantes da Suíça, para assistirem às reuniões do grupo sobre questões relacionadas com o Acordo EEE relativo à simplificação dos controlos e formalidades aquando do transporte de mercadorias, com a redação que lhe foi dada pela Decisão n.º 76/2009 do Comité Misto do EEE;
 - e) Os representantes dos países em vias de adesão, para assistirem às reuniões do grupo a partir da data de assinatura do Tratado de Adesão.
3. O presidente pode decidir convidar outras partes a participar nos trabalhos do grupo ou das secções, a saber, representantes de outros terceiros ou peritos externos ao grupo que tenham competências específicas num assunto inscrito na ordem de trabalhos, por iniciativa própria ou a pedido de um membro do grupo.

O presidente notifica os membros do grupo das partes convidadas no convite para a reunião. A participação destas partes pode ser impedida se a maioria absoluta dos membros que compõem o grupo se opuser, o mais tardar, na data indicada no convite.

Artigo 11.º

Procedimento escrito

1. Se necessário, o grupo pode ser consultado por procedimento escrito. Para o efeito, o secretariado envia aos membros do grupo o(s) documento(s) sobre o(s) qual(is) o grupo é consultado, nos prazos referidos no artigo 5.º.
2. Todavia, se uma maioria absoluta dos membros do grupo requerer o exame da questão em reunião do grupo, o processo escrito fica sem efeito, devendo o presidente convocar o grupo para uma reunião, o mais rapidamente possível.
3. O presidente comunica aos membros do grupo os resultados do procedimento escrito, o mais tardar, 14 dias depois do termo do prazo.

Artigo 12.º

Atas das reuniões

1. As atas das discussões sobre os diferentes pontos da ordem de trabalhos e as conclusões apresentadas pelo grupo, em conformidade com o artigo 8.º, devem ser pertinentes e completas. As atas são redigidas pelo secretariado, sob a responsabilidade do presidente.
2. As atas são apresentadas aos membros o mais rapidamente possível e, o mais tardar, cinco dias antes da reunião seguinte da mesma secção.
3. Os membros do grupo podem solicitar correções às atas.

Artigo 13.º

Lista de presenças

Em cada reunião, o secretariado elabora, sob a responsabilidade do presidente, uma lista de presenças, com indicação, se for caso disso, das autoridades, organizações ou organismos representados pelos participantes.

Artigo 14.º

Conflitos de interesses

Se surgir um conflito de interesses em relação a um perito externo convidado como perito independente para uma reunião nos termos do artigo 9.º, n.º 3, o presidente toma todas as medidas adequadas, em conformidade com as regras gerais da Comissão aplicáveis aos grupos de peritos.

Artigo 15.º

Correspondência

1. A correspondência relativa ao grupo deve ser endereçada à Comissão, ao cuidado do presidente.
2. A correspondência destinada aos membros do grupo deve ser enviada para o(s) endereço(s) eletrónico(s) que estes indicaram para o efeito e que podem incluir as Representações Permanentes dos Estados-Membros.

Artigo 16.º

Acesso aos documentos

Os pedidos de acesso a documentos em poder do grupo de peritos devem ser tratados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1049/2001 e as respetivas normas de execução.

Artigo 17.º

Deliberações

Com a anuência da presidente, o grupo pode, por maioria absoluta dos respetivos membros, decidir tornar públicas as suas deliberações.

Artigo 18.º

Proteção de dados pessoais

O tratamento de dados pessoais para fins do presente regulamento interno deve ser conforme com o disposto no Regulamento (CE) n.º 45/2001.

Artigo 19.º

Aplicação

O presente regulamento interno é aplicável a partir da data de adoção pelo grupo.

I.8.2 Regras e princípios que regem a adoção da legislação em matéria de trânsito comum

Comissões Mistas dos países de trânsito comum da UE e grupos de trabalho «Trânsito Comum» e «Simplificação das Formalidades no Comércio de Mercadorias»

Disposições das Comissões Mistas dos países de trânsito comum da UE («Trânsito Comum» e «Simplificação das Formalidades no Comércio de Mercadorias») que estabelecem os respetivos regulamentos internos e instituem um grupo de trabalho

A COMISSÃO MISTA DOS PAÍSES DE TRANSITO COMUM DA UE «trânsito comum» («COMISSÃO MISTA Trânsito Comum»);

Tendo em conta a Convenção sobre um regime de trânsito comum de 20 de maio de 1987, nomeadamente o artigo 14.º, n.ºs 4 e 5,

e

A COMISSÃO MISTA DOS PAÍSES DE TRANSITO COMUM DA UE Simplificação das Formalidades no Comércio de Mercadorias («COMISSÃO MISTA Simplificação das Formalidades no Comércio de Mercadorias»);

Tendo em conta a Convenção de 20 de maio de 1987 sobre a simplificação das formalidades no comércio de mercadorias, nomeadamente o artigo 10.º, n.ºs 4 e 5,

ADOTAM AS SEGUINTE DISPOSIÇÕES:

Capítulo I

Comissão Mista

Artigo 1.º

A presidência da Comissão Mista é exercida alternadamente durante um ano civil por um representante da Comissão Europeia e por um representante de um país da EFTA.

Artigo 2.º

As funções de secretariado da Comissão Mista são executadas alternadamente pelo representante da Comissão Europeia e pelo representante do país da EFTA que presidem a Comissão Mista.

Artigo 3.º

Após acordo das duas Partes Contratantes, o Presidente do Comité Misto fixa a data e o local das reuniões.

Artigo 4.º

Antes de cada reunião, o presidente é informado da composição prevista de cada delegação.

Artigo 5.º

Salvo decisão em contrário, as reuniões da Comissão Mista não são públicas. A Comissão Mista pode, de acordo com os assuntos tratados, convidar qualquer pessoa ou organismo a que esses assuntos digam respeito.

Artigo 5.º-A

1. Sempre que a Comissão Mista decidir convidar um país terceiro a aderir às Convenções, esse país terceiro pode fazer-se representar na Comissão Mista, nas subcomissões e nos grupos de trabalho por observadores, em conformidade com o artigo 15.º, ponto 6, da Convenção sobre um regime de trânsito comum e com o artigo 10.º, ponto 6, da Convenção sobre a simplificação das formalidades no comércio de mercadorias, respetivamente.
2. A Comissão Mista pode convidar outros países terceiros a fazerem-se representar na Comissão Mista, subcomissões e/ou grupos de trabalho por observadores informais antes da data referida no artigo 15.º, ponto 6, da Convenção sobre um regime de trânsito comum e no artigo 10.º, ponto 6, da Convenção sobre a simplificação das formalidades no comércio de mercadorias, respetivamente.

O convite será feito por escrito, pelo presidente, e pode ser limitado no tempo ou a determinados grupos ou assuntos inscritos na ordem de trabalhos. Pode ser retirado a qualquer momento.

Artigo 6.º

As decisões e as recomendações da Comissão Mista relativas a questões urgentes podem ser tomadas por procedimento escrito.

Artigo 7.º

Todas as comunicações do presidente e das Partes Contratantes em conformidade com o presente regulamento interno devem ser dirigidas às Partes e ao secretariado da Comissão Mista.

Artigo 8.º

1. O presidente fixa a ordem de trabalhos provisória de cada reunião. A ordem de trabalhos é enviada às Partes Contratantes, o mais tardar, 15 dias antes do início da reunião.
2. A ordem de trabalhos provisória inclui os assuntos cuja inclusão foi solicitada ao presidente, desde que este pedido seja recebido, o mais tardar, 21 dias antes do início da reunião e a documentação correspondente seja enviada, o mais tardar, na data de envio da ordem de trabalhos provisória.
3. A ordem de trabalhos é aprovada pelo Comité Misto no início de cada reunião. Para além dos assuntos inscritos na ordem de trabalhos provisória, podem ser inscritos outros assuntos.
4. Com o acordo das Partes Contratantes, o presidente pode encurtar os prazos referidos nos pontos 1 e 2, a fim de ter em conta requisitos específicos.

Artigo 9.º

A Comissão Mista instituída pela Convenção relativa a um regime de trânsito comum e a Comissão Mista instituída pela Convenção sobre a simplificação das formalidades no comércio de mercadorias podem realizar reuniões conjuntas.

Artigo 10.º

1. O Secretariado da Comissão Mista elabora uma ata sumária de cada reunião, que deve incluir, designadamente, as conclusões adotadas pela Comissão Mista.

2. Após a aprovação da Comissão Mista, a ata sumária deve ser assinada pelo presidente e pelo Secretariado da Comissão Mista, e depositada nos arquivos da Comissão Europeia.
3. É enviada uma cópia da ata às Partes Contratantes.

Artigo 11.º

Os atos da Comissão Mista são assinados pelo presidente.

Artigo 12.º

As recomendações e decisões da Comissão Mista, na aceção do artigo 15.º da Convenção relativa a um regime de trânsito comum e do artigo 11.º da Convenção relativa à simplificação das formalidades no comércio de mercadorias, são designadas, respetivamente, «Recomendação» ou «Decisão» e são seguidas de um número de série, bem como da referência ao assunto que tratam.

Artigo 13.º

1. As recomendações e decisões da Comissão Mista, na aceção do artigo 15.º da Convenção relativa a um regime de trânsito comum e do artigo 11.º da Convenção relativa à simplificação das formalidades no comércio de mercadorias, respetivamente, são divididas em artigos. Em regra, as decisões devem incluir uma disposição que fixa a respetiva data de entrada em vigor.
2. As recomendações e as decisões referidas no primeiro ponto devem terminar com os termos «Feito em ... (data)», entendendo-se a data na qual estas foram adotadas na respetiva Comissão Mista.
3. As recomendações e decisões referidas no n.º 1 devem ser enviadas aos destinatários referidos no artigo 7.º *supra*.

Artigo 14.º

Cada Parte suporta as despesas decorrentes da sua participação nas reuniões da Comissão Mista, tanto no que se refere às despesas de pessoal, de viagem e às ajudas de custo como às despesas postais e de telecomunicações.

Artigo 15.º

1. As despesas relativas à interpretação nas reuniões e à tradução de documentos, para e a partir das línguas oficiais da União Europeia, são suportadas pela União Europeia.
2. Se um país de trânsito comum utilizar uma língua que não é uma língua oficial da União Europeia, deve suportar as despesas de interpretação ou de tradução para uma língua oficial da União Europeia.
3. As despesas práticas relativas à organização das reuniões são suportadas pela Parte Contratante que exerce a presidência, em conformidade com o artigo 1.º.

Artigo 16.º

Sem prejuízo de outras disposições aplicáveis na matéria, os trabalhos da Comissão Mista são confidenciais.

Capítulo II

Grupo de trabalho

Artigo 17.º

É instituído um grupo de trabalho para assistir a Comissão Mista no exercício das suas funções e no qual estão representadas todas as Partes Contratantes na Convenção.

Artigo 18.º

A Comissão Europeia assume a presidência e assegura o secretariado do grupo de trabalho.

Artigo 19.º

Os artigos 3.º a 5.º, 7.º a 10.º e 14.º a 16.º aplicam-se *mutatis mutandis* ao grupo de trabalho.

Adotada pelas Comissões Mistas dos países de trânsito comum da UE «Trânsito Comum» e «Simplificação das Formalidades no Comércio de Mercadorias» em 5 de dezembro de 2017 em Oslo.

PARTE II — ESTATUTO DAS MERCADORIAS

II.1 Introdução

A parte II trata do conceito de estatuto das mercadorias, da necessidade e do modo de provar o estatuto aduaneiro de mercadorias UE e da sua importância para os regimes de trânsito.

O ponto II.2 descreve os princípios gerais e a legislação relativos ao estatuto aduaneiro das mercadorias.

O ponto II.3 especifica os meios comuns utilizados para provar o estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

O ponto II.4 trata da circulação de mercadorias UE sem necessidade de prova do estatuto da União.

O ponto II.5 explica como provar o estatuto aduaneiro de mercadorias UE no caso dos produtos da pesca marítima.

O ponto II.6 está reservado a instruções nacionais específicas.

O ponto II.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto II.8 contém os anexos da parte II.

II.2 Princípios gerais e legislação

II.2.1 O estatuto aduaneiro das mercadorias

II.2.1.1 Mercadorias UE

Artigo 5.º, n.º 23, Mercadorias UE são:

CAU

Artigo 2.º,

Convenção

1. **Mercadorias inteiramente obtidas no território aduaneiro da União;** ou
2. Mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União a partir de países ou territórios que não façam parte desse território e **introduzidas em livre prática;** ou
3. **Mercadorias obtidas ou produzidas no território aduaneiro da União,** quer exclusivamente a partir de mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União a partir de países ou territórios que não façam parte desse território e introduzidas em livre prática, quer a partir de uma combinação entre essas mercadorias e as inteiramente obtidas no território aduaneiro da União.

Artigo 153, n.º 3,

CAU

Se as mercadorias forem inteiramente obtidas a partir de mercadorias sujeitas ao regime de trânsito externo, estas não têm o estatuto da União. É o caso, por exemplo, dos animais. Estes recém-nascidos são considerados mercadorias não UE.

II.2.1.2 Mercadorias não UE

Artigo 5.º, n.º 24,

CAU

As mercadorias não UE são mercadorias diferentes das supramencionadas ou que perderam o seu estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

Artigo 154.º, CAU

Artigo 2.º, n.º 3,

alínea a),

Convenção

As mercadorias UE perdem o seu estatuto quando:

- são retiradas do território aduaneiro da União, exceto nos casos descritos no ponto II.2.2,
- são sujeitas ao regime de trânsito externo, ao regime de zona franca, ao regime de entreposto aduaneiro ou ao regime de aperfeiçoamento ativo, ou
- são sujeitas ao regime de destino especial e são abandonadas a favor do Estado ou inutilizadas deixando resíduos.

II.2.1.3 Que regime de trânsito?

Se as mercadorias forem declaradas para trânsito, a distinção supramencionada relativa ao estatuto aduaneiro das mercadorias determina o regime de trânsito (T1, T2 ou T2F) a utilizar para essas

mercadorias.

Ver igualmente os pontos I.4.1.2.1 e I.4.1.2.2 para mais esclarecimentos sobre a utilização destes códigos.

Artigo 227, n.º 1, CAU

Os regimes de trânsito T2 só podem ser utilizados quando está envolvido um país terceiro. Se as mercadorias da União saírem temporariamente do território aduaneiro da União e nenhum país terceiro estiver envolvido nessa circulação, essas mercadorias podem, em alternativa, ser transportadas ao abrigo das disposições que regem o estatuto das mercadorias UE, conforme descrito no ponto II.2.2 *infra*.

II.2.2 Circulação de mercadorias UE

Artigo 154.º, alínea a), CAU e artigo 119.º, n.ºs 2 e 3, AD

As mercadorias UE que circulam de um ponto do território aduaneiro da União para outro, o que pode implicar a sua saída temporária desse território, perdem o estatuto da União a partir do momento em que saem do território aduaneiro da União. No entanto, em casos específicos, essas mercadorias UE podem circular temporariamente para fora do território aduaneiro da União sem alteração do seu estatuto de mercadorias UE. Distinguem-se três cenários possíveis:

1. Ao abrigo de um regime aduaneiro;
2. Sem sujeição a um regime aduaneiro, mas com prova do estatuto da União;
3. Sem sujeição a um regime aduaneiro e sem apresentação de prova do estatuto da União.

Essas três possibilidades são descritas de forma mais exaustiva nos pontos seguintes.

II.2.2.1 Ao abrigo de um regime aduaneiro

As **mercadorias UE** podem **circular** de um ponto para outro do território aduaneiro da União e **temporariamente para fora** desse território quando **sujeitas ao regime de trânsito interno**.

Artigo 155, n.º 1, CAU

Quando o regime de trânsito interno se efetuar numa das seguintes circunstâncias, as mercadorias só mantêm o respetivo estatuto aduaneiro de mercadorias UE se esse estatuto for estabelecido em determinadas condições e pelos meios estabelecidos na legislação aduaneira:

- nos termos da Convenção TIR,
- nos termos da Convenção ATA/Convenção de Istambul,
- ao abrigo do Manifesto Renano,
- ao abrigo do formulário 302,
- ao abrigo do sistema postal.

Ver também: pontos II.2.3.4.2 e II.3.2.5.

*Artigo 154.º, alínea
b), CAU*

Importa notar que, quando as mercadorias UE são sujeitas ao regime de trânsito externo (T1) em vez de ao regime de trânsito interno (T2), perdem o seu estatuto de mercadorias UE e serão tratadas como mercadorias não UE.

A aplicação dos regimes de trânsito é descrita de forma mais exaustiva em todas as outras partes do presente manual.

II.2.2.2 Sem sujeição a um regime aduaneiro, mas com prova do estatuto da União

*Artigo 119.º, n.º 3,
AD*

As **mercadorias UE** podem **circular, sem** estarem sujeitas a um **regime aduaneiro**, de um ponto do território aduaneiro da União para outro e, **temporariamente, para fora** desse território, sem alteração do seu estatuto, nos seguintes casos específicos, **desde que o seu estatuto** aduaneiro de mercadorias UE **seja comprovado**:

- mercadorias que deixem temporariamente o território por via marítima ou aérea,
- mercadorias que sejam transportadas ao abrigo de um título de transporte único emitido num Estado-Membro sem serem transbordadas fora do território da União,
- mercadorias que sejam transbordadas fora do território da União para um meio de transporte diferente daquele a bordo do qual foram inicialmente carregadas, com um novo documento de transporte emitido para o transporte a partir do território situado fora da União, desde que o novo título seja acompanhado de uma cópia do título de transporte único original,
- mercadorias que sejam veículos rodoviários a motor matriculados num Estado-Membro,
- embalagens, paletes e outros equipamentos similares, à exceção dos contentores, pertencentes a uma pessoa estabelecida na União, utilizados para o transporte de mercadorias que tenham deixado temporariamente do território, ou
- mercadorias em bagagens transportadas por passageiros que não se destinem a fins comerciais.

II.2.2.3 Sem sujeição a um regime aduaneiro e sem apresentação de prova do estatuto da União

Artigo 119.º, n.º 2, AD As **mercadorias UE** podem **circular, sem** estarem sujeitas a um **regime aduaneiro**, de um ponto do território aduaneiro da União para outro e, **temporariamente, para fora** desse território, **sem alteração do seu estatuto**, nos seguintes casos específicos:

- mercadorias que sejam transportadas por via aérea e tenham sido embarcadas ou transbordadas num aeroporto da UE com destino a outro aeroporto da UE ao abrigo de um título de transporte único emitido num Estado-Membro (ver ponto II.4.1),
- mercadorias que sejam transportadas por via marítima entre dois portos da União por um serviço de linha regular (SLR) (ver ponto II.4.2), ou
- mercadorias que sejam transportadas por via ferroviária através de uma parte contratante na Convenção ao abrigo de um título de transporte único emitido num Estado-Membro e previsto num acordo internacional (ver ponto VI.3.5).

II.2.3 Prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE

II.2.3.1 Presunção do estatuto aduaneiro de mercadorias UE

Artigo 153.º, n.º 1, CAU Presume-se que todas as mercadorias que se encontrem no território aduaneiro da União têm o estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se se comprovar que não são mercadorias UE.

No entanto, existem circunstâncias, tal como descritas no ponto seguinte, em que, apesar desta regra geral, a presunção do estatuto aduaneiro de mercadorias UE não se aplica e o estatuto deve ser comprovado.

II.2.3.2 Obrigação de apresentação de prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE

Artigo 119.º, n.º 1, AD A presunção do estatuto aduaneiro de mercadorias UE não se aplica quando:

- as mercadorias são introduzidas no território aduaneiro da União e ainda se encontram sob fiscalização aduaneira, a aguardar que as autoridades determinem o seu estatuto aduaneiro,
- as mercadorias são colocadas em regime de depósito temporário,
- as mercadorias são sujeitas a qualquer um dos regimes especiais,

- com exceção dos de trânsito interno, de aperfeiçoamento passivo e de destino especial,
- os produtos da pesca marítima capturados por um navio de pesca da União fora do território aduaneiro da União, em águas que não sejam águas territoriais de um país terceiro, ou seja, em águas internacionais, são introduzidos no território aduaneiro da União,
- as mercadorias obtidas a partir dos produtos de pesca marítima acima referidos a bordo do referido navio ou de um navio-fábrica da União, no fabrico das quais tenham sido, eventualmente, utilizados outros produtos com estatuto aduaneiro de mercadorias UE, são introduzidas no território aduaneiro da União, ou
- os produtos da pesca marítima e outros produtos são extraídos ou capturados por navios que arvoem o pavilhão de um país terceiro em águas territoriais no território aduaneiro da União.

*Artigo 2.º, n.º 2,
apêndice II,
Convenção*

As mercadorias cujo estatuto aduaneiro de mercadorias UE não possa ser comprovado, conforme exigido *supra*, serão tratadas como mercadorias não UE.

II.2.3.3 Isenção de apresentação de prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE

No entanto, não é necessário provar o estatuto da União das mercadorias quando estas foram transportadas conforme descrito no ponto II.2.2.3.

II.2.3.4 Meios de prova do estatuto da União

II.2.3.4.1 Meios comuns

*Artigo 199.º, AE
Artigo 4.º,
apêndice II,
Convenção*

Sempre que seja necessário provar o estatuto aduaneiro das mercadorias UE enumeradas no ponto II.2.3.2 e estas tenham circulado em conformidade com a circulação descrita no ponto II.2.2.2, pode ser utilizado um dos seguintes meios para provar o seu estatuto da União:

- o **documento T2L ou T2LF** (para mais informações, ver pontos II.3.2.1 e II.3.3.2),
- o **manifesto aduaneiro das mercadorias** (para mais informações, ver pontos II.3.2.2 e II.3.3.3),
- o **manifesto da companhia de navegação**, com aposição dos códigos para as mercadorias (disposição transitória; para mais informações, ver pontos II.3.2.2 e II.3.3.4),
- uma **fatura** ou um **documento de transporte** devidamente

preenchido, relativo unicamente às mercadorias UE, com os códigos «T2L» ou «T2LF» apostos (para mais informações, ver pontos II.3.2.4 e II.3.3.2).

Para mais informações sobre a utilização destes meios de prova comuns, ver ponto II.3.2.

II.2.3.4.2 Situações específicas

Podem ser utilizados meios específicos adaptados a determinadas operações como prova do estatuto da União nos casos a seguir enumerados. No entanto, a disponibilidade destes meios específicos não impede que os meios comuns acima referidos sejam utilizados sempre que o estatuto não possa ser considerado provado de acordo com os meios específicos.

— **Dados da declaração de trânsito interno como prova do estatuto da União:**

*Artigo 199.º, n.º 1,
alínea a), AE*

Os dados da declaração de trânsito interno constituem prova do estatuto da União, no sentido de que apenas as mercadorias UE podem ser sujeitas ao regime de trânsito interno. Assim, quando é apresentada a declaração T2, as autoridades aduaneiras podem presumir que estas mercadorias têm o estatuto da União.

No entanto, essa prova não pode ser utilizada para a circulação de mercadorias descrita no ponto II.2.2.2.

— **Circulação de mercadorias ao abrigo de cadernetas TIR ou de livretes ATA:**

*Artigo 207.º, AE
Artigo 12.º,
apêndice II,
Convenção*

Quando as mercadorias UE circulam ao abrigo da Convenção TIR ou da Convenção ATA, as cadernetas TIR ou os livretes ATA com a indicação do código «T2L» ou «T2LF» e autenticados pela estância aduaneira de partida constituirão prova do estatuto da União. Para mais informações, ver ponto II.3.2.5.

— **Mobilidade militar:**

Artigo 207.º, AE

Quando as mercadorias UE circulam ao abrigo do formulário 302, este formulário, com a indicação do código «T2L» ou «T2LF» e autenticado pela estância aduaneira de partida, constituirá prova do estatuto da União. Para mais informações sobre a utilização do formulário 302, ver o documento de orientação sobre a mobilidade militar para os Estados-Membros e as suas forças militares.

— **Remessas postais:**

*Artigos 199.º, n.º 1,
alínea h, e 290.º,*

Quando as remessas ao abrigo do sistema postal são

AE
Anexo 72-02, AE

Artigo 2.º, n.º 3,
apêndice II,
Convenção

transportadas com destino a, proveniência de ou entre territórios fiscais especiais, essas remessas e os documentos que as acompanham devem ostentar a etiqueta especial que figura no anexo 72-02 do AE.

Nota: noutras circunstâncias, não são estabelecidas etiquetas específicas para as mercadorias da União ao abrigo do sistema postal. Assim, quando as mercadorias UE circulam:

- (1) Diretamente de um ponto do território aduaneiro da União para outro e saem temporariamente desse território por via aérea, essas mercadorias beneficiam da presunção do estatuto aduaneiro de mercadorias UE aquando da sua reentrada;
- (2) De um ponto do território aduaneiro da União para outro e são, fora desse território, redistribuídas com vista a serem reexpedidas para a UE, o seu estatuto da União tem de ser provado através de um dos meios «comuns» acima referidos no ponto II.2.3.4.1 aquando da sua reentrada.

Artigo 208.º, AE

— **Veículos como meios de transporte:**

Quando os veículos rodoviários a motor saem temporariamente do território aduaneiro da União e nele reentram, as chapas de matrícula e os documentos de matrícula dos veículos rodoviários a motor matriculados num Estado-Membro constituirão prova do estatuto da União. Para mais informações, ver anexo II.8.3.

Artigo 119.º, n.º 3,
alínea e), AD e
artigo 209.º, AE

— **Embalagens utilizadas para transportar mercadorias:**

Quando os recipientes, as embalagens, as paletes e outros materiais similares, à exceção de contentores, são utilizados para o transporte de mercadorias que saem temporariamente do território aduaneiro da União, estes devem ser identificados, através de uma declaração, como pertencentes a uma pessoa estabelecida na UE, a menos que existam dúvidas quanto à veracidade da declaração.

Nota:

O parágrafo anterior aplica-se apenas às embalagens utilizadas para o transporte de mercadorias em conformidade com o artigo 119.º, n.º 3, alínea e), do AD.

Se as embalagens vazias forem devolvidas sem serem reutilizadas para o transporte de mercadorias, deve ser utilizado um dos outros meios enumerados no artigo 199.º do AE.

Quando as embalagens são utilizadas para o transporte de mercadorias para um país terceiro, perdem o estatuto de mercadorias UE. Neste caso, aplicam-se as disposições relativas

às mercadorias de retorno (artigo 203.º do CAU). Por exemplo, as mercadorias são exportadas para a Suíça e as embalagens regressam vazias à UE.

Nota: embalagens sem o estatuto aduaneiro de mercadorias UE

Artigo 199.º, n.º 4, AE

No caso de mercadorias que possuem o estatuto aduaneiro de mercadorias UE em embalagens que não possuem o estatuto aduaneiro de mercadorias UE, o documento de certificação do estatuto aduaneiro de mercadorias UE deve incluir uma das seguintes menções:

BG	опаковка N
CS	obal N
DA	N-emballager
DE	N-Umschließungen
EE	N-pakendamine
EL	Συσκευασία N
EN	N packaging
ES	envases N
FI	N-pakkaus
FR	emballages N
HR	N pakiranje
HU	N csomagolás
IT	imballaggi N
LT	N pakuotė
LV	N iepakojums
MT	ippakkjar N
NL	N-verpakkingen
PL	opakowania N
PT	embalagens N
RO	ambalaj N
SI	N embalaža
SK	N — obal
SV	N förpackning

*Artigo 119.º, n.º 3, alínea f), AD e artigo 210.º, AE
Artigo 13.º, apêndice II, Convenção*

— **Mercadorias não comerciais em bagagens**

Quando os passageiros transportam mercadorias não comerciais na sua bagagem e saem temporariamente do território aduaneiro da União e nele reentram, a declaração do estatuto aduaneiro de mercadorias UE pelos passageiros será suficiente, a menos que existam dúvidas quanto à veracidade da sua declaração.

Artigo 205.º, n.º 2, AE

No caso de um viajante ser obrigado a apresentar um pedido de visto de um documento T2L/T2LF, deve utilizar o formulário que figura no anexo 51-01 do AE.

Artigo 199.º, n.º 1, alínea g), AE

— **Mercadorias sujeitas a impostos especiais de consumo**

No caso dos produtos sujeitos a impostos especiais de consumo, a versão impressa do documento administrativo eletrónico (e-AD), tal como previsto na Diretiva 2008/118/CE do Conselho e no Regulamento n.º 684/2009, utilizado para acompanhar a circulação entre dois pontos na União de produtos sujeitos a

impostos especiais de consumo introduzidos em livre prática, mas em regime de suspensão do imposto especial de consumo, pode ser utilizada como meio de prova do estatuto da União.

Artigo 199.º, n.º 1,
alínea e), AE

— **Produtos da pesca**

Podem ser utilizados como meio de prova do estatuto da União um diário de pesca, uma declaração de desembarque, uma declaração de transbordo e os dados do sistema de monitorização dos navios, consoante o caso, para produtos da pesca marítima e as mercadorias obtidas a partir desses produtos capturados por navios de pesca da União fora do território aduaneiro da União, em águas que não sejam águas territoriais de um país terceiro (ver igualmente o ponto II.5).

Artigo 199.º, n.º 6,
AE

Artigo 2.º, n.º 2,
alínea a), apêndice
II, Convenção

— **Mercadorias para exportação**

Os documentos ou as modalidades relacionados com o estatuto não podem ser utilizados para mercadorias relativamente às quais tenham sido cumpridas as formalidades de exportação ou que estejam sujeitas ao regime de aperfeiçoamento ativo.

Artigo 199.º, n.º 5,
AE

Artigo 4.º, n.º 2,
apêndice II,
Convenção

— **Emissão *a posteriori* de prova**

Se as condições para a emissão dos documentos que provam o estatuto aduaneiro de mercadorias UE estiverem preenchidas, estes documentos podem ser emitidos *a posteriori*. Nesse caso, devem incluir uma das menções seguintes, a cor vermelha:

BG	Издаден впоследствие
CS	Vystaveno dodatečně
DA	Udstedt efterfølgende
DE	Nachträglich ausgestellt
EE	Välja antud tagasiulatuvalt
EL	Εκδοθέν εκ των υστέρων
EN	Issued retrospectively — [code 98201] 99210
ES	Expedido <i>a posteriori</i>
FI	Annettu jälkikäteen
FR	Délivré <i>a posteriori</i>
HR	Izdano naknadno
HU	Kiadva visszamenőleges hatállyal
IS	Útgefið eftir á
IT	Rilasciato <i>a posteriori</i>
LT	Retrospektyvusis išdavimas
LV	Izsniegts retrospektīvi
MT	Maħruġ b'mod retrospettiv
NL	Achteraf afgegeven
NO	Udstedt i etterhånd
PL	Wystawione retrospektywnie
PT	Emitido <i>a posteriori</i>
RO	Eliberat ulterior

SI	Izdano naknadno
SK	Vyhotovené dodatočne
SV	Utfärdat i efterhand

Para mais informações sobre a emissão *a posteriori* da prova de estatuto, consultar os pontos que abordam de forma mais exaustiva estes meios de prova, ou seja, o ponto II.3.2.1 para o documento T2L/T2LF, o ponto II.3.2.2 para o manifesto aduaneiro das mercadorias, o ponto II.3.2.3 para o manifesto de uma companhia de navegação e o ponto II.3.2.4 para a fatura ou o documento de transporte.

II.2.4 Panorâmica da circulação de mercadorias UE temporariamente fora do território da União

Especificações	Prova	Declaração aduaneira	Outros requisitos	Disposição legal aplicável
Via aérea				
• De um aeroporto da UE com destino a outro aeroporto da UE sem escala fora da UE	Não exigida	Nenhuma	Carta de porte aéreo única («air waybill», AWB) emitida num Estado-Membro	Artigo 119.º, n.º 2, alínea a), AD
• De um aeroporto da UE com destino a outro aeroporto da UE, com possível escala fora da UE	Exigida	Nenhuma	AWB	Artigo 119.º, n.º 3, alíneas a) e b), AD
• De um aeroporto da UE com destino a outro aeroporto da UE e transbordadas fora da UE	Exigida	Nenhuma	Novo AWB + cópia do AWB original emitido num Estado-Membro	Artigo 119.º, n.º 3, alínea c), AD
Via marítima				
• De um porto da UE com destino a outro porto da UE sem escala fora da UE	Não exigida	Nenhuma	Autorização RSS	Artigo 119.º, n.º 2, alínea b), AD
• De um porto da UE com destino a outro porto da UE, com possível escala fora da UE	Exigida	Nenhuma	Conhecimento de embarque («bill of landing», B/L)	Artigo 119.º, n.º 3, alíneas a) e b), AD
• De um porto da UE com destino a outro porto da UE e transbordadas fora da UE	Exigida	Nenhuma	Novo B/L + cópia do B/L original emitido num Estado-Membro	Artigo 119.º, n.º 3, alínea c), AD
Via ferroviária				

Especificações	Prova	Declaração aduaneira	Outros requisitos	Disposição legal aplicável
• De uma estação ferroviária da UE com destino a outra estação ferroviária da UE, transportadas através de um país terceiro que é parte contratante na Convenção relativa a um regime de trânsito comum	Não exigida	Nenhuma*	— Acordo internacional de apoio à aplicação do artigo 119.º, n.º 2, alínea c), do AD. Por exemplo, Corredor T2 na Suíça — Guia de remessa CIM emitida num Estado-Membro	Artigo 119.º, n.º 2, alínea c), AD
• De uma estação ferroviária da UE com destino a outra estação ferroviária da UE, transportadas através de um país terceiro que não é parte contratante na Convenção relativa a um regime de trânsito comum, sem serem transbordadas fora da UE	Exigida	Nenhuma*	Guia de remessa CIM emitida num Estado-Membro	Artigo 119.º, n.º 3, alínea b), AD
• De uma estação ferroviária da UE com destino a outra estação ferroviária da UE e transbordadas fora da UE	Exigida	Nenhuma*	Nova guia de remessa CIM + cópia da guia de remessa CIM original emitida num Estado-Membro	Artigo 119.º, n.º 3, alínea c), AD
Via rodoviária				
• De um ponto da UE com destino a outro ponto da UE sem serem transbordadas fora da UE	Exigida	Nenhuma*	CMR emitida num Estado-Membro	Artigo 119.º, n.º 3, alínea b), AD

Especificações	Prova	Declaração aduaneira	Outros requisitos	Disposição legal aplicável
• De um ponto da UE com destino a outro ponto da UE e transbordadas fora da UE	Exigida	Nenhuma*	Nova CMR + cópia da CMR original emitida num Estado-Membro	Artigo 119.º, n.º 3, alínea c), AD
Meios de transporte**				
• Veículos rodoviários matriculados num Estado-Membro	Estatuto considerado provado	Nenhuma	Chapa de matrícula e documentos de matrícula	Artigo 119.º, n.º 3, alínea d), AD, artigo 208.º, n.º 1, AE
• Veículos rodoviários matriculados num Estado-Membro	Exigida	Nenhuma	Nenhuma	Artigo 119.º, n.º 3, alínea d), AD, artigo 208.º, n.º 2, AE
• Embalagens, paletes e outros materiais similares	Estatuto considerado provado	Nenhuma	— Identificação como pertencentes a uma pessoa estabelecida na União — Declaração de que têm o estatuto aduaneiro — Nenhuma dúvida quanto à veracidade	Artigo 119.º, n.º 3, alínea e), AD, artigo 209.º, n.º 1, AE
	Exigida se o estatuto da União não puder ser considerado provado	Nenhuma	Nenhuma	Artigo 119.º, n.º 3, alínea e), AD, artigo 209.º, n.º 2, AE
• Contentores	Considerados sempre como mercadorias de retorno!	ATA	Nos termos da Convenção de Istambul	Convenção ATA
Viajantes **				

Especificações	Prova	Declaração aduaneira	Outros requisitos	Disposição legal aplicável
• Mercadorias não comerciais transportadas por viajantes	Estatuto considerado provado	Nenhuma	— Declaração do passageiro — Nenhuma dúvida quanto à veracidade	Artigo 119.º, n.º 3, alínea f), AD
Remessas postais				
• Remessas postais transportadas de um ponto da UE com destino a outro ponto da UE sem serem transbordadas fora da UE	Nenhuma	T2	Identificação como remessa postal	
• Remessas postais transportadas de um ponto da UE com destino a outro ponto da UE com vista a serem reexpedidas ao abrigo da Convenção relativa a um regime de trânsito comum (CTC)	Exigida	T2	Identificação como remessa postal	Artigo 290.º, n.º 2, AE
• Remessas postais transportadas com destino a, proveniência de ou entre territórios fiscais especiais	Etiqueta que figura no anexo 72-02 do AE	T2F	Identificação como remessa postal	Artigo 290.º, n.º 1, AE

* A indicação de que não é exigida qualquer declaração aduaneira refere-se apenas ao território aduaneiro da UE. Um país terceiro pode exigir que as mercadorias UE sejam sujeitas a um regime de trânsito aduaneiro ao atravessarem o seu território. Por exemplo, o corredor T2 é um regime de trânsito no território suíço.

** Os meios de transporte e as mercadorias não comerciais transportadas por viajantes não perdem o estatuto da União apenas se circularem em conformidade com o artigo 119.º, n.º 3, do AD (por exemplo, quando circulam da Alemanha para Itália através da Suíça). Noutras situações, aplica-se o procedimento aplicável às mercadorias de retorno ao abrigo do artigo 203.º do CAU.

II.3 Circulação de mercadorias UE com prova do estatuto da União

O ponto anterior explicou que as **mercadorias UE** podem **circular**, **sem** estarem sujeitas a um **regime aduaneiro**, de um ponto do território aduaneiro da União para outro e, **temporariamente, para fora** desse território, sem alteração do seu estatuto, **desde que** o seu **estatuto** aduaneiro de mercadorias UE **seja comprovado** (ver ponto II.2.2.2). O ponto II.2.3.4 explica os meios que podem ser utilizados para provar o estatuto da União.

O presente ponto apresenta informações adicionais sobre as especificidades e a utilização dos meios comuns de prova do estatuto da União.

II.3.1 Utilização de prova do estatuto da União

A prova do estatuto da União é **estabelecida** do seguinte modo:

1. O interessado apresenta a prova do estatuto da União, utilizando um dos meios enumerados no ponto II.2.3.4;
2. A autoridade aduaneira de partida autentica a prova, se tal for exigido;
3. A autoridade aduaneira de partida regista a prova, se tal for exigido.

De forma consecutiva, os meios de prova são **utilizados** do seguinte modo:

1. O interessado pode fazer circular as mercadorias. Aquando da reentrada no território aduaneiro da União, os meios de prova serão apresentados à autoridade aduaneira à chegada;
2. A autoridade aduaneira do ponto de reentrada deve controlar a utilização correta dos meios de prova, ou seja, a autenticidade da prova, a sua utilização correta, etc.

Para facilitar esta tarefa de controlo, a estância aduaneira do ponto de reentrada em que foi apresentada a prova deve carimbar o formulário de reentrada, se for caso disso, a fim de evitar a sua segunda utilização.

II.3.2 Meios comuns para provar o estatuto da União — informações adicionais

II.3.2.1 Documentos T2L ou T2LF

*Artigo 124.º-A, AD
Artigos 5.º e 6.º,
apêndice II,
Convenção*

Até à implementação do sistema eletrónico de prova de estatuto da União (PoUS), o documento T2L/T2LF utilizado para comprovar o estatuto da União consiste em:

- o documento T2L: exemplar n.º 4 do documento administrativo único (DAU) (para mais informações, ver ponto V.3.3.1.1), ou

- o documento T2LF: exemplar n.º 4 do DAU, para as mercadorias transportadas com destino a, proveniência de ou entre territórios fiscais especiais (para mais informações, ver ponto IV.5.4), e
- a lista de carga, em casos específicos.

No que respeita aos requisitos relativos aos formulários dos documentos T2L/T2LF, são aplicáveis as disposições do ponto IV.1.4.2.1 «Formulário e preenchimento da declaração de trânsito».

Artigo 124.º-A, AD

Artigos 6.º e 8.º, apêndice II, Convenção

COMÉRCIO

O interessado deve apor o código «T2L» ou «T2LF» na subdivisão direita da casa 1 do formulário, e o código «T2Lbis» ou «T2LFbis» na subdivisão direita da casa 1 do ou dos formulários complementares utilizados e das listas de carga, se for caso disso.

O documento deve ser redigido num único exemplar.

Artigos 200.º e 202.º, AE

Os documentos T2L/T2LF, os formulários complementares e a lista de carga devem ser visados e registados pelos serviços aduaneiros.

Artigo 124.º-A, AD

Artigo 8.º, apêndice II, Convenção

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida deve visar e registar o documento e indicar na casa C:

- do formulário:
 - o nome e o carimbo da estância, a assinatura de um funcionário dessa estância, a data do visto, o número de registo ou o número da declaração de expedição, se necessário;
- dos formulários complementares e das listas de carga:
 - o número que figura no documento T2L/T2LF, que deve ser apostado por meio de um carimbo ou manuscrito. Os carimbos devem incluir o nome da estância competente, ou a menção deve ser acompanhada do carimbo oficial da estância competente.

Esses documentos devem ser devolvidos ao interessado.

Artigo 123.º, AD

Após o visto, o período de validade do documento T2L/T2LF é limitado a 90 dias. A pedido do interessado e por razões

justificadas, a estância aduaneira pode fixar um período de validade mais longo.

Utilização única da prova

Artigo 205.º, n.º 1, AE

Os documentos T2L/T2LF só podem ser utilizados uma vez, quando são apresentados pela primeira vez. Se os documentos só tiverem sido utilizados para uma parte das mercadorias aquando da sua primeira apresentação, deve ser estabelecida uma nova prova para a parte restante das mercadorias, em conformidade com o procedimento acima descrito.

Substituição

O documento T2L/T2LF pode ser substituído por um ou vários documentos novos, quando as circunstâncias o exigirem, pela autoridade aduaneira que visou o documento T2L/T2LF original.

Exemplares adicionais

Se forem necessários três exemplares, estes podem ser fornecidos sob a forma de um original e duas fotocópias, desde que nestas últimas figure a menção «cópia».

Emissão *a posteriori* do T2L/T2LF

Artigo 199.º, n.º 5, AE

Artigo 4.º, n.º 2, apêndice II, Convenção

O documento T2L/T2LF pode ser emitido *a posteriori*, exceto se expressamente proibido pela legislação, desde que a sua emissão seja cuidadosamente analisada, a fim de assegurar que estão preenchidas todas as condições para a sua emissão.

*Artigo 212.º, AE
Artigo 21.º, apêndice II, Convenção*

Contudo, os documentos T2L/T2LF, emitidos *a posteriori* devem ser aceites pelas autoridades aduaneiras sem prejuízo da aplicação dos procedimentos de controlo *a posteriori* ou de outros procedimentos de assistência administrativa, nomeadamente em caso de suspeita de fraude ou de irregularidades.

Os documentos T2L/T2LF emitidos *a posteriori* devem ostentar a menção adequada indicada no ponto II.2.3.4.2.

A autoridade aduaneira responsável pelo documento T2L/T2LF emitido *a posteriori* seria a mesma autoridade competente para visar o documento T2L/T2LF original.

Artigo 148.º, n.º 4, alínea b), AD

Declaração T1 elaborada erradamente

O documento T2L/T2LF pode ser emitido *a posteriori* para

mercadorias para as quais, por erro, tiver sido elaborada uma declaração T1.

Nesse caso, o documento T2L/T2LF deve conter uma referência a essa declaração T1.

Segundas vias

Pode ser emitida uma segunda via de um documento T2L/T2LF, exceto se expressamente proibido pela legislação, desde que a sua emissão seja cuidadosamente analisada, a fim de assegurar que estão preenchidas todas as condições para esse efeito. Para mais informações sobre a emissão de segundas vias, consultar o ponto V.3.4.4.

II.3.2.2 Manifesto aduaneiro das mercadorias

O presente ponto será completado quando o PoUS for implementado e o manifesto da companhia de navegação deixar de ser utilizado como prova do estatuto da União.

II.3.2.3 Manifesto da companhia de navegação (*exclusivamente transporte marítimo — disposição transitória*)

Artigo 199.º, n.º 2, AE
Artigo 10.º, apêndice II, Convenção

Até à implementação do sistema eletrónico PoUS, os operadores económicos podem continuar a utilizar o manifesto da companhia de navegação como meio de prova do estatuto da União.

Artigo 126.º-A, AD
Artigo 10.º, apêndice II, Convenção

COMÉRCIO

O manifesto da companhia de navegação (no caso de um serviço marítimo não regular) deve incluir as informações seguintes:

- o nome e o endereço completo da companhia de navegação,
- a identificação do navio,
- o local e a data de carga das mercadorias,
- o local de descarga das mercadorias,
- a assinatura do expedidor.

E, relativamente a cada remessa:

- uma referência ao conhecimento de embarque ou a qualquer outro documento comercial,
- a quantidade, a natureza, as marcas e os números de referência dos volumes,
- a designação das mercadorias de acordo com a sua designação comercial habitual contendo todos os elementos necessários à sua identificação,
- a massa bruta expressa em quilogramas,
- os números de identificação dos contentores, se for caso disso, e
- os seguintes indicadores do estatuto das mercadorias, consoante o caso:
 - a sigla «C» (equivalente a «T2L») para as mercadorias cujo estatuto aduaneiro de mercadorias UE possa ser justificado,
 - a sigla «F» (equivalente a T2LF) para as mercadorias cujo estatuto aduaneiro de mercadorias UE possa ser demonstrado, com destino ou proveniência de uma parte do território aduaneiro da União, nos casos em que as disposições da Diretiva 2006/112/CE não se apliquem, ou seja, os territórios fiscais especiais, ou
 - a sigla «N» para as outras mercadorias.

Artigo 203.º, AE
Artigo 10.º,
apêndice II,
Convenção

O manifesto devidamente preenchido e assinado pela companhia de navegação deve, a pedido desta, ser visado pela estância competente.

Artigo 126.º-A, AD
Artigo 10.º, apêndice II, Convenção

SERVIÇOS ADUANEIROS

Se o manifesto da companhia de navegação for visado pelos serviços aduaneiros, a estância competente incluirá as seguintes menções:

- o nome e o carimbo da estância competente,
- a assinatura de um funcionário da referida estância, e
- a data do visto.

Artigo 199.º, n.º 5,
AE
Artigo 4.º, n.º 2,
apêndice II,
Convenção

Se o manifesto da companhia de navegação for emitido *a posteriori*, deve ostentar a menção adequada, tal como previsto no ponto II.2.3.4.2.

II.3.2.4 Fatura ou documento de transporte

Artigo 126.º, AD

Artigo 9.º, apêndice II, Convenção

COMÉRCIO

A fatura ou o documento de transporte deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:

- o nome e o endereço completo do expedidor ou do interessado, caso não exista expedidor,
- a quantidade e o tipo de volumes, as marcas e os números de referência dos volumes,
- a designação das mercadorias,
- a massa bruta expressa em quilogramas,
- o valor das mercadorias,
- o número dos contentores, se for caso disso,
- o código «T2L» ou «T2LF», consoante o caso, e
- a assinatura manuscrita do interessado.

Nota: a fatura ou o documento de transporte devem dizer respeito apenas a mercadorias UE.

Faturas ou documentos de transporte, se o valor total das mercadorias em causa não exceder 15 000 EUR

Artigo 199.º, n.º 1, alínea d), e artigo 211.º, AE
Artigo 9.º, apêndice II, Convenção

Se o valor total das mercadorias UE abrangidas pela fatura ou pelo documento de transporte não exceder 15 000 EUR, o visto da estância competente não é necessário. No entanto, o nome e o endereço da estância competente devem figurar na fatura ou no documento de transporte, além das informações supramencionadas.

Faturas ou documentos de transporte, se o valor total das mercadorias em causa exceder 15 000 EUR

Artigo 126.º, AD e artigo 201.º, AE
Artigo 9.º, apêndice II, Convenção

A fatura ou o documento de transporte devidamente preenchido e assinado pelo interessado deve, a pedido deste, ser visado pela estância competente. Se a fatura ou o documento de transporte não for visado, não pode servir de prova do estatuto da União.

SERVIÇOS ADUANEIROS

O visto da fatura ou do documento de transporte aposto pela estância competente deve incluir as seguintes menções:

- o nome e o carimbo da estância competente,
- a assinatura de um funcionário da referida estância,
- a data do visto, e
- um número de registo ou o número da declaração de expedição.

Artigo 199.º, n.º 5, AE
Artigo 4.º, n.º 2, apêndice II, Convenção

As faturas ou os documentos de transporte emitidos *a posteriori* devem ostentar a menção adequada, tal como previsto no ponto II.2.3.4.2.

II.3.2.5 Caderneta TIR, livrete ATA ou formulário 302

Artigo 127.º, AD
Artigo 207.º, AE
Artigo 12.º, apêndice II, Convenção

Se as mercadorias transportadas ao abrigo de uma caderneta TIR, de um livrete ATA ou do formulário 302 forem todas mercadorias UE, o declarante deve apor, de forma legível, o código «T2L» ou «T2LF», consoante o caso, na casa reservada à designação das mercadorias, juntamente com a sua assinatura, em todas as folhas pertinentes da caderneta ou do livrete, que devem ser visados pela estância aduaneira de partida.

Se a caderneta TIR, o livrete ATA ou formulário 302 abrangerem simultaneamente mercadorias UE e mercadorias não UE, as duas categorias de mercadorias devem ser indicadas separadamente e o código «T2L» ou «T2LF», consoante o caso, deve ser apostado de forma a dizer respeito, apenas e inequivocamente, às mercadorias UE.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Quando uma caderneta TIR, um livrete ATA ou o formulário 302 são apresentados à estância aduaneira de partida para serem visados, a fim de provar o estatuto aduaneiro de mercadorias UE, é necessário assegurar que as mercadorias UE são indicadas separadamente das outras mercadorias e que o código «T2L» ou «T2LF» é indicado de modo a dizer respeito, unicamente, às mercadorias UE.

O código «T2L» ou «T2LF», consoante o caso, deve ser autenticado pelo carimbo da

estância aduaneira de partida, acompanhada da assinatura do funcionário competente.

II.3.3 Emissor autorizado

II.3.3.1 Disposições gerais

*Artigo 128.º, AD
Artigo 14.º,
apêndice II,
Convenção*

As autoridades aduaneiras podem autorizar uma pessoa, denominada «emissor autorizado», a emitir os seguintes meios de prova do estatuto da União:

1. Documentos T2L e T2LF sem visto (ver ponto II.3.3.2) (disposição transitória):
 - a) pré-autenticados pelas autoridades aduaneiras,
 - b) autenticados pelo próprio emissor autorizado,
 - c) autenticados eletronicamente pelo próprio emissor autorizado sem assinatura;
2. Manifesto aduaneiro das mercadorias sem visto e sem registo (ver ponto II.3.3.3);
3. Manifestos da companhia de navegação sem visto (ver ponto II.3.3.4) (disposição transitória):
 - a) manifesto da companhia de navegação como prova,
 - b) manifesto da companhia de navegação após a partida;
4. Faturas ou documentos de transporte relativos a mercadorias de valor superior a 15 000 EUR sem visto (disposição transitória) (ver ponto II.3.3.2).

Importa notar que a autorização para emitir documentos T2L/T2LF sem visto é uma disposição transitória, na medida em que a prova consistirá em documentos T2L/T2LF em vez de dados introduzidos no sistema PoUS.

A autorização para emitir determinados meios de prova do estatuto da União sem visto (e registo) pelas autoridades aduaneiras é uma decisão aduaneira adotada mediante pedido. Tal significa que são aplicáveis as regras gerais das decisões aduaneiras descritas na parte VI, salvo indicação em contrário.

O procedimento a seguir deve estar em conformidade com o ponto VI.2.2, a menos que sejam fornecidas informações adicionais.

O pedido deve ser apresentado à autoridade aduaneira competente do local onde o requerente mantém ou disponibiliza a sua contabilidade principal para fins aduaneiros e onde serão realizadas, no todo ou em parte, as atividades abrangidas pela autorização.

O requerente deve preencher as condições gerais e específicas. As condições gerais aplicáveis em todas as circunstâncias são enumeradas no quadro *infra*. As outras condições específicas são enumeradas nos pontos *infra* relativos a cada facilidade ou meio de prova específico.

Condições gerais

Artigo 128.º, n.º 1, AD
Artigo 14.º, apêndice II, Convenção

- O requerente está estabelecido na UE ou num país de trânsito comum;
- O requerente deve ter um número de registo e identificação de operador económico (EORI), se estiver estabelecido na UE;
- O requerente não cometeu infrações graves ou repetidas à legislação aduaneira ou fiscal;
- As autoridades aduaneiras competentes podem assegurar a fiscalização do procedimento e efetuar controlos sem ser necessário criar um dispositivo administrativo desproporcionado em relação às necessidades do requerente;
- O requerente conserva registos que permitam às autoridades aduaneiras efetuar controlos eficazes.

II.3.3.2 Documento T2L/T2LF, fatura ou documento de transporte emitido por um emissor autorizado (*disposição transitória*)

II.3.3.2.1 Autorização

Além das condições gerais enumeradas no ponto II.3.3.1, o requerente deve preencher as condições específicas a seguir enumeradas para ser autorizado a emitir documentos T2L/T2LF, faturas ou documentos de transporte como prova do estatuto da União sem o visto das autoridades aduaneiras.

Condições específicas para a emissão de documentos T2L/T2LF, faturas ou documentos de transporte

Artigo 128.º, n.ºs 2 e 4, AD
Artigo 14.º, apêndice II, Convenção

- O requerente emite regularmente a prova do estatuto aduaneiro das mercadorias UE, ou as autoridades aduaneiras competentes sabem que está em condições de cumprir as obrigações legais para a utilização desses meios de prova.

Além das condições gerais enumeradas no ponto II.3.3.1, e das condições específicas, o requerente deve preencher as condições específicas a seguir enumeradas para ser autorizado a emitir documentos T2L/T2LF autenticados eletronicamente pelo próprio como prova do estatuto da União sem o visto das autoridades aduaneiras.

Condições específicas para a autenticação eletrónica pelo próprio sem assinatura

Artigo 128.º-B, AD

Artigo 17.º, apêndice II, Convenção

- O emissor autorizado entregou um compromisso escrito, nos termos do qual assume a responsabilidade pelas consequências jurídicas da emissão de todos os documentos T2L/T2LF ou de todos os documentos comerciais que ostentem o carimbo especial.

Artigo 128.º-A, n.º 2, AD

Artigo 15.º, apêndice II, Convenção

SERVIÇOS ADUANEIROS

A autorização deve precisar, nomeadamente:

- a) A estância aduaneira competente para a pré-autenticação dos formulários «T2L» ou «T2LF»;
- b) As condições em que o emissor autorizado deve justificar a utilização correta dos referidos formulários;
- c) As categorias ou movimentos de mercadorias excluídos;
- d) O prazo e as condições em que o emissor autorizado deve informar a estância aduaneira competente com vista a permitir-lhe proceder a quaisquer controlos necessários antes da partida das mercadorias;
- e) Se os meios de prova devem ser:
 - (i) pré-autenticados pelas autoridades aduaneiras,
 - (ii) autenticados com a assinatura do próprio emissor autorizado,
 - (iii) autenticados eletronicamente pelo próprio emissor autorizado (sem assinatura);
- f) Que o expedidor autorizado deve preencher e assinar o formulário antes da expedição das mercadorias;
- g) Se a autoridade aduaneira autoriza a utilização de listas de carga que não satisfaçam todos os requisitos.

II.3.3.2.2 Utilização de documentos T2L/T2LF, faturas ou documentos de transporte emitidos por um emissor autorizado

Quando os meios de prova são pré-autenticados pelas autoridades aduaneiras:

Artigo 128.º-A, AD

Artigo 16.º, apêndice II, Convenção

SERVIÇOS ADUANEIROS

Os serviços aduaneiros devem carimbar e assinar antecipadamente:

- O rosto das faturas ou dos documentos de transporte; ou
- A casa «C. Estância de partida», que figura no rosto dos documentos T2L/T2LF e, quando adequado, dos formulários complementares.

A assinatura do funcionário da estância responsável pela pré-autenticação não precisa de ser manuscrita e o carimbo dessa estância poderá ser pré-impresso se a pré-autenticação for administrada a nível central por uma única autoridade aduaneira.

Quando os meios de prova são autenticados pelo próprio emissor autorizado:

Artigo 128.º-A, AD e parte II, capítulo II, anexo 72-04, AE

Artigo 16.º, apêndice II e anexo B9, apêndice III, Convenção

COMÉRCIO

O emissor autorizado deve carimbar com um carimbo especial:

- O rosto das faturas ou dos documentos de transporte; ou
- A casa «C. Estância de partida», que figura no rosto dos documentos T2L/T2LF e, quando adequado, dos formulários complementares.

O cunho desse carimbo pode ser pré-impresso nos formulários, quando a impressão for confiada a uma tipografia autorizada para o efeito. As casas 1, 2, 4, 5 e 6 do carimbo especial devem ser preenchidas com as seguintes informações:

- as armas ou quaisquer outros sinais ou letras que caracterizem o país,
- a estância aduaneira competente,
- a data,
- o emissor autorizado, e
- o número da autorização.

Nota: a pré-impressão do carimbo especial é aprovada pela autoridade competente do país onde o emissor autorizado está estabelecido e não pelas autoridades aduaneiras do país onde está estabelecida a tipografia.

Preenchimento posterior da prova pelo emissor autorizado:

Artigo 128.º-A, AD

Artigos 16.º, n.º 4, 19.º e 20.º, apêndice II, Convenção

COMÉRCIO

Antes da expedição das mercadorias, o emissor autorizado deve preencher e assinar o formulário, indicando:

- numa parte visível do documento comercial utilizado, ou
- na casa «D. Controlo pela estância de partida» dos documentos T2L/T2LF e, quando adequado, dos formulários complementares,

as seguintes informações:

- o nome da estância aduaneira competente,
- a data de elaboração do documento e a assinatura do emissor autorizado, e
- uma das seguintes menções:

BG	Одобрен издател
CS	Schválený vydavatel
DA	Autoriseret udsteder
DE	Zugelassener Aussteller
EL	Εγκεκριμένος εκδότης
EN	Authorised issuer
ES	Emisor autorizado
ET	Volitatud väljastaja
FI	Valtuutettu antaja
FR	Emetteur agréé
HR	Ovlaštenog izdavatelja
HU	Engedélyes kibocsátó
IT	Emittente autorizzato
LT	Įgaliotasis išdavėjas
LV	Atzītais izdevējs
MT	Emittent awtorizzat
NL	Toegelaten afgever
PL	Upoważnionego wystawcę
PT	Emissor autorizado
RO	Emitent autorizat
SK	Schválený vystaviteľ
SL	Pooblašчени izdajatelj
SV	Godkänd utfärdare

O emissor autorizado é obrigado a:

- fazer uma cópia de cada meio de prova emitido,
- apresentar as cópias às autoridades aduaneiras, tal como estabelecido nas autorizações, para efeitos de controlo, e

— conservá-las durante, pelo menos, três anos.

Se os meios de prova forem autenticados eletronicamente pelo próprio emissor autorizado sem assinatura:

Artigo 128.º-B, AD

Artigo 17.º, apêndice II, Convenção

COMÉRCIO

Antes da expedição das mercadorias, o emissor autorizado deve preencher e assinar o formulário indicado na caixa de texto «Comércio» anterior, com exceção do seguinte.

Os documentos T2L/T2LF ou os documentos comerciais devem conter, em vez da assinatura do emissor autorizado, uma das seguintes menções:

BG	Освободен от подпис
CS	Podpis se nevyžaduje
DA	Fritaget for underskrift
DE	Freistellung von der Unterschriftsleistung
EE	Allkirjanõudest loobutud
EL	Δεν απαιτείται υπογραφή
EN	Signature waived
ES	Dispensa de firma
FI	Vapautettu allekirjoituksesta
FR	Dispense de signature
HR	Oslobodeno potpisa
HU	Aláírás alól mentesítve
IS	Undanþegið undirskrift
IT	Dispensa dalla firma
LT	Leista nepasirašyti
LV	Derīgs bez paraksta
MT	Firma mhux meħtieġa
NL	Van ondertekening vrijgesteld
NO	Fritatt for underskrift
PL	Zwolniony ze składania podpisu
PT	Dispensada a assinatura
RO	Dispensă de semnătură
SI	Opustitev podpisa
SK	Oslobodenie od podpisu
SV	Befrielse från underskrift

Para mais informações sobre a utilização destes meios de prova, ver também o ponto II.3.2.1, para os documentos T2L/T2LF, e o ponto

II.3.2.4, para as faturas e os documentos de transporte.

II.3.3.3 Manifesto aduaneiro das mercadorias emitido por um emissor autorizado

O presente ponto será completado quando o PoUS for implementado e o manifesto da companhia de navegação deixar de ser utilizado como prova do estatuto da União.

II.3.3.4 Manifesto da companhia de navegação emitido por um emissor autorizado (disposição transitória)

II.3.3.4.1 Autorização

Além das condições gerais enumeradas no ponto II.3.3.1 *supra*, o requerente deve preencher as condições específicas a seguir enumeradas para ser autorizado a emitir um **manifesto da companhia de navegação** como prova do estatuto da União sem o visto das autoridades aduaneiras.

Condições específicas

Artigo 128.º, n.ºs 2 e 4, AD

- O requerente emite regularmente a prova do estatuto aduaneiro das mercadorias UE, ou as autoridades aduaneiras competentes sabem que está em condições de cumprir as obrigações legais para a utilização desses meios de prova.

No entanto, por razões logísticas, o manifesto nem sempre está disponível para autenticação no momento da partida do navio. Nesse caso, a companhia de navegação pode transmitir eletronicamente, a partir do porto de partida, os dados relativos ao manifesto após a partida do navio para o porto de destino, de forma que o manifesto esteja disponível no porto de destino antes da chegada do navio. As autoridades aduaneiras podem autorizar a companhia de navegação a **emitir** esses manifestos, o mais tardar, no **dia seguinte** ao da partida do navio, mas antes da sua chegada ao porto de destino — a autorização TC12 (ver anexo II.8.2). Além das condições gerais enumeradas no ponto II.3.3.1, o requerente deve satisfazer as condições específicas a seguir enumeradas.

Condições específicas

Artigo 128.º-D, n.ºs 1 e 2, AD e artigo 18.º, apêndice II, Convenção

- ser uma companhia de navegação internacional,
- utilizar sistemas de intercâmbio eletrónico de dados para a transmissão das informações entre os portos de partida e de destino no território aduaneiro da União,
- efetuar um número significativo de viagens entre os portos dos Estados-Membros ou dos países de trânsito comum segundo rotas reconhecidas.

Aplicação

*Artigos 128.º-C e 128.º-D, AD
Artigo 18.º,
apêndice II,
Convenção*

A companhia de navegação deve incluir no pedido de autorização uma lista de todos os países e portos de partida e de destino em causa.

A companhia de navegação deve igualmente indicar, no seu pedido, o(s) nome(s) do(s) seu(s) representante(s) nesses portos.

Procedimento de consulta para a autorização

As autoridades aduaneiras do Estado-Membro onde a companhia de navegação está estabelecida, logo que recebam o pedido, devem notificá-lo aos outros Estados-Membros em cujo território estão situados os portos de partida e de destino previstos. As pessoas de contacto pertinentes constam da lista do anexo II.8.2 — anexo B.

Em seguida, as autoridades aduaneiras dos portos de partida e de destino examinarão, juntamente com os escritórios locais da companhia de navegação em causa, se as condições necessárias para beneficiar do procedimento simplificado se encontram preenchidas e, em especial, se foram respeitados os critérios relativos ao número significativo de viagens entre os países, de acordo com rotas reconhecidas.

Após a conclusão deste procedimento de consulta, as autoridades aduaneiras dos portos de partida e de destino informarão as respetivas autoridades competentes sobre se esses portos se encontram ou não equipados para utilizar um sistema de intercâmbio eletrónico de dados e sobre se a companhia de navegação preenche ou não as condições enumeradas *supra*.

Se não tiver sido recebida nenhuma objeção no prazo de 60 dias (Estados-Membros) ou de 45 dias (países de trânsito comum) a contar da data da notificação, as autoridades aduaneiras devem

autorizar o procedimento simplificado para que a companhia marítima emita um manifesto como prova do estatuto da União sem o visto dessas autoridades.

Essa autorização será válida nos Estados-Membros em causa e só se aplicará às operações de transporte efetuadas entre os portos nela previstos. A simplificação abrange o transporte de todas as mercadorias transportadas por via marítima pela companhia de navegação, entre os portos dos Estados-Membros e os dos países de trânsito comum enumerados na autorização.

II.3.3.4.2 Emissão da prova

O manifesto deve ser autenticado pela companhia de navegação no porto de partida, antes da partida do navio.

No entanto, por razões logísticas, o manifesto nem sempre está disponível para autenticação no momento da partida do navio. Nesse caso, a companhia de navegação pode transmitir eletronicamente, a partir do porto de partida, os dados relativos ao manifesto após a partida do navio para o porto de destino, de forma que o manifesto esteja disponível no porto de destino antes da chegada do navio.

*Artigos 128.º-C e 128.º-D, AD
Artigo 18.º,
apêndice II,
Convenção*

Os artigos 128.º-C e 128.º-D do AD (artigo 18.º, apêndice II, da Convenção) estipulam que um manifesto pode ser emitido *a posteriori* como prova do estatuto e, mediante determinadas condições, ser transmitido ao porto de destino através de um sistema de intercâmbio eletrónico de dados.

*Artigo 126.º-A, AD
Artigo 18.º,
apêndice II,
Convenção*

Quando utilizado como prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE, o manifesto da companhia de navegação deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

- o nome e o endereço completo da companhia de navegação,
- a identificação do navio,
- o local e a data de carga das mercadorias,
- o local de descarga das mercadorias,
- e, relativamente a cada remessa:
 - a referência ao conhecimento de embarque ou a quaisquer outros documentos comerciais,
 - a quantidade, a natureza, as marcas e os números de referência dos volumes,
 - a designação das mercadorias de acordo com a sua designação comercial habitual contendo todos os elementos necessários à sua identificação,

- a massa bruta expressa em quilogramas,
- os números de identificação dos contentores, se for caso disso, e
- os seguintes indicadores do estatuto das mercadorias:
 - a sigla «C» (equivalente a «T2L») para as mercadorias cujo estatuto aduaneiro de mercadorias UE possa ser justificado, ou
 - a sigla «F» (equivalente a «T2LF») para as mercadorias cujo estatuto aduaneiro de mercadorias UE possa ser justificado, com destino ou proveniência de uma parte do território aduaneiro da União, ou
 - a sigla «N» para as outras mercadorias.

II.3.3.4.3 Procedimento no porto de partida

A companhia de navegação deve emitir o manifesto que prova o estatuto aduaneiro de mercadorias UE, o mais tardar, no dia seguinte ao da partida do navio e, impreterivelmente, antes da chegada do navio ao porto de destino.

Em seguida, a companhia de navegação transmite o manifesto ao porto de destino através do sistema de intercâmbio eletrónico de dados.

Mediante pedido, a companhia de navegação transmite o manifesto às autoridades aduaneiras do porto de partida através do sistema de intercâmbio eletrónico de dados ou, caso estas autoridades não disponham dos meios técnicos necessários para receber esses dados por via eletrónica, em papel.

As autoridades competentes do porto de partida efetuarão controlos com base numa análise do risco.

II.3.3.4.4 Procedimento no porto de destino

A companhia de navegação deve apresentar um exemplar do manifesto às autoridades aduaneiras do porto de destino através do sistema de intercâmbio eletrónico de dados ou, caso estas autoridades não disponham dos meios técnicos necessários para receber esses dados por via eletrónica, em papel.

As autoridades competentes do porto de destino examinarão o estatuto aduaneiro de mercadorias UE declarado, efetuando controlos com base numa análise do risco e procedendo, se necessário, a verificações cruzadas com as autoridades competentes

do porto de partida.

II.3.3.4.5 Irregularidades/infrações

A companhia de navegação deve notificar às autoridades competentes dos portos de partida e de destino todas as irregularidades ou infrações que tiver constatado. Deve igualmente prestar a sua colaboração, a fim de esclarecer eventuais infrações ou irregularidades constatadas pelas autoridades competentes dos portos de partida ou de destino.

Se não for possível esclarecer essas infrações ou irregularidades no porto de destino, as autoridades competentes deste porto notificarão esse facto às autoridades competentes do porto de partida e à autoridade que emitiu a autorização, as quais adotarão então as medidas que considerarem necessárias.

II.3.3.4.6 Responsabilidades da companhia de navegação

A companhia de navegação deve:

- manter registos adequados que permitam às autoridades competentes verificar as operações nos portos de partida e de destino,
- colocar toda a documentação pertinente à disposição das autoridades competentes, e
- assumir, perante as autoridades competentes, a plena responsabilidade pelo cumprimento das suas obrigações e pela notificação e resolução de eventuais infrações ou irregularidades.

II.3.4 Regime de trânsito comum

*Artigo 9.º da
Convenção*

As mercadorias entradas num país de trânsito comum ao abrigo de um procedimento T2 conservam o seu estatuto da União, desde que:

- tenham ficado ao abrigo de um procedimento T2 ou de um regime de entreposto no país de trânsito comum, e
- o período durante o qual as mercadorias foram armazenadas num entreposto não tenha ultrapassado cinco anos (ou seis meses para algumas categorias específicas de mercadorias), e
- tenham ficado sob controlo permanente das autoridades aduaneiras desse país.

Mercadorias UE nos países de trânsito comum

*Artigos 2.º, n.º 3,
alínea b), e 9.º,
Convenção
Artigo 2.º,
apêndice II,
Convenção*

Nos países de trânsito comum, as mercadorias UE só podem ser sujeitas ao procedimento T2 quando:

- as mercadorias tenham entrado nesse país ao abrigo do procedimento T2;
 - as mercadorias sejam reexpedidas nas seguintes condições:
 - tenham permanecido sob o controlo permanente da autoridade aduaneira, de modo a assegurar que não há alterações na sua identidade ou estado,
 - não tenham sido sujeitas a um regime de trânsito aduaneiro que não o regime de trânsito ou o de entreposto, e
 - caso tenham sido sujeitas a um regime de entreposto:
 - o período de armazenagem não tenha ultrapassado cinco anos,
 - no que se refere às mercadorias dos capítulos 1 a 24 da Nomenclatura para a Classificação das Mercadorias, esse período não pode ter ultrapassado seis meses,
 - as mercadorias tenham sido depositadas em locais reservados e não tenham sofrido manipulações para além das necessárias à conservação no seu estado originário ou ao fracionamento das remessas sem substituição de embalagem, e
 - as manipulações tenham sido efetuadas sob controlo aduaneiro;
- e
- o novo procedimento T2 faça referência ao anterior procedimento ao abrigo do qual as mercadorias UE entraram nesse país de trânsito comum, incluindo todas as menções específicas que nele figurarem.

Apresentação de provas do estatuto da União num país de trânsito comum

*Artigos 5.º, 9.º, 10.º
e 18.º-A, apêndice
II, Convenção*

Podem ser emitidos num país de trânsito comum os seguintes meios de prova:

- documento T2L,
- fatura ou documento de transporte,
- manifesto da companhia de navegação.

Para mais informações sobre a apresentação e utilização destes

meios de prova, ver pontos II.3.2 e II.3.3.

Os documentos emitidos por uma estância competente de um país de trânsito comum para estabelecer o estatuto aduaneiro de mercadorias UE devem fazer referência à declaração T2 ou ao documento que estabelece o estatuto aduaneiro de mercadorias UE correspondente, ao abrigo do qual as mercadorias entraram nesse país de trânsito comum, e conter todas as menções específicas que nele figurarem.

Mercadorias UE reexportadas de um país de trânsito comum

*Artigo 9.º,
Convenção
Artigo 12.º,
apêndice II,
Convenção*

Sempre que as mercadorias UE que entraram num país de trânsito comum sejam reexportadas ao abrigo de um regime de trânsito que não o regime de trânsito comum, não é necessário renovar o documento T2L/T2LF, na condição de as mercadorias não terem sido colocadas num entreposto antes de serem reexpedidas. A fim de provar que as mercadorias ficaram sob controlo permanente das autoridades aduaneiras, a estância aduaneira competente do país de trânsito comum carimba a parte superior do rosto do documento, acrescentando a data de reexportação.

Por exemplo: mercadorias UE que chegam a um país de trânsito comum num navio não afetado a um serviço de linha regular e são reexportadas por camião ao abrigo de um regime TIR. Importa notar que o período de validade do documento T2L/T2LF é limitado a 90 dias.

Emissão de prova nos países de trânsito comum

*Artigo
apêndice
Convenção*

2.º, II, A prova do estatuto de mercadorias UE transportadas através de um país de trânsito comum só pode ser apresentada se as mercadorias forem transportadas diretamente desse país de trânsito comum para outro país de trânsito comum ou para um Estado-Membro:

- sem travessia do território de um país terceiro, ou
- em caso de travessia de um país terceiro, se forem transportadas ao abrigo de um título de transporte único emitido num país de trânsito comum.

Mercadorias UE exportadas de um país de trânsito comum

*Artigo 2.º,
apêndice II,
Convenção*

A prova do estatuto da União não pode ser utilizada para mercadorias UE destinadas a exportação a partir de um país de trânsito comum ou da UE.

Presunção do estatuto de mercadorias UE

Importação temporária

*Artigo 9.º, n.º 2,
Convenção*

No entanto, a prova do estatuto da União não é exigida para as mercadorias UE que sejam sujeitas ao regime de importação temporária num país de trânsito comum e que não tenham sofrido manipulações para além das necessárias à conservação no seu estado originário ou ao fracionamento das remessas.

Corredor T2

*Artigo 21.º-A,
apêndice II,
Convenção*

As mercadorias que tenham o carácter aduaneiro de mercadorias da União que sejam transportadas por caminho de ferro podem circular, sem estar sujeitas a um regime aduaneiro, de um ponto para outro do território aduaneiro da União, e ser transportadas através do território de um país de trânsito comum sem alteração do seu carácter aduaneiro. Para mais informações sobre o corredor T2, ver parte VI — ponto 3.5.5.

II.4 Circulação de mercadorias UE sem prova do estatuto da União

II.4.1 Transporte por via aérea

*Artigo 119.º, n.º 2,
alínea a), AD*

As mercadorias UE transportadas por via aérea de um aeroporto da UE com destino a outro aeroporto da UE, sem escala fora da UE, beneficiam da presunção do estatuto da União desde que estejam cobertas por um documento de transporte único, ou seja, a carta de porte aéreo (AWB) emitida num Estado-Membro. Por conseguinte, nestas circunstâncias, não é exigida qualquer prova para as mercadorias UE.

II.4.2 Serviço de linha regular

II.4.2.1 Definição

Artigo 120.º, AD

As companhias de navegação que apenas operam serviços de transporte marítimo (de curta distância) entre dois ou mais portos da UE e transportam mercadorias UE podem requerer autorização para prestar serviços de linha regular (SLR).

As mercadorias UE transportadas a bordo de um navio autorizado a prestar um SLR entre dois ou mais portos da UE mantêm o estatuto da União, sem necessidade de provar esse estatuto aos serviços

aduanheiros dos portos de chegada da UE. O navio afetado ao SLR não está autorizado a:

- fazer escala em qualquer porto fora do território aduaneiro da União,
- fazer escala num porto que não faça parte das rotas autorizadas para o SLR,
- fazer escala num porto situado numa zona franca de um porto da UE,
- efetuar qualquer transbordo de mercadorias no mar.

Artigo 119.º, n.º 2, alínea b), AD

O SLR pode, por conseguinte, ser comparado a uma ponte terrestre entre dois ou mais portos da UE sem controlos aduanheiros em qualquer um dos extremos da ponte. No entanto, as mercadorias não UE transportadas por um navio autorizado a prestar um SLR devem ser sujeitas a um regime de trânsito T1.

Quando um navio não afetado ao SLR navega entre portos da UE e sai do território aduaneiro da União, as mercadorias UE a bordo perdem o estatuto da União. À chegada à União, o estatuto das mercadorias UE tem de ser comprovado; caso contrário, as autoridades aduanheiras considerarão todas as mercadorias a bordo como mercadorias não UE.

Quando os serviços de transporte marítimo operam entre portos da UE e de países terceiros, não lhes é concedida autorização para se tornarem um SLR para essas rotas. É necessário provar o estatuto aduaneiro das mercadorias UE transportadas a bordo de navios não afetados a um SLR, quando essas mercadorias são descarregadas num porto da UE.

A Convenção relativa a um regime de trânsito comum não abrange a facilitação do SLR nem a utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para o transporte marítimo.

Este conceito de SLR não deve ser confundido com o termo «serviço regular» utilizado pelos operadores de transportes marítimos.

II.4.2.2 Procedimento de autorização de serviços de linha regular

Artigos 120.º e 121.º, AD

Artigo 39.º, alínea (a), CAU

A autorização só será concedida às companhias de navegação que:

- estejam estabelecidas no território aduaneiro da União;
- não tenham registo de infrações graves ou recidivas à legislação aduaneira e às regras de tributação, incluindo a ausência de

- registo de infrações penais graves relacionadas com a sua atividade económica [nota: considera-se que esta condição está preenchida para os titulares do estatuto de operador económico autorizado (AEO)];
- se comprometam a comunicar à autoridade aduaneira que concedeu a autorização, assim que esta seja emitida:
 - os nomes dos navios afetados ao SLR,
 - o porto em que o navio inicia a sua operação de SLR, e
 - os portos de escala;
 - se comprometam a não fazer escala em nenhum porto situado fora do território aduaneiro da União nem em nenhuma zona franca de um porto da União, e a não efetuar qualquer transbordo de mercadorias no mar.

As regras gerais que regem as decisões aduaneiras adotadas na sequência de um pedido são plenamente aplicáveis à autorização para a criação de serviços de linha regular. Por conseguinte, as orientações descritas na parte VI, pontos 2.2 a 2.5, são igualmente aplicáveis para além das especificações a seguir descritas.

COMÉRCIO

O pedido deve especificar os Estados-Membros em que o SLR opera e pode especificar os Estados-Membros relativamente aos quais o requerente declare ter planos para futuros serviços.

Artigo 195.º, AE

Após examinar o pedido, a autoridade aduaneira competente (autoridade aduaneira emissora) deve notificar, através do Sistema de Decisões Aduaneiras, as autoridades aduaneiras (as autoridades aduaneiras consultadas) dos outros Estados-Membros em que o SLR que solicita o seu acordo opera ou poderá eventualmente operar no futuro. As outras administrações devem declarar o seu acordo ou recusa no prazo de 15 dias a contar da notificação pela autoridade aduaneira emissora. Se o Estado-Membro consultado recusar o pedido, deve indicar o(s) motivo(s) e as disposições jurídicas correspondentes relativos à infração cometida através do Sistema de Decisões Aduaneiras. As autoridades do Estado-Membro onde o pedido foi feito devem recusar a autorização e comunicar ao requerente os motivos da rejeição.

Artigo 195.º, AE

Na ausência de resposta ou rejeição no prazo de 15 dias após a receção da notificação, as autoridades aduaneiras competentes devem emitir a autorização à companhia de navegação em causa.

A autorização deve ser aceite pelos outros Estados-Membros em que o serviço marítimo opera ou poderá eventualmente operar no futuro.

Artigo 121.º, AD

COMÉRCIO

Uma vez autorizada a criar serviços de linha regular, a companhia de navegação deve registar junto da autoridade aduaneira emissora as seguintes informações:

- a) Os nomes dos navios afetados ao SLR;
 - b) O primeiro porto em que o navio inicia a sua operação de SLR;
 - c) Os portos de escala;
- e notificar à autoridade aduaneira emissora:
- d) Todas as alterações às informações referidas nas alíneas a), b) e c);
 - e) A data e a hora em que as alterações produzem efeitos;
- e, se for caso disso:
- f) Os nomes dos afretadores parciais.

Artigo 121.º, AD e artigo 196.º, AE

SERVIÇOS ADUANEIROS

Todas as alterações à autorização comunicadas pela companhia de navegação devem ser registadas no Sistema de Decisões Aduaneiras no prazo de um dia útil a contar da data da comunicação, devendo ficar acessíveis às autoridades aduaneiras afetadas pelo SLR. O registo alterado produz efeitos no primeiro dia útil após o seu registo.

Toda a correspondência com outras administrações aduaneiras afetadas pelo SLR deve ser efetuada através do Sistema de Decisões Aduaneiras.

A lista das autoridades competentes para o procedimento de autorização e para as comunicações relativas ao SLR figura no anexo II.8.4.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Autorização => registo no sistema eletrónico de informação e comunicação do SLR.

Quando adequado, preencher a casa «Outras informações» da autorização de SLR com o(s) nome(s) do(s) afretador(es) parcial(ais) em relação a cada navio.

Estas informações serão completadas na sequência da atualização do sistema de gestão das decisões aduaneiras prevista para o final de 2020.

II.4.2.3 Fretamento parcial

No caso de fretamento parcial, o pedido de autorização de um SLR

é apresentado pela pessoa (fretador ou afretador), ou pelo seu representante, que define o SLR, ou seja, que determina o(s) navio(s) a utilizar nesse SLR e fixa os portos de escala. As autoridades aduaneiras emissoras podem solicitar as informações adicionais necessárias para apreciar o pedido.

O anexo II.8.1 contém exemplos de contratos de fretamento que envolvem subcontratação e fretamento parcial.

II.4.2.4 Verificação de condições para o serviço de linha regular

As autoridades aduaneiras podem exigir que a companhia de navegação apresente provas de que cumpre as disposições relacionadas com o funcionamento do SLR, nomeadamente que o serviço é operado com base nas informações registadas junto da autoridade aduaneira competente e faz escala apenas nos portos de escala registados.

Sempre que uma autoridade aduaneira verificar que as disposições do SLR não foram respeitadas, informará de imediato, através do Sistema de Decisões Aduaneiras, as autoridades aduaneiras dos outros Estados-Membros em que o SLR é operado, para que possam tomar as medidas necessárias.

II.4.2.5 Serviço de linha regular ou serviço de linha não regular

As mercadorias não UE e, em determinados casos, as mercadorias UE transportadas num navio afetado ao SLR devem ser transportadas ao abrigo de um regime aduaneiro («camião transportado no *ferry*») ou sujeitas a um regime de trânsito da União (T1 ou T2F) para o transporte no SLR. Para o efeito, um SLR pode optar por solicitar uma autorização para utilizar um DTE como declaração de trânsito para o transporte marítimo ou utilizar o regime de trânsito normal (utilizando a declaração NSTI baseada no DAU e uma garantia) para as mercadorias T1 ou T2F. Se o DTE for utilizado como declaração de trânsito para o transporte marítimo, os manifestos do SLR podem ser utilizados para esse efeito, não sendo necessária qualquer garantia.

Sempre que os serviços de transporte marítimo de curta distância operem entre dois ou mais portos da UE e transportem principalmente mercadorias não UE, esses operadores devem ter em conta o esforço administrativo envolvido. Devem ponderar se vale a pena cumprir os requisitos administrativos necessários para dispor

da(s) autorização(ões) para utilizar o SLR e o DTE como declaração de trânsito para o transporte marítimo e cumprir os requisitos operacionais necessários para a utilização dessas autorizações. Em alternativa, os operadores poderiam considerar a possibilidade de utilizar um serviço de linha não regular. Assim, a autorização SLR não seria necessária e, em alternativa, o operador poderia apresentar uma simples prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE, se aplicável.

Circunstâncias imprevistas durante o transporte através de serviços de linha regular

Quando, devido a circunstâncias imprevistas, um navio registado num SLR é obrigado a proceder ao transbordo de mercadorias no mar, a fazer escala, a carregar ou a descarregar mercadorias num porto fora do território aduaneiro da UE, num porto que não faça parte do SLR ou numa zona franca de um porto da UE, a companhia de navegação deve informar de imediato as autoridades aduaneiras de todos os portos de escala subsequentes da UE que se encontram na rota prevista do navio.

O estatuto aduaneiro das mercadorias a bordo desse navio não deve ser alterado, a menos que se trate de novas mercadorias carregadas ou mercadorias descarregadas e deixadas nesses locais.

Exemplo 1

Ligação Nova Iorque/Le Havre/Antuérpia em serviço de linha não regular

Considera-se que todas as mercadorias são mercadorias não UE à sua chegada a Le Havre.

- Para as mercadorias UE (exceto as mercadorias sujeitas a impostos especiais de consumo) carregadas em Le Havre, deve ser utilizado um documento T2L ou, a pedido da companhia de navegação, o manifesto da companhia de navegação com o código «C» aposto.
- Para as mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo carregadas em Le Havre, deve ser utilizada a versão impressa do documento administrativo eletrónico (e-AD) (tal como previsto nos artigos 21.º e 34.º da Diretiva 2008/118/CE do Conselho e no Regulamento n.º 684/2009).

Exemplo 2

Ligação Le Havre/Pointe à Pitre (Guadalupe) em serviço de linha não regular

Considera-se que todas as mercadorias são mercadorias não UE à

sua chegada a Pointe à Pitre.

- Para as mercadorias UE, deve ser utilizado um documento T2LF ou, a pedido da companhia de navegação, o manifesto da companhia de navegação com o código «C» aposto.

Exemplo 3

Ligação Génova/Marselha em serviço de linha não regular

Considera-se que todas as mercadorias são mercadorias não UE à sua chegada a Marselha.

- Para as mercadorias UE (exceto as mercadorias sujeitas a impostos especiais de consumo) carregadas em Génova, deve ser utilizado um documento T2L ou, a pedido da companhia de navegação, o manifesto da companhia de navegação com o código «C» aposto.
- Para as mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo carregadas em Génova, deve ser utilizada a versão impressa do documento administrativo eletrónico (e-AD) (tal como previsto nos artigos 21.º e 34.º da Diretiva 2008/118/CE do Conselho e no Regulamento n.º 684/2009).

Exemplo 4

Ligação Nova Iorque/Le Havre/Antuérpia em serviço de linha não regular

Considera-se que todas as mercadorias são mercadorias não UE à chegada do navio a Le Havre.

Uma parte é descarregada em Le Havre, permanecendo o resto a bordo.

Existem duas possibilidades:

- *As mercadorias são descarregadas em Le Havre e são transportadas por via rodoviária até Antuérpia:* é exigido um regime de trânsito T1 para o transporte rodoviário e deve ser constituída uma garantia.
- *As mercadorias não são descarregadas em Le Havre e são transportadas por via marítima até Antuérpia:* não é exigido um regime de trânsito T1. À chegada a Antuérpia, considera-se que todas as mercadorias são mercadorias não UE, salvo se for apresentada prova do seu estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

Exemplo 5

Exportação de mercadorias com pedido de restituição

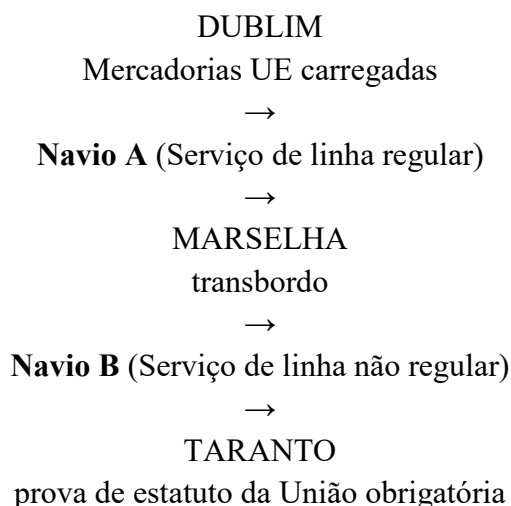
Ligação Le Havre/Antuérpia/Nova Iorque em serviço de linha não regular

As formalidades de exportação são completadas em Le Havre, onde as mercadorias são carregadas num navio ao abrigo de um único contrato de transporte para um país terceiro e, em seguida, transportadas para Antuérpia, onde são carregadas para outro navio com destino a um país terceiro.

Dado que são transportadas em serviço de linha não regular, estas mercadorias são consideradas mercadorias não UE.

Prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE em caso de transbordo

As mercadorias UE são transportadas ao abrigo de um SLR (ver ponto II.4.2). Se as mercadorias forem posteriormente transbordadas num porto da UE para um navio não afetado a um SLR, o estatuto perde-se e as mercadorias serão colocadas em depósito temporário. Esta situação apresenta um problema no porto de destino final da UE (descarga), ilustrado esquematicamente da seguinte forma:



Nestes casos, a prova de estatuto exigida no porto de destino final da UE (descarga), por exemplo, Taranto, será um documento T2L emitido e autenticado pelas autoridades competentes, o mais tardar, no porto de transbordo, por exemplo, Marselha.

Recomenda-se que, nestes casos, a prova do estatuto acompanhe as mercadorias desde o início da operação de transporte (navio A).

Em alternativa, a prova exigida pode ser demonstrada pelo manifesto da companhia de navegação (ver ponto II.4.2).

II.4.3 Corredor T2

Ver ponto VI.3.5.5.

II.5 Disposições específicas relativas a produtos da pesca marítima e a mercadorias obtidas a partir desses produtos

Prova do estatuto aduaneiro no caso dos produtos da pesca marítima e de outros produtos capturados no mar por navios da União

Artigo 213.º, AE

O diário de pesca, a declaração de desembarque, a declaração de transbordo e os dados do sistema de monitorização dos navios, consoante o caso, têm de ser apresentados como prova do estatuto da União para:

- os produtos da pesca marítima capturados por um navio de pesca da União fora do território aduaneiro da União, em águas territoriais que não sejam águas territoriais de um país terceiro, e
- as mercadorias obtidas a partir desses produtos a bordo de um navio de pesca ou de um navio-fábrica da União, no fabrico das quais tenham sido, eventualmente, utilizados outros produtos com o estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

Artigo 129.º, AD

O diário de pesca, a declaração de desembarque, a declaração de transbordo e os dados do sistema de monitorização dos navios, consoante o caso, têm de ser apresentados:

1. Pelo navio de pesca da União que efetuou a captura e, se for caso disso, a transformação dos referidos produtos; ou
2. Por outro navio de pesca da União ou pelo navio-fábrica da União que efetuou a transformação dos referidos produtos transbordados do navio referido no ponto 1; ou
3. Por qualquer outro navio para o qual tenham sido transbordados os referidos produtos e mercadorias dos navios referidos nos pontos 1 e 2, sem qualquer alteração; ou,
4. Por um meio de transporte coberto por um título de transporte único emitido no país ou no território que não seja parte do território aduaneiro da União em que os referidos produtos ou mercadorias tenham sido desembarcados dos navios referidos nos pontos 1, 2 ou 3.

Artigo 214.º, AE

Quando os produtos da pesca marítima ou as mercadorias obtidas a partir desses produtos são transbordados e transportados através de um território fora da UE antes de serem transportados para a UE, a prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE deve ser apresentada para esses produtos e mercadorias aquando da sua entrada no território aduaneiro da União. Tal pode ser feito através de uma versão impressa do diário de pesca, incluindo um certificado da autoridade aduaneira desse país ou território a

confirmar que os produtos ou mercadorias:

- estiveram sob fiscalização aduaneira enquanto permaneceram nesse país ou território, e
- não foram submetidos a outras manipulações além das necessárias para a sua conservação.

A versão impressa do diário de pesca, tal como estabelecida na legislação em vigor, pode ser constituída:

- pela versão impressa das partes pertinentes do diário de pesca (ou seja, um excerto), contendo os dados sobre o(s) transbordo(s), se for caso disso; ou
- pela versão impressa do diário de pesca completo, desde que permita a identificação da respetiva remessa de produtos da pesca marítima e ou de mercadorias obtidas a partir desses produtos e inclua uma referência ao diário de pesca pertinente.

As administrações aduaneiras de países terceiros não são juridicamente obrigadas a certificar, numa versão impressa do diário de pesca, que os produtos da pesca marítima e as mercadorias obtidas a partir desses produtos transbordados e transportados através desses países não foram objeto de manipulação. Por conseguinte, pode ser aceite uma certificação que não figure numa versão impressa do diário de pesca.

A forma dos documentos de certificação não é vinculativa; o anexo II.8.5 apresenta um exemplo fornecido pelo setor das pescas. O anexo II.8.6 apresenta outro exemplo, um certificado de não manipulação emitido por Singapura.

*Artigos 130.º e
133.º, AD*

O artigo 130.º do AD estabelece os requisitos em matéria de dados relativos à prova do estatuto aduaneiro da União para produtos da pesca marítima e mercadorias obtidas a partir desses produtos, entregues diretamente ou após transbordo no território aduaneiro da União.

O artigo 133.º do AD estabelece os requisitos em matéria de dados para a certificação de não manipulação de produtos da pesca marítima e mercadorias obtidas a partir desses produtos transbordados e transportados através de um país ou território terceiro, a qual faz parte integrante da prova do estatuto aduaneiro da União para esses produtos e mercadorias.

Se, para efeitos de certificação de não manipulação, forem utilizados outros documentos para além de uma versão impressa do diário de pesca ou das partes pertinentes do diário de pesca, esses

outros meios de prova devem incluir:

- todos os dados pertinentes previstos nos artigos 130.º e 133.º do AD,
- uma referência ao diário de pesca.

Estes meios de prova devem ser acompanhados da versão impressa pertinente do diário de pesca ou das suas partes pertinentes, quando apresentados às autoridades aduaneiras dos Estados-Membros no momento da sua entrada no território aduaneiro da União.

No que se refere à informação sobre o local onde os produtos da pesca marítima foram capturados, exigida no artigo 130.º, n.º 1, alínea a), está subentendido que as informações sobre o local exato das capturas devem ser consideradas sensíveis e que a partilha dessas informações com as autoridades aduaneiras de países terceiros para efeitos da certificação poderá suscitar problemas. Por conseguinte, não deve ser obrigatória a inclusão dessas informações nos documentos apresentados às autoridades aduaneiras de países terceiros para efeitos de certificação, desde que as informações sobre o local exato de captura sejam fornecidas às autoridades aduaneiras dos Estados-Membros aquando da entrada no território aduaneiro da União.

II.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

II.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

II.7.1 Documento T2L (T2LF) autenticado por via eletrónica

II.8 Anexos

II.8.1 Exemplo de contrato de afretamento que envolve subcontratação e afretamento parcial

Fretamento parcial

O presente ponto explica os aspetos comerciais do fretamento parcial, nomeadamente no setor do transporte de contentores, bem como as implicações no trânsito da União.

1. Introdução

No tráfego de contentores, o fretamento parcial é geralmente conhecido por fretamento de «slots» («slot charter»). Um «slot» é um determinado espaço de carga do navio com uma dimensão exata correspondente a um contentor ou a uma unidade de contentor. Existem dois tipos de contentores:

- a) TUE = «twenty feet equivalent» (equivalente a vinte pés)
e
- b) FEU = «forty feet equivalent» (equivalente a quarenta pés) (também conhecido por contentor TEU-2)

Nota: outros tipos de contentores são «10ft», «highcube», «45ft», etc.

2. Tipos de fretamento de «slots»

Existem dois tipos principais:

- a) Fretamento de «slots» comum
- b) Acordo de partilha de navios

3. Fretamento de «slots» comum

No âmbito do fretamento de «slots» comum, o afretador (uma companhia de navegação) afreta alguns «slots» a um armador (outra companhia de navegação com capacidade disponível num navio). O afretador pagará (normalmente) um montante pelo número total de «slots» que afretou, independentemente de utilizar ou não a totalidade dos «slots» afretados. O contrato de fretamento de «slots» comum é (geralmente) celebrado por viagem.

4. Acordo de partilha de navios

No âmbito de um acordo de partilha de navios, duas (ou mais) companhias de navegação decidem colocar à disposição uma da outra um número fixo de «slots» em determinados

navios ou rotas. Estes acordos são geralmente celebrados numa base de reciprocidade, não tendo as companhias em questão de proceder a pagamentos relativos aos «slots».

5. Consequências comerciais

- a) Excetuando o facto de o fretamento de «slots» comum envolver um pagamento, o que não se verifica nos acordos de partilha de navios, a execução dos dois tipos de fretamento é idêntica no plano jurídico.
- b) O sistema funciona como um fretamento comum, ou seja, é o nome do afretador que figura no conhecimento de embarque e nos manifestos respeitantes à carga transportada no âmbito de um fretamento de «slots» comum/acordo de partilha de navios. O armador emite um único conhecimento de embarque marítimo que abrange o número total de «slots» utilizados e não um conhecimento de embarque por cada contentor/remessa. O armador não dispõe de documentação específica (para além das declarações de carga perigosa) referente às diferentes remessas: expedidor, destinatário, conteúdo, etc.
- c) A carga transportada ao abrigo de um fretamento de «slots»/acordo de partilha de navios é de facto transportada como se estivesse a bordo de um dos navios do afretador.
- d) O expedidor/destinatário pode não ter conhecimento ou não ser informado de que uma parte do transporte foi efetuada a bordo de um navio objeto de fretamento de «slots»/acordo de partilha de navios.
- e) O expedidor/destinatário receberá um conhecimento de embarque estabelecido pela companhia de navegação com a qual celebrou o contrato de transporte.

6. Consequências para o trânsito da União

No caso de aplicação de acordos comerciais de fretamento parcial, cada companhia de navegação pode atuar como titular do regime, desde que todos os manifestos estejam integralmente em conformidade com as disposições dos artigos 50.º e 51.º do ADT.

Por outro lado, a componente conhecimento de embarque marítimo do manifesto do navio que transporta as mercadorias deve indicar às autoridades competentes do porto de destino que os controlos de trânsito serão efetuados com base nos manifestos e nos conhecimentos de embarque do afretador.

7. Consequências para a autorização de serviços de linha regular (SLR)

- a) No caso de um fretamento parcial, o pedido de autorização de SLR deve ser apresentado pela pessoa (fretador ou afretador) que define o SLR.

As autoridades aduaneiras podem solicitar todos os documentos úteis que permitam apreciar a qualidade do requerente e, nomeadamente, o contrato de transporte.

b) Exemplos:

Exemplo 1:

- ☐ O navio «Goodwill» é propriedade do armador A, que celebrou um contrato de fretamento a tempo com a companhia de navegação B. Ao abrigo do contrato, A coloca o seu navio à disposição de B.
- ☐ B é responsável pela gestão comercial do navio fretado, e determina os portos a serem servidos por este navio (SLR). A fim de assegurar a utilização plena do navio, B celebra com C, uma outra companhia de navegação, um acordo de partilha do navio (fretamento parcial). Trata-se, portanto, de fretamento parcial. B concede a C a exploração comercial de parte do navio Goodwill, mas mantém a exploração do resto do navio. B apresentará um pedido de **autorização para operar um SLR utilizando o Goodwill**.

Exemplo 2:

Serviços (1)	Navios (2)	Pessoas responsáveis pela definição do serviço (3)	Fretamento parcial (4)
Roterdão — Dublin — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa — Leixões — Vigo	Corvette e Caravel	A	B: no Corvette: Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa; no Caravel: Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa — Vigo
			C: no Corvette: Roterdão — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa; no Caravel: Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa — Vigo
			D: no Corvette: Roterdão — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa
Roterdão — Dublin — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Bilbao —	Douro	B	A: Roterdão — Dublin — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Bilbao
			C: Rosslare — Antuérpia — Le Havre —

Serviços (1)	Navios (2)	Pessoas responsáveis pela definição do serviço (3)	Fretamento parcial (4)
Lisboa — Leixões — Vigo			Bilbau — Lisboa — Leixões
			D: Antuérpia — Le Havre — Bilbao — Lisboa — Leixões — Vigo
Roterdão — Dublin — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa — Leixões — Vigo	Angela J	C	A: Roterdão — Dublin — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa
			B: Roterdão — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa
			D: Antuérpia — Le Havre — Lisboa — Leixões — Vigo
Roterdão — Dublin — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Bilbao — Lisboa — Leixões — Vigo	Goodwill	D	A: Roterdão — Dublin — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa
			B: Roterdão — Rosslare — Antuérpia — Le Havre — Lisboa
			C: Antuérpia — Le Havre — Lisboa — Leixões — Vigo

- ☐ A coluna 1 enumera os serviços, com os portos que serão utilizados pelo(s) navio(s) em causa. A autorização de «serviço de linha regular» solicitada aplica-se a estes serviços.
- ☐ A coluna 2 enumera o(s) navio(s) afetado(s) aos vários serviços. Para serem incluídos num pedido único de autorização de RLR, os navios devem fazer escala em todos os portos referidos no pedido.
- ☐ A coluna 3 indica o nome da pessoa responsável pela definição do serviço (portos de escala, etc.). Trata-se da pessoa que apresentou o pedido de autorização e que deve informar os afretadores parciais (ver coluna 4) de que o serviço tem estatuto de linha «regular». Esta pessoa também pode, evidentemente, transportar mercadorias no serviço em questão.

- A coluna 4 enumera os diferentes afretadores parciais que alugaram espaços no navio de um fretador. Estes não têm de requerer a autorização, mas devem cumprir ou assegurar que os seus clientes cumprem os procedimentos aduaneiros aplicáveis (em função do estatuto aduaneiro das mercadorias transportadas) aos serviços «regulares».
- c) Conteúdo do pedido de autorização de SLR.

A autorização de SLR é preenchida em conformidade com as instruções que se seguem:

☐ Generalidades:

A Comissão Europeia e as autoridades aduaneiras dos Estados-Membros devem conservar e ter acesso à autorização, incluindo eventuais alterações desta, utilizando o sistema eletrónico de informação e comunicação RSS.

☐ Casas:

Casa 1: indicar o nome da companhia de navegação, ou do seu representante, e o endereço completo.

No caso de a gestão comercial de um navio ser partilhada entre várias companhias que, em conjunto, especificam os portos a servir, indicar o nome de cada companhia de navegação em causa, ou do seu representante, e o endereço completo.

Nesse caso, cada companhia de navegação em causa deve ser indicada enquanto requerente no pedido único de serviço de linha regular.

Casa 2: indicar todos os portos de escala por ordem sequencial, para uma rota específica. O nome de cada porto é seguido do código ISO do país adequado [por exemplo: Roterdão (NL), Dublin (IE), Le Havre (FR)].

Quando a autorização é emitida para mais do que uma rota, cada rota tem de ser distinguida por um número [por exemplo: 1. Roterdão (NL) — Dublin (IE) — Le Havre (FR), 2. Lisboa (PT) — Vigo (ES) — Bilbao (ES), etc.].

Casa 3: indicar o(s) nome(s) do(s) navio(s) afetado(s) à rota especificada na casa 2. Se for indicada mais do que uma rota na casa 2, os navios têm de ser distinguidos pelo número da rota que servem (por exemplo: 1. Neptune, Goodwill, 2. Corvette, 3. Douro, etc.).

Casa 4: indicar o(s) nome(s) do(s) afretador(es) parcial(ais) (e não os nomes dos navios). A pessoa que solicita a autorização tem de indicar às autoridades aduaneiras o(s) nome(s) do(s) afretador(es) parcial(ais). De notar que os afretadores parciais não são titulares do certificado e não são enumerados na casa 1.

Casa 5: esta casa deve ser datada e assinada pela(s) companhia(s) de navegação ou pelo(s) representante(s) mencionado(s) na casa 1.

Casa A: o nome do Estado-Membro é seguido, entre parênteses, do código ISO do país: (AT), (BE), (BG), (CY), (CZ), (DE), (DK), (EE), (ES), (FI), (FR), (GR), (HR), (HU), (IE), (IT), (LT), (LU), (LV), (MT), (NL), (PL), (PT), (RO), (SE), (SI), ou (SK).

II.8.2 Manifesto marítimo — autorização TC12

Autorização para utilizar a simplificação prevista no artigo 128.º-D, n.º 5, alínea c), do AD (artigo 18.º, apêndice II, da Convenção). Ver ponto II.3.3.4.

Modelo da autorização TC12

1. Titular da autorização	(Número da autorização)
	Autorização para utilizar a simplificação prevista no artigo 128.º-D, n.º 5, alínea c), do AD (artigo 18.º, apêndice II, Convenção)
2. Países e portos de partida aos quais se refere esta autorização, bem como o(s) nome(s) do(s) representante(s) da companhia de navegação.	
3. Países e portos de destino aos quais se refere esta autorização, bem como o(s) nome(s) do(s) representante(s) da companhia de navegação.	
4. Outras informações	

5. Autoridade emissora		Carimbo
Nome:	Data:	
Endereço:		
País:	(Assinatura)	

II.8.2.B Anexo B — Lista das autoridades competentes para a consulta

Para obter a versão mais recente desta lista, clique na ligação seguinte:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.3 Prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE para veículos rodoviários a motor

A fim de estabelecer o estatuto aduaneiro dos veículos rodoviários a motor no território aduaneiro da União, é necessário respeitar as seguintes regras:

1. A regulamentação respeitante à circulação de mercadorias de um ponto para outro do território aduaneiro da União é igualmente aplicável à circulação de veículos rodoviários a motor, barcos de recreio e aviões particulares.
2. O termo circulação engloba não apenas a utilização do veículo quando circula pelo território aduaneiro da União mas também, como qualquer outra mercadoria UE, qualquer operação de transferência de propriedade (entrega/aquisição), e ainda qualquer operação de mudança de residência que envolva a deslocação do veículo sem mudança de proprietário.
3. O artigo 153.º do CAU estabelece o seguinte: «Presume-se que todas as mercadorias que se encontrem no território aduaneiro da União têm o estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se se comprovar que não são mercadorias UE.» Esta presunção aplica-se igualmente à circulação de veículos.
4. Por conseguinte, sempre que os veículos sejam importados de um país terceiro e sejam introduzidos em livre prática sem serem matriculados num Estado-Membro, podem ser expedidos para outro Estado-Membro como mercadorias UE, visto estar satisfeita a presunção referida no artigo 153.º do CAU. Para efeitos de matrícula, esses veículos devem receber o mesmo tratamento que o concedido aos veículos fabricados na União.
5. Em tais circunstâncias, a matrícula dos novos veículos não deve depender da prova do seu estatuto aduaneiro de veículo UE.
6. Em caso de dúvida, as autoridades competentes podem solicitar informações ao abrigo da assistência mútua. Todavia, tais pedidos de informações não devem ser efetuados com caráter sistemático.
7. Consequentemente, os veículos da União devem poder circular no território aduaneiro da União em condições idênticas às de qualquer outra mercadoria UE. Não está prevista nenhuma intervenção por parte de uma estância aduaneira.
8. Estas regras não prejudicam as disposições aplicáveis em matéria fiscal, nomeadamente as relativas à exigência de registo do proprietário no país em que estabeleceu a sua residência.
9. Sem prejuízo das regras supramencionadas, considera-se que qualquer veículo rodoviário a motor matriculado num Estado-Membro possui estatuto da União, desde que:
 - a) O respetivo documento de matrícula seja apresentado às autoridades aduaneiras do Estado-Membro em que o veículo é introduzido; e
 - b) As características da sua matrícula, tal como resultam desse documento e eventualmente da chapa de matrícula, preencham exatamente as seguintes características, tendo em conta o país de matrícula.

Na falta dessa prova, o estatuto aduaneiro de mercadorias UE deve ser estabelecido em conformidade com as disposições do artigo 199.º do AE.

10. Prova do estatuto aduaneiro dos veículos rodoviários a motor da União através da indicação do número de matrícula (artigo 208.º do AE):

Áustria

Na Áustria, o sistema de numeração consiste num «sinal distintivo» e num «sinal reservado».

O sinal distintivo é composto por uma ou duas letras e identifica a circunscrição administrativa (distrito político), a «cidade estatutária», o governo estadual ou as autoridades federais; o prefixo consiste numa combinação de números e letras.

As chapas de matrícula apresentam caracteres a preto sobre fundo branco, bem como barras estreitas vermelho-branco-vermelho horizontais nas partes superior e inferior. As chapas de matrícula devem ser compostas por caracteres latinos e algarismos árabes. Desde novembro de 2002, as chapas de matrícula ostentam, no lado esquerdo, o emblema da União Europeia com as estrelas amarelas sobre fundo azul e a letra «A» por baixo.

As letras e os símbolos de identificação são separados por um emblema. No caso de chapas normais, este emblema é constituído pelas armas do respetivo estado federal e fica situado por baixo do nome desse estado em caracteres a preto.

As chapas de matrícula, a maioria em formato retangular com cantos arredondados, têm as seguintes dimensões (largura × altura):

- Uma linha: 520 × 120 mm, altura dos caracteres: 67 mm
- Duas linhas: 300 × 200 mm, tamanho da fonte: 67 mm

Exemplos:



Bélgica

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Bélgica têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, com exceção dos exemplos abaixo apresentados.

1. O documento de matrícula, tal como ilustrado a seguir, contém a abreviatura T1, a qual:
 - a. Se o documento tiver sido emitido antes de 16 de novembro de 2010, figura no verso da página de rosto, à esquerda, na secção dedicada à importação temporária;

The image shows the reverse side of a Belgian vehicle registration certificate. The document is titled 'CERTIFICAT D'IMMATRICULATION' and is issued by the 'MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE'. It contains fields for vehicle details such as 'Marque-type' (TEST), 'Cylindres' (1000 cc), 'Puissance' (11), 'N° Chassis', 'N° Recensement', 'Carburant' (ESSENCE), and 'Couleur'. A large 'T1' stamp is visible on the left side, indicating temporary importation. The document also includes a section for 'TITULAIRE DE LA VÉHICULE' (Vehicle Owner) and a section for 'RUE DE TESTE' (Test Street) in 'BRUXELLES 07'. The date of issue is '25/04/1994' and the validity period is 'Valable jusqu'au 31/12/1994'.

- b. Se o documento tiver sido emitido depois de 16 de novembro de 2010, figura na frente da parte 1, no quadro relativo à importação temporária, no canto inferior esquerdo.

The image shows the front side of a Belgian vehicle registration certificate. It is titled 'CERTIFICAT D'IMMATRICULATION' and is issued by the 'ROYAUME DE BELGIQUE' and 'UNION EUROPEENNE'. The document contains fields for vehicle details such as 'Marque-type', 'Cylindres', 'Puissance', 'N° Chassis', 'N° Recensement', 'Carburant', and 'Couleur'. A large 'T1' stamp is visible on the left side, indicating temporary importation. The document also includes a section for 'TITULAIRE DE LA VÉHICULE' (Vehicle Owner) and a section for 'RUE DE TESTE' (Test Street) in 'BRUXELLES 07'. The date of issue is '25/04/1994' and the validity period is 'Valable jusqu'au 31/12/1994'.

2. Se o veículo estiver munido de uma chapa de matrícula do concessionário («merchant»), **pode** não ter o estatuto aduaneiro de mercadorias UE. Neste caso, a autorização de importação temporária deve encontrar-se no próprio veículo. O documento de matrícula contém, em vez das características do veículo, o número de

matrícula, a data de validade, o tipo de «chapa de matrícula do concessionário», o número de registo nacional ou o número da empresa, e a cilindrada máxima ou a potência máxima solicitada pelo titular.

As chapas de matrícula em causa contêm um número de índice, um grupo de três letras e um grupo de três dígitos, nas seguintes combinações:

— «chapas de matrícula do concessionário» para os veículos ligeiros: 1 — Z + 2 outras letras + 3 dígitos,

«chapas de matrícula do concessionário» para os motociclos: 1 — ZM ou 1 — ZW + 1 outra letra + 3 dígitos (dimensões diferentes das outras chapas; índice e letras na parte superior, dígitos na parte inferior),

«chapas de matrícula do concessionário» para os ciclomotores: 1 — SZ + 1 outra letra + 3 dígitos (dimensões diferentes das outras chapas; índice e letras na parte superior, dígitos na parte inferior),

«chapas de matrícula do concessionário» para os reboques: 1 — ZQ ou 1 — ZU + 1 outra letra + 3 dígitos.

Os dígitos e as letras são de cor verde sobre um fundo branco. Num local especialmente previsto para o efeito, deve também ser aposta uma vinheta autocolante com a menção do ano.

3. Se o veículo estiver munido de uma chapa de matrícula de ensaio («test»), **pode** não ter o estatuto aduaneiro de mercadorias UE. Neste caso, a autorização de importação temporária deve encontrar-se no próprio veículo. No entanto, estes veículos não estão autorizados a circular fora do território belga. O documento de matrícula contém, em vez das características do veículo, o número de matrícula, a data de validade, o tipo de «chapa de matrícula do concessionário» e o número de registo nacional ou o número da empresa.

As chapas de matrícula em causa contêm um número de índice, um grupo de três letras e um grupo de três dígitos (dois dígitos para os ciclomotores), nas seguintes combinações:

— para os veículos ligeiros: 1 — ZZ + 1 outra letra + 3 dígitos,

— para os motociclos: 1 — ZZM ou 1 — ZZW + 3 dígitos (dimensões diferentes das outras chapas; letras na parte superior, dígitos na parte inferior),

— para os ciclomotores: 1 — SZZ + 2 dígitos (dimensões diferentes das outras chapas; letras na parte superior, dígitos na parte inferior),

— para os reboques: 1 — ZZQ ou 1 — ZZU + 3 dígitos.

Os dígitos e as letras são de cor verde sobre um fundo branco. Num local especialmente previsto para o efeito, deve também ser aposta uma vinheta autocolante com a menção do ano.

Bulgária

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Bulgária têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE se estiverem munidos de uma chapa de matrícula retangular com uma combinação de letras e dígitos de cor preta sobre um fundo refletor branco com uma barra azul no lado esquerdo.

A barra azul da chapa de matrícula ostenta a bandeira da Bulgária e as letras «BG», a branco.

A matrícula é composta por uma combinação de três grupos (por exemplo, C 5027 AB):

- O primeiro grupo é constituído por letras e corresponde ao departamento territorial,
- O segundo grupo é constituído por quatro algarismos árabes,
- O terceiro grupo é constituído por uma série (uma ou duas letras).

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Bulgária não têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE se:

- Estiverem munidos de uma chapa de matrícula retangular com uma combinação de seis dígitos separados ao meio pela letra «B», a preto, sobre um fundo branco, e o ano de validade marcado sobre um fundo vermelho, à direita da chapa de matrícula,
- Estiverem munidos de uma chapa de matrícula retangular com uma combinação de seis dígitos separados ao meio pela letra «T» ou «H», a preto, sobre um fundo branco,
- Estiverem munidos de uma chapa de matrícula retangular com a combinação de letras «C», «CC» ou «CT» e dígitos, a branco, sobre um fundo vermelho, ou
- Estiverem munidos de uma chapa de matrícula retangular com a combinação de letras «XX» e dígitos, a branco, sobre um fundo azul.

Os veículos a motor com chapas de matrícula deste tipo podem ou não gozar de estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

O seu estatuto só pode ser verificado pela consulta dos documentos pertinentes.

Croácia

1. Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Croácia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE quando estão munidos das respetivas chapas de matrícula.

As chapas de matrícula para os veículos são de metal, revestidas com uma película refletora, e ostentam a indicação da circunscrição administrativa e o número da matrícula do veículo em letras de cor preta sobre um fundo branco. As armas da Croácia figuram na zona compreendida entre a indicação da circunscrição administrativa e o número de matrícula do veículo.

A título excecional, as chapas de matrícula dos *veículos que não cumprem as condições estipuladas* respeitantes às dimensões (comprimento, largura, altura), isto é, cujo peso

máximo autorizado excede o previsto, ou seja, que excedem o peso por eixo permitido, têm as letras e os algarismos a vermelho.

As chapas de matrícula para os veículos de cidadãos estrangeiros a quem é concedida residência temporária ou permanente (veículos matriculados temporariamente, veículos pertencentes a empresas comerciais estrangeiras, de transporte, culturais e de representação, a escritórios correspondentes estrangeiros e correspondentes estrangeiros permanentes) ostentam as letras e os algarismos a verde.

2. As chapas de matrícula dos *veículos pertencentes a agências diplomáticas e consulares, a missões de países estrangeiros e a agências de organizações internacionais, e respetivo pessoal*, presentes na Croácia são azuis e ostentam letras e algarismos a amarelo. Ostentam igualmente o código numérico do país a que pertence a agência, bem como a letra correspondente à atividade da agência, isto é, o estatuto da pessoa em questão na agência e o número de matrícula do veículo.

Chipre

O Departamento dos Transportes Rodoviários de Chipre está informatizado desde janeiro de 1997. Todos os documentos de matrícula emitidos a partir dessa data são impressos por computador.

a. Veículos com matrícula permanente em Chipre

Todos os veículos registados de modo permanente em Chipre possuem um número de matrícula que combina um, dois ou três caracteres latinos e um número de série compreendido entre 1 e 999. Cada veículo está munido de duas chapas de matrícula, uma na frente, com um fundo refletor branco, e outra na retaguarda, com um fundo refletor amarelo ou branco, ambas com caracteres e algarismos inscritos a preto.

A fim de determinar o estatuto aduaneiro de mercadorias UE para a maioria dos veículos que têm um número de matrícula do tipo LLNNN (por exemplo, YW764) ou LLLNNN (por exemplo, EAY857), há que verificar os dados que figuram no respetivo documento de matrícula, como explicado no quadro A.

b. Veículos com matrícula diplomática (CD ou AT)

O documento de matrícula dos veículos com matrícula diplomática contém dois números de matrícula. O primeiro corresponde à matrícula permanente e o segundo indica que o veículo pertence ao corpo diplomático.

O número de matrícula destes veículos consiste numa combinação de dois algarismos que indicam o código da Embaixada ou Comissão, seguidos das letras «CD» ou «AT» e do número que corresponde ao veículo nessa Embaixada ou Comissão.

Esses veículos circulam com a matrícula diplomática durante o período em que gozam de um estatuto diplomático e, quando este deixa de existir, passam a utilizar o número de matrícula

permanente. O estatuto aduaneiro de mercadorias UE destes veículos pode ser verificado pela consulta dos documentos que os acompanham.

Quadro A

	Informação (dados fiscais) (em inglês e em grego, tal como figura nos documentos de matrícula)	Forma possível de informação, com tradução em inglês em caracteres mais pequenos
1	Direitos aduaneiros Τελωνειακός Δασμός	Isento de direitos, isento parcialmente de direitos, direitos pagos ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ
2	Código de franquias aduaneiras Κ.Ε Δασμών (Κωδικός Εξαίρεσης Δασμών)	01.01, 01.18, 01.19, 07.02, 07.03, 07.05, 07.06, 07.07, 11(4)α, 11(4)β, 11(4)γ

Chéquia

1. Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Chéquia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, se a chapa de matrícula corresponder a uma das séries especiais seguintes:

- ☐ Chapa de matrícula retangular, de cor branca, cuja inscrição inclui entre cinco e sete dígitos (pelo menos, uma letra e um algarismo), a preto, por exemplo: 1K3 2246. A primeira letra corresponde ao departamento territorial. **Chapa de matrícula «a pedido», constituída por cinco, sete ou oito dígitos (pelo menos uma letra e um número), a preto, sobre fundo branco. Os veículos do exército têm chapas de matrícula constituídas por sete algarismos árabes (sem letras) sobre um fundo branco.** Os veículos rodoviários a motor especiais, bem como os tratores agrícolas ou florestais, estão munidos de uma chapa de matrícula retangular com um fundo amarelo.

Estão ainda em circulação veículos rodoviários a motor com chapas de matrícula de cor branca, que pertencem a séries antigas, formadas por uma combinação de duas ou três letras e quatro algarismos, a preto, separados, em pares, por travessões (por exemplo: CHA 63-46). Os camiões, autocarros e reboques matriculados nas séries antigas estão munidos de uma chapa retangular com um fundo amarelo.

- ☐ Chapa de matrícula retangular, de cor branca, com dígitos a preto, utilizada para os veículos destinados à exportação, que inclui um quadro vermelho no qual figura a data de validade.
- ☐ **Chapa de matrícula retangular especial, de cor branca, cuja inscrição, de cor preta, é composta pelas letras «EL» seguidas de três, quatro ou cinco dígitos (veículos elétricos).**

- ☐ **Chapa de matrícula retangular especial, de cor branca, cuja inscrição, de cor verde, é composta por dois algarismos árabes, seguidos da letra «V» e de dois, três ou quatro algarismos árabes (veículos de valor histórico).**
 - ☐ **Chapa de matrícula retangular especial, de cor branca, cuja inscrição, de cor verde, é composta por dois algarismos árabes, seguidos da letra «R» e de três ou quatro algarismos árabes (veículos ligeiros e motociclos de competição desportiva).**
 - ☐ Chapa de matrícula retangular especial, de cor branca, utilizada para a matrícula permanente, cuja inscrição, de cor verde, é composta por cinco a sete dígitos; a primeira letra corresponde ao departamento territorial e é seguida de algarismos árabes.
 - ☐ Chapa de matrícula retangular especial, de cor branca, utilizada para veículos de ensaio, cuja inscrição, de cor verde, é composta por cinco dígitos, seguidos da letra «F» e de algarismos árabes.
2. Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Chéquia que estejam munidos de uma chapa de matrícula retangular **branca**, em que figuram **três algarismos árabes, seguidos das letras «CD» ou «XX» ou «XS» ou «HC» e dois algarismos árabes em azul** (corpo diplomático ou missão estrangeira), não têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, exceto se o estatuto for comprovado pelos documentos que os acompanham.

Dinamarca

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Dinamarca têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE quando na casa inferior do documento de matrícula figurar a seguinte menção: «IKKE TOLDDOKUMENT VED OMREGISTRERING» (tradução: não é necessária a apresentação de qualquer documento aduaneiro no caso de mudança de proprietário).

Estónia

Os veículos rodoviários a motor são matriculados na Estónia com base na regulamentação relativa aos veículos rodoviários a motor. O número da chapa de matrícula dos veículos rodoviários a motor é uma combinação de três letras e três algarismos. Desde maio de 2004, a parte esquerda da chapa de matrícula ostenta a menção «EST».

Finlândia

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Finlândia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se se encontrarem temporariamente matriculados para fins de exportação (matrícula de exportação), tendo, nesse caso, uma chapa de matrícula com uma letra e, no máximo, quatro dígitos pretos num fundo refletor branco. Estas chapas de matrícula contêm igualmente, do lado direito, o ano e o mês do termo de validade da matrícula, a branco num fundo refletor vermelho.

Além disso, considera-se que os veículos a motor não têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE se estiverem munidos de:

1. Uma matrícula de circulação contendo uma letra e, no máximo, quatro dígitos de cor vermelha num fundo refletor branco.
2. Uma matrícula de ensaio com a palavra «KOE» (ensaio) em cor preta, inscrita verticalmente, uma letra e, no máximo, três dígitos num fundo refletor amarelo.

França

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados em França têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se estiverem matriculados numa das seguintes séries especiais:

- CMD, CD, C, K (estatuto diplomático ou similar),
- TT (residência temporária),
- IT (residência temporária),
- WW (garagista).

Alemanha

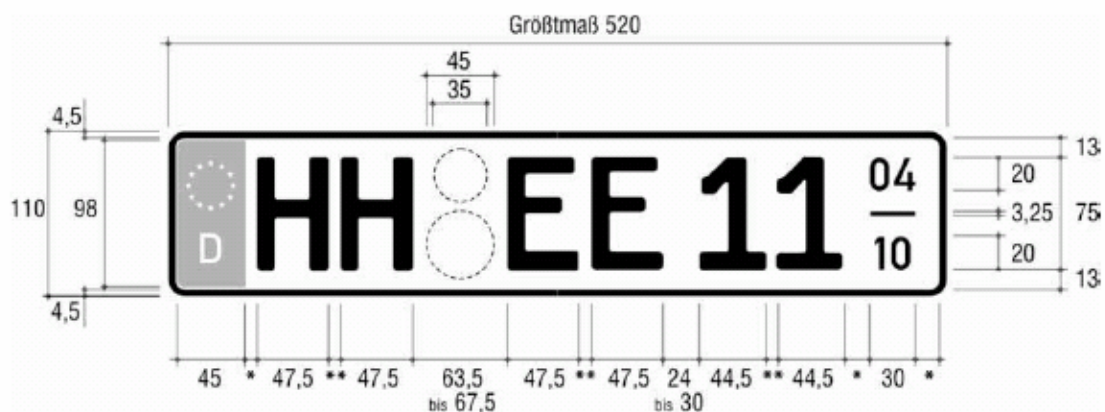
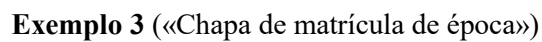
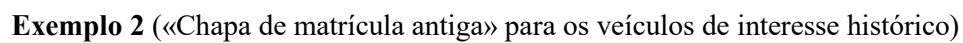
A prova das especificações da União para a matrícula de veículos a motor na Alemanha (veículos rodoviários a motor e seus reboques) **é considerada válida**, se tiver sido emitido um documento de matrícula alemão e se o veículo possuir a chapa de matrícula retangular constituída por uma **combinação de letras distintiva** relativa à circunscrição administrativa (máximo três letras) e **um número de identificação** (constituído por um grupo de letras e números) (**ver exemplo 1**).

A seguir ao **número de identificação** do veículo, estas chapas de matrícula podem também ostentar a letra de identificação «H» («chapa de matrícula antiga» para os veículos de interesse histórico, **ver exemplo 2**) ou indicar um período específico de condução numa determinada época («chapa de matrícula de época», **ver exemplo 3**).

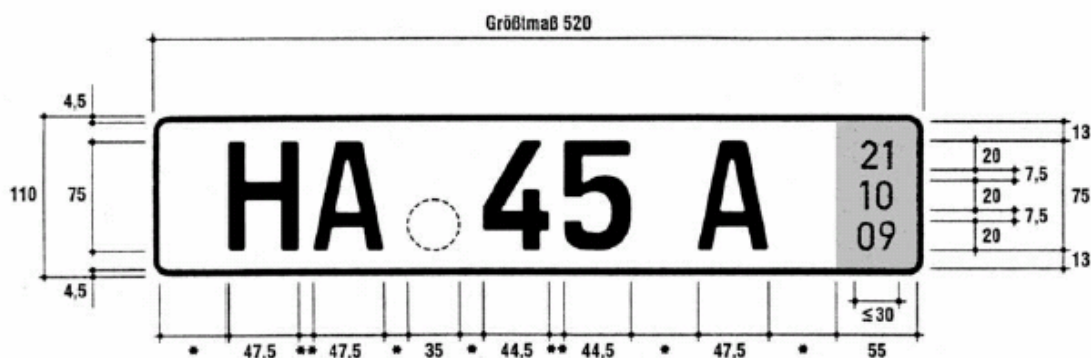
A prova das especificações da União **é considerada inválida** para veículos, se a chapa de matrícula:

- ☐ Tiver aposta, como combinação de letras distintiva relativa à circunscrição administrativa, apenas o número «0» (chapa de matrícula especial para o corpo diplomático e organizações internacionais privilegiadas),
- ☐ Tiver aposta, após o número de identificação, constituído apenas por números, uma letra de identificação como, por exemplo, «A», e a data de termo de validade, indicados num fundo vermelho,
- ☐ For emitida para exportação (**ver exemplo 4**),
- ☐ For válida para um curto período (chapa de matrícula de curta duração): o seu número de identificação for composto apenas por números e contiver uma data de termo de validade, indicada num fundo amarelo,
- ☐ For especificamente utilizada na circulação de um veículo automóvel com vista a ensaios técnicos, ensaios de condução ou transferências (**ver exemplo 5**),
- ☐ Os caracteres tiverem a cor vermelha, em vez de preta,
- ☐ Contiver números de matrícula que podem ser constituídos por uma ou duas linhas.

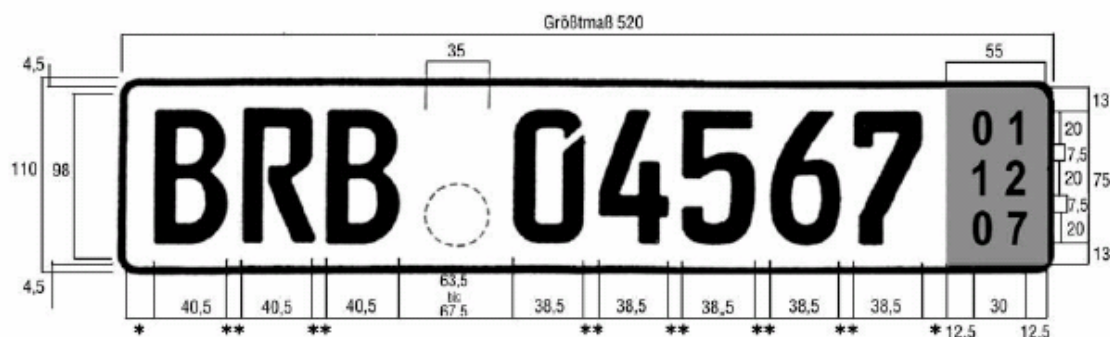
Combinação de letras distintiva relativa à circunscrição administrativa do número de identificação



Exemplo 4 («Chapa de matrícula para exportação»)



Exemplo 5 (Chapa de matrícula para circulação do veículo automóvel, com vista a ensaios técnicos, ensaios de condução ou transferências)



Grécia

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Grécia preenchem as condições previstas nos artigos 9.º e 10.º do Tratado CEE, na Grécia, sempre que estiverem munidos de uma chapa de matrícula retangular de cor branca, cuja inscrição apresente uma combinação de três letras e quatro dígitos (por exemplo, BAK 7876) ou somente seis dígitos (por exemplo, 237.568 — chapa de matrícula antiga ainda em vigor), e o seu documento de matrícula for o formulário T-01-19.

Não se considera que tenham estatuto aduaneiro de mercadorias UE sempre que estiverem munidos de uma chapa retangular, contendo:

- a) As letras CD ou ΔΣ (corpo diplomático) antes do número (chapa verde);
- b) As letras Ξ A (missão estrangeira) antes do número (chapa amarela);
- c) As letras «EX» (importação temporária) antes do número (chapa branca).

Hungria

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Hungria têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, desde que não estejam matriculados numa das seguintes séries especiais:

- ☐ V (estada temporária),
- ☐ E (provisória).

Irlanda

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Irlanda têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE apenas se estiverem matriculados numa série diferente da série ZZ (um sistema de matrícula temporária, constituído pelas letras ZZ seguidas de um número único de cinco algarismos) e o documento de matrícula não contiver menções especiais em matéria aduaneira (por exemplo, menções alusivas aos «Revenue Commissioners»). Esta menção é sempre autenticada com um carimbo aduaneiro.

Itália

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados em Itália têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se:

1. Estiverem matriculados numa das seguintes séries especiais:
 - EE (Escursionisti Esteri),
 - CD (Corpo diplomatico);
2. A chapa de matrícula contiver a palavra «PROVA»;
3. A chapa de matrícula ostentar a indicação «SO» e se, além disso, no documento de matrícula («libretto di circolazione») figurar a seguinte menção:

«veicolo soggetto a formalità doganali nel caso di trasferimento di proprietà o di trasferimento di residenza del proprietario dal territorio di Livigno ad altro comune. Produrre documento doganale al p.r.a. di Sondrio.»

Letónia

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Letónia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE quando munidos de uma chapa de matrícula retangular branca que consiste (geralmente) numa combinação de duas letras pretas e um a quatro dígitos pretos (por exemplo,

EP-6037), mas que também pode consistir numa combinação de apenas letras ou dígitos, e quando tiver sido emitido um documento de matrícula letão para os veículos em causa. As chapas de matrícula ostentam igualmente a bandeira nacional letã ou a bandeira azul da CE com 12 estrelas (desde 1 de maio de 2004) e duas letras a preto («LV») do lado direito.

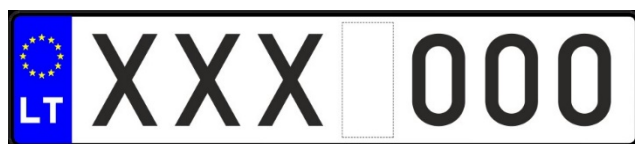
Lituânia

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Lituânia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE se tiver sido emitido um documento de matrícula e se o veículo tiver uma chapa de matrícula retangular (dimensões: 520 × 110 mm ou 300 × 150 mm), com um fundo refletor branco brilhante e um sinal de segurança repetitivo. Ostenta uma barra azul no lado esquerdo e o bordo, as letras e os números a preto. O símbolo da UE e um sinal branco distintivo com a sigla «LT» (Lituânia) figuram na barra azul, no lado esquerdo da chapa de matrícula. As inscrições das chapas de matrícula lituanas e as suas composições são descritas a seguir.

- Três letras e três algarismos para veículos ligeiros, duas letras e três algarismos para reboques e semirreboques, três algarismos e duas letras para motociclos (dimensões: 250 × 150 mm, 185 × 210 mm ou 520 × 110 mm), dois algarismos e três letras para ciclomotores (motociclos) (dimensões: 145 × 120 mm ou 520 × 110 mm) e dois algarismos e duas letras para quadriciclos potentes (dimensões: 250 × 150 mm, ver exemplo 1). A letra «H» e cinco algarismos que indicam um número de série para a designação histórica do veículo. Estes tipos de chapas de matrícula estão disponíveis desde 3 de abril de 2018 (ver exemplo 2).
- Um a seis caracteres, um dos quais tem de ser um número, para uma chapa de matrícula pessoal (que ostenta uma inscrição feita de acordo com o pedido do requerente) (ver exemplo 3).
- Duas letras (letra «E» e qualquer outra letra do alfabeto por ordem crescente) e quatro algarismos que indicam um número de série para um veículo elétrico. Estes tipos de chapas de matrícula estão disponíveis desde 1 de julho de 2016 (ver exemplo 4).
- A letra «T» e cinco algarismos para os táxis. Estes tipos de chapas de matrícula estão disponíveis desde 3 de abril de 2018 (ver exemplo 5).

Exemplo 1

Para os veículos ligeiros:





Para os reboques e semirreboques:



Para os motociclos:

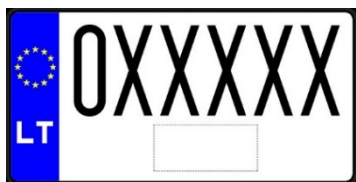


Exemplo 2



Exemplo 3

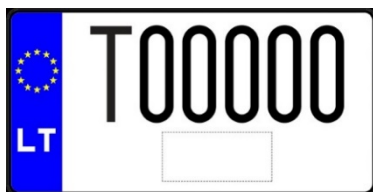




Exemplo 4



Exemplo 5



Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Lituânia não têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE se estiverem munidos dos seguintes tipos de chapas de matrícula.

- Chapa de matrícula retangular **diplomática** para missões estrangeiras e organizações internacionais.

A superfície desta chapa de matrícula tem um fundo refletor verde brilhante e um sinal de segurança repetitivo. O bordo, as letras e os números são brancos. As inscrições destes tipos de chapas de matrícula são compostas por seis algarismos. Os dois primeiros algarismos indicam um código da missão estrangeira atribuído pelo Departamento de Protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de acordo com a ordem de acreditação da missão estrangeira na Lituânia. O terceiro algarismo indica a categoria do veículo (o estatuto da pessoa que exerce a propriedade do veículo). Os três últimos algarismos indicam um número de série atribuído às chapas de matrícula. Estes tipos de chapas de matrícula estão disponíveis desde 11 de outubro de 2004 (ver exemplo 6).

- Chapa de matrícula **comercial temporária**, retangular.

A superfície desta chapa de matrícula tem um fundo refletor branco brilhante e um sinal de segurança repetitivo. Ostenta uma barra azul no lado esquerdo e o bordo, as letras e os números são vermelhos. O símbolo da UE e um sinal branco distintivo com a sigla «LT» (Lituânia) figuram na barra azul, no lado esquerdo da chapa de matrícula. Podem ser emitidas chapas de matrícula temporárias para veículos ligeiros, reboques e motociclos. Os veículos ligeiros e reboques são designados com a letra «P» e cinco algarismos que indicam um número de série, enquanto os motociclos são designados com a letra «P» e quatro algarismos que indicam um número de série. As chapas de matrícula temporárias dos veículos estão disponíveis desde 30 de setembro de 2004. Desde 3 de abril de 2018, estes tipos de chapas de matrícula são emitidos por um período ilimitado. Estas chapas de matrícula temporárias só podem ser utilizadas para designar os veículos pertencentes aos proprietários e só podem ser utilizadas em público no território da Lituânia (ver exemplo 7).

- Chapa de matrícula de **(circulação) temporária**, retangular.

A superfície desta chapa de matrícula tem um fundo refletor branco brilhante e um sinal de segurança repetitivo. Ostenta uma barra azul no lado esquerdo e o bordo, as letras e os números são vermelhos. O símbolo da UE e um sinal branco distintivo com a sigla «LT» (Lituânia) figuram na barra azul, no lado esquerdo da chapa de matrícula. Estes tipos de chapas de matrícula podem ser emitidos para os veículos ligeiros, reboques e motociclos exportados da Lituânia (ver exemplo 8).

Os veículos a motor com os tipos de chapas de matrícula mencionados *supra* podem ou não gozar de estatuto aduaneiro de mercadorias UE. O seu estatuto só pode ser verificado pela consulta dos documentos pertinentes.

Exemplo 6

Para os veículos ligeiros e reboques:



Formato 1 520 × 110 mm



Formato 2 300 × 150 mm

Para os motociclos:



Formato 3 250 × 150 mm



Formato 5 182 × 210 mm

Para os ciclomotores:



Formato 4 145 × 120 mm

Exemplo 7

Para os veículos ligeiros e reboques:



520 × 110 mm



300 × 150 mm

Para os motociclos:



250 × 110 mm

Exemplo 8

Para os veículos ligeiros e reboques:



520 × 110 mm



300 × 150 mm

Para os motociclos:



250 × 110 mm

Luxemburgo

Considera-se que os veículos rodoviários a motor registados no Luxemburgo têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se:

1. O documento de matrícula («carte grise») ostentar a seguinte menção:

«DOUANE — ADMISSION TEMPORAIRE
Duties when sold»

Malta

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados em Malta têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE se estiverem munidos de duas chapas de matrícula retangulares.

Uma das chapas deve ser fixada na parte da frente do veículo e a outra na retaguarda, de modo que as letras e os algarismos das chapas fiquem em posição vertical.

As chapas de matrícula maltesas consistem em três combinações: numérica, alfabética ou alfanumérica.

As chapas de matrícula ostentam igualmente o emblema da UE com as 12 estrelas amarelas e a letra «M» por baixo. Possuem também um holograma, por baixo do qual figura o número de série da chapa.

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados em Malta não têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, se na chapa de matrícula figurar uma das seguintes combinações:

CD* ***	Diplomatas
TRIAL RN ***	Importadores de veículos a motor
DDV ***	Convidados importantes do corpo diplomático
PRO ***	Protocolo
DMS ***	Missões diplomáticas
*** **X	Exportação por parte de concessionários
TF* ***	Isenção de impostos
GV* ***	Veículos governamentais
GM **	Veículos ministeriais

Países Baixos

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados nos Países Baixos têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se o documento de matrícula («kentekenbewijs») ostentar uma das seguintes combinações de letras e dígitos:

CD- xx-xx

xx-CD-xx

CDJ-xxx

BN – xx-xx

GN – xx-xx

Polónia

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Polónia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se:

1. Estiverem munidos de uma chapa de matrícula retangular que consista numa combinação de letras e dígitos a preto (até sete dígitos e, pelo menos, uma letra) num fundo refletor branco ou num fundo refletor amarelo (veículos de interesse histórico), a vermelho num fundo refletor branco (veículos de ensaio), a branco num fundo refletor azul (veículos diplomáticos ou de estatuto similar), a branco em fundo preto (chapa antiga ainda válida); e
2. Tiver sido emitido um documento de matrícula polaco para os veículos em causa.

Portugal

1. Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados em Portugal têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, desde que estejam munidos de uma chapa de matrícula retangular preta cuja inscrição é uma combinação de duas letras e quatro números brancos, separados por travessões (por exemplo, AB-32-46). O documento de matrícula é o formulário «LIVRETE 1227».
2. Contudo, os veículos rodoviários a motor munidos de uma chapa de matrícula retangular branca, contendo as letras «CD», «CC» ou «FM», pertencem a diferentes corpos diplomáticos e podem ter ou não estatuto aduaneiro de mercadorias UE. O estatuto só pode ser verificado através da consulta da documentação.

Roménia

Na Roménia, existem três tipos de matrículas dos veículos rodoviários: permanente, temporária e para o corpo diplomático.

Considera-se que os veículos rodoviários **matriculados permanentemente** na Roménia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

As chapas de matrícula permanentes têm a seguinte estrutura: LL NN XXX, sendo LL o indicador do distrito, composto por uma ou duas letras, NN a primeira parte do número de ordem de 01 a 99, e XXX a segunda parte do número de ordem, constituído por três letras de AAA a ZZZ.

A chapa tem um grampo de alumínio e fundo refletor branco, enquanto as letras e os algarismos são a preto e constam do documento de matrícula do veículo em causa.

Os veículos rodoviários com **matrícula temporária** ou do **corpo diplomático** não são considerados veículos da União, a menos que essa qualidade seja atestada pelos documentos que os acompanham.

As chapas de matrícula temporária são atribuídas aos veículos e reboques estrangeiros que beneficiam de um regime aduaneiro de importação temporária ou aos veículos destinados a exportação.

As chapas de matrícula temporárias têm a seguinte estrutura: LL NNNNNN F, sendo LL o indicador do distrito, composto por uma ou duas letras, NNNNNN o número de ordem de 101 a 999999, e F uma fração sobre um fundo vermelho, contendo o mês e o ano de termo de validade da matrícula, cada um indicado por dois algarismos.

A chapa tem um grampo de alumínio e fundo refletor branco, enquanto as letras e os algarismos são a preto e constam do documento de matrícula do veículo em causa. O documento de matrícula não contém menções especiais que indiquem se o veículo é proveniente da União Europeia ou de países terceiros.

As chapas de matrícula dos veículos pertencentes a missões diplomáticas, serviços consulares e respetivo pessoal, bem como de outras organizações e cidadãos estrangeiros com estatuto diplomático, presentes na Roménia, têm a seguinte estrutura: um dos indicadores é «CD», «CO» ou «TC» e o número de ordem é composto por dois grupos de três algarismos.

A chapa tem um fundo refletor branco, as letras e os algarismos são a azul e constam do documento de matrícula do veículo em causa.

República Eslovaca

1. Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na República Eslovaca têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, se a chapa de matrícula corresponder a uma das séries especiais seguintes:

- ☐ Chapas de matrícula retangulares, de cor branca, cuja inscrição inclui duas letras e cinco dígitos (três algarismos e duas letras), separados por um travessão (por exemplo, BA-858BL). O primeiro par de letras indica o departamento territorial. O segundo grupo de dígitos a seguir ao travessão pode ser composto por cinco letras, ou letras nas primeiras quatro posições e um algarismo na quinta posição, ou por letras nas primeiras três posições e algarismos nas quarta e quinta posições.
- ☐ Veículos rodoviários a motor em circulação com chapas de matrícula de cor branca, que pertencem a séries antigas, formadas por uma combinação de duas ou três letras e quatro algarismos, a preto, separados, em pares, por travessões (por exemplo, BA 12-23).
- ☐ Chapas de matrícula retangulares especiais, de cor branca, com dígitos vermelhos, em duas linhas. A primeira linha é composta por duas letras que indicam o departamento territorial e a segunda linha pela letra «M» seguida de três dígitos. Pode também ser aditada outra letra a seguir a «M». Estas chapas são emitidas para veículos novos ou acabados de comprar, ou veículos utilizados para fins de ensaio.
- ☐ Chapas de matrícula retangulares especiais, de cor amarela, com dígitos a preto, em duas linhas. A primeira linha é composta por duas letras que indicam o departamento territorial e a segunda linha pela letra «V» seguida de três dígitos. Pode também ser aditada outra letra a seguir a «V». Estas chapas podem ser emitidas para veículos matriculados para fins de exportação. No canto superior direito, existe um campo com a data do termo de validade.
- ☐ Chapas de matrícula retangulares especiais, de cor amarela, com dígitos vermelhos, em duas linhas. A primeira linha é composta por duas letras que indicam o departamento territorial e a segunda linha pela letra «H» seguida de três dígitos. Pode também ser aditada outra letra a seguir a «H». Estas chapas podem ser emitidas para os veículos de interesse histórico.
- ☐ Chapas de matrícula retangulares especiais, de cor branca, com dígitos azuis, em duas linhas. A primeira linha é composta por duas letras que indicam o departamento territorial e a segunda linha pela letra «S» seguida de três dígitos. Pode também ser aditada outra letra a seguir a «S». Estas chapas podem ser emitidas para veículos utilizados para fins desportivos.
- ☐ Chapas de matrícula retangulares especiais, de cor branca, com dígitos verdes, em duas linhas. A primeira linha é composta pela letra «C», eventualmente seguida de outra letra, e a segunda linha por cinco dígitos. Estas chapas podem

ser emitidas para os veículos importados individualmente na República Eslovaca cuja elegibilidade técnica não tenha sido aprovada, ou para outros veículos.

2. Contudo, os veículos rodoviários a motor munidos de uma chapa retangular azul, com as letras «EE» ou «ZZ» seguidas de cinco algarismos a amarelo, pertencem a diferentes corpos diplomáticos ou missões estrangeiras e podem ter ou não estatuto aduaneiro de mercadorias UE. O estatuto aduaneiro de mercadorias UE só pode ser verificado através da consulta da respetiva documentação.

Eslovénia

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Eslovénia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, se estiverem munidos de uma chapa de matrícula retangular onde figura um código de licença alfanumérico (três a seis letras ou uma combinação de letras e números) (correspondente às regiões), e de um documento de matrícula esloveno emitido para o veículo em causa.

Espanha

1. A chapa de matrícula dos veículos rodoviários a motor é uma combinação de dois grupos de letras. O primeiro corresponde ao departamento territorial (por exemplo, MA — Málaga, M — Madrid, sendo o segundo formado por uma ou duas letras e um grupo de algarismos (de 0000 a 9999) que figura no meio dos dois grupos de letras (por exemplo, MA-6555-AT).

Há ainda em circulação veículos rodoviários a motor cuja chapa de matrícula pertence a séries antigas formadas por uma combinação de uma ou duas letras e até seis algarismos (por exemplo, M-636.454).

Desde outubro de 2002, os veículos rodoviários a motor têm uma chapa de matrícula composta por quatro algarismos seguidos de três letras, sem identificação do departamento territorial (por exemplo, 4382 BRT).

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados em Espanha segundo as modalidades acima descritas têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

2. Não se considera que tenham estatuto aduaneiro de mercadorias UE os veículos rodoviários a motor matriculados em Espanha numa das seguintes séries especiais:
 - «CD», «CC».
 - Chapas de matrícula turísticas cuja inscrição é uma combinação de dois grupos de números (o primeiro compreendido entre 00 e 99 e o segundo compreendido entre 0000 e 9999) e um

grupo de letras (uma ou duas conforme o caso), com todos os grupos separados por um travessão (por exemplo, 00-M-0000).

- Chapas de matrícula turísticas com uma faixa vertical de cor vermelha de 3 cm de comprimento, na qual figuram, em cor branca, os dois últimos dígitos do ano em causa (o primeiro por cima do segundo) e o mês em números romanos (por baixo dos algarismos árabes). Por exemplo, 00-M-0000 — 86VI. Esta chapa tem por objetivo estabelecer a data limite da licença de circulação temporária.

Suécia

Considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Suécia têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE, salvo se estiverem matriculados temporariamente para efeitos de exportação (matrícula de exportação). Nesse caso, as chapas de matrícula são vermelhas com caracteres brancos. A data do termo (ano, mês e dia) da matrícula temporária figura do lado direito ou do lado esquerdo das chapas de matrícula. Para além desta chapa de matrícula, o proprietário tem em sua posse uma decisão especial que descreve o tipo concreto de matrícula temporária.

Considera-se que os outros veículos rodoviários a motor matriculados temporariamente têm estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

Reino Unido (apenas Irlanda do Norte)

Em conformidade com o artigo 13.º do PIN (Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte), considera-se que os veículos rodoviários a motor matriculados na Irlanda do Norte têm estatuto aduaneiro de mercadorias da União quando as chapas de matrícula incluam as informações seguintes e os documentos ou certificados de matrícula não incluam as menções «Customs restriction» ou «Customs concession» ou «Warning: Customs duty and tax have not been paid on this vehicle». A chapa de matrícula da frente do veículo apresenta caracteres de cor preta sobre um fundo branco. Na chapa de matrícula posterior do veículo figuram caracteres de cor preta sobre um fundo amarelo.

— Irlanda do Norte

Três letras e, no máximo, quatro dígitos, por exemplo: CDZ 1277.


II.8.4 Lista das autoridades competentes para o serviço de linha regular

Para obter a versão mais recente desta lista, clique na ligação seguinte:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.5 Certificado de não manipulação para produtos da pesca marítima e mercadorias obtidas a partir desses produtos

Reference to the Fishing Trip:			
Vessel Information			
Vessel name:	Radio Callsign:	Register and Page:	

CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION

The undersigned Customs Authority hereby certifies that the products of sea-fishing and/or goods obtained from the said products have remained under customs supervision throughout their stay and have undergone no handling other than that necessary for their preservation.

Products of sea-fishing (name and type):

Gross mass (kg):

Goods obtained from products of sea-fishing (kind):

Description of the goods:

Gross mass (kg):

Date of arrival of the products/goods:

Date of departure of the products/goods:

Means of transport used for reconsignment to the customs territory of the Union:

Address of the Customs Authority:

Country or territory:

Date:

Captain of the Fishing Vessel

Signature and Stamp

Customs Authority


Signature and Stamp

Certification of non-manipulation for products of sea-fishing and/or goods obtained from said products transhipped and transported through a country or territory that is not part of the customs territory of the Union (Articles 130 and 133 of Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 and Article 214 of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015).

O formulário é um documento externo e não reflete necessariamente a posição ou a opinião da Comissão Europeia. A Comissão não é responsável pela sua exatidão ou pela sua atualização.

II.8.6 Certificado de não manipulação emitido por Singapura

Original

1. Name & Address of Shipping Agent/ Freight Forwarder		 <p>SINGAPORE CUSTOMS 55 Newton Road #07-01 Revenue House Singapore 307987 Tel : 6355 2000 Fax : 6337 6361 E-mail: customs_cnmcfshq@customs.gov.sg</p> <p>CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION</p> <p>No.</p>	
2. Details of Consignment			
Item(s) Description		Quantity/ Gross Weight	
Country of Origin of Goods		Outward Bill of Lading No./ Air Waybill No.	
Date of Discharge in Singapore		Date of Departure from Singapore	
Country of Final Destination		Outgoing Vessel/ Vehicle/ Flight No.	
3. Declaration by Shipping Agent/Freight Forwarder			
<p>I/We undertake that</p> <p>a) The goods indicated, when transhipped via Singapore, will not undergo operations beyond the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. ensuring the preservation of goods in good condition for the purpose of transport or storage; ii. facilitating shipment or transportation; and iii. packaging or presenting goods for sale. <p>b) all information provided for above is true and correct.</p> <p>Authorised Signature:</p> <p>Name: _____</p> <p>Designation: _____</p> <p>Date: _____ (company stamp)</p>			
4. Certification by Singapore Customs			
<p>We certify that, to the best of our knowledge, the declaration by the shipping agent/ freight forwarder is true and correct.</p> <p>This Certificate is issued without any prejudice or liability whatsoever on our part arising from any circumstances.</p> <p>Authorised Signature:</p> <p>Name: _____</p> <p>Designation: _____</p> <p>Date: _____ (stamp)</p>			

SC-A-009 (Ver 3 – 01/17)

Declaração de exoneração de responsabilidade: Este formulário é um documento externo e não reflete necessariamente a posição ou a opinião da Comissão Europeia. A Comissão não é responsável pela sua exatidão ou pela sua atualização.

PARTE III — GARANTIAS

III.1 Introdução

A parte III versa sobre as garantias utilizadas no regime de trânsito.

O ponto III.1.1 contém a introdução e a regulamentação aplicável às garantias utilizadas no regime de trânsito.

O ponto III.1.2 apresenta as disposições gerais aplicáveis às garantias utilizadas no regime de trânsito.

O ponto III.1.3 descreve a garantia isolada.

O ponto III.1.4 descreve a garantia global e a dispensa de garantia.

O ponto III.1.5 está reservado a instruções nacionais específicas.

O ponto III.1.6 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto III.1.7 contém os anexos.

III.1.1 Finalidade da garantia

Os direitos aduaneiros e outras imposições aplicáveis às mercadorias são suspensos temporariamente quando as mercadorias são sujeitas ao regime de trânsito comum/da União. A fim de assegurar o pagamento dos direitos e de outras imposições no momento da constituição de uma dívida (aduaneira) no decurso de uma operação de trânsito, o titular do regime de trânsito está obrigado a prestar uma garantia.

As referências jurídicas das garantias utilizadas no regime de trânsito são as seguintes:

- Artigo 10.º da Convenção;
- Artigos 9.º a 13.º e artigos 74.º a 80.º, apêndice I, da Convenção;
- Anexo I, apêndice I, da Convenção;
- Anexos C1 a C7, apêndice III, da Convenção;
- Artigos 89.º a 98.º do CAU;
- Artigos 82.º e 85.º do AD;
- Artigos 148.º, 150.º, 151.º, 152.º e artigos 154.º a 162.º do AE;
- Anexos 32-01, 32-02, 32-03 e 32-06 do AE;
- Anexo 72-04 do AE.

III.1.2 Formas da garantia

Artigos 11.º e 55.º, alínea a), apêndice I, Convenção

Artigos 89.º, n.º 5, e 92.º, n.º 1, CAU

A garantia pode ser prestada por depósito em numerário ou por fiança. Deve ser uma garantia isolada que abranja uma única operação de trânsito ou uma garantia global que abranja várias operações. A garantia isolada prestada pela entidade garante pode ser feita sob a forma de títulos que esta emite aos titulares do regime de trânsito e sob a forma de compromisso da entidade garante. A utilização da garantia global é uma simplificação de procedimentos normais e, por conseguinte, está sujeita a uma autorização.

III.1.3 Dispensa de garantia

Artigo 13.º, apêndice I, Convenção

Artigo 89.º, n.ºs 7, 8

A título excecional, não é necessário prestar garantia nos seguintes casos:

— Dispensa de garantia prevista na regulamentação:

e 9, CAU

*Artigo 24.º, n.º 2,
ADT*

- mercadorias transportadas no Reno, nas vias renanas, no Danúbio ou nas vias danubianas,
- mercadorias transportadas por instalações de transporte fixas,
- mercadorias sujeitas ao regime de trânsito comum/da União, utilizando a simplificação do documento de transporte eletrónico (DTE) para o transporte por via aérea ou marítima (esta última diz respeito apenas ao regime de trânsito da União),
- na União — quando o montante dos direitos de importação não exceder o limiar de valor estatístico para as declarações previstas no artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 471/2009 relativo às estatísticas comunitárias em matéria de comércio externo com países não membros (JO L 152 de 16.6.2009, p. 23),
- na União — autoridades governamentais locais, regionais e estatais ou outros organismos de direito público, respeitantes às atividades nas quais operam como autoridades públicas;

A lista que figura no anexo III.7.2 enumera as vias navegáveis renanas. Essas informações foram prestadas pelas administrações aduaneiras dos países interessados.

— Dispensa de garantia mediante decisão nacional aplicável apenas aos países de trânsito comum:

*Artigo 10.º, n.º 2,
alínea a),
Convenção*

- com base em acordos bilaterais ou multilaterais concluídos entre as partes contratantes para as operações que envolvam unicamente os seus territórios,

*Artigo 10.º, n.º 2,
alínea b),
Convenção*

- para a parte de uma operação entre a estância aduaneira de partida e a primeira estância aduaneira de passagem no âmbito de uma decisão da parte contratante em causa.

III.1.4 Área geográfica de validade

*Artigo 10.º, n.º 1,
Convenção*

Em geral, a garantia deve ser válida unicamente nas partes contratantes envolvidas na operação de trânsito comum/da União. A título excecional, as garantias isoladas prestadas por depósito em numerário ou por títulos são válidas em todas as partes contratantes.

*Artigos 19.º, n.º 2,
e 21.º, n.º 2,*

Quando a garantia for válida unicamente nas partes contratantes envolvidas, é possível limitar a área geográfica de validade. A entidade garante pode suprimir o nome da parte ou partes contratantes ou o nome de Andorra ou de São Marinho do compromisso da entidade garante. A garantia é então válida em todos os Estados e partes contratantes que não foram suprimidos. No entanto, a garantia não cobre as operações de trânsito comum com destino ou proveniência de Andorra ou de São Marinho, uma vez que a Convenção não se aplica.

No âmbito do regime de trânsito da União, a garantia é válida em todos os Estados-Membros, bem como em Andorra e em São Marinho. Sob reserva de a União, Andorra ou São Marinho não terem sido suprimidos do compromisso da entidade garante e de o titular do regime de trânsito satisfazer as condições de utilização da garantia, este último fica autorizado a prestar uma garantia que tenha sido aceite ou concedida pelas autoridades competentes de uma parte contratante que não a UE para uma operação de trânsito da União na União Europeia e/ou entre a União e um desses Estados.

III.1.5 Quadro de garantias

	Garantia isolada			Garantia global
	Depósito em numerário	por compromisso da entidade garante	por título	
Cobertura	Operação única	Operação única	Operação única	Várias operações
Área	Validade sem restrições	Possibilidade de restrições	Validade sem restrições	Possibilidade de restrições
Montante da garantia exigida	100 % da dívida (aduaneira)	100 % da dívida (aduaneira)	100 % da dívida (aduaneira)	100 % 50 % 30 % 0 % do montante de referência

	Garantia isolada			Garantia global
	Depósito em numerário	por compromisso da entidade garante	por título	
Período de validade dos certificados	Não aplicável	Não aplicável	No máximo, um ano após a data de emissão	dois anos (um ou dois anos de extensão possível)
Prova da constituição da garantia	Depósito em numerário apresentado pelo titular do regime de trânsito	Compromisso da entidade garante (modelo no anexo C1, apêndice III, da Convenção/anexo 32-01 do AE)	Compromisso da entidade garante (modelo no anexo C2, apêndice III, da Convenção/anexo 32-02 do AE)	Compromisso da entidade garante (modelo no anexo C4, apêndice III, da Convenção/anexo 32-03 do AE)

III.2 Disposições gerais

III.2.1 Necessidade de uma garantia

III.2.1.1 Introdução

Artigo 10.º, n.º 1, apêndice I, Convenção

A prestação de uma garantia para assegurar o pagamento de qualquer dívida (aduaneira) que possa ser constituída é uma condição para o transporte de mercadorias ao abrigo do regime de trânsito comum/da União.

Artigo 89.º, n.º 2, CAU

O pagamento das quantias em causa é assegurado quando o montante da garantia é calculado em conformidade com as disposições aplicáveis à garantia utilizada.

III.2.1.2 Incumprimentos

Artigo 30.º, apêndice I, Convenção

Quando a declaração de trânsito não incluir informações sobre a garantia ou, no caso de um procedimento de continuidade das atividades, o documento da garantia exigida não for apresentado na estância aduaneira de partida, a declaração não pode ser aceite.

Artigos 89.º, n.º 2, 94.º, n.º 3, e 95.º, CAU

Quando a garantia se revelar insuficiente, a estância aduaneira de partida não pode autorizar a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito, enquanto não for prestada uma garantia que cubra o montante total da dívida (aduaneira) que possa vir a ser constituída.

A estância aduaneira de partida também deve recusar a introdução das mercadorias quando, no caso de um procedimento de continuidade das atividades, os documentos apresentados provarem que a garantia não foi emitida ao titular do regime de trânsito da operação de trânsito em causa.

III.2.2 Cálculo do montante da garantia

III.2.2.1 Introdução

Artigo 10.º, n.º 1, apêndice I, Convenção O montante da garantia deve ser calculado de modo a cobrir o montante total da dívida (aduaneira) que possa vir a ser constituída.

Artigo 89.º, n.º 2, CAU

III.2.2.2 Cálculos

Artigos 18.º e 74.º, apêndice I, Convenção Em geral, a garantia deve ser calculada com base nas taxas mais elevadas aplicáveis às mercadorias em causa no país de partida. O cálculo deve incluir todos os direitos aduaneiros e outras imposições, por exemplo, os impostos especiais de consumo e o IVA, aplicáveis a estes tipos de mercadorias na importação. As taxas mais elevadas dos direitos aduaneiros são as taxas convencionais. Os tratamentos preferenciais subordinados à apresentação de uma prova no momento da introdução em livre prática, por exemplo, o benefício de uma taxa preferencial ou de um contingente, não devem ser tidos em conta.

Artigos 148.º e 155.º, AE

O cálculo deve ser efetuado com base nos direitos de importação que seriam aplicáveis às mercadorias da mesma espécie no país de partida em caso de introdução em livre prática. As mercadorias introduzidas em livre prática numa parte contratante devem ser consideradas mercadorias importadas de um país terceiro.

Tal aplica-se igualmente quando as mercadorias UE estão sujeitas ao regime de trânsito da União com destino a um país de trânsito comum. Essas mercadorias são consideradas mercadorias não UE para efeitos do cálculo do montante da garantia, a fim de assegurar o eventual pagamento de uma dívida (aduaneira) numa parte contratante que não seja um Estado-Membro da União.

<i>Artigo 74.º, n.º 2, apêndice I, Convenção</i>	As mercadorias em causa devem ser classificadas com base na pauta aduaneira, mas, caso a classificação não seja possível ou adequada, o montante da garantia pode ser avaliado. Esta estimativa deve assegurar que a garantia cobrirá o montante total da dívida (aduaneira) que possa vir a ser constituída. Em casos excecionais, quando essa avaliação não for possível, pode presumir-se 10 000 EUR como montante da garantia. Este princípio fundamental aplica-se à garantia global e à garantia isolada.
<i>Artigo 155.º, n.º 3, AE</i>	

III.2.3 Entidade garante

III.2.3.1 Introdução

<i>Artigo 12.º, apêndice I, Convenção</i>	A entidade garante deve ser uma pessoa singular ou coletiva.
<i>Artigo 94.º, CAU</i>	A entidade garante e o titular do regime de trânsito não podem ser a mesma pessoa.

III.2.3.2 Estabelecimento e aprovação

A entidade garante deve estar estabelecida na parte contratante onde é prestada a garantia e ser aprovada pelas autoridades aduaneiras que exijam uma entidade garante.

Essa aprovação ocorre nos termos das disposições em vigor no país em causa. Por conseguinte, a legislação nacional rege a relação jurídica geral entre a entidade garante e as autoridades competentes no âmbito das regras gerais em matéria de trânsito aduaneiro.

Na União, a entidade garante não necessita de ser aprovada pelas autoridades aduaneiras, a menos que se trate de uma instituição de crédito, uma instituição financeira ou uma empresa de seguros, acreditadas na União nos termos das disposições da União em vigor.

As autoridades aduaneiras podem recusar-se a aprovar a entidade garante caso considerem que não está acautelado de forma segura que o montante da dívida (aduaneira) será pago no prazo fixado.

A entidade garante deve eleger o seu domicílio em cada um dos países em que a garantia for válida ou, quando a legislação de um país não contemplar essa possibilidade, deve designar um mandatário. O domicílio confere à entidade garante uma sede para as suas atividades, registada em conformidade com a legislação do país em causa, junto da qual as autoridades competentes poderão proceder a todas as formalidades e procedimentos relativos à entidade garante,

por escrito e de forma juridicamente vinculativa. O mandatário deve ser uma pessoa singular ou coletiva designada pela entidade garante.

Este procedimento permite verificar todas as comunicações por escrito e todos os atos jurídicos relativos à entidade garante, em todos os países onde se possa constituir uma dívida (aduaneira) em relação a mercadorias sujeitas ao regime de trânsito.

COMÉRCIO

- 1) A entidade garante deve comprometer-se, por escrito, a pagar o montante garantido de uma dívida (aduaneira);
- 2) A entidade garante compromete-se a não alterar o seu domicílio escolhido sem apresentar o anexo ao compromisso com o novo domicílio escolhido na estância aduaneira de garantia.

III.2.3.3 Passivo

*Artigo 117.º,
apêndice I,
Convenção*

A responsabilidade da entidade garante baseia-se na aceitação do seu compromisso pela estância aduaneira da garantia. Esta responsabilidade produz efeitos a partir da data em que a estância aduaneira de partida autoriza a saída para uma operação de trânsito das mercadorias cobertas por esta garantia.

*Artigo 94.º,
CAU*

*Artigo 85.º,
AD*

A responsabilidade da entidade garante está limitada ao montante máximo fixado no compromisso da entidade garante. Não podem ser exigidos montantes superiores ao fixado.

Se o regime de trânsito comum/da União não for apurado, as autoridades aduaneiras do país de partida devem, no prazo de nove meses a contar da apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino, notificar a entidade garante do não apuramento do regime.

Se o regime continuar em aberto após esse período de nove meses, as autoridades aduaneiras do país de partida devem, no prazo de três anos a partir da data da aceitação da declaração de trânsito, notificar a entidade garante de que é ou poderá ser obrigada a pagar a dívida (aduaneira). A notificação deve indicar o MRN e a data da declaração de trânsito, o nome da estância aduaneira de partida, o

nome do titular do regime de trânsito e o montante em causa.

A entidade garante fica desonerada das suas obrigações quando qualquer das notificações não tiver sido efetuada no prazo previsto. Quando for efetuada uma dessas notificações, a entidade garante deve ser informada da cobrança da dívida ou do apuramento do regime.

III.2.3.4 Revogação da aprovação da entidade garante ou do seu compromisso e rescisão do compromisso

*Artigo 23.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 93.º, CAU

Artigo 82.º, AD

A estância aduaneira de garantia pode revogar a aprovação da entidade garante ou do compromisso desta a qualquer momento. Essa estância aduaneira deve notificar a entidade garante e o titular do regime de trânsito da revogação. A revogação produz efeitos no 16.º dia seguinte à data em que a entidade garante recebeu, ou se considera que recebeu, a decisão sobre a revogação.

Na condição de que as autoridades aduaneiras não exijam que a forma da garantia escolhida deva ser mantida por um período específico, a entidade garante pode rescindir o compromisso a qualquer momento. A entidade garante deve comunicar o cancelamento à estância aduaneira de garantia.

A rescisão não tem incidência sobre mercadorias que, no momento em que a rescisão produza efeitos, já estiveram e continuam a estar sujeitas a um regime de trânsito comum/da União por força do compromisso rescindido.

A rescisão do compromisso pela entidade garante deve produzir efeitos no 16.º dia seguinte à data em que a entidade garante notifica o cancelamento à estância aduaneira de garantia.

Quando o compromisso da entidade garante for revogado ou rescindido, a estância aduaneira de garantia deve conservar esse compromisso durante, pelo menos, nove meses, exceto nos casos em que a dívida (aduaneira) for extinta ou prescrita ou quando a entidade garante tiver sido notificada da cobrança da dívida (aduaneira) ou do apuramento do regime.

Se a entidade garante tiver sido notificada de que um regime de trânsito não foi apurado, a estância aduaneira de garantia deve conservar esse compromisso com base nas informações recebidas até que o processo de cobrança ou de apuramento tenha sido concluído ou, se for caso disso, até que a entidade garante seja

desonerada das suas responsabilidades.

As autoridades aduaneiras do país responsável pela estância aduaneira de garantia pertinente devem introduzir no sistema eletrónico a informação relativa a qualquer revogação ou rescisão de uma garantia e a data em que entra em vigor.

III.3 Garantia isolada

III.3.1 Depósito em numerário

III.3.1.1 Introdução

*Artigo 19.º,
apêndice I,
Convenção*

Pode ser prestada uma garantia sob a forma de depósito em numerário na estância aduaneira de partida, em conformidade com as disposições em vigor no país de partida, que será reembolsada quando o regime tiver sido apurado.

*Artigo 92.º, n.º 1,
alínea a), CAU*

Artigo 150.º, AE

III.3.1.2 Reembolso

No geral, a estância aduaneira de partida é responsável pelo reembolso. Essa estância aduaneira deve informar o titular do regime de trânsito do reembolso no momento da apresentação do depósito em numerário ou de qualquer outro meio de pagamento equivalente e solicitar-lhe qual o meio de reembolso da sua preferência. Se o titular do regime de trânsito optar por uma transferência bancária, a estância aduaneira de partida deve tomar nota dos dados relativos à sua conta bancária e informá-lo de que lhe serão debitadas as despesas da transferência bancária.

A garantia sob a forma de depósito em numerário não implicará nenhum pagamento de juros por parte das autoridades aduaneiras.

III.3.2 Garantia isolada sob a forma de compromisso da entidade garante

*Artigo 20.º,
apêndice I,
Convenção*

Os compromissos prestados pela entidade garante para efeitos de uma garantia isolada são apresentados na estância aduaneira de garantia e aprovados. Têm de ser registados no Sistema de Gestão de Garantias (SGG) por essa estância. O SGG está interligado com o NSTI.

*Artigo 92.º,
CAU*

Artigos 152.º e

Para cada compromisso, a estância aduaneira de garantia deve

comunicar ao titular do regime de trânsito as seguintes informações:

- o número de referência da garantia (NRG),
- o código de acesso associado ao NRG.

O titular do regime de trânsito não pode modificar o código de acesso.

A declaração aduaneira deve incluir um NRG e o código de acesso respetivo quando é apresentada. A estância aduaneira de partida deve verificar a existência e a validade da garantia no sistema.

No caso de um procedimento de continuidade das atividades, o compromisso da entidade garante tem de ser apresentado na estância aduaneira de partida. Quando a estância aduaneira de garantia não coincidir com a estância aduaneira de partida e, por esse motivo, tiver conservado uma cópia do compromisso da entidade garante, a estância aduaneira de partida deve informar a estância aduaneira de garantia da data de devolução do original ao titular do regime de trânsito.

O modelo do compromisso figura no anexo C1, apêndice III, da Convenção/anexo 32-01 do AE. Quando as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais ou a prática corrente assim o exigirem, um país pode permitir que o compromisso seja apresentado sob a forma de um modelo diferente, desde que tenha efeitos jurídicos idênticos aos do modelo que figura no anexo C1 ou no anexo 32-01.

III.3.3 Garantia isolada sob a forma de títulos (TC32)

III.3.3.1 Responsabilidade e aprovação

*Artigo 21.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigos 160.º e
161.º, AE*

Os compromissos prestados pela entidade garante para efeitos de uma garantia isolada sob a forma de títulos (TC32) são apresentados na estância aduaneira de garantia e aprovados. São conservados nessa estância aduaneira durante o seu período de validade. Além disso, essa estância aduaneira deve registar os compromissos e os títulos no SGG.

O compromisso não inclui um montante máximo da garantia. A estância aduaneira de garantia deve assegurar que a entidade garante dispõe de recursos financeiros suficientes para efetuar o pagamento de qualquer dívida (aduaneira) que possa vir a ser constituída. Em particular, a estância aduaneira de garantia deve considerar a

possibilidade de limitar o número de títulos emitidos por uma determinada entidade garante.

O modelo do compromisso figura no anexo C2, apêndice III, da Convenção/anexo 32-02 do AE. Quando as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais ou a prática corrente assim o exigirem, um país pode permitir que o compromisso seja apresentado sob a forma de um modelo diferente, desde que tenha efeitos jurídicos idênticos aos do modelo que figura no anexo C2 ou no anexo 32-02.

III.3.3.2 Notificação

Cada país tem de informar a Comissão Europeia dos nomes e endereços das entidades garantes autorizadas a emitir garantias isoladas sob a forma de títulos.

A lista das entidades garantes autorizadas é apresentada no anexo III.7.1.

Em caso de revogação da autorização, o país responsável pela estância aduaneira de garantia deve notificar de imediato a Comissão, comunicando-lhe a data em que tal produz efeitos.

A Comissão informará os outros países.

III.3.3.3 Título (TC32)

Os títulos são emitidos por uma entidade garante e apresentados às pessoas que tencionam ser o titular do regime de trânsito. A entidade garante pode juntar ao título um talão e, se for caso disso, um recibo.

A ausência da assinatura do titular do regime de trânsito no título não afeta a validade deste, e a assinatura da entidade garante no título não precisa de ser manuscrita.

Cada título abrange o montante de 10 000 EUR coberto pela entidade garante. O período de validade do título é de um ano a contar da data de emissão.

Cada título tem de ser registado no SGG e, para cada título, a estância aduaneira de garantia deve comunicar ao titular do regime de trânsito as seguintes informações:

- o NRG,

- o código de acesso associado ao NRG.

O titular do regime de trânsito não pode modificar o código de acesso.

A declaração aduaneira deve incluir um NRG e o código de acesso de cada título quando é apresentada. A estância aduaneira de partida deve verificar a existência e a validade da garantia no sistema.

O declarante submete, na estância aduaneira de partida, vários títulos que correspondem ao montante de 10 000 EUR para cobrir o montante da dívida (aduaneira) que possa ser constituída [por exemplo, se o montante da dívida (aduaneira) for de 8 000 EUR, um título é suficiente, mas, se for de 33 000 EUR, são necessários quatro títulos].

No caso de um procedimento de continuidade das atividades, o título ou os títulos têm de ser apresentados na estância aduaneira de partida e arquivados por essa estância.

O modelo do título corresponde ao modelo que figura no anexo C3, apêndice III, da Convenção/anexo 32-06 do AE.

COMÉRCIO

A entidade garante indicará no título TC32 a data até à qual o título será válido. A duração da validade do título não pode exceder um ano a contar da data da sua emissão.

III.4 Garantia global e dispensa de garantia

III.4.1 Disposições gerais

III.4.1.1 Introdução

Artigo 55.º, alínea a), apêndice I, Convenção A utilização de uma garantia global ou de uma garantia global de montante reduzido, incluindo uma dispensa de garantia, é uma medida de simplificação concedida com base numa autorização. O

Artigos 89.º, n.º 5, e 95.º, CAU requerente deve apresentar um pedido e a autoridade competente deve conceder uma autorização.

Artigo 84.º, AD

III.4.1.2 Condições gerais

O requerente deve cumprir as condições estipuladas nos artigos 57.º e 75.º, apêndice I, da Convenção/artigo 95.º do CAU, e artigo 84.º do AD (para mais informações, ver pontos VI.2.1e VI.3.1).

III.4.1.3 Cálculo do montante de referência

Artigo 74.º, apêndice I, Convenção A utilização da garantia global e da dispensa de garantia de montante reduzido, incluindo a dispensa de garantia, é autorizada até ao limite de um montante de referência. A fim de proteger os

Artigo 155.º, AE interesses financeiros das partes contratantes e satisfazer as necessidades do titular do regime de trânsito, o montante de referência deve ser calculado com o maior cuidado.

O montante de referência deve corresponder ao montante da dívida (aduaneira) que pode tornar-se devido em relação a cada operação de trânsito comum/da União onde é prestada a garantia, no período entre a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito comum/da União e o momento em que o regime for apurado. Esse período deve ser representativo das operações de trânsito do titular do regime de trânsito. O cálculo do montante de referência deve também incluir o transporte de mercadorias durante períodos de ponta ou as mercadorias não declaradas regularmente para o regime de trânsito, a fim de cobrir todos os resultados possíveis.

Para efeitos desse cálculo, devem ser tidas em conta as taxas mais altas da dívida (aduaneira) aplicáveis às mercadorias do mesmo tipo no país da estância aduaneira de garantia.

A estância aduaneira de garantia deve estabelecer o montante de referência em cooperação com o titular do regime de trânsito, com base nas informações sobre mercadorias sujeitas ao regime de trânsito comum/da União nos últimos 12 meses e com base na estimativa do volume de operações previstas no futuro. Com o acordo do requerente, a estância aduaneira de garantia pode avaliar o montante de referência, arredondando as quantias, a fim de cobrir o montante exigido. Sempre que essas informações não estejam disponíveis, o montante deve ser fixado em 10 000 EUR para cada operação de trânsito.

A estância aduaneira de garantia deve proceder a um exame do montante de referência por sua própria iniciativa ou na sequência de um pedido por parte do titular do regime e, se necessário, deve reajustá-lo.

III.4.1.4 Montante da garantia

O montante de referência da garantia global deve ser idêntico ao montante máximo declarado no compromisso da entidade garante que o requerente apresenta na estância aduaneira de garantia para aceitação.

III.4.1.5 Certificado de garantia

*Artigo 79.º,
apêndice I,
Convenção*

Anexo 72-04, AE

As autoridades competentes devem emitir ao titular do regime de trânsito um dos certificados (o certificado de garantia global TC31 e o certificado de dispensa de garantia TC33). A fim de evitar a utilização abusiva dos certificados e da garantia, as autoridades competentes só devem emitir certificados complementares em casos devidamente justificados e em número justificado pelo titular do regime de trânsito (por exemplo, quando este apresentar regularmente declarações de trânsito em diversas estâncias aduaneiras).

Apenas são apresentados certificados de garantia global e de dispensa de garantia no caso de um procedimento de continuidade das atividades.

Os modelos dos certificados figuram nos anexos C5 e C6, apêndice III, da Convenção/capítulos VI e VII, anexo 72-04, do AE.

Os certificados são válidos por dois anos, mas a sua validade pode

ser prorrogada por mais dois anos (anexo 72-04, ponto 19.3, do AE).

III.4.1.6 Obrigações do titular do regime de trânsito e análise do montante de referência

Artigo 74.º, n.ºs 5 e 6, apêndice I, Convenção O titular do regime de trânsito deve garantir que o montante devido ou que pode tornar-se devido não excede o montante de referência.

Artigos 156.º e 157.º, AE

O controlo do montante de referência é assegurado pelos sistemas (SGG e NSTI) para cada operação de trânsito comum/da União no momento da sujeição das mercadorias ao abrigo do regime de trânsito comum/da União.

No caso de um procedimento de continuidade das atividades, as autoridades competentes devem descrever os meios de controlo na autorização, podendo ter em conta as propostas do titular do regime de trânsito no que respeita a estes meios. De qualquer modo, o método de controlo deve permitir ao titular do regime de trânsito determinar se o montante de referência será excedido em resultado da operação de trânsito em causa.

A este propósito, as autoridades competentes podem exigir especificamente que o titular do regime de trânsito conserve registos de cada declaração de trânsito que tenha apresentado no procedimento de continuidade de atividades, bem como do montante dos direitos e de outras imposições calculados ou estimados. Em especial, o titular do regime de trânsito pode controlar se excede o montante de referência, deduzindo-lhe o montante de cada operação de trânsito no momento da autorização de saída das mercadorias para o regime de trânsito. Posteriormente, esse montante será de novo creditado no montante de referência, quando o titular do regime for informado de que a operação de trânsito foi concluída. O titular do regime de trânsito pode pressupor que a operação de trânsito foi concluída na data em que as mercadorias têm de ser apresentadas na estância aduaneira de destino. Deve corrigir as suas contas *a posteriori* no caso de ser informado de que o regime não foi apurado ou que só foi concluído após o prazo fixado pela estância aduaneira de partida.

Quando o titular do regime de trânsito estabelece que o montante de referência pode ser excedido, tem de tomar medidas em relação à autorização e, se necessário, às futuras operações de trânsito.

Se o titular do regime de trânsito não informar a estância aduaneira de garantia de que o montante de referência foi excedido no procedimento de continuidade das atividades, a autorização pode ser revogada.

III.4.1.7 A utilização da garantia global

Artigo 76.º, apêndice I, Convenção Os compromissos prestados pela entidade garante para efeitos de uma garantia global são apresentados na estância aduaneira de garantia e aprovados. Essa estância aduaneira tem de registar esses compromissos no Sistema de Gestão de Garantias.

Artigo 154.º, AE Para cada compromisso, a estância aduaneira de garantia deve comunicar ao titular do regime de trânsito as seguintes informações:

- o NRG,
- o código de acesso associado ao NRG.

A pedido do titular do regime de trânsito, a estância aduaneira de garantia deve atribuir a essa garantia um ou mais códigos de acesso adicionais para serem utilizados pelo titular ou pelos seus representantes.

A declaração aduaneira deve incluir um NRG e o código de acesso correto quando é apresentada. A estância aduaneira de partida deve verificar a existência e a validade da garantia no sistema.

No caso de um procedimento de continuidade das atividades, deve ser apresentado um certificado de garantia global ou um certificado de dispensa de garantia (para mais informações, ponto III.4.1.5).

O modelo do compromisso da entidade garante figura no anexo C4, apêndice III, da Convenção/anexo 32-03 do AE. Quando as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais ou a prática corrente assim o exigirem, um país pode permitir que o compromisso seja apresentado sob a forma de um modelo diferente, desde que tenha efeitos jurídicos idênticos aos do modelo que figura no anexo C4 ou no anexo 32-03.

III.4.1.8 Proibições temporárias relativas à utilização de garantias globais

Artigo 77.º, apêndice I, Convenção Anexo I, apêndice A utilização da garantia global e da garantia global de montante reduzido, incluindo uma dispensa de garantia, pode ser temporariamente proibida nos seguintes casos:

- em circunstâncias especiais,
- para mercadorias relativamente às quais tenha sido comprovada uma fraude em larga escala que envolva a utilização da garantia.

Em relação ao regime de trânsito da União, a decisão sobre a proibição é tomada pela Comissão Europeia e, em relação ao regime de trânsito comum, pela Comissão Mista CE-CTC.

As **circunstâncias especiais**, acima mencionadas, referem-se a uma situação em que tenha sido estabelecido que a garantia global ou a garantia global de montante reduzido, incluindo a dispensa de garantia, deixou de ser suficiente para assegurar o pagamento, dentro do prazo prescrito, da dívida (aduaneira) que decorre quando determinadas mercadorias são subtraídas ao regime de trânsito comum/da União. Num número significativo de casos, esta situação envolveu mais de um titular do regime de trânsito e colocou em risco o bom funcionamento do regime.

A **fraude em larga escala**, acima mencionada, refere-se a uma situação em que se estabeleceu que a garantia global ou a garantia global de montante reduzido, incluindo a dispensa de garantia, deixou de ser suficiente para assegurar o pagamento, dentro do prazo prescrito, da dívida (aduaneira) que decorre quando determinadas mercadorias são subtraídas ao regime de trânsito comum/da União. Quando essa situação ocorre, há que ter em conta o volume das mercadorias subtraídas e as circunstâncias dessas subtrações, designadamente quando resultam de atividades do crime organizado à escala internacional.

III.4.1.8.1 Garantia isolada com várias utilizações — apenas países de trânsito comum

*Anexo I, apêndice
I, Convenção
Anexo A2,
apêndice III,
Convenção*

No caso de uma proibição temporária da garantia global (incluindo a redução e a dispensa), os titulares da autorização da garantia global podem, mediante pedido, utilizar uma garantia isolada com várias utilizações, desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

- A garantia isolada é objeto de um termo de garantia específico que abrange apenas os tipos de mercadorias referidos na decisão relativa à proibição.
- A garantia isolada só pode ser utilizada na estância aduaneira de partida identificada no documento de garantia.
- A garantia isolada pode ser utilizada para cobrir várias

operações, simultâneas ou sucessivas, desde que o total dos montantes em causa para as operações iniciadas e em relação às quais o regime não está apurado não exceda o montante de referência da garantia isolada. Nesse caso, a estância aduaneira de garantia atribui um código de acesso inicial para a garantia ao titular do regime. Este pode atribuir um ou vários códigos de acesso a esta garantia, para serem utilizados por si próprio ou pelos seus representantes.

- Sempre que o regime seja apurado para uma operação de trânsito coberta por essa garantia isolada, o montante correspondente à operação em causa tem de ser autorizado e pode ser reutilizado para cobrir uma outra operação até ao limite máximo do montante da garantia.

A garantia isolada com várias utilizações aplica-se apenas às operações de trânsito comum iniciadas em países de trânsito comum na estância aduaneira de partida ou por expedidores autorizados. Não pode ser utilizada em operações de trânsito da União iniciadas na UE.

O código «9» deve ser indicado numa declaração de trânsito como código da garantia. Esse código não existe na legislação da UE.

III.4.1.8.2 Derrogação da decisão que proíbe temporariamente a utilização da garantia global ou da garantia global de montante reduzido (incluindo a dispensa de garantia)

Apesar da decisão sobre a proibição temporária da utilização da garantia global ou da garantia global de montante reduzido (incluindo a dispensa de garantia), a utilização da garantia global pode, não obstante, ser autorizada se o titular do regime cumprir os seguintes critérios:

- pode demonstrar que não houve lugar a qualquer dívida (aduaneira) em relação às mercadorias em questão no decurso da operação de trânsito comum/da União que foi realizada nos dois anos anteriores à decisão da proibição; ou, se a dívida (aduaneira) tiver ocorrido durante esse período, pode demonstrar que essas dívidas foram pagas integralmente pelo(s) devedor(es) ou pela entidade garante dentro do prazo-limite prescrito,
- demonstra um elevado nível de controlo das suas operações e do fluxo de mercadorias, utilizando um sistema de gestão dos registos de transporte e comerciais que permite controlos aduaneiros adequados,

- a sua solvabilidade financeira é considerada comprovada sempre que tenha uma capacidade financeira sólida que lhe permita cumprir os seus compromissos, tendo em devida conta as características do tipo de atividade comercial em causa.

Estas utilizações excecionais da garantia global dizem respeito às operações de trânsito comum/da União.

No caso de um procedimento de continuidade das atividades, a casa 8 do certificado de garantia TC31 deve conter a menção: «UTILIZAÇÃO NÃO LIMITADA — 99209». O anexo B6, apêndice III, da Convenção/apêndice D1, anexo 9, do ADT contém as diferentes versões linguísticas desta menção.

III.4.1.9 Anulação e revogação da autorização

*Artigo 80.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigos 27.º e 28.º,
CAU*

Se uma autorização for anulada ou revogada, os certificados previamente emitidos não poderão ser utilizados para sujeitar mercadorias ao regime de trânsito comum/da União, devendo o titular do regime de trânsito devolvê-los de imediato à estância aduaneira de garantia.

O país responsável pela estância aduaneira de garantia deve indicar à Comissão as formas de identificação dos certificados que continuem válidos e que ainda não tenham sido devolvidos.

A Comissão informará os outros países.

Para mais informações, ver o ponto VI.2.3 adiante.

III.4.2 Redução do montante de garantia e dispensa da garantia

III.4.2.1 Introdução

O montante máximo da garantia que, em princípio, é idêntico ao montante de referência pode ser reduzido, se o titular do regime de trânsito respeitar determinados critérios de fiabilidade. O montante pode ser reduzido até 50 % ou 30 % do montante de referência ou pode ser concedida uma dispensa de garantia.

III.4.2.2 Critérios para a redução

Para mais informações, ver o ponto VI.3.1 adiante.

III.5 Instruções nacionais específicas (reservado)

III.6 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

III.7 Anexos

III.7.1 Lista das entidades garantantes autorizadas a emitir títulos de garantia isolada TC32

Para obter a versão mais recente desta lista, clique na ligação seguinte:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

III.7.2 Lista das vias navegáveis

Bélgica	<ul style="list-style-type: none">a) O canal de Terneuzenb) O Escalda até Antuérpiac) Os canais que ligam Smeermaas ou Petit-Lanaye e Lièged) O novo canal entre o Escalda e o Reno, que vai do porto de Antuérpia até Krammer, nos Países Baixos, através do Escalda Oriental, do Eendracht, do Slaakdam e do Prins Hendrikpoldere) O canal Albertof) O canal de Willebroek
Alemanha	Todas as vias navegáveis ligadas ao Reno, incluindo o «Main-Donau-Kanal», excluindo o Danúbio e as vias navegáveis do Danúbio
França	<ul style="list-style-type: none">a) O Grande Canal da Alsáciab) O Mosela entre Apach e Neuves-Maisonsc) Os troços de canal entre as eclusas de Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim, Estrasburgo e Gambsheim na margem francesa do Reno entre Kembs e Vogelgrun
Luxemburgo	A parte canalizada do Mosela compreendida entre a eclusa de Apach-Schengen e Wasserbillig
Países Baixos	<ul style="list-style-type: none">1. As vias navegáveis renanas propriamente ditas:<ul style="list-style-type: none">a) Ligação Lobith-Amesterdão:<ul style="list-style-type: none">— Reno, Waal, canal de Amesterdão-Renob) Ligação Lobith-zona portuária de Roterdão:<ul style="list-style-type: none">— Reno, Waal, Merwede, Noord, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg— Reno, Lek, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterwegc) Ligação Lobith-Dordrecht-Hansweert-Antuérpia:

	<p>Reno, Waal, Merwede, Dordtse Kil ou Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (canal do Escalda Oriental), através de Zuid-Beveland, Westerschelde (Escalda Ocidental), Escalda</p> <p>d) Ligação Lobith-Dordrecht-Hansweert-Gante: Reno, Waal, Merwede, Dordtse Kil ou Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (Escalda Oriental), canal Zuid-Beveland, Westerschelde (Escalda Ocidental), canal de Terneuzen</p> <p>e) Ligação Lobith-De Kempen-Smeermaas ou St.Pieter: todas as vias navegáveis habitualmente utilizadas entre estes locais e os entroncamentos com as seguintes vias navegáveis: Reno, Waal, Julianakanaal, Dieze, Zuid-Willemsvaart, canal Wessem-Nederweert.</p> <p>2. Considera-se que utilizam as vias navegáveis renanas as seguintes embarcações:</p> <p>— as embarcações que vindas do Reno se dirigem a Antuérpia ou a Gante, ou</p> <p>— as embarcações que, vindas de Antuérpia ou de Gante, têm de deixar os Países Baixos pelo Reno quando passam pelo porto de Roterdão para efetuarem o transbordo de mercadorias em trânsito ao abrigo de um manifesto renano ou para carregar mercadorias que devam sair dos Países Baixos através das vias navegáveis renanas em direção a Antuérpia ou a Gante através do Reno.</p> <p>3. Na prática, considera-se que a via navegável existente desde 1975, que conduz a Antuérpia passando pelas eclusas de Kreekrak, é igualmente uma via navegável renana.</p>
Suíça	O Reno até Basileia

PARTE IV — REGIME DE TRÂNSITO NORMAL AO ABRIGO DO NSTI (NOVO SISTEMA DE TRÂNSITO INFORMATIZADO)

A presente parte apresenta o regime de trânsito normal ao abrigo do novo sistema de trânsito informatizado (NSTI).

Nota: A parte V descreve o procedimento de continuidade das atividades no caso de o NSTI não poder ser utilizado.

O capítulo IV.1 trata do procedimento da declaração de trânsito normalizada.

O capítulo IV.2 trata das formalidades a cumprir na estância aduaneira de partida.

O capítulo IV.3 aborda as formalidades e os incidentes durante o transporte.

O capítulo IV.4 aborda as formalidades a cumprir na estância aduaneira de destino.

O capítulo IV.5 respeita a Andorra, São Marinho e territórios fiscais especiais.

Nota:

O presente documento não substitui os guias nem os manuais técnicos relativos à utilização das aplicações técnicas e do *software* do NSTI (FTSS + DDNTA).

CAPÍTULO 1 — DECLARAÇÃO DE TRÂNSITO NORMALIZADA

IV.1.1 Introdução

O presente capítulo descreve o regime de trânsito normal utilizando o NSTI.

O ponto IV.1.2 apresenta os princípios gerais e a legislação relativos ao regime de trânsito normal.

O ponto IV.1.3 descreve como utilizar o NSTI.

O ponto IV.1.4 abrange a carga das mercadorias e o preenchimento da declaração de trânsito.

O ponto IV.1.5 trata de situações específicas.

O ponto IV.1.6 abrange as exceções às regras gerais.

O ponto IV.1.7 está reservado às regras nacionais específicas.

O ponto IV.1.8 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto IV.1.9 contém o anexo do capítulo 1.

IV.1.2 Princípios gerais e legislação

Referências jurídicas:

- Artigo 3.º, alíneas c), d) e e), apêndice I, da Convenção,
- Título I, apêndice III, da Convenção,
- Anexos A1 e A2; Apêndice III, da Convenção,
- Artigo 5.º, ponto 12, artigo 6.º, n.º 1, e artigos 158.º, 162.º, 163.º e 170.º a 174.º do CAU,
- Artigos 143.º e 148.º do AD,
- Artigos 294.º a 296.º do AE,
- Apêndices D1, D2, F1, F2, G1 e G2, anexo 9, do ADT.

IV.1.3 NSTI

IV.1.3.1 Organização do NSTI

O NSTI é um sistema de trânsito informatizado para o intercâmbio de mensagens eletrônicas. Estas mensagens substituem os diversos

documentos em suporte de papel e algumas formalidades do regime de trânsito.

O intercâmbio destas mensagens eletrónicas ocorre a três níveis:

- entre os operadores económicos e as alfândegas («domínio externo»),
- entre as estâncias aduaneiras e um país («domínio nacional»),
- entre as administrações aduaneiras nacionais e entre estas e a Comissão («domínio comum»).

Os principais dados e mensagens utilizados numa operação NSTI são:

- a declaração de trânsito, que é apresentada em formato eletrónico — a mensagem «Dados da declaração» (IE015);
- o número de referência principal (MRN), que é um número de registo único, atribuído pela autoridade competente a uma declaração de trânsito e impresso no documento de acompanhamento de trânsito (DAT)/no documento de acompanhamento de trânsito/segurança (DATS) e na lista de adições (LA)/lista de adições — trânsito/segurança (LATS) para identificar uma operação de trânsito;
- o DAT/DATS, que é impresso na estância aduaneira de partida ou nas instalações do operador, assim que seja autorizada a saída das mercadorias para o regime de trânsito, e que acompanha as mercadorias desde a partida até ao destino;
- a mensagem «Aviso antecipado de chegada — AAC» (IE001), enviada pela estância aduaneira de partida à estância aduaneira de destino indicada na declaração;
- a mensagem «Aviso antecipado de passagem — AAP» (IE050), enviada pela estância aduaneira de partida à(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem declarada(s), para notificar com antecedência a passagem na fronteira das mercadorias;
- a mensagem «Aviso de passagem de fronteira — APF» (IE118), enviada pela estância aduaneira de passagem efetiva à estância aduaneira de partida e notificada da passagem das mercadorias;
- a mensagem «Aviso de chegada — AC» (IE006), enviada pela estância aduaneira de destino efetiva à estância aduaneira de partida, no momento da chegada das mercadorias;
- a mensagem «Resultados do controlo no destino» (IE018), enviada pela estância aduaneira de destino efetiva à estância

aduaneira de partida (após o controlo das mercadorias, se for caso disso).

IV.1.3.2 Âmbito de aplicação do NSTI

O NSTI aplica-se a todas as operações de trânsito comum/da União independentemente do modo de transporte utilizado, excetuando os regimes de trânsito em que um documento comercial serve de declaração de trânsito (por exemplo, nos regimes de trânsito por via aérea, marítima ou ferroviária, em que os documentos de transporte aéreo/marítimo ou a guia de remessa CIM equivalem à declaração de trânsito).

IV.1.3.3 Acesso dos operadores ao NSTI

Em geral, os operadores económicos podem aceder ao NSTI das seguintes formas:

- introdução direta de dados pelo operador (nomeadamente através do sítio Internet de uma entidade aduaneira),
- intercâmbio eletrónico de dados (IED),
- introdução de dados na estância aduaneira.

Para mais informações sobre o acesso dos operadores, contactar as autoridades aduaneyras nacionais.

IV.1.4 Procedimento de declaração

O presente ponto fornece informações sobre:

- o carregamento de mercadorias (ponto IV.1.4.1.),
- a declaração de trânsito (ponto IV.1.4.2.).

IV.1.4.1 Carregamento

*Artigo 24.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 296.º, AE

Cada declaração de trânsito deve incluir apenas as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito comum/da União que circulem ou se destinem a circular de uma estância aduaneyra de partida para uma estância aduaneyra de destino num único meio de transporte, num contentor ou numa embalagem (por exemplo, oito embalagens carregadas num único reboque).

No entanto, uma declaração de trânsito pode incluir mercadorias que circulem ou se destinem a circular de uma estância aduaneyra de partida para uma estância aduaneyra de destino em mais do que um

contentor ou em mais do que uma embalagem, quando os contentores ou as embalagens forem carregados num único meio de transporte.

Os seguintes meios de transporte constituem um único meio de transporte, na condição de transportarem mercadorias que devem ser expedidas conjuntamente:

- um veículo rodoviário acompanhado do seu ou dos seus reboques ou semirreboques,
- uma composição de carruagens ou de vagões de caminho de ferro,
- as embarcações que constituam um conjunto único.

Na eventualidade de uma remessa ser dividida por dois meios de transporte, é necessária uma declaração de trânsito separada para cada meio de transporte, mesmo que todas as mercadorias sejam transportadas entre a mesma estância aduaneira de partida e a mesma estância aduaneira de destino.

Por outro lado, pode ser utilizado um único meio de transporte para carregar mercadorias em diversas estâncias aduaneiras de partida e para as descarregar em diversas estâncias aduaneiras de destino.

Caso as mercadorias sejam carregadas num único meio de transporte em diversas estâncias aduaneiras de partida, devem ser entregues declarações de trânsito separadas para cada remessa em cada estância aduaneira de partida, a fim de cobrir as mercadorias carregadas nessa estância.

Exemplo 1:

Na estância aduaneira de partida A, três embalagens carregadas num camião estão cobertas por uma declaração de trânsito, e estas embalagens devem ser entregues na estância aduaneira de destino C. Na seguinte estância aduaneira de partida B, cinco embalagens são acrescentadas e carregadas no mesmo camião e igualmente entregues na mesma estância aduaneira de destino C. Essas cinco embalagens têm de ser cobertas por uma nova declaração de trânsito.

Sem prejuízo do disposto no artigo 7.º, n.º 3, da Convenção, podem ser emitidas várias declarações de trânsito para o mesmo titular do regime de trânsito, para mercadorias carregadas num único meio de transporte e com um mesmo ou vários destinos. É necessário prestar uma garantia para cada uma dessas declarações.

Exemplo 2:

Na estância aduaneira de partida A, duas embalagens carregadas num caminhão estão cobertas por uma declaração de trânsito com destino à estância aduaneira de destino C e três embalagens são cobertas por outra declaração de trânsito com destino à estância aduaneira D. Nas estâncias aduaneiras de destino (C e D), as embalagens são descarregadas e as operações de trânsito são concluídas.

IV.1.4.2 Declaração de trânsito (IE015)

IV.1.4.2.1 Formulário e preenchimento da declaração de trânsito

*Anexos A1 e B1,
apêndice III,
Convenção*

*Artigo 5.º, n.º 12,
CAU*

Importa referir que a expressão «**declaração de trânsito**» tem duas aceções. Primeiro, «declaração de trânsito» significa uma declaração pela qual uma pessoa manifesta, nas formas e modalidades prescritas, a vontade de sujeitar uma mercadoria ao regime de trânsito. Segundo, significa os dados como uma declaração de trânsito, ou seja, a mensagem «Dados da declaração» (IE015) e a impressão dessa declaração sob a forma de DAT. Os capítulos seguintes utilizam a expressão «declaração de trânsito» na primeira aceção.

Devem ser fornecidos elementos de dados, tal como referido no anexo A1, apêndice III, da Convenção/apêndice C2, anexo 9, do ADT.

As declarações de trânsito apresentadas têm de conter todos os elementos de dados obrigatórios (IE015).

As declarações de trânsito devem ser emitidas numa das línguas oficiais das partes contratantes que seja aceite pelas autoridades competentes do país de partida.

É importante que os operadores preencham corretamente a declaração de trânsito, a fim de evitar que seja rejeitada pelo NSTI.

No caso de o NSTI rejeitar uma declaração, o declarante é notificado dos motivos da rejeição e é autorizado a efetuar as alterações necessárias ou a apresentar uma nova declaração.

Uma operação de trânsito pode conter, no máximo, 999 adições de mercadorias. Cada adição de mercadorias de uma declaração tem de ser registada no NSTI e impressa no DAT ou na LA. Quando a declaração de trânsito cobre várias adições de mercadorias, a LA é

impressa e é anexada ao DAT, que contém uma referência à LA na casa 31. O modelo e as notas explicativas do DAT figuram nos anexos A3 e A4, apêndice III, da Convenção/apêndice F1, anexo 9, do ADT. O modelo e as notas explicativas da LA figuram nos anexos A5 e A6, apêndice III, da Convenção/apêndice F2, anexo 9, do ADT.

IV.1.4.2.2 Remessas mistas

*Artigo 28.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 294.º, AE

*Apêndice D1,
anexo 9, ADT*

Anexo B, AE

Regra geral, as remessas constituídas por mercadorias não UE que circulam ao abrigo do regime de trânsito T1 e as mercadorias UE que circulam ao abrigo do regime de trânsito T2/T2F são cobertas por uma declaração de trânsito única, que é apensa ao DAT juntamente com a LA. O DAT contém informações e um resumo da LA utilizada para as mercadorias com diferentes estatutos.

Em alternativa, podem ser efetuadas declarações de trânsito separadas (por exemplo: uma declaração de trânsito T1 para as mercadorias não UE e uma declaração de trânsito T2 ou T2F para as mercadorias UE).

Nota: é possível que mercadorias da UE não sujeitas ao regime de trânsito (e que circulem dentro do território aduaneiro da UE) sejam transportadas através do mesmo meio de transporte que as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito. Neste caso, a declaração de trânsito apenas cobre as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito.

COMÉRCIO

No caso de remessas mistas, o código «T-» é indicado a nível da declaração, como tipo de declaração para cobrir toda a declaração. O estatuto efetivo (T1, T2, T2F) de cada adição de mercadoria é introduzido no NSTI a nível de adições e impresso na Lista de Adições.

IV.1.4.2.3 Entrega da declaração de trânsito

A entrega da declaração de trânsito (IE015) através de uma técnica de tratamento de dados torna o titular do regime de trânsito responsável:

- a) Pela exatidão das informações constantes da declaração;

- b) Pela autenticidade dos documentos apensos;
- c) Pelo respeito de todas as obrigações inerentes à sujeição das mercadorias em causa ao regime de trânsito comum/da União.

A autenticação da declaração está subordinada às condições aplicáveis no país de partida.

COMÉRCIO

O titular do regime de trânsito deve contactar os serviços aduaneiros para saber como deve ser autenticada uma declaração de trânsito apresentada em formato eletrónico.

IV.1.4.2.4 Declaração de trânsito/segurança

Artigos 127.º e 128.º, CAU Antes de as mercadorias serem introduzidas no território aduaneiro da União, a declaração sumária de entrada (DSE) deve ser entregue na primeira estância aduaneira de entrada.

Artigos 104.º e 105.º a 109.º, AD Em seguida, a estância aduaneira assegura que, com base na declaração, é efetuada uma avaliação dos riscos da transação, a qual avalia os dados de acordo com os critérios de risco.

Artigo 182.º, AE

Artigo 106.º, n.º 3, tal como alterado pelo ADT Os prazos para a apresentação da DSE estão diretamente relacionados com o modo de transporte, sendo os seguintes:

- a) Tráfego rodoviário — o mais tardar, uma hora antes da chegada;
- b) Ferroviário:
 - quando a duração da viagem de comboio da última estação ferroviária situada num país terceiro para uma estância aduaneira de primeira entrada for inferior a duas horas — o mais tardar, uma hora antes da chegada,
 - em todos os outros casos — o mais tardar, duas horas antes da chegada;
- c) Vias navegáveis interiores — o mais tardar, duas horas antes da chegada;
- d) Carga marítima transportada em contentores — o mais tardar, 24

horas antes do carregamento no porto de partida;

- e) Carga marítima a granel/fracionada — o mais tardar, quatro horas antes da chegada;
- f) Se as mercadorias forem provenientes de um dos locais seguintes:
 - Gronelândia,
 - Ilhas Faroé,
 - Islândia,
 - portos do mar Báltico, do mar do Norte, do mar Negro e do mar Mediterrâneo,
 - todos os portos de Marrocos,o mais tardar, duas horas antes da chegada;
- g) Para a circulação de mercadorias entre um território situado fora do território aduaneiro da União e os departamentos ultramarinos franceses, os Açores, a Madeira ou as ilhas Canárias, quando a duração da viagem for inferior a 24 horas, o mais tardar, duas horas antes da chegada;
- h) Para transporte aéreo com os seguintes prazos:
 - para voos com duração inferior a quatro horas, o mais tardar, até ao momento da partida efetiva da aeronave,
 - para outros voos — o mais tardar, quatro horas antes da chegada.

A DSE não é necessária:

- a) Para as mercadorias enumeradas no artigo 104.º do AD;
- b) Se foram celebrados acordos internacionais entre a União e países terceiros que preveem o reconhecimento dos controlos de segurança realizados nesses países, enquanto países de exportação, nos termos do artigo 127.º, n.º 2, alínea (b), do CAU. Trata-se dos seguintes países: Noruega, Suíça, Listenstaine, Andorra e São Marinho.

A DSE é entregue pelo transportador ou, independentemente da obrigação do transportador, pelas seguintes pessoas:

- a) Pelo importador ou destinatário, ou por outra pessoa em cujo nome ou por conta de quem o transportador atue; ou
- b) Por qualquer pessoa capaz de apresentar as mercadorias em

questão, ou de as mandar apresentar, à estância aduaneira de entrada.

A apresentação da DSE é efetuada eletronicamente através do sistema de controlo das importações.

Em alternativa, o NSTI pode ser utilizado, desde que:

- a) Seja iniciado um regime de trânsito na fronteira externa da União à entrada;
- b) Os dados incluam os elementos exigidos para uma DSE.

Neste caso, a declaração de trânsito/segurança (IE015) é entregue na estância aduaneira de entrada, que é simultaneamente a estância aduaneira de partida, contendo dados relativos ao trânsito, bem como dados relativos à segurança. Após a avaliação dos riscos e a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito, o DATS e a LATs são impressos. Os modelos do DATS e da LATs figuram nos apêndices G1 e G2, anexo 9, do ADT.

Todas as referências ao DAT e à LA se aplicam igualmente ao DATS e à LATs.

IV.1.5 Situações específicas

IV.1.5.1 Acordos entre a União e outros países sobre dados de segurança e proteção

Os países de trânsito comum, exceto a Noruega, a Suíça e o Liechtenstein, não celebraram acordos específicos com a União relativos ao reconhecimento de verificações de segurança e proteção levadas a cabo nestes países como países de exportação.

Tal significa que, quando as mercadorias entram no território aduaneiro da União provenientes de países que não celebraram acordos específicos com a União, os operadores económicos são obrigados a enviar a DSE de acordo com a legislação aduaneira da União. Os operadores económicos têm duas possibilidades:

- utilizar o sistema de controlo das importações para apresentar a DSE, ou
- beneficiar do NSTI, onde podem incluir os dados de segurança e proteção numa declaração de trânsito.

A segunda possibilidade é viável se forem reunidas as seguintes condições:

- o NSTI, nesses países, aceita uma declaração entregue pelos operadores económicos que contenha dados de trânsito e dados da

- DSE,
- o DATS e a LATS são impressos como sendo equivalentes ao DAT e à LA,
 - o NSTI, nesses países, é capaz de receber e encaminhar dados da DSE juntamente com dados de trânsito para os países da UE e outras partes contratantes e receciona igualmente dados da DSE transmitidos dos países da UE e de outras partes contratantes para esses países (que atuam como países de trânsito de destino),
 - os países da UE reconhecem e aceitam esses dados da declaração de trânsito comum para efeitos de dados do regime de trânsito comum e da DSE, sem quaisquer alterações jurídicas ou alargamento do âmbito de aplicação da Convenção, com base nas disposições pertinentes do CAU,
 - outras partes contratantes reconhecem os dados de trânsito e da DSE, bem como o DATS e a LATS, quando apresentados a uma das estâncias aduaneiras respetivas, como equivalentes a um DAT ou a uma LA, desde que contenham todos os dados de trânsito necessários.

IV.1.5.2 Regras aplicáveis às mercadorias embaladas

Aplicam-se as seguintes regras às mercadorias embaladas:

- a) Mercadorias não UE com embalagens sem estatuto da União

É necessário preencher uma única declaração T1 para as mercadorias e respetivas embalagens;

- b) Mercadorias não UE com embalagens com estatuto da União

Em todos os casos, é necessário preencher uma única declaração T1 para as mercadorias e respetivas embalagens;

- c) Mercadorias UE referidas no artigo 189.º do AD, com embalagens sem estatuto da União

É necessário preencher uma única declaração T1 para as mercadorias e respetivas embalagens.

No entanto, quando esses produtos forem introduzidos em livre prática, em vez de serem exportados do território aduaneiro, o estatuto aduaneiro de mercadorias UE só pode ser-lhes aplicado se for apresentado um documento T2L emitido *a posteriori*.

Deixando de lado a consideração do possível reembolso das restituições à exportação para os produtos agrícolas, o documento T2L

só pode ser obtido após o pagamento dos direitos aduaneiros aplicáveis à embalagem;

- d) As mercadorias UE com embalagens sem estatuto da União, provenientes de um território aduaneiro da UE para um país terceiro, exceto um país de trânsito comum

É necessário preencher uma declaração T1 para que, se a embalagem for introduzida em livre prática, não beneficie do estatuto aduaneiro de mercadorias UE. Este documento tem de conter uma das seguintes menções:

BG	Общностни стоки
CS	zboží Unie
DA	fælleskabsvarer
DE	Unionswaren
EE	Ühenduse kaup
EL	κοινοτικά εμπορεύματα
ES	mercancías comunitarias
FR	marchandises communautaires
IT	merci unionali;
LV	Savienības preces
LT	Bendrijos prekės
HU	közösségi áruk
MT	Merkanzija Komunitarja
NL	communautaire goederen
PL	towary unijne
PT	mercadorias UE
RO	Mărfuri unionale
SI	skupnostno blago
SK	Tovar Únie
FI	unionitavaroita
SV	gemenskapsvaror
EN	Union goods
HR	Roba Unije

- e) As mercadorias UE com embalagens sem estatuto da União, exportadas do território aduaneiro da UE para um país de trânsito comum.

É necessário preencher uma única declaração T1 para as mercadorias e respetivas embalagens. Esse documento tem de conter as menções «Mercadorias UE», como acima indicado, e «embalagens T1», como abaixo indicado.

Expedidas para outro Estado-Membro, no caso referido no artigo 227.º do CAU.

É necessário preencher uma única declaração T2 para as mercadorias e respetivas embalagens após o pagamento do direito aduaneiro aplicável à embalagem.

Caso o interessado não deseje pagar o direito aduaneiro sobre a embalagem, a declaração T2 tem de conter uma das seguintes menções:

BG	T1 колети
CS	obal T1
DA	T1 emballager
DE	T1-Umschließungen
EE	T1-pakend
EL	συσκευασία T1
ES	envases T1
FR	emballages T1
IT	imballaggi T1
LV	T1 iepakojums
LT	T1 pakuotė
HU	T1 göngyölegék
MT	Ippakkjar T1
NL	T1-verpakkingsmiddelen
PL	opakowania T1
PT	embalagens T1
RO	Ambalaje T1
SI	pakiranje T1
SK	Obal T1
FI	T1-pakkaus
SV	T1-förpackning
EN	T1 packaging
HR	T1 pakiranje

f) Remessa mista

- 1) Remessas que incluem, numa única embalagem, mercadorias sujeitas ao regime T1 e mercadorias sujeitas ao regime T2.

Devem ser apresentadas declarações separadas segundo o estatuto das mercadorias. Na casa 31, devem ser indicadas as quantidades das remessas fracionadas, e na parte superior dessa casa devem figurar a descrição e os números de referência de outros documentos preenchidos para as remessas mistas em questão. As declarações devem conter uma das seguintes

menções:

BG	Общностни колети
CS	obal Unie
DA	fælleskabsemballager
DE	gemeinschaftliche Umschließungen
EE	Ühenduse pakend
EL	κοινοτική συσκευασία
ES	envases comunitarios
FR	emballages communautaires
IT	imballaggi unionali
LV	Savienības iepakojums
LT	Bendrijos pakuotė
HU	közösségi göngyöleg
MT	Ippakkjar Komunitarju
NL	communautaire verpakkingsmiddelen
PL	opakowania unijne
PT	embalagens da União
RO	Ambalaje unionale
SI	skupnostno pakiranje
SK	Obal Únie
FI	yhteisöpakkaus
SV	gemenskapsförpackning
EN	Union packaging
HR	Pakiranje Unije

Se a remessa mista for acondicionada em embalagens T1, é necessário preencher uma única declaração T1 para as mercadorias e respetivas embalagens.

- 2) Remessas mistas que incluem, numa única embalagem, mercadorias sujeitas ao regime T1 e mercadorias que circulam sem estar sujeitas ao regime de trânsito.

Deve utilizar-se uma única declaração. Na casa 31, devem indicar-se as quantidades e a natureza das mercadorias em remessas fracionadas sujeitas ao regime T1, juntamente com uma das seguintes menções:

BG	Стоки не обхванати от транзитен режим
CS	zboží není v režimu tranzitu
DA	varer ikke omfattet af forsendelsesprocedure
DE	nicht im Versandverfahren befindliche Waren
EE	Kaubad ei ole transiidi protseduuril
EL	Εμπορεύματα εκτός διαδικασίας διαμετακόμισης

ES	mercancías fuera del procedimiento de tránsito
FR	marchandises hors procédure de transit
IT	merci non vincolate ad una procedura di transito
LV	Precēm nav piemērota tranzīta procedūra
LT	Prekės, kurioms neišforminta tranzito procedūra
HU	nem továbbítási eljárás alá tartozó áruk
MT	Merkanzija mhux koperta bi procedura ta' transitu
NL	geen douanevervoer
PL	towary nieprzewożone w procedurze tranzytu
PT	mercadorias não cobertas por um procedimento de trânsito
RO	Mărfuri neplasate în regim de tranzit
SI	blago, ki ni krito s tranzitnim postopkom
SK	Tovar nie je v tranzitnom režime
FI	tavaroita, jotka eivät sisälly passitusmenettelyyn
SV	varor ej under transitering
EN	goods not covered by a transit procedure
HR	Roba koja nije u postupku provoza

IV.1.5.3 Mercadorias que acompanham os viajantes ou contidas nas respetivas bagagens

Artigo 210.º, AE

As administrações aduaneiras são obrigadas a aplicar as disposições do artigo 210.º do AE (que estabelecem o estatuto aduaneiro de mercadorias UE) no caso de mercadorias em bagagens transportadas por passageiros e não destinadas para utilização comercial.

No entanto, no momento da entrada no território aduaneiro da União, os passageiros provenientes de um país terceiro poderão sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito da União.

IV.1.5.4 Transporte de mercadorias UE com destino, proveniência ou através de um país de trânsito comum

Quando as mercadorias UE são transportadas para ou através de um território de um ou mais países de trânsito comum, é aconselhável aplicar as seguintes regras, a fim de assegurar que as travessias de fronteira se façam rapidamente:

- a) As mercadorias transportadas entre dois pontos situados no território aduaneiro da União através do território de um ou mais países de trânsito comum, ou do território aduaneiro da União para o território de um país de trânsito comum devem ser sujeitas ao regime de trânsito comum/da União na estância

aduaneira competente onde está estabelecido o titular do regime de trânsito, ou onde as mercadorias são carregadas para transporte ao abrigo do regime de trânsito comum/da União, o mais tardar, antes da zona fronteiriça do país de trânsito comum/da União, a fim de evitar atrasos nas travessias de fronteira. Do mesmo modo, sempre que possível, é aconselhável concluir as circulações ao abrigo do regime de trânsito comum/da União fora da zona fronteiriça do país de trânsito comum/da União;

- b) As autoridades competentes dos Estados-Membros e dos países de trânsito comum têm de assegurar que os operadores económicos em causa são informados oficialmente sobre as disposições, bem como sobre as vantagens decorrentes da aplicação do disposto na alínea a), a fim de evitar, tanto quanto possível, dificuldades de ordem prática nas fronteiras de um país de trânsito comum/da União.

Trânsito através do território de um país de trânsito comum

A circulação de mercadorias UE a partir de um ponto na União para outro através de um país de trânsito comum pode efetuar-se ao abrigo dos regimes de trânsito T2, T2F ou T1 (ver parte I, ponto 4.1.2.1.).

Artigo 189.º, AD

Circulação de mercadorias UE para um país de trânsito comum

Quando as mercadorias UE são exportadas do território aduaneiro da União para um país de trânsito comum e é iniciado na União um regime de trânsito na sequência de uma exportação, as mercadorias são cobertas por um regime de trânsito interno da União (T2) dentro da União e esse regime prossegue posteriormente como um regime de trânsito comum nos países de trânsito comum.

No entanto, em casos excecionais, aplicar-se-á um regime de trânsito externo da União (T1) se for aplicado um regime de trânsito após a exportação e prosseguir como um regime de trânsito comum nos países de trânsito comum. Esses casos são os casos seguintes:

- a) As mercadorias UE foram objeto das formalidades aduaneiras de exportação com vista à concessão de restituições à exportação para os países terceiros no âmbito da política agrícola comum; ou
- b) As mercadorias UE provêm de existências de intervenção, estão sujeitas a medidas de controlo da sua utilização ou

destino e foram objeto de formalidades aduaneiras na exportação para os países terceiros no âmbito da política agrícola comum; ou

c) As mercadorias UE beneficiam de reembolso ou de dispensa de pagamento dos direitos de importação, na condição de serem sujeitas a um regime de trânsito externo, em conformidade com o artigo 118.º, n.º 4, do CAU;

d) As mercadorias a que se refere o artigo 1.º da Diretiva 2008/118/CE (ver nota de rodapé 9) são exportadas; reexpedição de mercadorias UE de um país de trânsito comum:

i) As mercadorias UE que tenham sido introduzidas no território de um país de trânsito comum ao abrigo do regime T2 podem ser reexpedidas ao abrigo desse regime desde que:

- permaneçam sob o controlo das autoridades aduaneiras desse país, de modo a ser assegurado que não há alterações na sua identidade ou estado,
- não tenham sido sujeitas, nesse país de trânsito comum, a outro regime aduaneiro para além do regime de trânsito ou do regime de entreposto aduaneiro*, exceto se as mercadorias tiverem sido admitidas temporariamente para serem exibidas numa exposição ou num evento público semelhante,

* no caso de mercadorias de um entreposto aduaneiro, a reexpedição deve ocorrer num período de cinco anos (ou mercadorias abrangidas pelos capítulos 1-24 do Sistema Harmonizado e armazenadas menos de seis meses), na condição de as mercadorias terem sido armazenadas em locais específicos e não terem sido sujeitas a qualquer tratamento, exceto o necessário para a sua conservação no seu estado original, ou para fracionar as remessas sem substituição das embalagens, e de todos os tratamentos terem sido supervisionados pelas autoridades aduaneiras.

- A declaração T2 ou T2F ou qualquer documento comprovativo do estatuto aduaneiro de mercadorias UE emitido por um país de trânsito comum deve conter uma referência ao número de referência principal da declaração ou do documento comprovativo do estatuto aduaneiro de mercadorias UE no qual conste que as mercadorias chegaram a

esse país de trânsito comum,

- ii) No caso de exportações sem recurso ao regime de trânsito, os países de trânsito comum não podem emitir um documento T2 ou T2F, uma vez que não existe uma declaração de trânsito anterior. Consequentemente, a reexpedição tem de ser efetuada ao abrigo de um regime T1. Aquando da sua reintrodução na União, a remessa tem de ser tratada como uma importação de mercadorias não UE, a menos que possa beneficiar das disposições aplicáveis às mercadorias de retorno.

Ação aquando da reintrodução de mercadorias reexpedidas no território aduaneiro da União

- a) Quando as mercadorias UE são reexpedidas de um país de trânsito comum para um destino na União, são transportadas ao abrigo de uma declaração T2 ou T2F ou equivalente (por exemplo, uma guia de remessa CIM-T2);
- b) A fim de determinar, no Estado-Membro de destino, se se trata da circulação de mercadorias entre dois pontos na União que foi interrompida num país de trânsito comum ou da reintrodução de mercadorias no território aduaneiro da União na sequência de exportação definitiva ou temporária da União, devem ser observadas as seguintes regras:
- as mercadorias e a declaração T2 ou T2F ou equivalente devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino, a fim de concluir a operação de trânsito,
 - compete a essa estância decidir se as mercadorias podem ser imediatamente introduzidas em livre prática ou se devem ser sujeitas a outro regime aduaneiro,
 - as mercadorias têm de ser imediatamente introduzidas em livre prática se, na declaração T2 ou T2F ou equivalente, não figurar uma referência a uma exportação anterior do território aduaneiro da União.

*Artigo 9.º, n.º 4,
Convenção*

Em caso de dúvida, a estância aduaneira de destino pode exigir elementos de prova ao destinatário [por exemplo, uma fatura com os números de identificação para efeitos do IVA do expedidor e do destinatário, em conformidade com o disposto na Diretiva 2006/112/CE, tal como alterada, ou o documento administrativo eletrónico (e-

AD), em conformidade com o disposto na Diretiva 2008/118/CE],

- as mercadorias têm de ser cobertas por um regime de trânsito subsequente ou colocadas em regime de depósito temporário, com todas as consequências que daí advêm (pagamento do IVA na importação e de imposições internas, se for caso disso):
 - quando as mercadorias foram exportadas do território aduaneiro da União, ou
 - quando o destinatário ou o representante não possam provar, para satisfação das autoridades aduaneiras, que se trata de uma circulação de mercadorias entre dois pontos no território aduaneiro da União.

IV.1.6 Exceções (*pro memoria*)

IV.1.7 Instruções nacionais específicas (reservado)

IV.1.8 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

IV.1.9 Anexos

CAPÍTULO 2 — FORMALIDADES NA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE PARTIDA

IV.2.1 Introdução

O ponto IV.2.2 descreve os princípios gerais e a legislação relativos às formalidades na partida.

O ponto IV.2.3 descreve o procedimento a cumprir na estância aduaneira de partida.

O ponto IV.2.4 trata de situações específicas.

O ponto IV.2.5 abrange as exceções às regras gerais.

O ponto IV.2.6 está reservado às regras nacionais específicas.

O ponto IV.2.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto IV.2.8 contém os anexos do capítulo 2.

IV.2.2 Princípios gerais e legislação

Referências jurídicas:

- Artigo 11.º da Convenção,
- Artigos 30.º a 41.º e artigos 81.º, 82.º e 83.º, apêndice I, da Convenção,
- Artigos 162.º e 163.º e artigos 170.º a 174.º do CAU,
- Artigos 222.º, 226.º e 227.º e artigos 297.º a 303.º do AE.

IV.2.3 Descrição do procedimento na estância aduaneira de partida

O presente ponto fornece informações sobre:

- aceitação e registo da declaração de trânsito (ponto IV.2.3.1),
- alteração da declaração de trânsito (ponto IV.2.3.2),
- anulação da declaração de trânsito (ponto IV.2.3.3),
- verificação da declaração de trânsito e controlo das mercadorias (ponto IV.2.3.4),
- itinerário da circulação das mercadorias (ponto IV.2.3.5),
- prazos (ponto IV.2.3.6),
- meios de identificação (ponto IV.2.3.7),
- autorização de saída das mercadorias (ponto IV.2.3.8),
- apuramento do regime de trânsito (ponto IV.2.3.9).

IV.2.3.1 Aceitação e registo da declaração de trânsito

Artigos 27.º, 30.º e 35.º, apêndice I, Convenção A estância aduaneira de partida aceita a declaração de trânsito — a mensagem «Dados da declaração» (IE015) — na condição de:

- Artigos 171.º e 172.º, CAU*
- Artigo 143.º, AD*
- conter todas as informações necessárias para efeitos do regime de trânsito comum/da União,
 - ser acompanhada de todos os documentos necessários,
 - que as mercadorias a que se refere a declaração de trânsito tenham sido apresentadas aos serviços aduaneiros durante o horário oficial de funcionamento.

O NSTI valida automaticamente a declaração. Uma declaração incorreta ou incompleta é rejeitada pela mensagem «Declaração rejeitada» (IE016). A declaração é também rejeitada se os dados que nela figuram forem incompatíveis com os dados registados na base de dados de referência nacional.

Quando a declaração de trânsito é aceite, o NSTI cria um número de referência principal (MRN) (mensagem IE028).

A declaração recebe o estado de «Aceite» e a estância aduaneira de partida decide se as mercadorias devem ou não ser verificadas antes da autorização de saída.

As autoridades aduaneiras podem autorizar que os documentos adicionais exigidos para a execução das disposições que regem o regime aduaneiro para o qual as mercadorias foram declaradas não sejam entregues juntamente com a declaração. Nesse caso, os documentos serão mantidos à disposição das autoridades aduaneiras. A casa 44 da declaração de trânsito deve ser preenchida como segue:

- no atributo «tipo de documento», indicar o código correspondente ao documento em causa (os códigos figuram no anexo A2, apêndice III, da Convenção; apêndice D1, anexo 9, do ADT),
- no atributo «referência do documento», indicar a descrição e a referência do documento.

As autoridades aduaneiras nacionais autorizam os viajantes a apresentar a declaração de trânsito num único exemplar (recorrendo ao documento administrativo único ou, se for caso disso, à estrutura do documento de acompanhamento de trânsito) na estância aduaneira de partida, com vista ao seu processamento pelo NSTI.

A estância aduaneira de partida deve ser competente para tratar as operações de trânsito e o tipo de tráfego em causa. O sítio Web seguinte contém uma lista das estâncias aduaneiras:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_en.htm.

IV.2.3.2 Alteração da declaração de trânsito

*Artigo 31.º,
apêndice I,
Convenção*

O declarante pode solicitar autorização para alterar uma declaração aduaneira, conforme previsto no artigo 173.º do CAU. Antes da aceitação da declaração aduaneira, o declarante pode corrigi-la sem solicitação prévia.

Artigo 173.º, CAU

O titular do regime de trânsito pode solicitar autorização para alterar a declaração de trânsito após aceitação pelas autoridades aduaneiras. A alteração não pode ter por efeito fazer incidir a declaração sobre mercadorias distintas daquelas que inicialmente abrangia.

O titular do regime de trânsito altera os dados da declaração através da mensagem «Alteração da declaração» (IE013) transmitida à estância aduaneira de partida, que decide se o pedido de alteração é aceite [mensagem «Aceitação da alteração» (IE004)] ou rejeitado [mensagem «Rejeição da alteração» (IE005)].

Não serão autorizadas alterações quando as autoridades competentes tiverem informado, na sequência da receção de uma declaração de trânsito, que pretendem proceder à verificação das mercadorias, ou quando tiverem apurado que os dados constantes da declaração são incorretos ou já tiverem autorizado a saída das mercadorias.

*Artigo 29.º-A,
anexo I,
Convenção*

As alterações da declaração de trânsito efetuadas antes da sua aceitação pelas autoridades aduaneiras não são abrangidas pelo artigo 173.º do CAU e não carecem de solicitação prévia do declarante.

*Artigos 130.º e
171.º, CAU*

Por exemplo, se a declaração de trânsito ainda não tiver sido entregue, ou tiver sido entregue antecipadamente, mas ainda não tiver sido aceite, pode ser alterada sem prévia autorização, uma vez que tal não é considerado uma alteração nos termos do artigo 173.º do CAU.

As especificações NSTI pertinentes (T-TRA-DEP-A-002-Correção) estabelecem que a correção de uma declaração entregue antecipadamente deve ser tratada através da mesma mensagem utilizada para uma alteração.

IV.2.3.3 Anulação de uma declaração de trânsito

*Artigo 32.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 174.º, CAU

Artigo 148.º, AD

A estância aduaneira de partida pode anular uma declaração de trânsito através do envio da mensagem «Notificação da anulação» (IE010) ao declarante, com base no pedido deste efetuado pela mensagem «Pedido de anulação da declaração» (IE014) transmitida à estância aduaneira de partida, apenas antes da autorização de saída das mercadorias para o regime de trânsito. A estância aduaneira de partida deve, posteriormente, informar o declarante do resultado do pedido deste, utilizando a mensagem «Decisão de cancelamento» (IE009).

No entanto, se a estância aduaneira de partida informar o declarante de que tenciona verificar as mercadorias, o pedido de anulação não é aceite até que as mercadorias tenham sido verificadas.

A declaração de trânsito não pode ser anulada após as mercadorias serem autorizadas, salvo nos casos seguintes:

- quando as mercadorias UE tiverem sido erradamente declaradas para um regime aduaneiro aplicável às mercadorias não UE e o seu estatuto aduaneiro de mercadorias UE tiver sido, posteriormente, comprovado através de um documento T2L, T2LF ou de um manifesto aduaneiro das mercadorias,
- quando as mercadorias tiverem sido erradamente declaradas ao abrigo de mais do que uma declaração aduaneira.

No caso do procedimento de continuidade das atividades, é importante garantir que qualquer declaração introduzida no NSTI, mas que não tenha sido ulteriormente processada devido a uma falha do sistema, é anulada.

O operador económico é obrigado a informar as autoridades competentes sempre que uma declaração é registada no NSTI, mas subsequentemente submetida ao procedimento de continuidade das atividades.

Em determinados casos, as autoridades aduaneiras podem exigir a apresentação de uma nova declaração. Nesse caso, a declaração inicial é anulada, sendo atribuído um novo MRN à nova declaração.

IV.2.3.4 Verificação da declaração de trânsito e controlo das mercadorias

*Artigo 35.º,
apêndice I,
Convenção*

A estância aduaneira de partida, depois de aceitar a aceitação da declaração de trânsito, procede do seguinte modo, para efeitos de verificação da exatidão dos elementos nela constantes:

Artigo 188.º, CAU

*Artigos 238.º e
239.º, AE*

- examina a declaração, bem como os documentos de suporte,
- exige ao declarante a apresentação de outros documentos, se for o caso,
- examina as mercadorias, se necessário,
- extrai amostras com vista à sua análise ou a um exame mais aprofundado das mercadorias, se necessário,
- verifica a existência e a validade da garantia.

A existência e a validade da garantia são verificadas através do número de referência da garantia e do código de acesso (mais informações na parte III).

Antes da autorização de saída das mercadorias para o regime de trânsito, o NSTI verifica, no Sistema de Gestão de Garantias (SGG), a integridade e a validade de uma garantia relativamente às seguintes informações, dependendo do nível de controlo:

- o montante da garantia é suficiente (em caso de garantia global, se o montante disponível é suficiente),
- a garantia é válida em todas as partes contratantes que participam na operação de trânsito,
- a garantia está em nome do titular do regime de trânsito.

Subsequentemente, o SGG regista a utilização e informa o NSTI.

Se as mercadorias forem inspecionadas, a inspeção é efetuada nos locais designados pela estância aduaneira de partida e durante o horário determinado para esse efeito. O titular do regime de trânsito é informado do local e da hora. No entanto, as autoridades aduaneiras podem, mediante pedido do titular do regime de trânsito, efetuar a verificação das mercadorias noutros locais ou fora do horário oficial de funcionamento.

Se forem detetadas pequenas discrepâncias, a estância aduaneira de partida notifica o titular do regime de trânsito. A fim de resolver estas discrepâncias, a estância aduaneira de partida efetuará pequenas alterações nos dados (com o acordo do titular do regime de trânsito)

constantes da declaração, para que possa ser dada às mercadorias a autorização de saída.

Se for detetada uma irregularidade grave, a estância aduaneira de partida informa o titular do regime de trânsito de que não será dada a autorização de saída das mercadorias, através da mensagem «Saída não autorizada» (IE051), e regista os resultados insatisfatórios.

A estância aduaneira de partida regista o seguinte código dos resultados do controlo na mensagem IE001:

- «A1» (Conforme): quando as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito após controlo físico (total ou parcial) e não foram detetadas discrepâncias,
- «A2» (Considerado conforme): quando as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito após controlo documental apenas (sem controlo físico) e não foram detetadas discrepâncias, ou quando não foi efetuado qualquer controlo,
- «A3» (Regime simplificado): quando as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito por um expedidor autorizado.

IV.2.3.5 Itinerário da circulação das mercadorias

*Artigo 33.º,
apêndice I,
Convenção*

Regra geral, as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito têm de ser encaminhadas para a estância aduaneira de destino por um itinerário economicamente justificado.

Artigo 298.º, AE

No entanto, quando a estância aduaneira de partida ou o titular do regime de trânsito o considere necessário, essa estância aduaneira deve determinar um itinerário para a circulação das mercadorias durante o regime de trânsito, tendo em conta todas as informações pertinentes comunicadas pelo titular do regime de trânsito.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida, tendo em conta os eventuais dados pertinentes transmitidos pelo titular do regime de trânsito, especificará um itinerário vinculativo, indicando os dados sobre os países a transitar na declaração apresentada no NSTI (é suficiente indicar os códigos dos países).

Nota 1: no que respeita à União, indicar o código de país dos Estados-Membros em causa.

Nota 2: indicar o código de país de quaisquer países incluídos no itinerário vinculativo.

O itinerário vinculativo pode ser alterado durante a operação de trânsito. Neste caso, o transportador é obrigado a efetuar as anotações necessárias na casa 56 do documento de acompanhamento de trânsito (DAT) e a apresentá-las, sem demora injustificada, após o itinerário ter sido alterado juntamente com as mercadorias para o território da autoridade aduaneira mais próxima do país onde se encontra o meio de transporte. As autoridades competentes decidirão se a operação de trânsito pode prosseguir, tomarão todas as medidas necessárias e visarão a casa G do DAT.

O ponto IV.3.3.1 contém informações mais pormenorizadas sobre os procedimentos a seguir em caso de incidente ocorrido durante o transporte.

IV.2.3.6 Prazo para a apresentação das mercadorias

*Artigos 34.º e 45.º,
n.º 2, apêndice I,
Convenção*

A estância aduaneira de partida fixará o prazo no qual as mercadorias devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino.

*Artigos 297.º e
306.º, n.º 3, AE*

O prazo indicado por essa estância é vinculativo para as autoridades competentes dos países em cujo território é efetuada a entrada das mercadorias durante uma operação de trânsito. O prazo não pode ser alterado por essas autoridades.

Quando as mercadorias são apresentadas na estância aduaneira de destino após o prazo fixado pela estância aduaneira de partida, considera-se que o titular do regime de trânsito cumpriu o prazo, se ele próprio, ou o transportador, provar, a contento da estância aduaneira de destino, que o atraso não lhes é imputável.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Quando fixa o prazo, a estância aduaneira de partida deve ter em conta:

- o meio de transporte a utilizar,
- o itinerário,
- qualquer legislação em matéria de transportes ou outra legislação que possa ter um impacto na fixação do prazo (por exemplo: legislação social ou ambiental que afete o meio de transporte e os regulamentos relativos a horas de trabalho e a períodos de repouso obrigatório dos condutores),
- as informações comunicadas pelo titular do regime de trânsito, se for caso disso.

A estância aduaneira de partida tem de anotar o prazo na declaração, e/ou visá-lo se

aprovar o prazo indicado pelo titular do regime de trânsito (utilizando o sistema AAAA-MM-DD). Trata-se da data em que as mercadorias e o DAT têm de ser apresentados na estância aduaneira de destino.

IV.2.3.7 Meios de identificação

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- introdução (ponto IV.2.3.7.1),
- métodos de selagem (ponto IV.2.3.7.2),
- características dos selos (ponto IV.2.3.7.3),
- utilização de selos de um modelo especial (ponto IV.2.3.7.4).

IV.2.3.7.1 Introdução

Artigo 11.º, n.º 2, Convenção É importante assegurar a identificação das mercadorias transportadas ao abrigo do regime de trânsito. Regra geral, pode ser utilizada selagem para identificar as mercadorias.

Artigos 36.º a 39.º, apêndice I, Convenção

Artigo 192.º, CAU

Artigo 299.º, AE

Artigo 39.º, apêndice I, Convenção

Artigo 302.º, AE

No entanto, a estância aduaneira de partida pode dispensar da obrigação de selagem se a designação das mercadorias na declaração ou nos documentos complementares for expressa em termos suficientemente precisos para assegurar a sua fácil identificação e indicar a sua qualidade e natureza, bem como características específicas (por exemplo, os números do motor e do chassis dos veículos automóveis transportados ao abrigo do regime de trânsito, ou os números de ordem das mercadorias).

Como isenção, não são exigidos selos (exceto se a estância aduaneira de partida decidir em contrário) se:

- as mercadorias forem transportadas por via aérea e estiverem apostas etiquetas em cada remessa, ostentando o número da carta de porte aéreo que acompanha a remessa, ou a remessa constituir uma unidade de carga na qual está indicado o número da carta de porte aéreo que a acompanha,
- as mercadorias forem transportadas por via ferroviária e forem aplicadas medidas de identificação pelas empresas de

transporte ferroviário.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida, que após os selos, deve registar o número de selos e os identificadores de selos nos dados da declaração.

Quando não forem exigidos selos para a identificação, a estância aduaneira de partida deve deixar vazio o espaço reservado às informações sobre os selos. Neste caso, o NSTI imprime automaticamente «- -» na casa D do DAT.

Se forem transportadas mercadorias não sujeitas ao regime de trânsito juntamente com mercadorias sujeitas ao regime de trânsito no mesmo meio de transporte ou contentor, a selagem do compartimento de carga ou do espaço que contém as mercadorias não será, por norma, efetuada quando as mercadorias possam ser identificadas através da selagem das embalagens individuais ou da descrição suficientemente exata das mercadorias.

Nota: as mercadorias devem ser claramente separadas e etiquetadas, a fim de se poder identificar facilmente as mercadorias que são transportadas ao abrigo do regime de trânsito e as que o não são.

Se a identificação da remessa não puder ser assegurada pela selagem ou por outras medidas de descrição, a estância aduaneira de partida deve rejeitar a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito.

*Artigo 38.º, n.º 5,
apêndice I,
Convenção*

Os selos não podem ser removidos sem a aprovação das autoridades aduaneiras competentes.

*Artigo 301, n.º 5,
AE*

Se um veículo tiver sido selado na estância aduaneira de partida e transportar mercadorias para diferentes estâncias aduaneiras de destino ao abrigo de diversos DAT e ocorrerem descargas sucessivas em várias estâncias aduaneiras de destino situadas em diferentes países, as autoridades aduaneiras das estâncias aduaneiras de destino intermédias onde os selos são removidos para descarregar partes da carga devem apor novos selos e indicar o facto na casa F do(s) DAT. Neste caso, as autoridades aduaneiras devem envidar esforços no sentido de voltar a efetuar a selagem, conforme necessário, com um selo da autoridade aduaneira equivalente, pelo menos, ao último nível de segurança.

A estância aduaneira de destino indica este(s) novo(s) selo(s)

mencionado(s) no DAT à estância aduaneira de partida na mensagem (IE018), sob «Informações sobre selos novos» e «ID de selos novos».

IV.2.3.7.2 Métodos de selagem

*Artigo 11.º, n.º 2,
Convenção*

Existem dois métodos de selagem:

Artigo 299.º, AE

- do espaço que contém as mercadorias, quando o meio de transporte ou contentor tiver sido reconhecido pela estância aduaneira de partida como apto para a selagem,
- de cada embalagem individual, nos outros casos.

Em caso de selagem por capacidade, o meio de transporte deve ser adequado para selagem.

SERVIÇOS ADUANEIROS

(Artigo 11.º, n.º 3, da Convenção, artigo 300.º do AE)

A estância aduaneira de partida considera os meios de transporte adequados para selagem quando:

- podem ser apostos selos ao meio de transporte ou ao contentor de maneira simples e eficaz,
- o meio de transporte ou o contentor não contém esconderijos onde possam ser dissimuladas mercadorias,
- os espaços reservados às mercadorias são de acesso fácil para inspeção pela autoridade aduaneira.

Nota: os meios de transporte ou os contentores são considerados adequados para selagem se forem aprovados para o transporte de mercadorias sob selagem aduaneira em conformidade com as disposições de um acordo internacional com o qual as partes contratantes concordaram (por exemplo, a Convenção Aduaneira de 14 de dezembro de 1975 sobre o transporte internacional de mercadorias ao abrigo de cadernetas TIR).

IV.2.3.7.3 Características dos selos

Todos os selos utilizados como meios de identificação têm de satisfazer determinadas características e especificações técnicas.

*Artigo 38.º,
apêndice I,
Convenção*

Os selos devem ter as seguintes características essenciais:

Artigo 301.º, AE

- permanecem intactos e devidamente fixados em condições normais de utilização,
- podem ser facilmente verificados e reconhecidos,
- são fabricados de molde que, quando quebrados, abusivamente manipulados ou retirados, deixem traços visíveis à vista desarmada,

- são concebidos para uma única utilização ou, no caso de selos de múltipla utilização, são concebidos de molde que cada colocação seja claramente identificada por uma única indicação,
- ostentam identificadores individuais de selagem que são permanentes, facilmente legíveis e numerados de forma única.

Além disso, os selos devem cumprir os seguintes requisitos técnicos:

- embora a forma e as dimensões dos selos possam variar em função do tipo de selagem utilizado, as dimensões devem ser concebidas de molde que as marcas de identificação sejam facilmente legíveis,
- as marcas de identificação do selo devem ser infalsificáveis e dificilmente reproduzíveis,
- a matéria utilizada deve permitir evitar simultaneamente as quebras acidentais e uma falsificação ou reutilização não detetáveis.

Considera-se que os selos cumprem os requisitos *supra* se tiverem sido certificados pelo organismo competente em conformidade com a norma internacional ISO 17712:2013 «Contentores de carga — Selos mecânicos».

Para o transporte em contentores, devem ser utilizados, sempre que possível, selos com características de alta segurança.

O selo aduaneiro deve ostentar as seguintes indicações:

- A palavra «Alfândega» numa das línguas oficiais da União ou do país de trânsito comum ou uma abreviatura correspondente,
- um código de país, sob a forma de código ISO alpha-2, identificando o país em que o selo é apostado.

Além disso, as partes contratantes podem, de comum acordo, decidir utilizar dispositivos de segurança e tecnologia comuns.

Cada país tem de notificar à Comissão os tipos de selagem aduaneira que utiliza. A Comissão disponibilizará estas informações a todos os países.

IV.2.3.7.4 Utilização de selos de modelo especial

Artigos 81.º a 83.º, apêndice I, Convenção Para que o titular do regime de trânsito possa utilizar selos de um modelo especial, é necessária uma autorização das autoridades competentes.

Artigos 317.º e 318.º, AE A utilização de selos de um modelo especial é uma simplificação, sujeita a determinadas condições (para mais informações, ver parte VI, ponto 3.3).

Se forem utilizados selos de um modelo especial, o titular do regime de trânsito indica, na declaração (casa D), a natureza, o número e as marcas dos selos apostos. Os selos têm de ser apostos antes da autorização de saída das mercadorias.

IV.2.3.8 Autorização de saída das mercadorias

Artigo 40.º, apêndice I, Convenção Após o cumprimento das seguintes formalidades na estância aduaneira de partida:

Artigo 303.º, AE

- a apresentação dos dados da declaração na estância aduaneira de partida,
- a verificação dos dados da declaração,
- a aceitação de uma declaração de trânsito,
- a realização de um eventual controlo,
- a prestação da garantia, se for caso disso (ver parte III),
- a fixação do prazo,
- a fixação do itinerário, se for caso disso,
- a aposição dos selos, se for caso disso,

as mercadorias dispõem da autorização de saída para o regime de trânsito. São transmitidas as mensagens pertinentes seguintes:

- a mensagem «Autorização de trânsito» (IE029) ao declarante,
- a mensagem IE001 à estância aduaneira de destino,
- a mensagem IE050 à estância aduaneira de destino, se aplicável.

O teor dessas mensagens deriva da declaração de trânsito (alterada, se for caso disso).

SERVIÇOS ADUANEIROS

Quando as formalidades tiverem sido cumpridas, a estância aduaneira de partida:

- valida a declaração de trânsito,
- regista os resultados do controlo,
- regista a garantia,
- envia à estância aduaneira de destino declarada e à(s) estância(s) aduaneira(s) de trânsito (se for o caso) a mensagem IE001 e, se for caso disso, a mensagem IE050, e
- imprime o DAT (incluindo a LA, se for caso disso).

IV.2.3.8.1 Documentação no momento da autorização de saída

- Artigo 41.º, apêndice I, Convenção* A estância aduaneira de partida deve remeter o DAT com o MRN ao titular do regime de trânsito ou à pessoa que apresentou as mercadorias na estância aduaneira de partida. O DAT, complementado pela LA, se for caso disso, deve acompanhar as mercadorias durante a operação de trânsito.
- Artigo 303, n.º 4, AE*
- Artigo 184.º, n.º 2, AD, como alterado pelo ADT* O DAT pode igualmente ser impresso por um declarante, mediante aprovação da estância aduaneira de partida.

IV.2.3.9 Apuramento do regime de trânsito

- Artigo 48.º, n.º 2, apêndice I, Convenção* As autoridades aduaneiras apurarão o regime de trânsito caso possam determinar, com base na comparação dos dados disponíveis na estância aduaneira de partida com os dados disponíveis na estância aduaneira de destino, que o regime terminou corretamente.
- Artigo 215.º, n.º 2, CAU*

IV.2.4 Situações específicas

Nos casos em que um elevado número de adições das diferentes mercadorias em pequenas quantidades (por exemplo, abastecimento de navios, objetos de uso doméstico em mudanças internacionais) seja expedido para o mesmo destinatário final e deva ser sujeito ao regime de trânsito comum/da União, é suficiente uma descrição genérica das mercadorias para evitar os custos adicionais decorrentes da introdução dos dados relativos ao trânsito aduaneiro.

Esse procedimento estaria sujeito à condição suplementar de que uma descrição completa das mercadorias em pormenor fosse disponibilizada para efeitos aduaneiros e acompanhasse a remessa. Em qualquer caso, é necessário, em primeiro lugar, apurar se todas as mercadorias têm efetivamente de ser sujeitas ao regime de trânsito comum/da União.

IV.2.5 Exceções (*pro memoria*)

IV.2.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

IV.2.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

IV.2.7.1 ATIS

SERVIÇOS ADUANEIROS

Para aceder a esta parte do documento, aceda ao Centro de Recursos de Comunicação e Informação para as Administrações, as Empresas e os Cidadãos (CIRCABC):

<https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7>

IV.2.7.2 SMS

SERVIÇOS ADUANEIROS

Para aceder a esta parte do documento, aceda ao CIRCABC:

<https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7>

IV.2.8 Anexos

CAPÍTULO 3 — FORMALIDADES E INCIDENTES DURANTE A CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS AO ABRIGO DA OPERAÇÃO DE TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO

IV.3.1 Introdução

O presente capítulo descreve as formalidades e os incidentes durante a circulação de mercadorias ao abrigo da operação de trânsito comum/da União.

O ponto IV.3.2 descreve os princípios gerais e a legislação.

O ponto IV.3.3 descreve as formalidades a seguir em caso de ocorrência de incidentes durante a circulação de mercadorias ao abrigo da operação de trânsito comum/da União e na estância aduaneira de passagem.

O ponto IV.3.4 trata de situações específicas.

O ponto IV.3.5 abrange as exceções às regras gerais.

O ponto IV.3.6 está reservado às regras nacionais específicas.

O ponto IV.3.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto IV.3.8 contém os anexos do capítulo 3.

IV.3.2 Princípios gerais e legislação

Referências jurídicas:

- Artigos 43.º e 44.º, apêndice I, da Convenção,
- Artigos 304.º e 305.º do AE,
- Apêndice F1, anexo 9, do ADT.

IV.3.3 Formalidades em caso de incidentes e na estância aduaneira de passagem

O presente ponto fornece informações sobre:

- as formalidades a seguir em caso ocorrência de incidentes durante a circulação de mercadorias ao abrigo de uma operação de trânsito comum/da União (ponto IV.3.3.1.),
- as formalidades a cumprir na estância aduaneira de passagem (ponto IV.3.3.2.).

IV.3.3.1 Formalidades a cumprir em caso de ocorrência de incidentes

Os exemplos mais frequentes de ocorrências que podem ser consideradas incidentes durante a circulação de mercadorias ao abrigo de uma operação de trânsito comum/da União são:

- o itinerário não pode ser seguido devido a circunstâncias alheias ao controlo do transportador,
- os selos aduaneiros estão quebrados ou apresentam sinais de manipulação abusiva por razões alheias à vontade do transportador,
- o transbordo de mercadorias de um meio de transporte para outro meio de transporte,
- um perigo iminente requer a descarga imediata do meio de transporte, no todo ou em parte,
- um incidente que pode afetar a capacidade do titular do regime de trânsito ou do transportador para cumprir as suas obrigações,
- é alterado qualquer um dos elementos que constitui um único meio de transporte (por exemplo, é retirado um vagão).

*Artigo 44.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 305.º, AE

Em cada um dos casos, o transportador deve informar de imediato a estância aduaneira competente mais próxima do país onde se encontra o meio de transporte. Após o incidente, o transportador deve, sem demora, efetuar as anotações necessárias na casa 56 do DAT e apresentar as mercadorias, juntamente com o DAT, à estância aduaneira. Em seguida, as autoridades competentes dessa estância aduaneira decidem se a operação de trânsito pode ou não prosseguir. Se a operação puder prosseguir, a estância pertinente visará a casa G, precisando a medida tomada.

Em caso de rutura de selos por uma causa alheia à vontade do transportador, a autoridade competente deve examinar as mercadorias e o veículo. Se esta decidir autorizar a prossecução da operação, são apostos novos selos e o DAT é certificado de acordo com a autoridade aduaneira.

O transbordo de mercadorias de um meio de transporte para outro só pode ser efetuado se as autoridades competentes do local em que o transbordo deve ser efetuado o autorizarem e fiscalizarem. Nesse caso, o transportador tem de preencher a casa 55, «Transbordo», do DAT. O preenchimento pode ser efetuado manualmente, a tinta e em caracteres maiúsculos de imprensa. Se for caso disso, a estância aduaneira visará a casa F do DAT. Caso tenham sido efetuados mais

de dois transbordos e a casa F já se encontre, portanto, preenchida, o transportador deve indicar as informações exigidas na casa 56 do DAT.

Porém, se o transbordo das mercadorias for efetuado de um meio de transporte que não esteja selado, apesar das anotações feitas pelo transportador, não é necessário apresentar as mercadorias e o DAT na estância aduaneira mais próxima, e não será feita qualquer menção aduaneira.

Quando um ou mais elementos que constituem um único meio de transporte são alterados, não é necessário apresentar as mercadorias e os meios de transporte na estância aduaneira mais próxima e a menção dessa estância aduaneira não é necessária nos seguintes casos:

- quando uma ou mais carruagens ou vagões forem retirados de uma composição de carruagens ou de vagões de caminho de ferro devido a problemas técnicos. Neste caso, o transportador pode, após efetuar as anotações necessárias no DAT, prosseguir a operação de trânsito,
- quando apenas uma unidade de tração de um veículo rodoviário é alterada sem os seus reboques ou semirreboques durante o percurso (sem que as mercadorias sejam manipuladas ou transbordadas), o transportador tem de introduzir o número de registo e a nacionalidade da nova unidade de tração na casa 56 do DAT e a operação de trânsito pode prosseguir.

Quando, nos casos supramencionados, o transportador não é obrigado a apresentar as mercadorias e o DAT no território da autoridade aduaneira onde o meio de transporte se situa, o transportador não tem de informar essa autoridade de tais incidentes.

Em qualquer um dos casos supramencionados, as anotações pertinentes feitas pelo transportador e as menções feitas pela autoridade aduaneira têm de ser registadas no NSTI pela estância aduaneira de passagem (se for o caso) ou pela estância aduaneira de destino.

Qualquer fracionamento de uma remessa deve ser efetuado sob controlo dos serviços aduaneiros, devendo ser posto fim ao regime de trânsito comum/da União. Tem de ser preenchida uma nova declaração de trânsito para cada fração da remessa.

IV.3.3.2 Formalidades na estância aduaneira de passagem

O presente ponto fornece informações sobre:

- a estância aduaneira de passagem (ponto IV.3.3.2.1),
- as formalidades a cumprir na estância aduaneira de passagem (ponto IV.3.3.2.2),
- a alteração da estância aduaneira de passagem (ponto IV.3.3.2.3),
- as medidas a adotar em caso de irregularidades (ponto IV.3.3.2.4).

IV.3.3.2.1 A estância aduaneira de passagem

*Artigo 3.º, alínea h),
apêndice I,
Convenção* A estância aduaneira de passagem é uma estância aduaneira situada num ponto de entrada ou de saída numa parte contratante. O quadro seguinte descreve as várias possibilidades para o trânsito comum e para o trânsito da União.

*Artigo 1.º, n.º 13,
AE*

	Trânsito comum	Trânsito da União
Ponto de entrada	— numa parte contratante	— no território aduaneiro da União, quando as mercadorias tiverem transitado o território de um país terceiro durante uma operação de trânsito.
Ponto de saída	— de uma parte contratante, quando as mercadorias deixam o território aduaneiro dessa parte contratante durante uma operação de trânsito através de uma fronteira entre essa parte contratante e um país terceiro.	— do território aduaneiro da União, quando as mercadorias deixam esse território durante uma operação de trânsito através de uma fronteira entre um Estado-Membro e um país terceiro que não seja um país de trânsito comum.

De acordo com a Convenção, normalmente, deveria estar instalada uma estância aduaneira de passagem entre a Irlanda e a Irlanda do

Norte. Uma vez que tal não é exequível nos termos do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte⁸, o Reino Unido aceitou⁹ exercer as funções de estância aduaneira de passagem na fronteira externa da ilha da Irlanda, nos portos da Irlanda e da Irlanda do Norte. Não são necessárias estâncias de passagem entre a Irlanda e a Irlanda do Norte.

Para facilitar a circulação de mercadorias UE entre as diferentes partes do território aduaneiro da União, sempre que as mesmas tenham de atravessar o território de um país terceiro que não seja um país de trânsito comum, os Estados-Membros devem comprometer-se a estabelecer, na medida do possível (quando as circunstâncias locais o permitam), corredores especiais nas suas estâncias aduaneiras situadas nas fronteiras externas da União, reservados ao controlo das mercadorias UE que circulam ao abrigo de uma declaração de trânsito emitida noutro Estado-Membro.

O controlo de tais mercadorias limitar-se-á à verificação da prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE e, se necessário, do fim da operação de transporte, desde que as condições de tal operação não exijam um exame mais minucioso.

Nos casos em que o controlo acima mencionado não revele nenhuma irregularidade, o transporte será autorizado a prosseguir até ao seu destino.

Exemplos com a localização das estâncias de passagem

Exemplo 1: Alemanha, através da Bélgica, para a Grã-Bretanha

A estância aduaneira de passagem está situada na Alemanha e as mercadorias saem da UE através de um porto de *ferries* na Bélgica. A estância aduaneira de passagem está situada no porto da Grã-Bretanha.

Exemplo 2: Alemanha, através da França e da Grã-Bretanha, para a Irlanda do Norte

A estância aduaneira de partida está situada na Alemanha e as mercadorias saem da UE através de um porto de *ferries* em França. A primeira estância aduaneira de passagem situa-se no porto de *ferries*

⁸ JO C 384I de 12.11.2019, p. 92.

⁹ A UE e o Reino Unido celebraram um memorando de entendimento no âmbito do qual o Reino Unido exercerá as funções de estância aduaneira de passagem na fronteira externa da ilha da Irlanda e não na fronteira entre a Irlanda e a Irlanda do Norte.

de chegada à Grã-Bretanha. O regime de trânsito continua na Grã-Bretanha até ao porto de *ferries* onde as mercadorias entram num *ferry* com destino à Irlanda do Norte. No porto de *ferries* da Grã-Bretanha, quando as mercadorias saem da Grã-Bretanha, não são exigidas quaisquer formalidades. Quando entram num porto da Irlanda do Norte, aplicam-se as formalidades da estância aduaneira de passagem.

Exemplo 3: Alemanha, através dos Países Baixos, da Grã-Bretanha e da Irlanda, para a Irlanda do Norte

A estância aduaneira de partida está situada na Alemanha e as mercadorias saem da UE através de um porto de *ferries* nos Países Baixos. A primeira estância aduaneira de passagem situa-se no porto de *ferries* de chegada à Grã-Bretanha. O regime de trânsito continua na Grã-Bretanha até ao porto de *ferries* onde as mercadorias entram num *ferry* com destino à Irlanda. À chegada à Irlanda, aplicam-se as formalidades da estância aduaneira de passagem. O regime de trânsito prossegue na Irlanda e as mercadorias atravessam a fronteira entre a Irlanda e a Irlanda do Norte sem quaisquer formalidades aduaneiras. As mercadorias são apresentadas na estância aduaneira de destino na Irlanda do Norte.

Utilização do regime de trânsito T1 ou T2 para mercadorias que circulam da UE para a Irlanda do Norte?

- Se as mercadorias UE não circularem da UE para a Irlanda do Norte através de um país de trânsito comum, não é necessário qualquer regime de trânsito (ver também o exemplo 9),
- Se forem transportadas mercadorias UE para a Irlanda do Norte, é utilizado o regime de trânsito T2. As mercadorias circulam como um fornecimento intra-UE de um Estado-Membro para a Irlanda do Norte, através da Grã-Bretanha. Na estância aduaneira de destino na Irlanda do Norte, o regime de trânsito terminará e, uma vez que o estatuto aduaneiro das mercadorias UE é estabelecido à chegada através do regime de trânsito T2, a fiscalização aduaneira pode terminar e não é necessário um regime aduaneiro subsequente,
- Se forem transportadas mercadorias não UE para a Irlanda do Norte, tem de ser utilizado o regime de trânsito T1. Na estância aduaneira de destino na Irlanda do Norte é requerido um regime aduaneiro subsequente.

Exemplo 4: Irlanda do Norte para a Grã-Bretanha:

A estância aduaneira de partida está situada na Irlanda do Norte e as

mercadorias saem da Irlanda do Norte através de um porto de *ferries*. A estância aduaneira de passagem situa-se no porto da Grã-Bretanha.

Utilização do regime de trânsito T1 ou T2 para mercadorias que circulam da Irlanda do Norte para a Grã-Bretanha?

- Utilização do regime de trânsito externo T1: para mercadorias não UE (ou para exportação seguida de um regime de trânsito quando for aplicável o artigo 189.º do AD),
- Utilização do regime de trânsito interno T2: mercadorias UE exportadas e seguidas de um regime de trânsito.

Exemplo 5: Grã-Bretanha para a Irlanda do Norte:

A estância aduaneira de partida está situada na Grã-Bretanha e as mercadorias saem da Grã-Bretanha através de um porto de *ferries*. A estância aduaneira de passagem situa-se no porto da Irlanda do Norte.

Utilização do regime de trânsito T1 ou T2 para mercadorias que circulam da Grã-Bretanha para a Irlanda do Norte?

- Utilização do regime de trânsito interno T2: em caso de aplicação do artigo 9.º da Convenção na Grã-Bretanha;
- Utilização do regime de trânsito externo T1: em todos os outros casos.

Exemplo 6: Grã-Bretanha, através da Irlanda do Norte, para a Irlanda

A estância aduaneira de partida está situada na Grã-Bretanha e as mercadorias saem da Grã-Bretanha através de um porto de *ferries*. A estância aduaneira de passagem situa-se no porto da Irlanda do Norte. As mercadorias passam a fronteira entre a Irlanda do Norte e a Irlanda sem quaisquer outras formalidades aduaneiras. As mercadorias são apresentadas na estância aduaneira de destino na Irlanda.

Utilização do regime de trânsito T1 ou T2 para mercadorias que saem da Grã-Bretanha?

- Ver exemplo 5.

Exemplo 7: Grã-Bretanha, através dos Países Baixos, para a Alemanha

A estância aduaneira de partida está situada na Grã-Bretanha e as mercadorias saem da Grã-Bretanha através de um porto de *ferries*. A estância aduaneira de passagem situa-se no porto de *ferries* à chegada à UE nos Países Baixos. A declaração de trânsito e as mercadorias são

apresentadas na estância aduaneira de destino na Alemanha.

Exemplo 8: Irlanda, através da Irlanda do Norte, Grã-Bretanha, Bélgica, França e Suíça, para Itália

A estância aduaneira de saída está situada na Irlanda. As mercadorias passam a fronteira entre a Irlanda e a Irlanda do Norte sem quaisquer formalidades aduaneiras e o regime de trânsito continua na Irlanda do Norte. As mercadorias saem da Irlanda do Norte através de um porto de *ferries*. A primeira estância aduaneira de passagem situa-se no porto de *ferries* de chegada à Grã-Bretanha. O regime de trânsito mantém-se na Grã-Bretanha até ao porto de *ferries* onde as mercadorias entram num *ferry* com destino à Bélgica. À chegada à Bélgica, aplicam-se as formalidades da segunda estância aduaneira de passagem. O regime de trânsito continua na UE. A terceira estância aduaneira de passagem é a primeira estância aduaneira na Suíça. A quarta estância aduaneira de passagem é a primeira estância aduaneira em Itália. As mercadorias são apresentadas na estância aduaneira de destino em Itália.

Exemplo 9: Irlanda do Norte, através da Irlanda, para França (e vice-versa)

As mercadorias partem da Irlanda do Norte e passam a fronteira entre a Irlanda do Norte e a Irlanda sem quaisquer outras formalidades aduaneiras. As mercadorias saem da Irlanda através de um porto de *ferries*. O porto de *ferries* de chegada está situado em França. As mercadorias são apresentadas na estância aduaneira do porto de *ferries* de chegada a França.

Utilização do regime de trânsito T1 ou T2, ou apenas prova do estatuto da União para as mercadorias que circulam entre a ilha da Irlanda e a UE?

- Neste exemplo, as mercadorias UE não circulam através de um país de trânsito comum. Consequentemente, o regime de trânsito T2 não pode ser utilizado. Se exigida, a prova do estatuto da União é suficiente quando as mercadorias são apresentadas na estação aduaneira do porto de *ferries* de chegada.
- Se forem transportadas mercadorias não UE entre a ilha da Irlanda e a UE, tem de ser utilizado o regime de trânsito T1. Na estância aduaneira de destino é requerido um regime aduaneiro subsequente.

IV.3.3.2.2 Formalidades na estância aduaneira de passagem

*Artigo 43.º,
apêndice I,
Convenção*

O DAT, incluindo o MRN, e as mercadorias são apresentados a cada estância aduaneira de passagem.

Artigo 304.º, AE

A(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem pode(m) inspecionar as mercadorias, se necessário. A eventual inspeção será efetuada, principalmente, com base nos elementos de uma operação de trânsito recebidos da estância aduaneira de partida sob a forma de mensagem IE050.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de passagem:

- regista o MRN,
- regista a passagem de fronteira, e
- envia a mensagem IE118 à estância aduaneira de partida.

No caso de as mercadorias serem objeto de restrições à exportação, o DAT contém uma das seguintes menções:

- no âmbito do regime de trânsito comum:
DG0 («Exportação do país sujeita a restrições»), ou
DG1 («Exportação do país sujeita a direitos»).
- no âmbito do regime de trânsito da União:
DG0 («Exportação da UE sujeita a restrições»), ou
DG1 («Exportação da UE sujeita a direitos»).

IV.3.3.2.3 Alteração da estância aduaneira de passagem

As mercadorias podem ser transportadas através de uma estância aduaneira de passagem distinta da mencionada no DAT.

Se as mercadorias e o DAT forem apresentados a uma estância aduaneira de passagem que não a declarada e o MRN introduzido pela estância aduaneira de passagem efetiva for relativo a uma operação de trânsito para a qual essa estância aduaneira não detenha a mensagem pertinente IE050, o NSTI solicita automaticamente à estância aduaneira de partida a mensagem «Pedido de aviso antecipado de passagem» (IE114) para ser enviada à estância aduaneira de passagem efetiva.

O NSTI na estância aduaneira de partida responde automaticamente com a mensagem «Resposta ao Aviso antecipado de passagem» (IE115). Após a receção da mensagem IE115, o NSTI é atualizado e o registo da operação

de trânsito fica disponível no estado «Aviso antecipado de passagem criado», pronto a ser processado pelos serviços aduaneiros.

A(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem declarada(s) que não forem atravessadas serão automaticamente informadas do fim da operação de trânsito na estância aduaneira de destino.

Caso não seja possível fornecer os dados da operação de trânsito em questão por diferentes motivos, a mensagem IE115 com o «Código dos motivos da rejeição do aviso antecipado de passagem» e o motivo da rejeição (obrigatório para o código 4) é enviada à estância aduaneira de passagem efetiva, que adota as medidas necessárias.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Na estância aduaneira de passagem efetiva:

- o MRN é registado no NSTI,
- a mensagem IE114 é transmitida à estância aduaneira de partida,
- o NSTI na estância aduaneira de partida responde com a mensagem IE115, incluindo as informações da mensagem IE050,
- o NSTI da estância aduaneira de passagem é atualizado e o registo da operação de trânsito fica disponível no estado «Aviso antecipado de passagem criado», pronto a ser processado pelos serviços aduaneiros,
- a estância aduaneira de passagem regista a passagem da fronteira e envia a mensagem IE118 à estância aduaneira de partida.

IV.3.3.2.4 Medidas a adotar em caso de irregularidades graves

Quando uma estância aduaneira de passagem detetar irregularidades graves no âmbito da operação de trânsito em causa, deve pôr fim ao regime de trânsito e dar início aos inquéritos necessários.

IV.3.4 Situações específicas (*pro memoria*)

IV.3.5 Exceções (*pro memoria*)

IV.3.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

IV.3.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

IV.3.8 Anexos

CAPÍTULO 4 — FORMALIDADES A CUMPRIR NA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE DESTINO

IV.4.1 Introdução

O capítulo 4 descreve as formalidades a cumprir na estância aduaneira de destino.

O ponto IV.4.2 descreve os princípios gerais e a legislação.

O ponto IV.4.3 descreve as formalidades a cumprir na estância aduaneira de destino, incluindo o fim e o controlo do regime.

O ponto IV.4.4 trata de situações específicas.

O ponto IV.4.5 abrange as exceções às regras gerais.

O ponto IV.4.6 está reservado às regras nacionais específicas.

O ponto IV.4.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto IV.4.8 contém os anexos do capítulo 4.

IV.4.2 Princípios gerais e legislação

No fim da operação de trânsito, as mercadorias devem ser apresentadas à estância aduaneira de destino, juntamente com o DAT e as informações exigidas por essa estância aduaneira (ou seja, o recibo emitido pela polícia em caso de acidente, o recibo do serviço de assistência em caso de avaria de veículos, a CMR, etc.). Este procedimento constitui o fim da operação de trânsito. A mensagem «Aviso de chegada» (IE006) é enviada pela estância aduaneira de destino à estância aduaneira de partida, sem demora.

A estância aduaneira de destino deve inspecionar as mercadorias com base nas informações obtidas do NSTI, complementadas com o DAT, se for o caso, registar os resultados da inspeção e enviar a mensagem «Resultados do controlo» (IE018) à estância aduaneira de partida.

Se não forem detetadas discrepâncias, a estância aduaneira de partida deve apurar a operação de trânsito.

Em caso de discrepâncias, devem ser tomadas medidas adicionais.

Referências jurídicas:

- Artigo 8.º e artigos 45.º a 51.º, apêndice I, da Convenção,
- Anexo B10, apêndice III, da Convenção,
- Artigo 215.º e artigo 233.º, n.ºs 1, 2 e 3, do CAU,
- Artigos 306.º a 312.º, AE,
- Anexo 72-03 do AE.

IV.4.3 Formalidades na estância aduaneira de destino

O presente ponto fornece informações sobre:

- a apresentação das mercadorias, juntamente com os documentos, na estância aduaneira de destino (ponto IV.4.3.1),
- o controlo do fim do regime (ponto IV.4.3.2).

No presente ponto, parte-se do pressuposto de que não foram detetadas discrepâncias. As medidas a adotar em caso de discrepâncias estão descritas no ponto IV.4.4 do presente capítulo.

Nota: o **fim** do regime de trânsito na estância aduaneira de destino não é equivalente ao **apuramento** do regime de trânsito. É a estância aduaneira de partida que, com base nas informações fornecidas pela estância aduaneira de destino, decide se o regime de trânsito pode ser apurado.

IV.4.3.1 Apresentação das mercadorias

Artigo 8.º, apêndice I, Convenção
Artigo 233.º, n.ºs 1 e 2, CAU

O regime de trânsito terminará, e as obrigações do titular do regime de trânsito ficarão cumpridas quando as mercadorias a ele sujeitas, o DAT e outras informações necessárias estiverem disponíveis na estância aduaneira de destino, nos termos da legislação aduaneira.

Na prática, o fim do regime significa a apresentação, na estância aduaneira de destino, das mercadorias, do DAT e de outras informações exigidas. Do ponto de vista jurídico, significa que a apresentação é efetuada em conformidade com as disposições legais que regem o tipo de regime utilizado, ou seja, normal ou

simplificado¹⁰. As duas ações são da responsabilidade do titular do regime de trânsito e constituem a sua principal obrigação.

Quando o regime de trânsito termina, as obrigações do titular do regime de trânsito ao abrigo do mesmo também terminam. O eventual incumprimento das obrigações após essa data implicará outros destinos e outras regras aduaneiras que não as aplicáveis em matéria de trânsito aduaneiro. No entanto, tal não significa que a responsabilidade (financeira ou de outro tipo) do titular do regime de trânsito não possa ser posta em causa após o fim do regime de trânsito, mas apenas que só o poderá ser na medida em que tenha que ver com a operação de trânsito precedente.

*Artigo 8.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 233.º n.º 3,
CAU*

Para além do titular do regime de trânsito, existem outras pessoas que têm obrigações no âmbito do regime de trânsito. O transportador e qualquer pessoa que receba as mercadorias sabendo que as mesmas circulam ao abrigo do regime de trânsito são igualmente responsáveis pela apresentação das mercadorias intactas na estância aduaneira de destino no prazo fixado, respeitando as medidas adotadas pelas autoridades aduaneiras para garantir a sua identificação.

As mercadorias, juntamente com o DAT e outras informações necessárias, devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino. Esta apresentação deve ser efetuada durante o horário oficial de funcionamento da estância aduaneira (para as simplificações, ver parte VI).

As mercadorias devem ser apresentadas no prazo fixado pela estância aduaneira de partida. O prazo está indicado na casa D do DAT.

O prazo fixado pela estância aduaneira de partida é vinculativo para as autoridades competentes dos países cujo território é atravessado durante uma operação de trânsito. As autoridades competentes, incluindo a estância aduaneira de destino, não podem alterar esse prazo (para mais informações, ver ponto IV.2.3.6).

A estância aduaneira de destino utiliza o MRN para obter, no NSTI, os dados enviados na mensagem IE001.

A mensagem IE006 é enviada para a estância aduaneira de partida quando o funcionário aduaneiro no destino tiver registado o MRN no NSTI, para informar a estância aduaneira de partida de que as

¹⁰ Para além da definição geral de fim do regime, existem várias disposições específicas que fixam as condições especiais segundo as quais o regime termina ou se considera ter terminado no âmbito de procedimentos como os relativos ao destinatário autorizado, ao regime de trânsito por via aérea ou marítima ou ao regime de trânsito para as mercadorias transportadas por instalações de transporte fixas (para mais informações, ver parte V).

mercadorias chegaram. A mensagem é transmitida no dia em que as mercadorias e o DAT são apresentados na estância aduaneira de destino.

Sempre que a saída das mercadorias no NSTI tenha sido autorizada na partida, mas o NSTI no destino não esteja disponível aquando da chegada das mercadorias, a estância aduaneira de destino conclui o procedimento com base no DAT e efetua os registos necessários no NSTI, quando este estiver de novo disponível, a fim de fazer o apuramento do regime de trânsito.

IV.4.3.2 Controlo do fim do regime de trânsito

Artigo 47.º, apêndice I, Convenção Após a apresentação das mercadorias, do DAT e de outras informações necessárias, **a estância aduaneira de destino** regista a chegada e introduz as seguintes informações no NSTI:

- Artigo 188.º, CAU*
1. MRN (número de registo da operação de trânsito);
 2. A data da chegada;
- Artigos 308.º e 309.º, AE*
3. Em caso de incidentes durante a circulação das mercadorias (por exemplo: novos selos, transbordo), todas as informações necessárias obtidas a partir do DAT (se não tiverem já sido registadas por uma estância aduaneira precedente).

A estância aduaneira de destino decide se as mercadorias serão ou não examinadas, devendo conservar o DAT. O exame tem de ser efetuado com base na informação da mensagem IE001 recebida da estância aduaneira de partida.

A estância aduaneira de destino indica na mensagem IE018, o código dos resultados de controlo adequado, e envia-a à estância aduaneira de partida. A estância aduaneira de partida tem de registar o seguinte código dos resultados do controlo:

1. O código «A1» (Conforme) deve ser registado quando a estância aduaneira de destino realizou um controlo físico das mercadorias (total ou parcial) e não detetou quaisquer discrepâncias. Para além de um controlo físico das mercadorias, devem ser verificados, pelo menos, os seguintes elementos:
 - número de matrícula do meio de transporte à partida e no destino, através da comparação dos dados da declaração com os que se encontram disponíveis no destino,
 - o estado dos selos eventualmente apostos;

2. O código «A2» (Considerado conforme) deve ser registado nos seguintes casos:

- quando a estância aduaneira de destino realizou apenas um controlo documental (sem controlo físico das mercadorias) e não detetou discrepâncias, ou quando não realizou qualquer controlo. A verificação das condições dos selos apostos, sem um controlo físico das mercadorias, é também registada com o código «A2», desde que os selos se encontrem intactos,
- quando as mercadorias foram entregues a um destinatário autorizado e a estância aduaneira de destino decide não realizar qualquer controlo das mercadorias e/ou documentos, e a mensagem «Observações sobre a descarga» (IE044) não apresenta qualquer sinal de irregularidades.

Recomenda-se que, no caso de apresentação do código «A2», a estância aduaneira de destino envie a mensagem IE018 no mesmo dia em que as mercadorias foram apresentadas na estância aduaneira de destino ou, o mais tardar, no dia útil seguinte.

3. O código «A5» (Discrepâncias) deve ser registado nos seguintes casos:

- a) Sempre que tenham sido detetadas discrepâncias menores, mas que não tenham conduzido a uma dívida.

Exemplos:

- selos quebrados, danificados ou em falta,
- mercadorias entregues após o termo do prazo,
- identificação/nacionalidade incorreta do meio de transporte,
- falha no que se refere às anotações necessárias em caso de incidentes ocorridos durante a circulação de mercadorias,
- irregularidades no peso sem qualquer adulteração visível nas mercadorias (pequenas diferenças de peso devido a arredondamento);

- b) Sempre que, em caso de pequenas discrepâncias, seja necessária uma coima administrativa com base na regulamentação nacional;

- c) Sempre que se verificarem mercadorias em excesso (do mesmo ou de outro tipo) como mercadorias não declaradas e sempre que não seja possível determinar o estatuto da União dessas mercadorias/o estatuto dessas mercadorias como mercadorias da parte contratante.

Se as mercadorias declaradas na declaração de trânsito tiverem sido entregues à estância aduaneira de destino, o

facto de haver mercadorias em excesso não impede que a estância aduaneira de partida proceda ao apuramento do regime e dê por concluídos os movimentos. As mercadorias inicialmente declaradas para trânsito são então autorizadas a sair. No caso das mercadorias em excesso, a estância aduaneira de destino deve clarificar a situação.

A estância aduaneira de destino deve fornecer uma descrição exaustiva das discrepâncias na mensagem IE018. Todas as informações inscritas na caixa de texto livre devem ser apresentadas, na medida do possível, numa língua compreensível para a estância aduaneira de partida.

4. O código «B1» (Não conforme) pressupõe grandes discrepâncias que não permitem o apuramento do regime de trânsito. A operação de trânsito não é dada como concluída no NSTI e a responsabilidade do titular do regime, bem como da entidade garante, mantém-se em vigor até que o caso esteja resolvido. Por conseguinte, o código apenas deve ser utilizado em casos devidamente justificados, quando existam mercadorias em falta (total ou parcialmente) ou em situações semelhantes, por exemplo, as mercadorias apresentadas no destino diferem de forma significativa da descrição que consta da declaração (tipo e quantidade).

Existem dois tipos de código B1:

- a) O código «B1» (Não conforme) com o marcador «Na pendência da resolução das discrepâncias» deve ser registado sempre que se detete uma situação de escassez de mercadorias ou de apresentação de mercadorias diferentes das declaradas, durante o controlo aduaneiro físico ou documental, e a estância aduaneira de destino suspeitar de que essa situação possa ter sido causada por um erro ou por negligência no local de partida.

A estância aduaneira de destino deve:

- solicitar à estância aduaneira de partida que averigue a situação, em especial através da análise de quaisquer documentos apresentados pelo titular do regime/declarante e por comparação com os dados da declaração, e
- não autorizar a saída das mercadorias do regime de trânsito.

*Artigos 112.º e
114.º, n.º 1,
apêndice I,
Convenção*

Artigos 79.º,

87.º, n.ºs 1 e 4, e
124.º, n.º 1,
alíneas g) e h),
CAU

Artigo 103.º-I,
AD

A operação de trânsito é definida como «Na pendência da resolução das discrepâncias». O processo é suspenso na estância aduaneira de partida até que as irregularidades sejam clarificadas.

Uma vez resolvido o caso, a estância aduaneira de partida informa a estância aduaneira de destino através do envio da mensagem «Notificação da resolução de discrepâncias» (IE020) com o código «1».

As mercadorias serão então autorizadas a sair do regime de trânsito e a operação será finalmente apurada, sendo que a estância aduaneira de partida dá a operação por concluída no NSTI.

Se o caso não for resolvido, a estância aduaneira de partida informa a estância aduaneira de destino através do envio da mensagem «Notificação da resolução de discrepâncias» (IE020) com o código «0». Após a receção da mensagem, ou quando não for recebida uma mensagem no prazo de seis dias de calendário a contar da data em que a mensagem IE018 com o marcador foi enviada, a estância aduaneira de destino deve iniciar o seu próprio inquérito, a fim de resolver o caso¹¹.

- b) O código «B1» (Não conforme) sem o marcador «Na pendência da resolução das discrepâncias» deve ser registado sempre que tenha sido detetada uma situação de escassez de mercadorias ou de apresentação de mercadorias diferentes durante um controlo documental ou físico e a estância aduaneira de destino não suspeite de que essa situação possa ter sido causada por um erro ou por negligência no local de partida.

A estância aduaneira de destino inicia o seu próprio inquérito, a fim de resolver o caso.

No que diz respeito à dívida referida nos pontos 3 (mercadorias em excesso) e 4, alíneas a) e b), existem duas opções:

- é constituída uma dívida, em conformidade com o artigo

¹¹ Se a estância aduaneira de partida se situar nos seguintes países: BG, CH, CZ, ES, MK e RS, deve utilizar-se o referido código, tal como indicado. Nos restantes países, o procedimento é diferente e, independentemente do código indicado na mensagem IE020, a operação é automaticamente dada como concluída no sistema. Tal significa que o processamento subsequente é realizado fora do NSTI. Por conseguinte, no caso desses outros países, recomenda-se a utilização do código «B1» com o marcador apenas quando a estância aduaneira de destino estiver totalmente convencida de que a situação de escassez de mercadorias ou de apresentação de mercadorias diferentes das declaradas foi causada por um erro ou por negligência no local de partida, devendo ser tratada na estância aduaneira de partida.

79.º do Código/artigo 112.º, n.º 1, alínea b), apêndice I, da Convenção (por incumprimento de uma das condições fixadas para a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito da União ou a regimes de trânsito comum; subtração das mercadorias à fiscalização aduaneira), que tem de ser saldada,

- foi constituída uma dívida, mas foi extinta, em conformidade com o artigo 124.º, n.º 1, alíneas g) e h), do Código e com o artigo 103.º-I do AD/artigo 112.º, n.º 2, apêndice I, da Convenção.

A extinção de uma dívida ocorre quando:

- ✓ a subtração das mercadorias ao regime de trânsito ou a inobservância das condições fixadas para a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito ou a utilização do regime de trânsito decorrer da inutilização total ou da perda irremediável das referidas mercadorias por causa inerente à própria natureza das mercadorias ou devido a circunstâncias imprevisíveis ou de força maior, ou em consequência de instruções das autoridades aduaneiras,
- ✓ o incumprimento que deu origem à constituição da dívida não tem qualquer efeito significativo no funcionamento correto do regime de trânsito e não constitui uma tentativa de fraude, tendo todas as formalidades necessárias para regularizar a situação das mercadorias sido posteriormente efetuadas.

O artigo 103.º do AD especifica que tal incumprimento ocorre, por exemplo, quando a fiscalização aduaneira foi posteriormente restabelecida para as mercadorias que não estavam cobertas por uma declaração de trânsito, mas que anteriormente estavam em depósito temporário ou sujeitas a um regime especial juntamente com as mercadorias formalmente sujeitas a esse regime de trânsito¹².

Para mais informações, ver ponto VIII.2.3.2.

Em ambos os casos (extinção ou não da dívida), a estância aduaneira de destino deve continuar o seu inquérito, seguindo as disposições do artigo 87.º, n.º 1, do Código/artigo 114.º, n.º 1, apêndice I, da Convenção, a fim de determinar qual a autoridade aduaneira competente para a cobrança da dívida ou, eventualmente, para tomar uma decisão sobre a extinção da dívida. Para mais informações, ver pontos VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 e VIII.3.2.

12 Regime de trânsito da União apenas.

Quando a estância aduaneira de destino se assume como competente para fins de cobrança, deve solicitar à estância aduaneira de partida a transferência desta responsabilidade, através do envio da mensagem IE150 (Pedido de cobrança). Para mais informações, ver pontos VIII.3.3.3, VIII.3.3.4 e VIII.3.3.5.

Após a cobrança da dívida, se a estância aduaneira responsável pela cobrança não for a estância aduaneira de partida, terá de informar a estância aduaneira de partida sobre a referida cobrança através do envio da mensagem IE152 (Notificação de expedição de cobrança).

Caso a dívida aduaneira seja inferior a 10 000 EUR, é considerada como tendo sido incorrida no Estado-Membro onde foi identificada, o que significa que a estância aduaneira de destino é competente para efetuar a cobrança (artigo 87.º, n.º 4, do Código)¹³. No entanto, será ainda necessária a troca das mensagens IE150/151 para permitir que a estância aduaneira de destino dê início ao procedimento de cobrança. Após a realização da cobrança, a estância aduaneira de destino envia a mensagem IE152 à estância aduaneira de partida. Para mais informações, ver ponto VIII.3.3.5.

Nos casos referidos nos pontos 1, 3 e 4 *supra*, a estância aduaneira de destino envia a mensagem IE018, o mais tardar:

- no terceiro dia seguinte ao da apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino ou noutro local (em casos excecionais, por exemplo, um conjunto de dias feriados, esse prazo pode ser prorrogado até ao máximo de seis dias),
- no sexto dia seguinte ao dia em que as mercadorias foram recebidas por um destinatário autorizado.

IV.4.4 Situações específicas

O presente ponto fornece informações sobre situações específicas no âmbito do regime de trânsito na estância aduaneira de destino. Essas situações são as seguintes:

- emissão de recibo (ponto IV.4.4.1),
- emissão de prova alternativa (ponto IV.4.4.2),
- apresentação das mercadorias e dos documentos fora dos dias e das horas de funcionamento designados e num local distinto da

¹³ Regime de trânsito da União apenas.

- estância aduaneira de destino (ponto IV.4.4.3),
- irregularidades (ponto IV.4.4.4),
- mudança de estância aduaneira de destino (ponto IV.4.4.5).

IV.4.4.1 Emissão de recibo

Mediante pedido da pessoa que apresenta o DAT e as mercadorias na estância aduaneira de destino, esta deve emitir um recibo (TC11). No entanto, o recibo não pode ser utilizado como prova alternativa do fim do regime.

*Artigo 46.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 306.º, n.º 5,
AE*

O recibo tem duas funções importantes. Em primeiro lugar, informa o titular do regime de trânsito de que o transportador entregou as mercadorias e os documentos à estância aduaneira de destino. Em segundo lugar, o recibo tem um papel importante, caso seja iniciado um inquérito pelo facto de a estância aduaneira de partida não ter recebido a mensagem IE006. Nesse caso, o titular do regime de trânsito pode apresentar à estância aduaneira de partida o recibo com a indicação da estância aduaneira em que as mercadorias e os documentos foram apresentados. Tal torna o procedimento de inquérito muito mais eficiente.

*Anexo B10,
apêndice III,
Convenção*

Anexo 72-03, AE

O formulário do recibo deve ser conforme com o modelo TC11, que figura no apêndice III, anexo B10, Convenção/anexo 72-03, AE.

A pessoa que solicita o recibo deve preenchê-lo antes de o apresentar a um funcionário aduaneiro da estância aduaneira de destino, para certificação.

COMÉRCIO

A pessoa que solicitar um recibo à estância aduaneira de destino deve preencher manualmente o formulário TC11, de forma legível, inserindo:

- o local, o nome e o número de referência da estância aduaneira de destino,
- o estatuto das mercadorias, tal como especificado no DAT (T1, T2, T2F),
- o MRN,
- o local, o nome e o número de referência da estância aduaneira de partida,
- o local.

Além disso, o recibo pode conter outras informações relativas às mercadorias. O titular do regime de trânsito pode, por exemplo, querer indicar o endereço para o qual o transportador das mercadorias devolverá o recibo após ter sido certificado pelos

serviços aduaneiros. A estância aduaneira de destino não é obrigada a devolver o recibo por via postal, embora o possa fazer, se necessário. Normalmente, o titular do regime de trânsito solicita ao transportador que lhe devolva o recibo.

O endereço de devolução pode ser indicado no verso do recibo.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino, quando lhe for solicitado um recibo, deve:

- verificar se é utilizado o formulário correto (TC11),
- verificar se as menções nele inscritas são legíveis,
- verificar se foi devidamente preenchido,
- verificar se existem circunstâncias que impeçam a emissão do recibo,
- caso tudo esteja em ordem, emitir o recibo à pessoa que o solicitou.

IV.4.4.2 Emissão de prova alternativa

*Artigo 45.º, n.º 4,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 308, n.º 2,
AE*

O titular do regime de trânsito pode solicitar aos serviços aduaneiros uma prova alternativa da cópia do DAT na qual se confirme que o regime de trânsito terminou corretamente e que não foi detetada nenhuma irregularidade. O pedido pode ser efetuado aquando da apresentação das mercadorias e do DAT na estância aduaneira de destino.

Nota: a parte VII, ponto 3.3.1, contém informações pormenorizadas sobre a aceitação da prova alternativa pela estância aduaneira de partida.

COMÉRCIO

Para obter uma prova alternativa, tal como previsto no artigo 45.º, n.º 4, apêndice I, da Convenção/artigo 308.º do AE, pode ser apresentada uma cópia do DAT e da LA (se for caso disso) na estância aduaneira de destino para certificação.

A cópia, que pode ser uma fotocópia, deve:

- estar assinalada com a menção «Cópia»,
- apresentar o carimbo da estância aduaneira de destino, a assinatura do funcionário aduaneiro, a data e a seguinte menção: «Prova alternativa — 99202».

O anexo 8.3 contém a menção «Prova alternativa» em todas as versões linguísticas.

SERVIÇOS ADUANEIROS

O DAT e a LA (se for caso disso) devem ter a certificação da estância aduaneira de

destino. Tal pode incluir uma certificação efetuada por um sistema informático, devendo, no entanto, ser claro para os serviços aduaneiros do país de partida que a certificação é um original.

A estância aduaneira de destino deve certificar a prova alternativa se não forem detetadas quaisquer irregularidades. O carimbo, a assinatura do funcionário e a data são inseridos no DAT.

Considera-se que a pessoa que apresenta a prova alternativa com as mercadorias e o DAT é o representante do titular do regime de trânsito. A estância aduaneira de destino deve entregar uma cópia certificada do DAT a essa pessoa.

IV.4.4.3 Apresentação das mercadorias e dos documentos fora dos dias e das horas de funcionamento fixados e num local distinto da estância aduaneira de destino

*Artigo 45.º, n.º 1,
apêndice I,
Convenção*

Regra geral, as mercadorias, o DAT e as informações necessárias devem ser apresentados:

- na estância aduaneira de destino, e
- durante os dias e as horas de funcionamento fixados.

*Artigo 306, n.º 1,
AE*

No entanto, a estância aduaneira pode, a pedido do titular do regime de trânsito ou de outra pessoa que apresente as mercadorias, permitir que a apresentação ocorra fora do horário oficial de funcionamento ou num local distinto.

IV.4.4.4 Irregularidades

IV.4.4.4.1 Irregularidades respeitantes aos selos

Apenas as mercadorias que tenham sido seladas serão autorizadas para o regime de trânsito comum/da União. A estância aduaneira de destino deve verificar se os selos continuam intactos. Se os selos tiverem sido quebrados, a estância aduaneira de destino deve indicar essa informação na mensagem IE018 que envia à estância aduaneira de partida.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino deve verificar o estado dos selos e registar os resultados no NSTI. Se os selos estiverem em falta, em mau estado, ou se existirem indícios de que foram quebrados, recomenda-se vivamente aos serviços aduaneiros que examinem as mercadorias e registem os resultados no NSTI.

IV.4.4.4.2 Outras irregularidades

A estância aduaneira de destino deve identificar no NSTI a irregularidade que detetou, a fim de informar a estância aduaneira de partida. Essa estância deve utilizar as conclusões apresentadas para avaliar a irregularidade e determinar as medidas adequadas a adotar.

A estância aduaneira de destino pode constatar diferenças entre as mercadorias declaradas no NSTI e as mercadorias efetivamente apresentadas nessa estância aduaneira. Cada caso deve ser tratado individualmente, pois pode ter ocorrido um erro na partida.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino deve:

- registar o MRN, e
- indicar quaisquer irregularidades na mensagem (IE018).

IV.4.4.5 Alteração da estância aduaneira de destino/desvio

*Artigo 47.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

A operação de trânsito pode terminar numa estância aduaneira distinta da declarada na declaração de trânsito. Essa estância passará então a ser considerada a estância aduaneira de destino.

*Artigos 306.º, n.º 4,
e 307.º, n.º 2, AE*

Uma vez que o NSTI mostrará que a estância aduaneira de destino efetiva não recebeu a mensagem IE001 para o MRN apresentado, essa estância aduaneira deve enviar a mensagem «Pedido de aviso antecipado de chegada» (IE002).

Quando a estância aduaneira de partida encontrar a operação através do MRN, tem de enviar a mensagem «Resposta de aviso antecipado de chegada» (IE003). A estância aduaneira de destino aceita a alteração de estância aduaneira e envia a mensagem IE006 à estância aduaneira de partida.

Quando a estância aduaneira de partida não encontrar a operação através do MRN, tem de incluir na mensagem IE003 os motivos (assinalados com os códigos 1 a 4) pelos quais a mensagem IE001 não pode ser enviada. O NSTI rejeita a chegada das mercadorias e notifica o facto ao operador económico no destino através da mensagem «Notificação de rejeição de aviso antecipado de chegada» (IE021). Os motivos de rejeição podem ser os seguintes:

1. As mercadorias e o DAT já chegaram a outra estância aduaneira de destino;

2. A operação foi anulada pela estância aduaneira de partida;
3. O MRN é desconhecido (por razões técnicas ou devido a irregularidades); ou
4. Outros motivos.

Há três situações possíveis:

1. A nova estância aduaneira de destino situa-se no mesmo Estado-Membro/na mesma parte contratante que a indicada na declaração de trânsito:

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino deve:

- registar o MRN,
- solicitar informações sobre a declaração à estância aduaneira de partida, com base no MRN, enviando a mensagem IE002;
- enviar a mensagem IE006 à estância aduaneira de partida;
- verificar o cumprimento do prazo, o estado dos selos (quando apostos) e o itinerário (se indicado);
- decidir do nível do controlo necessário;
- registar os resultados do controlo no sistema, caso obtenha resultados positivos;
- enviar a mensagem IE018 à estância aduaneira de partida.

Após ter recebido a mensagem IE006, a estância aduaneira de partida deve informar a estância aduaneira de destino declarada e as estâncias aduaneiras de passagem declaradas (mas não utilizadas) do fim da operação de trânsito, enviando a mensagem «Reenvio do aviso de chegada» (IE024).

2. A nova estância aduaneira de destino situa-se num Estado-Membro/numa parte contratante diferente do(a) indicado(a) na declaração de trânsito:

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino deve:

- registar o MRN,
- solicitar informações sobre a declaração à estância aduaneira de partida, com base no MRN, enviando a mensagem IE002,
- enviar a mensagem IE006 à estância aduaneira de partida,
- verificar o cumprimento do prazo, o estado dos selos (quando apostos) e o itinerário (se indicado),
- decidir do nível de controlo exigido,

- registar os resultados do controlo no sistema, caso obtenha resultados positivos,
- enviar a mensagem IE018 à estância aduaneira de partida.

Após ter recebido a mensagem IE006, a estância aduaneira de partida deve informar a estância aduaneira de destino declarada e as estâncias aduaneiras de passagem declaradas (mas não utilizadas) do fim da operação de trânsito, enviando a mensagem «Reenvio do aviso de chegada» (IE024).

3. A nova estância aduaneira de destino situa-se numa parte contratante/num Estado-Membro diferente da(o) indicada(o) no DAT, que contém uma das menções seguintes:

— no âmbito do regime de trânsito comum:

- DG0 («Exportação do país sujeita a restrições»)

ou

- DG1 («Exportação do país sujeita a direitos»),

— no âmbito do regime de trânsito da União:

- DG0 («Exportação da UE sujeita a restrições»)

ou

- DG1 («Exportação da UE sujeita a direitos»).

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino deve:

- registar o MRN,
- solicitar informações sobre a declaração à estância aduaneira de partida, com base no MRN, enviando a mensagem IE002,
- manter as mercadorias sob controlo aduaneiro e decidir se:
 - autoriza a sua saída para a parte contratante/o Estado-Membro sob cuja jurisdição se encontra a estância aduaneira de partida, ou
 - não autoriza a sua saída enquanto não receber da estância aduaneira de partida uma autorização específica por escrito autorizando essa saída.

IV.4.5 Apresentação das mercadorias e do DAT após o termo do prazo

*Artigo 45.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 306.º, n.º 3,
AE*

Quando a apresentação das mercadorias e do DAT tiver sido realizada após o termo do prazo fixado pela estância aduaneira de partida, considera-se que o titular do regime de trânsito cumpriu o prazo se ele próprio ou o transportador provar, a contento da estância aduaneira de destino, que o atraso lhe não é imputável.

Os seguintes exemplos são provas que podem ser apresentadas para atestar circunstâncias imprevistas que estão na origem do incumprimento do prazo, mas que não podem ser imputadas nem ao titular do regime de trânsito nem ao transportador:

- recibo emitido pela polícia (por exemplo, no âmbito de um acidente ou de um furto),

- recibo emitido por um serviço de saúde (por exemplo, no âmbito de cuidados de saúde),
- recibo emitido por um serviço de assistência a veículos (no âmbito da reparação de um veículo),
- qualquer prova de atraso provocado por uma greve, condições meteorológicas adversas ou qualquer outra circunstância imprevista.

Compete, todavia, aos serviços aduaneiros da estância aduaneira de destino decidirem da validade da prova.

IV.4.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

IV.4.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

IV.4.8 Anexos

IV.4.8.1 Mensagens estruturadas e conteúdo dos dados para o intercâmbio de informações

Este anexo foi eliminado e já não é relevante.

IV.4.8.2 Códigos dos países

IV.4.8.3 Códigos de embalagem

CAPÍTULO 5 — ANDORRA, SÃO MARINHO E TERRITÓRIOS ESPECIAIS

IV.5.1 Introdução

Os capítulos anteriores descrevem o regime de trânsito normal. O capítulo 5 descreve os acordos específicos em matéria de trânsito que existem entre:

- a União Europeia e Andorra (ponto IV.5.2),
- a União Europeia e São Marinho (ponto IV.5.3),
- a União Europeia e os seus territórios fiscais especiais (ponto IV.5.4).

O ponto IV.5.5 apresenta as exceções.

O ponto IV.5.6 está reservado a instruções nacionais específicas.

O ponto IV.5.7 está reservado às administrações aduaneiras.

No ponto IV.5.8 são apresentados os anexos.

IV.5.2 Andorra

O presente ponto fornece informações sobre:

- o contexto e a legislação (IV.5.2.1),
- as formalidades (IV.5.2.2).

IV.5.2.1 Contexto e legislação

Em 1990, a Comunidade Económica Europeia e Andorra celebraram um acordo sob forma de troca de cartas sobre a criação de uma união aduaneira¹⁴. A união aduaneira aplica-se ao comércio de mercadorias dos capítulos 25 a 97 do Sistema Harmonizado (SH).

¹⁴ Acordo sob forma de troca de cartas entre a Comunidade Económica Europeia e o Principado de Andorra, de 28 de junho de 1990 (JO L 374 de 31.12.1990, p. 14).

A Decisão n.º 1/96 do Comité Misto CE Andorra¹⁵ alargou o regime de trânsito comunitário, tal como estabelecido no Código Aduaneiro Comunitário (CAC) e nas suas disposições de aplicação (DAC), ao comércio abrangido pela união aduaneira. Essa decisão foi posteriormente substituída pela Decisão n.º 1/2003 do Comité Misto CE-Andorra¹⁶. Em 1 de maio de 2016, o regime de trânsito da União substituiu o regime de trânsito comunitário, tal como indicado no Código Aduaneiro da União, e o ato delegado e o ato de execução respetivos são sucessores do CAC e das DAC.

IV.5.2.2 Formalidades

IV.5.2.2.1 Mercadorias dos capítulos 1 a 24 do SH

A exportação e a importação de mercadorias abrangidas por estes capítulos com Andorra como destino ou origem são tratadas como exportações ou importações de países terceiros.

Por conseguinte, é apresentada uma declaração aduaneira, com a abreviatura «EX» para exportação e «IM» para importação na casa 1.

Exemplos¹⁷:

a) Exportação de mercadorias UE com destino a Andorra

— produtos agrícolas que beneficiam de restituições à exportação

Apresentação de uma declaração de exportação EX1 (na estância aduaneira do Estado-Membro de exportação). O documento de acompanhamento de exportação (DAE) deve ser apresentado na estância aduaneira de saída da União (estância francesa ou espanhola).

— produtos agrícolas que não beneficiam de restituições à exportação

15 Decisão n.º 1/96 do Comité Misto CE-Andorra de 1 de julho de 1996 relativa a determinados métodos de cooperação administrativa para aplicação do Acordo sob forma de troca de cartas entre a Comunidade Económica Europeia e o Principado de Andorra e ao trânsito de mercadorias entre as partes (JO L 184 de 24.7.1996, p. 39).

16 Decisão n.º 1/2003 do Comité Misto CE-Andorra, de 3 de setembro de 2003, relativa às disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para o correto funcionamento da União Aduaneira (JO L 253 de 7.10.2003, p. 3).

17 Os exemplos são indicados para o transporte rodoviário.

Apresentação de uma declaração de exportação EX1 (na estância aduaneira do Estado-Membro de exportação). O DAE deve ser apresentado na estância aduaneira de saída da União (estância francesa ou espanhola).

— mercadorias sujeitas a impostos especiais de consumo, para as quais foi emitido um documento administrativo eletrónico (e-AD) que acompanha as mercadorias até à fronteira

Apresentação de uma declaração de exportação EX1 (na estância aduaneira do Estado-Membro de exportação). O DAE e o e-AD devem ser apresentados na estância aduaneira de saída da União (estância francesa ou espanhola).

— produtos agrícolas que beneficiam de restituições à exportação e sujeitos a impostos especiais de consumo, para os quais foi emitido um e-AD que acompanha as mercadorias até à fronteira

Apresentação de uma declaração de exportação EX1 (na estância aduaneira do Estado-Membro de exportação). O DAE e o e-AD devem ser apresentados na estância aduaneira de saída da União (estância francesa ou espanhola).

b) Importação para o território aduaneiro da União de mercadorias provenientes de Andorra

Na estância aduaneira de saída na União, as mercadorias são sujeitas a regimes aduaneiros como a introdução em livre prática ou o regime de trânsito externo da União (T1) quando a estância aduaneira de destino se situa na União.

Nota: as mercadorias originárias de Andorra, definidas no acordo de união aduaneira, estão isentas de direitos de importação da União, desde que sejam importadas ao abrigo de um certificado de circulação EUR.1 ou de uma declaração na fatura efetuada pelo exportador (título II do acordo de união aduaneira).

c) Trânsito através do território aduaneiro da União com destino a Andorra

É apresentada uma declaração de trânsito do regime de trânsito externo da União (T1) no ponto de entrada na União (por exemplo no Reino Unido), a fim de encaminhar as mercadorias de um país terceiro para Andorra.

d) Trânsito entre dois pontos na União através de Andorra

O regime de trânsito da União não abrange a passagem por Andorra, para a qual é necessário um regime distinto (andorrano).

O regime de trânsito da União é considerado suspenso no território de Andorra, desde que a passagem por este país seja efetuada ao abrigo de um documento de transporte único.

Caso não exista um documento de transporte único que abranja a passagem por Andorra, o regime de trânsito da União terminará no ponto de saída da União, antes da entrada em Andorra.

IV.5.2.2.2 Mercadorias dos capítulos 25 a 97 do SH

A Decisão n.º 1/2003 prevê a base para a aplicação das alterações necessárias (*mutatis mutandis*) do regime de trânsito comunitário estabelecido no CAC e nas DAC ao comércio entre a União e Andorra de mercadorias classificadas nos capítulos 25 a 97 do SH. Em 1 de maio de 2016, o regime de trânsito comunitário foi substituído pelo regime de trânsito da União indicado no Código Aduaneiro da União e nos respetivos atos delegado e de execução, que são sucessores do CAC e das DAC.

No comércio entre os Estados-Membros da União e Andorra, as formalidades aduaneiras devem ser cumpridas de forma similar à que existia antes da criação do mercado único em 1993. Por conseguinte, é apresentada uma declaração aduaneira contendo, na casa 1, a abreviatura «EX» para exportação ou «IM» para importação.

Neste contexto, é feita uma distinção entre os seguintes casos:

- as mercadorias que estão em livre prática, como definido pelo acordo da união aduaneira, que circulam no âmbito do regime de trânsito interno da União (T2) ou que são transportadas com a prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE,
- as mercadorias que não estão em livre prática, que circulam ao abrigo do regime de trânsito externo da União (T1) — ver exemplo b) no ponto IV.5.2.2.1,

- os casos específicos dos produtos referidos no Regulamento (CE) n.º 3448/93¹⁸, que circulam ao abrigo do regime de trânsito externo da União (T1) — ver exemplo c).

A garantia prestada no âmbito do regime de trânsito da União deve ser válida quer na União quer em Andorra. A menção «Principado de Andorra» não pode ser suprimida do compromisso da entidade garante e dos certificados de garantia.

Exemplos:

*a) Expedição de mercadorias que estão em livre prática
[mercadorias não abrangidas pelo Regulamento (CE)
n.º 3448/93] da União para Andorra e vice-versa*

- as formalidades de expedição são cumpridas numa estância aduaneira situada num Estado-Membro/em Andorra: emissão de uma declaração de exportação EX1 e de uma declaração para o regime de trânsito interno da União (T2), ou
- as formalidades de expedição são cumpridas na fronteira UE/Andorra: as mercadorias circulam livremente até à fronteira, onde é emitida a declaração de exportação EX1, desde que seja apresentada a prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

No entanto, cumpre referir que a estância aduaneira de fronteira que serve de estância aduaneira de saída pode recusar sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito se o regime terminar na estância aduaneira de fronteira vizinha.

*b) Expedição de mercadorias que não estão em livre prática
[mercadorias não abrangidas pelo Regulamento (CE)
n.º 3448/93] da União para Andorra e vice-versa*

As mercadorias que não estão em livre prática são transportadas ao abrigo do regime de trânsito externo da União (T1) para a estância aduaneira de destino em Andorra ou na União.

c) Caso específico das mercadorias referidas no Regulamento (CE) n.º 3448/93

18 Regulamento (CE) n.º 3448/93 do Conselho, de 6 de dezembro de 1993, que estabelece o regime de trocas aplicável a certas mercadorias resultantes da transformação de produtos agrícolas (JO L 318 de 20.12.1993, p. 18). Exemplos dos produtos em questão: manitol, sorbitol, caseína, caseinatos e outros derivados da caseína, dextrinas e colas à base de dextrina, amidos e colas à base de amido, aprestos à base de substâncias amiláceas.

Os procedimentos acima descritos aplicam-se sob reserva das seguintes condições:

- Produtos agrícolas transformados da União e expedidos da União para Andorra com benefício de restituições à exportação

Emissão de uma declaração de exportação EX1 e de uma declaração para o regime de trânsito externo da União (T1),

- Produtos agrícolas transformados em livre prática em Andorra e expedidos para a União

Estes produtos circulam ao abrigo do regime de trânsito externo da União (T1).

Uma vez que as autoridades aduaneiras da União são obrigadas a cobrar o elemento variável, o DAT da declaração do regime de trânsito externo (T1) deve conter a menção seguinte, sublinhada a vermelho: «Cobrar unicamente o elemento agrícola — Acordo CEE-Andorra».

Outros regimes de trânsito

O regime de trânsito comum não se aplica ao comércio com Andorra.

Andorra não é parte contratante na Convenção TIR.

Quadro recapitulativo de determinados regimes (trânsito, exportação, importação)		
Mercadorias dos capítulos 1 a 24 do SH		
	Mercadorias provenientes da UE	Mercadorias provenientes de Andorra
Com restituições à exportação	EX1	
Sem restituições à exportação	EX1 ou T1 ¹⁹	
Mercadorias sujeitas a	EX1 + e-AD	

¹⁹ Situação do trânsito de mercadorias não UE através do território aduaneiro da União.

impostos especiais de consumo		
Mercadorias sujeitas a impostos especiais de consumo com restituições à exportação	EX1 + e-AD	
Todas as mercadorias		«IM4» ²⁰ (+ EUR.1) (para introdução em livre prática), ou T1

Mercadorias dos capítulos 25 a 97 do SH [com exceção dos produtos referidos no Regulamento (CE) n.º 3448/93]		
	Mercadorias provenientes da UE	Mercadorias provenientes de Andorra
Mercadorias em livre prática	EX1 + T2 (T2F) (na estância interna) ou T2L, T2LF ou o documento com efeito equivalente + EX1 (na fronteira)	EX1 + T2 (T2F) (na estância interna) ou T2L, T2LF ou o documento com efeito equivalente + EX1 (na fronteira)
Mercadorias que não estão em livre prática	T1	T1 (trânsito) ou «IM4» (introdução em livre prática)

Produtos agrícolas referidos no Regulamento (CE) n.º 3448/93		
	Mercadorias provenientes da UE	Mercadorias provenientes de Andorra
Com restituições à exportação	EX1 + T1	
Em livre prática		T1 + menção «Cobrar unicamente o elemento agrícola — Acordo CEE-Andorra»

²⁰ A introdução em livre prática é efetuada pela estância aduaneira de entrada da União.

IV.5.3 São Marinho

O presente ponto fornece informações sobre:

- o contexto e a legislação (IV.5.3.1),
- as formalidades (IV.5.3.2).

IV.5.3.1 Contexto e legislação

Em 1992, a CE e São Marinho celebraram um acordo provisório de comércio e de união aduaneira²¹. Esse acordo foi substituído pelo acordo de cooperação e de união aduaneira²², que entrou em vigor em 1 de abril de 2002. A união aduaneira aplica-se ao comércio de mercadorias dos capítulos 1 a 97 da Pauta Aduaneira Comum (PAC).

A Decisão n.º 4/92 do Comité de Cooperação CEE-São Marinho²³ estabeleceu as disposições aplicáveis à circulação de mercadorias entre a Comunidade e São Marinho. Essa decisão entrou em vigor em 1 de abril de 1993 e foi alterada pela Decisão n.º 1/2002²⁴, que entrou em vigor em 23 de março de 2002.

A Decisão n.º 1/2010²⁵ do Comité de Cooperação UE-São Marinho contém a lista atualizada das estâncias aduaneiras italianas que podem dar cumprimento às formalidades aduaneiras relativas às mercadorias destinadas a São Marinho.

21 Acordo Provisório de Cooperação e de União Aduaneira entre a Comunidade Económica Europeia e a República de São Marinho (JO L 359 de 9.12.1992, p. 14).

22 Acordo de Cooperação e de União Aduaneira entre a Comunidade Económica Europeia e a República de São Marinho (JO L 84 de 28.3.2002, p. 43).

23 Decisão n.º 4/92 do Comité de Cooperação CEE-São Marinho, de 22 de dezembro de 1992, relativa a determinados métodos de cooperação administrativos para aplicação do acordo provisório e ao procedimento de reexpedição das mercadorias para a República de São Marinho (JO L 42 de 19.2.1993, p. 34).

24 Decisão n.º 1/2002 que altera a Decisão n.º 4/92 do Comité de Cooperação CEE-São Marinho, de 22 de dezembro de 1992 relativa a determinados métodos de cooperação administrativos para aplicação do acordo provisório e ao procedimento de reexpedição das mercadorias para a República de São Marinho (JO L 99 de 16.4.2002, p. 23).

25 Decisão n.º 1/2010 do Comité de Cooperação UE-São Marinho, de 29 de março de 2010, que estabelece várias medidas de execução do Acordo de Cooperação e de União Aduaneira entre a Comunidade Económica Europeia e a República de São Marinho (JO L 156 de 23.6.2010, p. 13).

IV.5.3.2 Formalidades

A Decisão n.º 4/92, conforme alterada, coordena os métodos administrativos da cooperação entre São Marinho e a UE ao aplicar as normas do regime de trânsito comunitário, que foi substituído em 1 de maio de 2016 pelo regime de trânsito da União (o CAU e os atos relacionados com o CAU são sucessores do CAC e das DAC).

As regras seguintes aplicam-se às mercadorias que circulam no âmbito da união aduaneira celebrada entre a CE e São Marinho (capítulos 1 a 97 da PAC, com exclusão dos «produtos CEEA»):

1. Mercadorias que circulam das estâncias aduaneiras da União designadas em Itália para São Marinho

As mercadorias que circulam ao abrigo de um regime de trânsito externo (T1) com destino a São Marinho devem ser introduzidas em livre prática numa das estâncias aduaneiras da União designadas em Itália²⁶.

Numa estância aduaneira designada, é iniciado o regime T2-SM (regime de trânsito interno) ou é emitido o documento T2L-SM²⁷ (estatuto aduaneiro de mercadorias UE) para cobrir a circulação para São Marinho. As autoridades competentes de São Marinho devem finalizar o regime de trânsito interno T2-SM no NSTI ou carimbar uma cópia do documento T2L-SM, e devolvê-lo à estância aduaneira de partida em Itália (ou seja, a uma das estâncias aduaneiras da União enumeradas na Decisão n.º 1/2010).

2. Mercadorias que circulam da União²⁸ para São Marinho

Deve ser apresentada às autoridades competentes de São Marinho uma prova de que as mercadorias estão em livre prática na União. Essa prova pode ser feita pelo DAT (T2 ou T2F) ou pela prova original do estatuto aduaneiro de mercadorias UE (T2L ou T2LF) ou por um documento de efeito equivalente [em especial, o documento e-AD referido no Regulamento (CE) n.º 684/2009 da

26 As estâncias aduaneiras são apresentadas na Decisão n.º 1/2010 (JO L 156 de 23.6.2010, p. 13). São as seguintes: Ancona, Bolonha, Forlì, Génova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Ravenna, Rimini, Roma, Orio Al Serio, Milão, Taranto, Trieste e Veneza.

27 O documento T2L-SM é emitido em triplicado, sendo apostado em cada exemplar um visto com uma das seguintes frases: «Rilasciato in tre esemplari» — «Délivré en trois exemplaires». O original e uma cópia do documento T2L-SM são entregues ao interessado e a segunda cópia é mantida na estância aduaneira de partida.

28 As trocas entre Itália e São Marinho são levadas a cabo ao abrigo de um regime fiscal (IVA).

Comissão].

3. Mercadorias que circulam de São Marinho para a União (com exceção da Itália²⁹)

As mercadorias transportadas de São Marinho para a União devem circular ao abrigo do regime de trânsito interno (T2 ou T2F) iniciado pelas autoridades competentes de São Marinho (situando-se a estância aduaneira de destino na União), com o documento que faz prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE (T2L ou T2LF) ou com outro documento de efeito equivalente. O DAT, o T2L ou o T2LF, ou o documento de efeito equivalente devem ser apresentados na estância aduaneira de importação na União, a fim de provar que as mercadorias se encontram em livre prática em São Marinho.

Se as mercadorias que devem ser encaminhadas para a União tiverem sido previamente introduzidas em São Marinho ao abrigo de um documento T2F ou T2LF, ou de um documento de efeito equivalente [em especial, o documento e-AD referido no Regulamento (CE) n.º 684/2009 da Comissão], as autoridades de São Marinho devem fazer referência ao documento que acompanhava as mercadorias à sua chegada a São Marinho.

A menção «República de São Marinho» não pode ser suprimida do compromisso da entidade garante e dos certificados de garantia.

Nota: os «produtos CEECA» não estão abrangidos pela união aduaneira. Consequentemente, são tratados como mercadorias que não estão em livre prática quando entram na União.

4. Outros regimes de trânsito

O regime de trânsito comum não se aplica ao comércio com São Marinho.

São Marinho não é parte contratante na Convenção TIR.

IV.5.4 Territórios fiscais especiais

O presente ponto fornece informações sobre:

- o contexto e a legislação (IV.5.4.1),

29 Idem.

- o regime de trânsito interno da União (IV.5.4.2),
- os documentos comprovativos do estatuto aduaneiro (IV.5.4.3).

IV.5.4.1 Contexto e legislação

Artigo 1.º, ponto 35, AE

Diretiva 2006/112/CE

Diretiva 2008/118/CE

Por «territórios fiscais especiais» entende-se uma parte do território aduaneiro da União onde não são aplicáveis as disposições da Diretiva 2006/112/CE do Conselho relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado ou da Diretiva 2008/118/CE do Conselho relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo e que revoga a Diretiva 92/12/CEE.

Os seguintes territórios são territórios fiscais especiais:

- ilhas Canárias,
- os seguintes departamentos ultramarinos franceses: Guadalupe, Martinica, Maiote, Guiana Francesa, Reunião e São Martinho,
- monte Atos,
- ilhas Åland.

Para informações atualizadas sobre estes territórios fiscais especiais, consultar:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en

Artigo 188.º, AD

A fim de assegurar que as imposições fiscais (IVA e imposto especial de consumo) são controladas e contabilizadas, as mercadorias UE que circulem com destino a, proveniência de ou entre os territórios fiscais especiais estão sujeitas às seguintes formalidades:

- Se as mercadorias UE circularem de um território fiscal especial para outra parte do território aduaneiro da União, que não seja um território fiscal especial, e essa circulação terminar num local situado fora do Estado-Membro em que as mercadorias UE entraram nessa parte do território aduaneiro da União, as referidas mercadorias UE devem circular ao abrigo de um regime de trânsito interno da União.

Exemplos:

1) As mercadorias entraram na União em França, circularam de França para as ilhas Canárias e depois foram introduzidas em Espanha. A circulação entre as ilhas Canárias e a Espanha deve ser feita pelo regime de trânsito da União.

2. No caso de mercadorias UE que circulem das ilhas Åland para a Suécia por navio, não é necessário aplicar o regime de trânsito interno da União (T2F), uma vez que as mercadorias são transportadas de um território fiscal especial diretamente para um Estado-Membro, onde permanecerão. No entanto, se as mesmas mercadorias forem depois transportadas por via rodoviária para a Dinamarca, que faz parte do território aduaneiro da União, é aplicado o regime de trânsito interno da União (T2F).

- No entanto, noutras situações (por exemplo, as mercadorias entraram na UE em França, onde foram autorizadas para livre prática, foram depois transportadas para as ilhas Canárias e, finalmente, introduzidas de novo em França, ou as mercadorias UE da Suécia foram transportadas diretamente para as ilhas Åland), o regime de trânsito interno (T2F) é uma opção. As mercadorias também podem circular com base na prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

IV.5.4.2 Regime de trânsito interno da União

Artigos 47.º, 50.º, 52.º e 53.º, ADT O regime de trânsito interno da União para os movimentos abrangidos pelo artigo 188.º do AD é designado por regime T2F e aplica-se do seguinte modo:

- Declaração de trânsito:

Indicar o código T2F na casa 1 da declaração de trânsito.

- Companhia aérea ou companhia de navegação (declaração de trânsito em suporte de papel para mercadorias transportadas pelas vias aérea e marítima):

Indicar o código T2F no manifesto pertinente.

- Companhia aérea ou companhia de navegação (documento de transporte eletrónico/DTE como declaração de trânsito para a utilização do regime de trânsito para as mercadorias

transportadas pelas vias aérea e marítima):

Indicar o código T2F para as mercadorias UE em causa.

IV.5.5 Exceções (*pro memoria*)

IV.5.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

IV.5.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

IV.5.8 Anexos (*pro memoria*)

PARTE V — PROCEDIMENTO DE CONTINUIDADE DAS ATIVIDADES PARA O TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO

CAPÍTULO 1 — INTRODUÇÃO

O procedimento de continuidade das atividades descrito na presente parte aplica-se sempre que o sistema informático dos serviços aduaneiros ou dos operadores não estiver disponível.

A utilização do procedimento de continuidade das atividades está sujeita a um conjunto de **regras gerais importantes**:

- As operações de trânsito no NSTI e num procedimento de continuidade das atividades devem ser consideradas procedimentos claramente distintos. Tal significa que todos os movimentos que foram iniciados e cuja saída foi autorizada no NSTI devem também ser finalizados no NSTI, e que todos os movimentos iniciados ao abrigo de um procedimento de continuidade das atividades devem ser finalizados de acordo com as disposições aplicáveis à utilização desse regime.
- Quando é adotada a decisão de recorrer a um procedimento de continuidade das atividades, é importante garantir a anulação de qualquer declaração introduzida no NSTI mas não ulteriormente processada devido a uma falha do sistema informático.

V.1.1 Princípios gerais e legislação

Referências jurídicas:

- Artigo 26.º, apêndice I, da Convenção,
- Artigo 6.º, n.º 3, alínea b), do CAU,
- Artigo 291.º do AE,
- Anexo II, apêndice I, da Convenção,
- Anexo 72-04 do AE.

V.1.2 Declaração de trânsito no caso de um procedimento de continuidade das atividades

O procedimento de continuidade das atividades baseia-se em documentos em suporte de papel que são utilizados como

declarações de trânsito.

V.1.3 Carimbo no caso de um procedimento de continuidade das atividades

A declaração em suporte de papel utilizada num procedimento de continuidade das atividades deve ser reconhecível por todas as partes envolvidas na operação de trânsito, a fim de evitar problemas na(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem e na estância aduaneira de destino.

Para o efeito, a utilização de um procedimento de continuidade das atividades deve ser indicada nas cópias da declaração de transporte em suporte de papel com a aposição de um carimbo (dimensões: 26 x 59 mm) na casa A do DAU ou na casa do MRN no DAT. O cunho do carimbo pode ser pré-impresso no DAU ou no DAT.

- O documento deve ser carimbado pela estância aduaneira de partida, quando é utilizado o procedimento normalizado, ou pelo expedidor autorizado, quando é utilizado o procedimento simplificado.
- Ver no anexo V.1.8.1. o carimbo de procedimento de continuidade das atividades nas diferentes versões linguísticas.

Importa notar que ambos os tipos de carimbos são aceitáveis: o carimbo antigo, introduzido pelo Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário, e o carimbo novo, introduzido pelo CAU. Os carimbos antigos podem ser utilizados até esgotarem.

V.1.4 Falha temporária do NSTI na estância aduaneira de partida

Compete a cada administração nacional fixar as condições exatas em que a autoridade competente deve recorrer ao procedimento de continuidade das atividades. Estas condições devem, contudo, ser fixadas antecipadamente e comunicadas/disponibilizadas aos operadores económicos.

V.1.5 Falha temporária do sistema informático utilizado pelo titular do regime de trânsito

O presente ponto abrange os seguintes casos:

- o sistema informático utilizado pelo titular do regime de trânsito está indisponível,
- a ligação eletrónica entre o sistema informático utilizado

pelo titular do regime de trânsito e o NSTI está indisponível.

Qualquer recurso ao procedimento de continuidade das atividades deve ser previamente aprovado pelas autoridades aduaneiras. Para obter esta aprovação, qualquer titular do regime de trânsito que utilize o procedimento normalizado ou o procedimento simplificado deve notificar os serviços aduaneiros por fax, correio eletrónico ou outros meios, da razão que a tal o leva e da data do início do procedimento de continuidade das atividades.

Se as autoridades aduaneiras considerarem que a ligação está genuinamente indisponível, devem comunicar ao titular do regime de trânsito que autorizam a utilização do procedimento de continuidade das atividades. Podem, igualmente, solicitar elementos de prova ou realizar controlos. Todavia, as autoridades aduaneiras devem recusar a sua aprovação em caso de anúncios sistemáticos de indisponibilidade por parte de um titular do regime de trânsito.

A autoridade aduaneira deve controlar o recurso ao procedimento de continuidade das atividades, a fim de evitar que se abuse deste procedimento.

Se um expedidor autorizado apresentar mais de 2 % das suas declarações anuais através do procedimento de continuidade das atividades, devido a falhas do seu sistema informático ou da ligação eletrónica entre o seu sistema informático e o NSTI, a autorização será revista, a fim de avaliar se continuam a estar reunidas as condições para a utilização do procedimento de continuidade das atividades.

V.1.6 Procedimentos

V.1.6.1 Partida — procedimento normalizado

No procedimento normalizado, o titular do regime de trânsito deve preencher uma declaração de trânsito em suporte de papel e apresentá-la juntamente com as mercadorias na estância aduaneira de partida.

Para mais informações, ver pontos V.2 e V.3.

A conclusão e o apuramento da operação de trânsito devem ser feitos com base na declaração em papel.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Quando é adotada a decisão de recorrer a um procedimento de continuidade das
--

atividades, é importante garantir que qualquer declaração introduzida no NSTI, mas que não tenha sido ulteriormente processada devido a uma falha do sistema, é **anulada**. O operador é obrigado a informar as autoridades competentes sempre que regista uma declaração, mas, posteriormente, recorra a um procedimento de continuidade das atividades.

Nesses casos, quaisquer dados de trânsito com um NRL ou MRN atribuído à operação de trânsito devem ser retirados do NSTI.

V.1.6.2 Partida — expedidor autorizado

A aprovação das autoridades aduaneiras relativa à decisão de recorrer a um procedimento de continuidade das atividades pode ser notificada através do método acordado entre o expedidor autorizado e essas autoridades.

O titular do regime de trânsito deve preencher uma declaração de trânsito em suporte de papel.

Para mais informações, ver ponto VI.3.3.3.2.

Quando o sistema informático do expedidor autorizado estiver de novo disponível, essa pessoa deve informar as autoridades aduaneiras e, se pertinente, comunicar as informações dos documentos em papel utilizados.

V.1.6.3 Destino — procedimento normalizado

Sempre que a saída das mercadorias no NSTI tenha sido autorizada na estância aduaneira de partida, mas o sistema na estância aduaneira de destino não esteja disponível aquando da chegada das mercadorias, esta deve terminar o regime com base num DAT e efetuar os registos necessários no NSTI, quando este estiver de novo disponível. Tal permite à estância aduaneira de partida efetuar o apuramento do regime.

Se não tiver sido detetada qualquer irregularidade, a estância aduaneira de destino deve apresentar ao titular do regime de trânsito ou ao transportador uma prova alternativa de que o regime de trânsito terminou. Para mais informações, ver ponto V.6.4.2.

V.1.6.4 Destino — destinatário autorizado

Em caso de falha do NSTI no destino, os expedidores autorizados devem seguir os procedimentos relativos ao destinatário autorizado previstos na parte VI.

V.1.7 Instruções nacionais específicas (reservado)

V.1.8 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

V.1.9 Anexos

V.1.9.1 Carimbo utilizado para o procedimento de continuidade das atividades

A) O carimbo utilizado antes e depois de 1 de maio de 2016 (até esgotar)

BG:	NCTS АВАРИЙНА ПРОЦЕДУРА <i>НЯМА НАЛИЧНИ ДАННИ В СИСТЕМАТА</i> <i>ЗАПОЧНАТА НА _____</i> <i>(Дата/час)</i>
CH:	NCTS FALLBACK PROCEDURE <i>NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM</i> <i>INITIATED ON _____</i> <i>(Date/hour)</i>
CS:	NCTS HAVARIJNÍ POSTUP <i>DATA NEJSOU V SYSTÉMU</i> <i>ZAHÁJEN DNE _____</i> <i>(Datum/hodina)</i>
DA:	NCTS NØDPROCEDURE <i>INGEN DATA TILGÆNGELIGE I SYSTEMET</i> <i>PÅBEGYNDT DEN _____</i> <i>(Dato/klokkeslæt)</i>
DE:	NCTS NOTFALLVERFAHREN <i>KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR</i> <i>Begonnen am _____</i> <i>(Datum/Uhrzeit)</i> Ticket-Nr: _____
EE:	NCTS ASENDUSTOIMING Süsteemi andmed ei ole kättesaadavad Algatatud _____ <i>(Kuup/kellaeg)</i>
EL:	ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ NCTS <i>ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΚΑΝΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟ</i> <i>ΑΡΧΙΣΕ ΣΤΙΣ _____</i> <i>(Ημερομηνία/ώρα)</i>
EN:	NCTS FALLBACK PROCEDURE <i>NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM</i> <i>INITIATED ON _____</i> <i>(Date/hour)</i>
ES:	PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL NCTS <i>DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA</i> <i>INICIADO EL _____</i> <i>(Fecha/hora)</i>
FI:	NCTS-VARAMENETTELY <i>JÄRJESTELMÄ EI KÄYTETTÄVISSÄ</i> <i>ALOITETTU _____</i> <i>(pvm/kellonaika)</i>

FR: **PROCÉDURE DE SECOURS NSTI**
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME
 ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

HU: **NCTS TARTALÉK ELJÁRÁS**
 NINCS ELÉRHETŐ ADAT A RENDSZERBEN
 INDÍTVA _____
(Dátum/óra)

IS:

IT: **PROCEDURA DI RISERVA DEL NCTS**
DATI NON DISPONIBILI NEL SISTEMA
 AVVIATA IL _____
(Data/ora)

LV: **DTKS ALTERNATĪVĀ PROCEDŪRA**
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
 UZSĀKTS _____
(Datums/stunda)

LT: **NCTS ATSARGINĖ PROCEDŪRA**
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
 PRADĖTA _____
(data/valanda)

MK: **НКТС РЕЗЕРВНА ПОСТАПКА**
 ТРАНЗИТ ВО УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
 НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
 ЗАПОЧНАТО НА _____
(datum/час)

MT: **PROCEDURA TA' RIŻERVA NCTS**
L-EBDA DEJTA DISPONIBILI FIS-SISTEMA
 MIBDIJA FI _____
(Data/hin)

NL: **NOODPROCEDURE NCTS**
GEGEVENS NIET BESCHIKBAAR IN HET SYSTEEM
 BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

NO: **NCTS FALLBACK PROCEDURE**
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
 INITIATED ON _____
(Date/hour)

PL: **PROCEDURA AWARYJNA NCTS**
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
 OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)

PT: **PROCEDIMENTO DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO NSIT**
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO A _____
(Data/hora)

RO: **PROCEDURA DE REZERVĂ NCTS**
NICIO DATA DISPONIBILĂ ÎN SISTEM
INIȚIATĂ LA _____
(Data/ora)

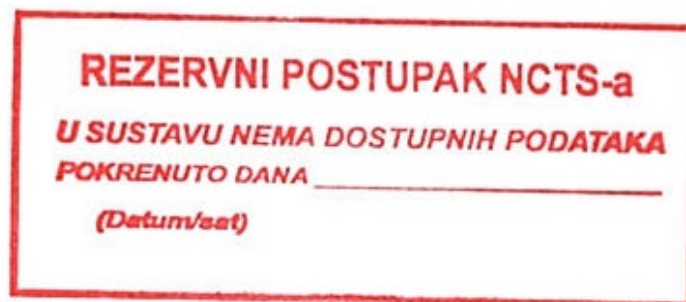
RS **NCTS РЕЗЕРВНИ ПОСТУПАК**
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА _____
(datum/час)

SI: **ALTERNATIVNI POSTOPEK NCTS**
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
ZAČETO DNE _____
(Datum/ura)

SK: **NCTS HAVARIJNÝ STAV**
V SYSTÉME NIE SÚ K DISPOZÍCII ŽIADNE ÚDAJE
SPUSTENÝ _____
(Dátum/hodina)

SV: **RESERVROUTIN NÄR NCTS INTE FUNGERAR**
INGA DATA TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
INLEDD DEN _____
(Datum/klockslag)

HR **Carimbo**



TR

<p>NCTS KAĞIT USULÜ</p> <p>BİRLİK TRANSİTİ/ORTAK TRANSİT</p> <p>SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR</p> <p>.....'DE BAŞLATILMIŞTIR</p> <p>(Tarih/Saat)</p>

B) O novo carimbo utilizado depois de 1 de maio de 2016

BG:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS
TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaeg)

CS:

ZÁLOŽNÍ POSTUP
TRANZITNÍ REŽIM UNIE/SPOLEČNÝ TRANZITNÍ
REŽIM
DATA NEJSOU V SYSTÉMU
ZAHÁJEN DNE _____
(datum/hodina)

DA:

BEREDSKABSPROCEDURE
EU-FORSENDELSE/FÆLLES FORSENDELSE
INGEN TILGÆNGELIGE DATA I SYSTEMET
INDLEDT DEN _____
(Dato/tidspunkt)

DE:

BETRIEBSKONTINUITÄTSVERFAHREN
UNIONSVERSANDVERFAHREN/GEMEINSAMES
VERSANDVERFAHREN
KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR
EINGELEITET AM _____
(Datum/Uhrzeit)

EE:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS
TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaeg)

EL:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ/ΚΟΙΝΗ
ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΟ
ΣΥΣΤΗΜΑ
ΕΝΑΡΞΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΤΙΣ _____
(Ημερομηνία/ώρα)

EN:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

ES:

**PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS
ACTIVIDADES**
TRÁNSITO DE LA UNIÓN/TRÁNSITO COMÚN
DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA
INICIADO EL _____
(Fecha/hora)

FI:

**TOIMINNAN JATKUVUUTTA KOSKEVA
MENETTELY**
UNIONIN PASSITUS / YHTEINEN PASSITUS
JÄRJESTELMÄSSÄ EI OLE TIETOJA
ALOITETTU _____
(Pvm/kellonaika)

FR:

PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS
TRANSIT DE L'UNION/TRANSIT COMMUN
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE
SYSTÈME
ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

HU:

ÜZLETMENET-FOLYTONOSSÁGI ELJÁRÁS
UNIÓS/EGYSÉGES ÁRUTOVÁBBÍTÁS
A RENDSZERBEN NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE
ADAT
KEZDŐIDŐPONT _____
(Nap/óra)

IS:

IT:

LV:

LT:

МК: ПОСТАПКА ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА
КОНТИНУИТЕТ ВО РАБОТЕЊЕТО
ТРАНЗИТ НА УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
ЗАПОЧНАТО НА _____
(datum/час)

MT:

NL:

PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA
TRANSITO UNIONALE/TRANSITO COMUNE
NESSUN DATO DISPONIBILE NEL SISTEMA
AVVIATA IL _____
(Data/ora)

DARBĪBAS NEPĀRTRAUKTĪBAS PROCEDŪRA
SAVIENĪBAS TRANZĪTS /KOPĒJAIS TRANZĪTS
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
SĀKUMA DATUMS _____
(Datums/laiks)

VEIKLOS TĒSTINUMO PROCEDŪRA
SAJUNGOS TRANZITAS/BENDRASIS TRANZITAS
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(Data ir laikas)

**IL-PROCEDURA TAL-KONTINWITÀ
TAL-OPERAT**
IT-TRANŻITU TAL-UNJONI/IT-TRANŻITU KOMUNI
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
INBDIET NHAR _____
(Id-data/il-hin)

BEDRIJFSCONTINUÏTEITSPROCEDURE
UNIEDOUANEVERVOER/GEMEENSCHAPPELIJK
DOUANEVERVOER
GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR IN HET
SYSTEEM
BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

NO:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

PL:

PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA
PROCEDURA TRANZYTU UNIJNEGO/WSPÓLNA
PROCEDURA TRANZYTOWA
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)

PT:

**PROCEDIMENTO DE CONTINUIDADE DAS
ATIVIDADES**
TRÂNSITO DA UNIÃO/TRÂNSITO COMUM
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO EM _____
(Data/hora)

RO:

**PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII
ACTIVITĂȚII**
TRANZIT UNIONAL/TRANZIT COMUN
NU EXISTĂ DATE DISPONIBILE ÎN SISTEM
INIȚIAT LA DATA _____
(Data/ora)

SI:

POSTOPEK NEPREKINJENEGA POSLOVANJA
TRANZIT UNIJE / SKUPNI TRANZIT
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
SPROŽEN DNE _____
(Datum/ura)

SK:

**PLÁN NA ZABEZPEČENIE KONTINUITY
ČINNOSTÍ**
COLNÝ REŽIM TRANZITU ÚNIE/SPOLOČNÝ
TRANZITNÝ REŽIM
V SYSTÉME NIE SÚ DOSTUPNÉ ŽIADNE ÚDAJE
ZAČATÝ _____
(dátum/hodina)

SV:

KONTINUITETSPLAN
UNIONSTRANSITERING/GEMENSAM
TRANSITERING
INGA DATA ÄR TILLGÅNGLIGA I SYSTEMET
INLEDD DEN _____
(Datum/klockslag)

HR:

**POSTUPAK OSIGURAVANJA KONTINUITETA
POSLOVANJA**
PROVOZ UNIJE / ZAJEDNIČKI PROVOZ
PODACI NISU RASPOLOŽIVI U SUSTAVU
POKRENUT DANA _____
(Datum/sat)

TR:

İŞ SÜREKLİLİĞİ USULÜ

BİRLİK TRANSİT VORTAK TRANSİT

SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR

.....'DE BAŞLANMIŞTIR

(Tarih/Saat)

RS: ОСИГ УРАЊЕ КОНТИНУИТЕТА ПОСТУПКА
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА_____
(датум/час)

CAPÍTULO 2 — INSTRUÇÕES GERAIS RELACIONADAS COM O DOCUMENTO ADMINISTRATIVO ÚNICO E O DOCUMENTO DE ACOMPANHAMENTO DE TRÂNSITO

Artigo 3.º-I, alíneas d) e v), apêndice I, Convenção

Artigos 5.º, n.º 12, e 6.º, n.º 3, alínea b), CAU

A parte V diz respeito ao procedimento de continuidade das atividades com base na utilização do documento administrativo único (DAU) ou do documento de acompanhamento de trânsito (DAT) como declarações de trânsito em suporte de papel. Está dividida em seis capítulos.

O capítulo 3 trata do procedimento da declaração de trânsito normalizada.

O capítulo 4 trata das formalidades a cumprir na estância aduaneira de partida.

O capítulo 5 aborda os incidentes que podem ocorrer durante o transporte.

O capítulo 6 aborda as formalidades a cumprir na estância aduaneira de destino.

Nota:

Importa referir que a expressão «**declaração de trânsito**» tem duas aceções. Primeiro, «**declaração de trânsito**» significa a declaração apresentada por uma pessoa, nas formas e modalidades prescritas, para indicar a vontade de sujeitar uma mercadoria ao regime de trânsito. Segundo, significa o documento utilizado como declaração de trânsito, ou seja, os «**exemplares do DAU ou do DAT**» exigidos. Nos capítulos seguintes, a expressão «declaração de trânsito» é utilizada na primeira aceção, enquanto para se indicar o formulário exigido são utilizadas as expressões «DAU» ou «DAT».

CAPÍTULO 3 — DECLARAÇÃO DE TRÂNSITO NORMALIZADA

V.3.1 Introdução

O presente capítulo descreve o procedimento de continuidade das atividades com base na utilização do DAU ou do DAT como declarações de trânsito em suporte de papel.

O ponto V.3.2 apresenta os princípios gerais e a legislação relativos às declarações de trânsito normalizadas.

O ponto V.3.3 descreve o procedimento da declaração de trânsito normalizada desde o carregamento das mercadorias até ao preenchimento e à assinatura da declaração.

O ponto V.3.4 apresenta situações específicas no âmbito do procedimento da declaração de trânsito.

O ponto V.3.5 abrange as exceções às regras gerais.

O ponto V.3.6 está reservado a instruções nacionais específicas.

O ponto V.3.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto V.3.8 contém os anexos do capítulo 3.

V.3.2 Princípios gerais e legislação

A declaração de trânsito em suporte de papel é a declaração aduaneira através da qual se sujeitam mercadorias ao regime de trânsito. Pode ser entregue nas seguintes formas:

- um documento administrativo único (DAU), ou
- um DAU impresso em papel pelo sistema informático do operador económico, ou
- um documento de acompanhamento de trânsito (DAT), complementado, se necessário, por uma lista de adições (LA).

Nesse caso, o DAT não comporta um MRN.

As referências jurídicas da declaração de trânsito nas formas do DAU ou do DAT são as seguintes:

- Convenção DAU,
- apêndice I da Convenção:
 - ✓ Artigo 3.º, alíneas c) e v), e artigo 26.º;
- Apêndice III da Convenção:
 - ✓ título III, artigos 5.º e 6.º,
 - ✓ anexos A3, A4, A5 e A6,
 - ✓ anexos B1, B4, B5 e B6;
- Artigo 5.º, ponto 12, e artigo 6.º, n.º 3, alínea b), do CAU,
- Apêndices B1-B6, C1, D1, F1 e F2, anexo 9, do ADT,
- Anexo 72-04, capítulos III e IV, do AE.

V.3.3 O procedimento de declaração

O presente ponto fornece informações sobre:

- declarações de trânsito em suporte de papel na forma de DAU e de formulários complementares DAU-BIS (ponto V.3.3.1),
- listas de carga, formulário e utilização (ponto V.3.3.2),
- declarações de trânsito em suporte de papel na forma de DAU (ponto V.3.3.3),
- remessas mistas (ponto V.3.3.4),
- a assinatura da declaração de trânsito (ponto V.3.3.5).

V.3.3.1 Declaração de trânsito em suporte de papel

V.3.3.1.1 Formulários e preenchimento da declaração de trânsito em suporte de papel sobre o DAU

O DAU é composto por exemplares numerados do seguinte modo:

- um maço de oito exemplares numerados de forma consecutiva (exemplares de 1 a 8), ou
- um maço de quatro exemplares numerados de forma consecutiva (exemplares 1/6, 2/7, 3/8 e 4/5).

O DAU pode ser complementado, sempre que necessário, por formulários DAU-BIS ou por listas de carga. Os formulários DAU-BIS são também numerados como os maços de exemplares normais:

- um maço de oito exemplares, composto pelos exemplares 1 BIS a 8 BIS,
- um maço de quatro exemplares, composto pelos exemplares 1/6 BIS, 2/7 BIS, 3/8 BIS e 4/5 BIS.

Para mais informações sobre listas de carga, ver ponto V.3.3.1.2.

Para a declaração de trânsito em suporte de papel são necessários três exemplares do DAU — exemplares n.ºs 1, 4 e 5:

- o exemplar n.º 1 é arquivado pela estância aduaneira de partida após o registo da declaração,
- o exemplar n.º 4 acompanha as mercadorias até à estância aduaneira de destino, sendo por esta conservado,
- o exemplar n.º 5 acompanha as mercadorias até à estância aduaneira de destino, que o devolve ao país de partida no fim do regime de trânsito.

Quando um maço de quatro exemplares é utilizado para a declaração de trânsito em suporte de papel, devem ser utilizados dois maços: exemplares n.ºs 1 e 4 de um maço e exemplar n.º 5 do outro maço. Os exemplares de cada maço que não forem utilizados devem ser assinalados, barrando na margem o número do exemplar não utilizado. Por exemplo, se o n.º 6 no exemplar n.º 1/6 for barrado, tal indica que é utilizado o exemplar n.º 1.

Apêndice III, título I, artigos 5.º e 6.º, Convenção

Os formulários DAU utilizados como declaração de trânsito devem preencher os seguintes requisitos técnicos, exceto quando a declaração for efetuada pelo sistema informático do operador

*Anexo II,
Convenção DAU*

económico.

*Apêndices B1-B6,
C1 e D1, anexo 9,
ADT*

Regra geral, as declarações de trânsito em suporte de papel são redigidas no DAU, manualmente (deve assegurar-se de que são totalmente legíveis, a tinta e em caracteres maiúsculos de imprensa) ou impressas através de um sistema informático do operador económico. No entanto, a impressão do DAU através de sistemas informáticos do setor público ou privado, se necessário em papel, pode ser autorizada desde que sejam satisfeitas determinadas condições (para mais informações, ver apêndice C1, anexo 9, do ADT/anexo B6, apêndice III, da Convenção).

*Apêndice 3, anexo
II, Convenção
DAU*

Numa declaração de trânsito em suporte de papel, devem ser preenchidas todas as casas obrigatórias dos exemplares do DAU; o preenchimento das outras casas é facultativo.

*Anexo B6,
apêndice III,
Convenção*

Só é obrigatório preencher o primeiro exemplar (da frente) do SAD. Na medida em que o documento utilizado tem de ser em papel autocopiativo, os dados serão copiados para os restantes exemplares.

*Apêndice C1,
anexo 9, ADT*

As declarações de trânsito devem ser emitidas numa das línguas oficiais das partes contratantes que seja aceite pelas autoridades competentes do país de partida.

A fim de evitar atrasos nas estâncias aduaneiras de partida/destino (ou na estância aduaneira de passagem), é importante que os operadores preencham corretamente o DAU.

A estância aduaneira de partida tem a obrigação de assegurar que o DAU é preenchido de forma correta e legível e que lhe é apostado, de forma visível, o cunho do carimbo da estância aduaneira de partida.

SERVIÇOS ADUANEIROS

As casas do DAU assinaladas com as maiúsculas B, C, D(/J), E(/J), F, G e I devem ser preenchidas pelos serviços aduaneiros. Todavia, a parte esquerda da casa I pode igualmente ser utilizada para anotações do destinatário autorizado.

*Apêndice 3,
anexo II,
Convenção DAU*

Não são autorizadas rasuras nem emendas. Todas as alterações devem ser feitas riscando o que não interessa e aditando, se for caso disso, as indicações pretendidas, que devem ser rubricadas pelo seu autor. Essas alterações devem ser certificadas pelas autoridades

*Apêndice C1,
anexo 9, ADT*

aduanейras. Em determinados casos, as autoridades aduanейras podem exigir a apresentação de uma nova declaração.

*Artigo 173.º,
CAU*

No entanto, não são autorizadas alterações quando as autoridades competentes informarem, na sequência da receção de uma declaração de trânsito, que pretendem examinar as mercadorias, tiverem apurado que os elementos da declaração são incorretos ou já tiverem autorizado a saída das mercadorias.

*Artigo 31.º,
apêndice I,
Convenção*

O DAU pode ser complementado, quando necessário, por um ou mais formulários suplementares, designados por formulários DAU-BIS.

*Apêndice 3,
anexo I,
Convenção SAD*

Os formulários DAU-BIS podem ser utilizados nas seguintes circunstâncias:

*Apêndice B3,
anexo 9, ADT*

- quando a declaração disser respeito a diversas adições, ou
- quando uma remessa contiver mercadorias T1, T2 e T2F.

Os formulários DAU-BIS são então utilizados (tal como as listas de carga) para registar os dados das mercadorias de cada estatuto aduanейro (T1, T2 ou T2F). O DAU deve também conter um resumo dos formulários DAU-BIS utilizados para as mercadorias de cada estatuto aduanейro.

Os formulários DAU-BIS fazem parte da declaração de trânsito e devem satisfazer os mesmos requisitos técnicos.

Devem ser preenchidos em conformidade com as instruções para o preenchimento do formulário do DAU.

Nota: não é permitido utilizar uma combinação de formulários DAU-BIS e listas de carga.

V.3.3.1.2 Listas de carga, formulário e preenchimento

*Anexos B4 e B5,
apêndice III,
Convenção*

As listas de carga podem ser utilizadas como parte descritiva do DAU, como declaração de trânsito.

Anexo 11, ADT

A utilização de listas de carga não afeta as obrigações relativas ao procedimento de expedição/exportação, nem qualquer procedimento em vigor na parte contratante de destino, nem o procedimento aplicável aos formulários utilizados para tais formalidades.

*Capítulos III e
IV, anexo 72-04,
AE*

Apenas o rosto dos formulários pode ser utilizado como lista de

carga.

As listas de carga devem ser emitidas no mesmo número de exemplares da declaração de trânsito a que se referem.

COMÉRCIO

1. Cada adição indicada na lista de carga deve ser precedida de um número de ordem.
2. Cada adição deve ser seguida, consoante o caso, das referências exigidas pela legislação, designadamente referências a documentos, certificados e autorizações apresentados.
3. Deve ser traçada uma linha horizontal a seguir à última inscrição e trancados os espaços em branco por forma a impossibilitar aditamentos posteriores.
4. Quando as listas de carga são utilizadas para uma remessa contendo vários tipos de mercadorias, a casa 31 «Volumes e designação das mercadorias» do DAU não deve ser utilizada para indicar as marcas e os números, a quantidade e a natureza das embalagens ou a designação das mercadorias. Todavia, deve ser feita referência nessa casa, consoante o caso, ao número de ordem e ao código (T1, T2, T2F) das listas de carga anexadas.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida deve anotar o número de registo na lista de carga. Este número será o mesmo que o do DAU a que a lista se refere. O número deve ser apostado por meio de um carimbo com o nome da estância aduaneira de partida ou manuscrito. Quando for manuscrito, deve ser acompanhado do carimbo da estância aduaneira de partida. A assinatura de um funcionário dessa estância é, contudo, facultativa.

As autoridades competentes podem autorizar o titular do regime de trânsito a utilizar listas de carga especiais que não satisfaçam todas as condições habituais das listas de carga.

Tais listas podem ser utilizadas apenas quando:

- forem emitidas por empresas cujas escritas se baseiam em sistemas de processamento eletrónico de dados,
- forem concebidas e preenchidas de forma que possam ser utilizadas sem dificuldade pelas autoridades competentes,

- mencionarem, em relação a cada adição, as informações exigidas nas listas de carga normais.

Quando duas ou mais listas de carga acompanham um único DAU, cada lista deve conter um número de ordem atribuído pelo titular do regime de trânsito. O número total de listas de carga deve ser indicado na casa 4 «Listas de carga» do DAU.

V.3.3.1.3 Formulário e preenchimento da declaração de trânsito em suporte de papel sobre o DAT

Anexos A3, A4, A5 e A6, apêndice III, Convenção O formulário do documento de acompanhamento de trânsito (DAT) pode ser utilizado como declaração de trânsito em suporte de papel, complementado, se necessário, pela lista de adições (LA).

Apêndices F1 e F2, anexo 9, ADT O DAT deve ser preenchido manualmente (deve assegurar-se de que é totalmente legível, a tinta e em caracteres maiúsculos de imprensa), ou impresso através de um sistema informático do operador económico. Todas as casas obrigatórias da declaração de trânsito devem ser preenchidas de acordo com o anexo B6, apêndice III, da Convenção/apêndice C1, anexo 9, do ADT.

Quando o DAT é utilizado como declaração de trânsito em suporte de papel, não é atribuído um MRN à operação de trânsito. Em substituição, é utilizado o número de referência nacional do procedimento de continuidade das atividades, e inserido no DAT, no canto superior direito.

Quando uma operação de trânsito abrange mais do que uma adição de mercadorias, deve ser anexada ao DAT uma ou várias listas de adições. A LA deve conter o mesmo número de referência da declaração de trânsito inscrito no DAT ao qual é anexada. A LA deve ser preenchida em conformidade com o anexo A5, apêndice III, da Convenção/apêndice F2, anexo 9, do ADT.

Uma LA pode conter várias adições (as casas expandem-se verticalmente). O número máximo de adições para uma declaração de trânsito é de 99.

V.3.3.1.4 Remessas mistas

Artigo 28.º, apêndice I, Convenção No caso de remessas que contenham simultaneamente mercadorias não UE ao abrigo do regime de trânsito T1 e mercadorias UE ao abrigo do regime de trânsito T2/T2F, abrangidas por uma única declaração de trânsito, o DAU deve ser acompanhado de formulários DAU-BIS (ver *Artigo 294.º, AE*

Apêndice D1, anexo 9, ADT
Anexo B, AE

ponto V.3.3.2.2.) ou listas de carga (ver ponto V.3.3.2.3) separados. O DAU contém informações comuns e um resumo dos formulários DAU-BIS ou listas de carga utilizados para as mercadorias consoante o seu estatuto. Cada formulário DAU-BIS ou lista de carga contém mercadorias com o mesmo estatuto aduaneiro. O código «T-» figura na terceira subdivisão da casa 1 do DAT; o código «T1bis», «T2bis» ou «T2Fbis», consoante o caso, é indicado na terceira subdivisão da casa 1 «Declaração» do formulário DAU-BIS.

Quando o DAT é utilizado como declaração de trânsito em suporte de papel, o código «T-» tem de ser indicado na subdivisão direita da casa 1 e, para cada adição na LA, deve ser indicado o código pertinente (T1, T2 ou T2F) na casa 1/3.

Salvo se se tratar de uma remessa mista, todas as casas 31 (designação das mercadorias) que não tenham sido utilizadas devem ser trancadas para impossibilitar a sua utilização posterior.

Em alternativa, pode ser preenchido um DAU ou um DAT separado (por exemplo: um DAU/DAT T1 para as mercadorias não UE e um DAU/DAT T2 ou T2F para as mercadorias UE).

Nota: é possível que mercadorias UE não sujeitas ao regime de trânsito (e que circulem dentro do território aduaneiro da União) sejam transportadas no mesmo meio de transporte que as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito. Nesse caso, a declaração de trânsito apenas cobre as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito.

V.3.3.1.5 Assinatura da declaração de trânsito

Anexo II, apêndice I, Convenção
Anexo 72-04, AE

Ao assinar a declaração, o titular do regime de trânsito assume a responsabilidade pela exatidão das menções nela inscritas, pela autenticidade dos documentos apensos e pelo cumprimento de todas as obrigações relativas à sujeição das mercadorias ao regime de trânsito.

COMÉRCIO

O titular do regime de trânsito ou o seu representante deve assinar a declaração de trânsito na casa 50 do DAU ou do DAT.

Anexo II, apêndice I, Convenção
Anexos B6 e B9, apêndice III,

Os expedidores autorizados podem ficar dispensados de assinar as declarações de trânsito revestidas do cunho do carimbo especial. Essa dispensa pode ser concedida sob a condição de o expedidor autorizado ter previamente entregado à autoridade aduaneira um compromisso escrito em que se reconhece o titular do regime de

Convenção

Anexo 72-04, AE

trânsito de todas as operações de trânsito efetuadas a coberto de declarações de trânsito munidas do cunho do carimbo especial.

As declarações de trânsito não assinadas devem conter, na casa reservada à assinatura do titular do regime de trânsito, a menção: «Dispensada a assinatura — 99207».

Para mais informações sobre este regime, tido como uma simplificação do regime de trânsito normal, ver parte VI.

V.3.4 Situações específicas (*pro memoria*)

V.3.4.1 Regras aplicáveis às mercadorias embaladas

Para mais informações, ver ponto IV.1.5.1.

V.3.4.2 Mercadorias que acompanham os viajantes ou contidas nas respectivas bagagens

Para mais informações, ver ponto IV.1.5.2.

V.3.4.3 Transporte de mercadorias UE com destino, proveniência ou através de um país de trânsito comum

Para mais informações, ver ponto IV.1.5.3.

V.3.4.4 Segundas vias

Em caso de furto, extravio ou inutilização de uma declaração de trânsito ou de um documento T2L/T2LF, a estância aduaneira que emitiu o documento original pode emitir uma segunda via.

O interessado que solicita a segunda via deve justificar devidamente o seu pedido e declarar, por escrito, que devolverá o original se este for encontrado.

Os expedidores autorizados e os emissores autorizados podem igualmente emitir uma segunda via das declarações de trânsito ou dos documentos T2L/T2LF, desde que:

- tenham emitido o documento original,
- tenham apresentado à autoridade competente um pedido devidamente justificado para serem autorizados a emitir uma segunda via do original, e
- a autoridade competente tenha aceite o pedido.

As autoridades aduaneiras devem avaliar o risco de abuso e, em especial, investigar os pedidos recorrentes.

A segunda via deve ostentar, em letras destacadas: i) a menção «SEGUNDA VIA», ii) o carimbo da estância aduaneira, do expedidor autorizado ou do emissor autorizado que emitiu a segunda via, e iii) a assinatura do funcionário competente.

V.3.5 Exceções (*pro memoria*)

V.3.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

V.3.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

V.3.8 Anexos

CAPÍTULO 4 — FORMALIDADES NA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE PARTIDA

V.4.1 Introdução

O ponto IV.4.2 apresenta os princípios gerais relativos às formalidades a cumprir na estância aduaneira de partida, bem como informações gerais sobre as referências jurídicas.

O ponto V.4.3 descreve o procedimento a cumprir na estância aduaneira de partida.

O ponto V.4.4 trata de situações específicas.

O ponto V.4.5 abrange as exceções às regras gerais.

O ponto V.4.6 está reservado às regras nacionais específicas.

O ponto V.4.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto V.4.8 contém os anexos do capítulo 4.

V.4.2 Princípios gerais e legislação

O regime de trânsito é iniciado na estância aduaneira de partida, com a apresentação da declaração de trânsito em suporte de papel (na forma de DAU ou DAT) juntamente com as mercadorias.

Referências jurídicas:

- Artigo 26.º, apêndice I, da Convenção,
- Artigo 6.º, n.º 3, alínea b), do CAU,
- Artigo 291.º do AE,
- Anexo II, apêndice I, da Convenção,
- Anexo 72-04 do AE.

V.4.3 Descrição do procedimento na estância aduaneira de partida

O presente ponto fornece informações sobre:

- apresentação da declaração de trânsito em suporte de papel (ponto V.4.3.1),
- prestação da garantia (ponto V.4.3.2),
- aceitação, registo e certificação da declaração de trânsito em suporte de papel (ponto V.4.3.3),
- alteração da declaração de trânsito em suporte de papel (ponto

- V.4.3.4),
- anulação da declaração de trânsito em suporte de papel (ponto V.4.3.5),
- verificação da declaração de trânsito em suporte de papel (ponto V.4.3.6),
- itinerário (ponto V.4.3.7),
- prazos (ponto V.4.3.8),
- identificação de medidas (ponto V.4.3.9),
- autorização de saída das mercadorias (ponto V.4.3.10).

V.4.3.1 Apresentação da declaração de trânsito em suporte de papel

A declaração de trânsito em suporte de papel e todos os documentos que a acompanham devem ser apresentados, juntamente com as mercadorias, na estância aduaneira de partida durante os dias e as horas de funcionamento. Todavia, a pedido e a expensas do titular do regime de trânsito, podem ser apresentados noutras alturas ou noutros locais aprovados pela estância aduaneira de partida.

COMÉRCIO

Devem ser apresentados na estância aduaneira de partida os seguintes documentos:

- os exemplares n.^{os} 1, 4 e 5 do DAU devidamente preenchidos, os formulários DAU-BIS ou as listas de carga utilizados devem ser apensos ao DAU,
- dois exemplares do DAT, complementados, se necessário, por uma lista de adições,
- uma garantia (quando necessária: ver parte III),
- outros documentos necessários, se for caso disso.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida deve:

- verificar se os exemplares n.^{os} 1, 4 e 5 do DAU estão devidamente preenchidos e, no caso de serem utilizados formulários DAU-BIS ou listas de carga, se estes estão apensos ao DAU,
- verificar se os dois exemplares do DAT estão devidamente preenchidos e, no caso de ser utilizada uma LA, se esta está apensa ao DAT,
- verificar a validade e o montante da garantia,
- verificar outros documentos necessários.

V.4.3.2 Apresentação de uma garantia

*Artigo 9.º,
apêndice I,
Convenção*

Para iniciar um regime de trânsito, é necessária uma garantia (exceto quando esta for dispensada em virtude de uma lei ou de uma autorização).

*Artigo 89.º, n.º 2,
CAU*

A parte III contém mais informações sobre as garantias.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida deve verificar se:

- o tipo de garantia indicado na casa 52 do DAU corresponde ao termo de garantia original apresentado,
- o montante da garantia é suficiente,
- a garantia é válida em todas as partes contratantes que participam na operação de trânsito,
- a garantia é prestada em nome do titular do regime de trânsito designado na casa 50 do DAU ou do DAT,
- o período de validade da garantia ainda não terminou (os certificados TC31 e TC33 ainda são válidos),
- o período de validade com a duração de um ano a contar da data de emissão ainda não terminou (validade do título TC32),
- a assinatura na declaração na casa 50 do DAU ou do DAT corresponde à assinatura que figura no verso do certificado de garantia global TC31 ou do certificado de dispensa de garantia TC33.

Nota: devem ser apresentados os originais dos documentos da garantia.

No caso de garantias isoladas sob a forma de títulos, o título de garantia TC32 deve ser conservado e apenso ao exemplar n.º 1 do DAU ou a um primeiro exemplar do DAT.

No caso de garantias isoladas sob a forma de um compromisso, este deve ser conservado e apenso ao exemplar n.º 1 do DAU ou a um primeiro exemplar do DAT.

No caso de uma garantia global ou de uma dispensa de garantia, o certificado de garantia original (TC31 ou TC33) deve ser devolvido ao declarante.

V.4.3.3 Aceitação e registo da declaração de trânsito

*Artigos 30.º e 35.º,
apêndice I,*

A estância aduaneira de partida aceita a declaração de trânsito, sob

Convenção

condição de:

Artigos 171.º e 172.º, CAU

- conter todas as informações necessárias para efeitos do regime de trânsito comum/da União,

Artigo 143.º, AD

- ser acompanhada de todos os documentos necessários,
- as mercadorias a que se refere a declaração de trânsito terem sido apresentadas aos serviços aduaneiros durante o horário oficial de funcionamento.

Não serão aceites DAU ou DAT aparentemente incorretos (ou incompletos).

A estância aduaneira de partida deve registar a declaração de trânsito, anotando o número de registo na casa C «Estância aduaneira de partida» do DAU ou do DAT e indicando na casa D(/J) «Controlo pela estância aduaneira de partida» do DAU ou do DAT os dados sobre os controlos realizados, os selos apostos e o prazo concedido. Em seguida, deve adicionar a sua assinatura e apor o carimbo.

O sistema de registo das declarações utilizado num procedimento de continuidade das atividades deve ser diferente do sistema NSTI.

A estância aduaneira de partida deve ser competente para tratar as operações de trânsito e o tipo de tráfego em causa. Para obter uma lista das estâncias aduaneiras competentes para as operações de trânsito, consultar:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_en.htm

V.4.3.4 Alteração da declaração de trânsito

Artigo 31.º, apêndice I, Convenção

O titular do regime de trânsito pode solicitar autorização para alterar a declaração de trânsito após aceitação pelas autoridades aduaneiras. A alteração não pode ter por efeito fazer incidir a declaração sobre mercadorias distintas daquelas a que inicialmente se referia.

Artigo 173.º, CAU

As alterações devem ser efetuadas riscando os elementos de informação incorretos e acrescentando, se for caso disso, as indicações pretendidas, e devem ser rubricadas pelo declarante. As alterações devem também ser certificadas pelas autoridades aduaneiras. Em determinados casos, as autoridades aduaneiras podem exigir a apresentação de uma nova declaração. Não são autorizadas rasuras nem emendas.

Não serão autorizadas alterações quando as autoridades competentes tiverem informado, na sequência da receção de uma

declaração de trânsito, que pretendem proceder à verificação das mercadorias, ou quando tiverem apurado que os dados constantes da declaração são incorretos ou já tiverem autorizado a saída das mercadorias, exceto nos casos previstos no artigo 173.º, n.º 3, do CAU.

Se a declaração de trânsito tiver sido apresentada antecipadamente, não pode ser alterada.

V.4.3.5 Anulação de uma declaração de trânsito

*Artigo 32.º,
apêndice I,
Convenção*

A estância aduaneira de partida pode anular uma declaração de trânsito, a pedido do declarante, unicamente antes da autorização de saída das mercadorias para o regime de trânsito. O declarante deve, em consequência, ser informado pela estância aduaneira de partida do resultado do seu pedido.

*Artigo 174.º,
CAU*

Artigo 148.º, AD

No entanto, quando a estância aduaneira de partida informa o declarante de que tenciona verificar as mercadorias, o pedido para anulação não é aceite antes da realização da verificação.

A declaração de trânsito não pode ser anulada após as mercadorias serem autorizadas, salvo em casos excecionais:

- quando as mercadorias UE tiverem sido erradamente declaradas para um regime aduaneiro aplicável às mercadorias não UE e o seu estatuto aduaneiro de mercadorias UE tiver sido, posteriormente, comprovado através de um documento T2L, T2LF ou de um manifesto aduaneiro das mercadorias,
- quando as mercadorias tiverem sido erradamente declaradas ao abrigo de mais do que uma declaração aduaneira.

No caso do procedimento de continuidade das atividades, é importante garantir que qualquer declaração introduzida no NSTI, mas que não tenha sido ulteriormente processada devido a uma falha do sistema, é anulada.

O operador económico é obrigado a informar as autoridades competentes sempre que uma declaração é registada no NSTI, mas subsequentemente submetida ao procedimento de continuidade das atividades.

Em determinados casos, as autoridades aduaneiras podem exigir a apresentação de uma nova declaração. Nesse caso, a declaração

anterior é anulada e a nova declaração é entregue.

V.4.3.6 Verificação da declaração de trânsito e controlo das mercadorias

*Artigo 35.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 188.º, CAU

*Artigos 238.º e
239.º, AE*

Para efeitos de verificação da exatidão dos elementos de informação constantes de uma declaração de trânsito, a estância aduaneira de partida pode, após a aceitação da declaração, levar a cabo as seguintes inspeções com base na análise de riscos ou aleatoriamente:

- verificar a declaração, bem como os documentos de suporte,
- exigir ao declarante a apresentação de qualquer outro documento,
- verificar as mercadorias e extrair amostras com vista à sua análise ou a uma verificação mais aprofundada.

A verificação das mercadorias é efetuada em locais designados pela estância aduaneira de partida e durante o horário determinado para esse efeito. O titular do regime de trânsito deve ser informado do local e da hora. No entanto, os serviços aduaneiros podem, mediante pedido do titular do regime de trânsito, solicitar que a verificação das mercadorias seja efetuada noutros locais ou fora do horário oficial de funcionamento.

Se o controlo detetar pequenas discrepâncias, a estância aduaneira de partida notifica o titular do regime de trânsito. A fim de resolver estas discrepâncias, a estância aduaneira de partida deve efetuar pequenas alterações nos dados (com o acordo do titular do regime de trânsito) constantes da declaração, para que possa ser dada às mercadorias a autorização de saída para o regime de trânsito.

Se o controlo detetar irregularidades graves, a estância aduaneira de partida informa o titular do regime de trânsito de que não será dada a autorização de saída das mercadorias para o regime de trânsito.

O seguinte código sobre os resultados do controlo deve ser registado pela estância aduaneira de partida ou por um expedidor autorizado no DAU ou no DAT:

- «A1» (Conforme): quando as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito após controlo físico (total ou parcial) e não foram detetadas discrepâncias,
- «A2» (Considerado conforme): quando as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito após controlo documental apenas (sem controlo físico) e não foram detetadas discrepâncias, ou quando não foi efetuado

- qualquer controlo,
- «A3» (Regime simplificado): quando as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito por um expedidor autorizado.

V.4.3.7 Itinerário da circulação das mercadorias

*Artigo 33.º,
apêndice I,
Convenção*

Regra geral, as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito têm de ser encaminhadas para a estância aduaneira de destino por um itinerário economicamente justificado.

Artigo 298.º, AE

No entanto, quando a estância aduaneira de partida ou o titular do regime de trânsito o considere necessário, essa estância aduaneira deve determinar um itinerário para a circulação das mercadorias durante o regime de trânsito, tendo em conta todas as informações pertinentes comunicadas pelo titular do regime de trânsito.

Quando o itinerário é vinculativo, a estância aduaneira de partida deve introduzir na casa 44 do DAU ou do DAT, pelo menos, uma indicação dos Estados-Membros ou de outras partes contratantes (dos países de trânsito comum) através dos quais o regime de trânsito deve ocorrer.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida, tendo em conta todos os dados pertinentes transmitidos pelo titular do regime de trânsito, deve fixar um itinerário vinculativo:

- indicando, na casa 44 do DAU ou do DAT, a menção «itinerário vinculativo», seguida dos dados relativos aos países cujo território as mercadorias transitam (a indicação do código do país é suficiente).

Nota 1: no que respeita à União, indicar o código de país dos Estados-Membros em causa.

Nota 2: indicar o código de país de quaisquer países incluídos no itinerário vinculativo.

*Artigo 44.º,
apêndice I,
Convenção*

O itinerário vinculativo pode ser alterado durante a operação de trânsito. Neste caso, o transportador é obrigado a efetuar as anotações necessárias na casa 56 dos exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU, ou num segundo exemplar do DAT, e a apresentá-las, sem demora injustificada após o itinerário ter sido alterado, juntamente com as mercadorias, à autoridade aduaneira mais próxima do país em cujo território se encontra o meio de transporte. A autoridade competente deve considerar se a operação de trânsito pode prosseguir, adotar

Artigo 305.º, AE

Anexo 72-04, AE

todas as medidas eventualmente necessárias e certificar os exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT na casa G.

Para informações mais pormenorizadas sobre os procedimentos a seguir em caso de ocorrência de incidentes durante o transporte, ver o ponto V.5.3.1.

V.4.3.8 Prazo para a apresentação das mercadorias

Artigo 34.º e artigo 45.º, n.º 2, apêndice I, Convenção A estância aduaneira de partida deve fixar o prazo no qual as mercadorias têm de ser apresentadas na estância aduaneira de destino.

Artigos 297.º e 306.º, n.º 3, AE O prazo indicado por essa estância aduaneira é vinculativo para as autoridades competentes do território dos países onde é efetuada a entrada das mercadorias durante uma operação de trânsito. Esse prazo não pode ser alterado pelas autoridades dos países em causa.

Quando as mercadorias são apresentadas na estância aduaneira de destino após o termo do prazo fixado pela estância aduaneira de partida, considera-se que o titular do regime de trânsito cumpriu o prazo se ele próprio, ou o transportador, provar, a contento da estância aduaneira de destino, que o atraso não lhes é imputável.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Ao fixar o prazo, a estância aduaneira de partida deve ter em conta:

- o meio de transporte a utilizar,
- o itinerário,
- qualquer legislação em matéria de transportes ou outra legislação que possa ter um impacto na fixação do prazo (por exemplo: legislação social ou ambiental que afete o meio de transporte e os regulamentos relativos a horas de trabalho e a períodos de repouso obrigatório dos condutores),
- as informações comunicadas pelo titular do regime de trânsito, se for caso disso.

Se concordar com o prazo indicado pelo titular do regime de trânsito, a estância aduaneira de partida deve indicar e/ou visar o prazo na casa D(/J) do DAU ou do DAT (segundo o método DD-MM-AA). Esta é a data-limite em que as mercadorias, a declaração de trânsito e os documentos que eventualmente a acompanhem devem ser apresentados na estância aduaneira de destino.

V.4.3.9 Meios de identificação

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- introdução (ponto V.4.3.9.1),
- métodos de selagem (ponto V.4.3.9.2),
- características dos selos (ponto V.4.3.9.3),
- utilização de selos de um modelo especial (ponto V.4.3.9.4).

V.4.3.9.1 Introdução

Artigo 11.º, n.º 2, Convenção É muito importante assegurar a identificação das mercadorias transportadas ao abrigo do regime de trânsito. Regra geral, a identificação das mercadorias é assegurada por meio de selagem.

Artigos 36.º a 39.º, apêndice I, Convenção Todos os documentos utilizados para identificar as mercadorias devem ser apensos ao DAU ou ao DAT e carimbados de molde a impossibilitar a sua substituição.

Artigo 192.º, CAU

Artigo 299.º, AE

Artigo 39.º, apêndice I, Convenção No entanto, a estância aduaneira de partida pode dispensar da obrigação de selagem, quando a designação das mercadorias na declaração ou nos documentos complementares for expressa em termos suficientemente precisos para assegurar a sua fácil identificação e indicar a sua qualidade e natureza, bem como características específicas (por exemplo, indicando os números do motor e do chassis quando são transportados veículos automóveis ao abrigo do regime de trânsito ou os números de ordem das mercadorias). Esta descrição deve ser indicada na casa 31 do DAU ou do DAT.

Artigo 302.º, AE

Como isenção, não são exigidos selos (exceto se a estância aduaneira de partida decidir em contrário) quando:

- as mercadorias forem transportadas por via aérea e estejam apostas etiquetas em cada remessa, ostentando o número da carta de porte aéreo que acompanha a remessa, ou a remessa constitua uma unidade de carga na qual está indicado o número da carta de porte aéreo que a acompanha,
- as mercadorias sejam transportadas por via ferroviária e sejam aplicadas medidas de identificação pelas empresas de transporte ferroviário.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida, que apõe os selos, deve anotar, na casa D(/J) do DAU ou do DAT, na rubrica «Selos apostos», o número, em algarismos, e as marcas de

identificação dos selos apostos.

Quando não forem necessários selos para a identificação, a estância aduaneira de partida deve anotar a menção «DISPENZA — 99201» na casa D(J) do DAU ou do DAT, na rubrica «Selos apostos».

O anexo V.4.8.1 contém a menção «dispensa» em todas as versões linguísticas.

Se forem transportadas mercadorias não sujeitas ao regime de trânsito juntamente com mercadorias sujeitas ao regime de trânsito no mesmo meio de transporte, o veículo não será, por norma, selado, desde que a identificação das mercadorias seja assegurada através da selagem dos volumes individuais ou da descrição exata das mercadorias.

Nota: as mercadorias devem ser claramente separadas e etiquetadas, a fim de se poder identificar facilmente as mercadorias que estão a ser transportadas ao abrigo de um regime de trânsito e as que não estão.

*Artigo 38.º, n.º 5,
apêndice I,
Convenção*

Se a identificação da remessa não puder ser assegurada pela selagem ou por outras medidas de descrição, a estância aduaneira de partida deve rejeitar a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito.

*Artigo 301.º, n.º 5,
AE*

Os selos não podem ser removidos sem a aprovação das autoridades aduaneiras competentes.

Quando um veículo ou um contentor tiver sido selado na estância aduaneira de partida e transportar mercadorias para diferentes estâncias aduaneiras de destino ao abrigo de declarações de trânsito, e tiverem lugar descargas sucessivas em várias estâncias aduaneiras de destino situadas em diferentes países, as autoridades aduaneiras das estâncias aduaneiras de destino intermédias onde os selos são removidos para descarregar partes da carga devem apor novos selos e indicar o facto na casa F dos exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU ou em dois exemplares do DAT.

Neste caso, as autoridades aduaneiras devem envidar esforços no sentido de voltar a efetuar a selagem, conforme necessário, com um selo da autoridade aduaneira equivalente ao último nível de segurança.

V.4.3.9.2 Métodos de selagem

*Artigo 11.º, n.º 2,
Convenção*

Em caso de selagem por capacidade, o meio de transporte deve ser adequado para selagem.

Artigo 299.º, AE

Existem dois métodos de selagem:

- do espaço que contém as mercadorias, quando o meio de transporte ou contentor tiver sido reconhecido pela estância aduaneira de partida como apto para a selagem,
- de cada embalagem individual, nos outros casos.

Em caso de selagem por capacidade, o meio de transporte deve ser adequado para selagem.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida considera aptos para a selagem os meios de transporte nas seguintes condições:

- podem ser apostos selos ao meio de transporte ou ao contentor de maneira simples e eficaz,
- o meio de transporte ou o contentor não contém esconderijos onde possam ser dissimuladas mercadorias,
- os espaços reservados à carga são de fácil acesso para inspeção pelas autoridades competentes. (*Artigo 11.º da Convenção/artigo 300.º do AE*)

Nota: os meios de transporte ou os contentores são considerados adequados para selagem se forem aprovados para o transporte de mercadorias sob selagem aduaneira em conformidade com as disposições de um acordo internacional com o qual as partes contratantes concordaram (por exemplo, a Convenção Aduaneira de 14 de novembro de 1975 sobre transporte internacional de mercadorias ao abrigo de cadernetas TIR).

V.4.3.9.3 Características dos selos

Todos os selos utilizados como meios de identificação têm de satisfazer determinadas características e especificações técnicas.

*Artigo 38.º,
apêndice I,
Convenção*

Os selos devem ter as seguintes características essenciais:

Artigo 301.º, AE

- permanecem intactos e solidamente fixados aquando da utilização normal,
- podem ser facilmente verificados e reconhecidos,
- são fabricados de molde que, quando quebrados, retirados ou alvo de uma tentativa de quebra, deixem traços visíveis à vista desarmada,
- são concebidos para uma única utilização ou, no caso de selos de múltipla utilização, são concebidos de molde que cada

colocação seja claramente identificada por uma única indicação,

- ostentam identificadores individuais de selagem que são permanentes, facilmente legíveis e numerados de forma única.

Além disso, os selos devem cumprir os seguintes requisitos técnicos:

- embora a forma e as dimensões dos selos possam variar em função do tipo de selagem utilizado, as dimensões devem ser concebidas de molde que as marcas de identificação sejam facilmente legíveis,
- as marcas de identificação do selo devem ser infalsificáveis e dificilmente reproduzíveis,
- o material utilizado deve permitir evitar quebras acidentais e a falsificação ou reutilização não detetáveis.

Considera-se que os selos cumprem os requisitos *supra* se tiverem sido certificados pelo organismo competente em conformidade com a norma internacional ISO 17712:2013 «Contentores de carga — Selos mecânicos».

Para o transporte em contentores, devem ser utilizados, sempre que possível, selos com características de alta segurança.

O selo aduaneiro deve ostentar as seguintes indicações:

- a palavra «Alfândega» numa das línguas oficiais da União ou do país de trânsito comum ou uma abreviatura correspondente,
- um código de país, sob a forma de código ISO alpha-2, identificando o país em que o selo é apostado.

Além disso, as partes contratantes podem, de comum acordo, decidir utilizar dispositivos de segurança e tecnologia comuns.

Cada país tem de notificar à Comissão os tipos de selagem aduaneira que utiliza. A Comissão disponibiliza estas informações a todos os países.

V.4.3.9.4 Utilização de selos de modelo especial

Artigos 81.º, 82.º e 83.º, apêndice I, Convenção

Para que o titular do regime de trânsito possa utilizar selos de um modelo especial, é necessária uma autorização das autoridades competentes.

Artigos 317.º e

A utilização de selos de um modelo especial é uma simplificação,

318.º, AE sujeita a determinadas condições (para mais informações ver ponto VI.3.3).

Quando forem utilizados estes selos de um modelo especial, o titular do regime de trânsito deve indicar, na casa D(/J) do DAU ou do DAT, na rubrica «Selos apostos», a natureza, o número e as marcas dos selos apostos. Os selos têm de ser apostos antes da autorização de saída das mercadorias.

V.4.3.10 Autorização de saída das mercadorias

Artigo 40.º,
apêndice I,
Convenção

Após o cumprimento de todas as formalidades na estância aduaneira de partida, será concedida autorização de saída das mercadorias e a data de saída será anotada na casa D(/J) dos exemplares do DAU ou do DAT. Entende-se por «cumprimento de todas as formalidades»:

Artigo 303.º, AE

- o correto preenchimento dos exemplares adequados do DAU ou do DAT,
- a realização de um eventual controlo,
- a prestação da garantia, se for caso disso (ver parte III),
- a fixação do prazo,
- a fixação do itinerário vinculativo, se for caso disso,
- a aceitação e o registo da declaração,
- a verificação da declaração, e
- a aposição dos selos, se for caso disso.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Sempre que tiverem sido cumpridas todas as formalidades:

- a estância aduaneira de partida deve indicar o seguinte código dos resultados do controlo na casa D(/J) do exemplar n.º 1 do DAU ou do DAT,
- «A1» (Conforme): quando as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito após controlo físico (total ou parcial) e não foram detetadas discrepâncias,
- «A2» (Considerado conforme): quando as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito após controlo documental apenas (sem controlo físico) e não foram detetadas discrepâncias, ou quando não foi efetuado qualquer controlo,
- o expedidor autorizado deve indicar o código «A3» (Regime simplificado) nos casos em que as mercadorias são autorizadas a sair para o regime de trânsito,
- tanto a estância aduaneira de partida como o expedidor autorizado devem assegurar que as anotações efetuadas na caixa D(/J) são autenticadas pela assinatura do funcionário aduaneiro/expedidor autorizado e que o carimbo e a data são claramente visíveis,
- tanto a estância aduaneira de partida como o expedidor autorizado devem apor o

carimbo do procedimento de continuidade das atividades (dimensões: 26 × 59 mm) nos exemplares da declaração de trânsito, na casa A do DAU ou do DAT.

O anexo V.1.8.1 contém o «carimbo de continuidade das atividades» em todas as versões linguísticas.

COMÉRCIO — Informação importante

Os serviços aduaneiros têm de ser informados sempre que tenha sido registada uma declaração no NSTI, mas tenha sido iniciado um procedimento de continuidade das atividades antes de ser autorizada a saída das mercadorias.

SERVIÇOS ADUANEIROS — Informação importante

A estância aduaneira de partida tem de anular qualquer declaração que tenha sido registada no NSTI, mas que não tenha sido ulteriormente processada devido a uma falha temporária do sistema.

*Artigo 40.º,
apêndice I,
Convenção*

O exemplar n.º 1 do DAU ou um primeiro exemplar do DAT é arquivado pela estância aduaneira de partida. O transporte de mercadorias sujeitas ao regime de trânsito para a estância aduaneira de destino efetua-se a coberto dos exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU ou de um segundo exemplar do DAT.

Artigo 303.º, AE

V.4.4 Situações específicas (*pro memoria*)

Em casos específicos, em que um grande número de adições das diferentes mercadorias, em pequenas quantidades (por exemplo, abastecimento de navios, objetos de uso doméstico em mudanças internacionais), expedidas para o mesmo destinatário final, deva ser sujeito ao regime de trânsito comum/da União, recomenda-se que seja suficiente uma descrição genérica das mercadorias, a fim de evitar os custos adicionais decorrentes da introdução dos elementos de informação numa declaração aduaneira. Esse procedimento estaria sujeito à condição adicional de uma descrição completa das mercadorias em pormenor estar disponível para efeitos aduaneiros e acompanhar a remessa.

Em qualquer caso, é necessário, em primeiro lugar, apurar se todas as mercadorias têm efetivamente de ser sujeitas ao regime de trânsito comum/da União.

V.4.5 Exceções (*pro memoria*)

V.4.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

V.4.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

V.4.8 Anexos

V.4.8.1 Menção «dispensa»

BG	Освободено
CS	Osvobození
DA	Fritaget
DE	Befreiung
EE	Loobumine
EL	Απαλλαγή
ES	Dispensa
FR	Dispense
HR	Oslobodeno
IT	Dispensa
LV	Atbrīvojums
LT	Leista neplombuoti
HU	Mentesség
MK	Изземање
MT	Tneħħija
NL	Vrijstelling
PL	Zwolnienie
PT	Dispensa
RO	Dispensă
RS	Ослобођено
SI	Opustitev
SK	Oslobodenie
FI	Vapautettu
SV	Befrielse
EN	Waiver
IS	Undanþegið
NO	Fritak
TR	Vazgeçme

V.4.8.2 Menção «Conforme»

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

CAPÍTULO 5 — FORMALIDADES E INCIDENTES DURANTE A CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS AO ABRIGO DA OPERAÇÃO DE TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO

V.5.1 Introdução

O presente capítulo descreve as formalidades e os incidentes durante a circulação de mercadorias ao abrigo do procedimento de continuidade das atividades.

O ponto V.5.2 apresenta os princípios gerais e a legislação.

O ponto V.5.3 descreve as formalidades a cumprir em caso de ocorrência de incidentes durante a circulação das mercadorias e na estância aduaneira de passagem.

O ponto V.5.4 trata de situações específicas.

O ponto V.5.5 abrange as exceções às regras gerais.

O ponto V.5.6 está reservado às regras nacionais específicas.

O ponto V.5.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto V.5.8 contém os anexos do capítulo 5.

V.5.2 Princípios gerais e legislação

Referências jurídicas:

- Artigos 43.º e 44.º, apêndice I, da Convenção;
- Anexo B6, título II, ponto II, apêndice III, da Convenção;
- Artigos 304.º e 305.º do AE;
- Apêndices C1 e F1, anexo 9, do ADT.

V.5.3 Formalidades em caso de incidentes na estância aduaneira de passagem

O presente ponto fornece informações sobre:

- as formalidades a cumprir em caso de ocorrência de incidentes durante a circulação de mercadorias ao abrigo de uma operação de trânsito comum/da União (ponto V.5.3.1),
- as formalidades a cumprir na estância aduaneira de passagem

(ponto V.5.3.2).

V.5.3.1 Formalidades em caso de incidentes durante a circulação de mercadorias

Os exemplos mais frequentes de ocorrências que podem ser consideradas incidentes durante a circulação de mercadorias ao abrigo de uma operação de trânsito comum/da União são:

- o itinerário não pode ser seguido devido a circunstâncias alheias ao controlo do transportador,
- os selos aduaneiros estão quebrados ou apresentam sinais de manipulação abusiva por razões alheias à vontade do transportador,
- o transbordo das mercadorias de um meio de transporte para outro meio de transporte,
- a descarga imediata do meio de transporte, no todo ou em parte, devido a um perigo iminente,
- um incidente que pode afetar a capacidade do titular do regime de trânsito ou do transportador para cumprir as suas obrigações,
- qualquer um dos elementos individuais que constitui um único meio de transporte é alterado (por exemplo, é retirado um vagão).

*Artigos 44.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 305.º, AE

Em cada um dos casos, o transportador deve informar de imediato a estância aduaneira competente mais próxima do país onde se encontra o meio de transporte. O transportador deve ainda, sem demora, após o incidente, efetuar as anotações necessárias na casa 56 do DAU ou do DAT e apresentar as mercadorias, juntamente com o DAU ou o DAT, a essa estância aduaneira. As autoridades competentes dessa estância aduaneira decidirão se a operação de trânsito em causa pode ou não prosseguir. Se a operação puder prosseguir, a estância pertinente visará a casa G no DAU ou no DAT, precisando a medida tomada.

Em caso de rutura de selos por uma causa alheia à vontade do transportador, a autoridade competente deve examinar as mercadorias e o veículo. Se for decidido autorizar a prossecução da operação, devem ser apostos novos selos e o DAU ou o DAT deve ser certificado em conformidade.

O transbordo de mercadorias de um meio de transporte para outro meio de transporte só pode ser efetuado se as autoridades competentes do local onde o transbordo deve ser efetuado o autorizarem e fiscalizarem. Nesse caso, o transportador deve preencher a casa 55, «Transbordo», do DAU ou do DAT. O preenchimento pode ser efetuado manualmente, a tinta e em caracteres maiúsculos de imprensa, e de forma legível. Se for caso disso, os

serviços aduaneiros visarão a casa F do DAU ou do DAT. Caso tenham sido efetuados mais de dois transbordos e a casa F já se encontre, portanto, preenchida, o transportador deve indicar as informações exigidas na casa 56 do DAU ou do DAT.

Porém, se o transbordo das mercadorias for efetuado de um meio de transporte que não esteja selado, apesar das anotações feitas pelo transportador, não é necessário apresentar as mercadorias e o DAU ou o DAT na estância aduaneira mais próxima, e não será feita qualquer menção aduaneira.

Quando um ou mais elementos que constituem um único meio de transporte são alterados, as mercadorias e os meios de transporte podem não ser apresentados na estância aduaneira mais próxima e a menção dessa estância aduaneira não é necessária nos seguintes casos:

- quando uma ou mais carruagens ou vagões forem retirados de uma composição de carruagens ou de vagões de caminho de ferro devido a problemas técnicos. Neste caso, o transportador pode, após efetuar as anotações necessárias no DAU ou no DAT, prosseguir a operação de trânsito,
- quando apenas uma unidade de tração de um veículo rodoviário for alterada sem os seus reboques ou semirreboques durante o percurso (sem que as mercadorias sejam manipuladas ou transbordadas). Neste caso, o número de registo e a nacionalidade da nova unidade de tração são introduzidos na casa 56 do DAT e a operação de trânsito pode prosseguir.

Em todos os casos acima referidos, a informação relativa ao incidente, incluindo a informação relativa a novos selos, é indicada em conformidade pela autoridade competente, visando a casa F do DAU ou do DAT.

Qualquer fracionamento de uma remessa deve ser efetuado sob controlo dos serviços aduaneiros, devendo ser posto fim ao regime de trânsito. Tem de ser preenchida uma nova declaração de trânsito para cada fração da remessa.

V.5.3.2 Formalidades na estância aduaneira de passagem

O presente ponto fornece informações sobre:

- a estância aduaneira de passagem (ponto V.5.3.2.1),
- as formalidades a cumprir na estância aduaneira de passagem

(ponto V.5.3.2.2),

- a alteração da estância aduaneira de destino (ponto V.5.3.2.3),
- as medidas a adotar em caso de irregularidades (ponto V.5.3.2.4).

V.5.3.2.1 A estância aduaneira de passagem

*Artigo 3.º, n.º 4,
apêndice I,
Convenção*

A estância aduaneira de passagem é uma estância aduaneira situada num ponto de entrada ou de saída. O quadro seguinte descreve as várias possibilidades para o trânsito comum e para o trânsito da União.

*Artigo 1.º, n.º 13,
AE*

	Trânsito comum	Trânsito da União
Ponto de entrada	— numa parte contratante	— no território aduaneiro da União, quando as mercadorias tiverem transitado o território de um país terceiro durante uma operação de trânsito
Ponto de saída	— de uma parte contratante, quando a remessa deixa o território aduaneiro dessa parte contratante durante uma operação de trânsito através de uma fronteira entre essa parte contratante e um país terceiro	— do território aduaneiro da União, quando a remessa deixa esse território durante uma operação de trânsito através de uma fronteira entre um Estado-Membro e um país terceiro que não seja um país de trânsito comum.

Para facilitar a circulação de mercadorias UE entre diferentes partes do território aduaneiro da União, nos casos em que as mesmas tenham de atravessar o território de um país terceiro que não seja um país de trânsito comum, os Estados-Membros devem comprometer-se a estabelecer, na medida do possível, quando as circunstâncias locais o permitam, corredores especiais nas suas estâncias aduaneiras situadas nas fronteiras externas da União. Estes corredores especiais são reservados ao controlo das mercadorias UE que circulam ao abrigo de uma declaração de trânsito emitida noutro Estado-Membro.

O controlo de tais mercadorias limitar-se-á à verificação da prova do estatuto aduaneiro de mercadorias UE e, se necessário, do fim da

operação de transporte, desde que as condições de tal operação não exijam um exame mais minucioso.

Nos casos em que o controlo acima mencionado não revele nenhuma irregularidade, as mercadorias serão autorizadas a prosseguir até ao seu destino.

V.5.3.2.2 Formalidades na estância aduaneira de passagem

Artigo 43.º, apêndice Convenção I, O DAU ou o DAT é apresentado, juntamente com as mercadorias, a cada estância aduaneira de passagem. A(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem pode(m) inspecionar as mercadorias, sempre que o considerem necessário.

Artigo 304.º, AE

O transportador deve apresentar um aviso de passagem em cada estância aduaneira de passagem, que o conserva. Em vez do aviso de passagem, pode ser apresentada e conservada pela estância aduaneira de passagem uma fotocópia do exemplar n.º 4 do DAU ou uma fotocópia do segundo exemplar do DAT.

Anexo B8, apêndice Convenção III,

Quando as mercadorias são transportadas através de uma estância aduaneira de passagem distinta da declarada, a estância aduaneira de passagem efetiva informa a estância aduaneira de partida.

Capítulo V, anexo 72-04, AE

A(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem pode(m) inspecionar as mercadorias, sempre que o considerem necessário.

O modelo do aviso de passagem (TC10) encontra-se no anexo B8, apêndice III, da Convenção/capítulo V, anexo 72-04, do AE.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de passagem:

- verifica o carimbo do procedimento de continuidade das atividades no DAU ou no DAT,
- verifica o carimbo da estância aduaneira de partida ou, no caso de um regime simplificado, o carimbo do expedidor autorizado no DAU ou no DAT,
- conserva o aviso de passagem ou o documento equivalente,
- aplica as medidas necessárias, e
- carimba o DAU ou o DAT com o carimbo da estância aduaneira.

V.5.3.2.3 Medidas a adotar em caso de irregularidades graves

Quando uma estância aduaneira de passagem detetar irregularidades graves no âmbito da operação de trânsito em causa, deve pôr fim ao regime de trânsito e dar início aos inquéritos necessários.

V.5.4 Situações específicas (*pro memoria*)

V.5.5 Exceções (*pro memoria*)

V.5.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

V.5.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

V.5.8 Anexos

CAPÍTULO 6 — FORMALIDADES A CUMPRIR NA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE DESTINO

V.6.1 Introdução

O capítulo 6 descreve as formalidades a cumprir na estância aduaneira de destino.

O ponto V.6.2 apresenta os princípios gerais e a legislação.

O ponto V.6.3 descreve as formalidades a cumprir na estância aduaneira de destino, incluindo o fim e o controlo do regime.

O ponto V.6.4 trata de situações específicas.

O ponto V.6.5 abrange as exceções às regras gerais.

O ponto V.6.6 está reservado às regras nacionais específicas.

O ponto V.6.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto V.6.8 contém os anexos do capítulo 6.

V.6.2 Princípios gerais e legislação

No fim da operação de trânsito, as mercadorias, juntamente com o DAU ou o DAT e as informações exigidas pela estância aduaneira de destino, devem ser apresentadas a esta estância. Este é o fim da operação de trânsito.

A estância aduaneira de destino efetua um controlo das mercadorias com base nas informações constantes do DAU ou do DAT, regista os resultados do controlo no DAU ou no DAT e devolve o documento à estância aduaneira de partida.

Se não tiverem ocorrido irregularidades, o regime de trânsito é apurado pela estância aduaneira de partida depois de esta ter recebido o resultado do controlo em suporte de papel.

Em caso de irregularidades, devem ser tomadas medidas adicionais.

Referências jurídicas:

- Artigos 8.º, 45.º, 46.º, 48.º e 51.º, apêndice I, da Convenção,
- Anexo II, apêndice I da Convenção,
- Anexo B10, apêndice III, da Convenção,

- Artigo 215.º e artigo 233.º, n.ºs 1, 2 e 3, do CAU,
- Artigos 306.º, 308.º, 310.º e 312.º do AE,
- Anexos 72-03 e 72-04 do AE.

V.6.3 Formalidades na estância aduaneira de destino

O presente ponto fornece informações sobre:

- a apresentação das mercadorias, juntamente com os documentos, na estância aduaneira de destino (ponto V.6.3.1),
- o controlo do fim do regime (ponto V.6.3.2).

No presente ponto, parte-se do pressuposto de que não ocorreram irregularidades. As medidas a adotar em caso de irregularidades estão descritas no ponto no V.6.4.4.

Nota: o **fim** do regime de trânsito na estância aduaneira de destino não é equivalente ao **apuramento** do regime de trânsito. É a estância aduaneira de partida que, com base nas informações fornecidas pela estância aduaneira de destino, decide se o regime de trânsito pode ser apurado.

V.6.3.1 Apresentação das mercadorias juntamente com os documentos

O regime de trânsito termina, e as obrigações do titular do regime de trânsito são consideradas cumpridas, quando as mercadorias sujeitas ao regime e o DAU ou o DAT e outros documentos necessários forem apresentados na estância aduaneira de destino, em conformidade com as disposições relativas ao regime.

Na prática, o fim do regime significa a apresentação das mercadorias, do DAT e de outros documentos exigidos na estância aduaneira de destino. Do ponto de vista jurídico, o fim do regime significa que essa apresentação foi efetuada em conformidade com as disposições legais que regem o tipo de regime utilizado, ou seja, normal ou simplificado³⁰. As duas ações são da responsabilidade do titular do regime de trânsito e constituem a sua principal obrigação.

Quando o regime de trânsito termina, as obrigações do titular do

30 Para além da definição geral de fim do regime, existem várias disposições específicas que fixam as condições especiais segundo as quais o regime termina ou se considera ter terminado no âmbito de procedimentos como os relativos ao destinatário autorizado, ao trânsito por via aérea, por via marítima e por instalações de transporte fixas (ver parte VI).

regime de trânsito decorrentes do mesmo terminam. O eventual incumprimento das obrigações após essa data implicará outros destinos e outras regras aduaneiras que não as aplicáveis em matéria de trânsito aduaneiro. No entanto, tal não significa que a responsabilidade (financeira ou de outro tipo) do titular do regime de trânsito não possa ser posta em causa após o fim do regime de trânsito, mas apenas que só o poderá ser na medida em que tenha que ver com a operação de trânsito precedente.

Para além do titular do regime de trânsito, existem outras pessoas que têm obrigações no âmbito do regime de trânsito. O transportador e qualquer pessoa que receba as mercadorias sabendo que estas circulam ao abrigo do regime de trânsito são igualmente responsáveis pela apresentação das mercadorias intactas na estância aduaneira de destino no prazo fixado, respeitando as medidas adotadas pelas autoridades aduaneiras para garantir a sua identificação.

As mercadorias, juntamente com o DAU ou o DAT e os documentos necessários, devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino durante os dias e as horas de funcionamento dessa estância. Para informações sobre simplificações, ver parte VI.

A apresentação deve ocorrer no prazo fixado pela estância aduaneira de partida. O prazo está indicado na casa D do DAU ou do DAT.

O prazo fixado pela estância aduaneira de partida é vinculativo para as autoridades competentes dos países cujo território é atravessado durante uma operação de trânsito, e não pode ser alterado por essas autoridades competentes, incluindo a estância aduaneira de destino. Para mais informações, ver ponto IV.2.3.7.

V.6.3.2 Controlo do fim do regime

Anexo II, pontos 13 e 15, apêndice I, Convenção

Artigo 188.º, CAU

Anexo 72-04, pontos 13 e 15, AE

Após a apresentação das mercadorias, do DAU ou do DAT e dos documentos necessários, a estância aduaneira de destino deve empreender as seguintes ações:

- registar os exemplares da declaração de trânsito e registar nos mesmos a data de chegada,
- verificar o carimbo do procedimento de continuidade das atividades no DAU ou no DAT,
- verificar o carimbo da estância aduaneira de partida ou, num regime simplificado, o carimbo do expedidor autorizado no DAU ou no DAT,

- efetuar a verificação, se necessário,
- carimbar o DAU ou o DAT com o carimbo da estância aduaneira.

A estância aduaneira de destino determina se as mercadorias serão ou não examinadas. As mercadorias são examinadas com base nas informações do DAU ou do DAT apresentado à estância aduaneira de destino.

A estância aduaneira de destino deve conservar o exemplar n.º 4 do DAU ou o primeiro exemplar do DAT.

A estância aduaneira de destino deve indicar o código do resultado de controlo adequado na casa I do DAU ou do DAT antes de enviar o exemplar n.º 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT à estância aduaneira de partida.

1. O código «A1» (Conforme) deve ser registado quando a estância aduaneira de destino realizou um controlo físico das mercadorias (total ou parcial) e não detetou quaisquer discrepâncias. Para além de um controlo físico das mercadorias, devem ser verificados, pelo menos, os seguintes elementos:

- o número de matrícula do meio de transporte à partida e no destino, através da comparação das inscrições indicadas na declaração e das inscrições disponíveis no destino,
- o estado dos selos eventualmente apostos;

2. O código «A2» (Considerado conforme) deve ser indicado nos seguintes casos:

- quando a estância aduaneira de destino realizou um controlo documental sem controlo físico das mercadorias e não foram detetadas discrepâncias, ou quando não foi efetuado qualquer controlo,
- quando as mercadorias foram entregues a um destinatário autorizado e a estância aduaneira de destino decidiu não realizar qualquer controlo das mercadorias e/ou dos documentos e as informações fornecidas pelo destinatário autorizado não apresentam qualquer sinal de discrepâncias.

A verificação das condições dos selos apostos, sem um controlo físico das mercadorias, é também registada com o código «A2», desde que os selos se encontrem intactos;

3. O código «A5» (Discrepâncias) deve ser indicado nos seguintes casos:

- a) Sempre que tenham sido detetadas discrepâncias menores,

mas que não tenham conduzido a uma dívida;

exemplos:

- selos quebrados, danificados ou em falta,
- mercadorias entregues após o termo do prazo,
- identificação/nacionalidade incorreta do meio de transporte,
- falha no que se refere aos registos necessários em caso de incidentes durante a circulação de mercadorias,
- irregularidades no peso sem qualquer adulteração visível das mercadorias (peso pouco significativo ou diferenças de peso devido a arredondamento);

- b) Sempre que, em caso de pequenas discrepâncias, tenha sido necessária uma coima administrativa com base na regulamentação nacional.

Sempre que se verificarem mercadorias em excesso (do mesmo ou de outro tipo) como mercadorias não declaradas e sempre que não seja possível determinar o estatuto da União dessas mercadorias/o estatuto dessas mercadorias como mercadorias da parte contratante.

Dado que as mercadorias indicadas na declaração de trânsito foram entregues à estância aduaneira de destino, haver mercadorias em excesso não impede que a estância aduaneira de partida proceda ao apuramento do regime. As mercadorias inicialmente declaradas para trânsito são então autorizadas a sair. No caso das mercadorias em excesso, a estância aduaneira de destino deve clarificar a situação;

4. O código «B1» (Não conforme) pressupõe a existência de grandes discrepâncias que não permitem o apuramento do regime de trânsito. A responsabilidade do titular do regime, bem como da entidade garante, mantém-se em vigor até que o caso esteja resolvido. Por conseguinte, o código B1 apenas deve ser utilizado em casos devidamente justificados, quando as mercadorias estão em falta (total ou parcialmente) ou em situações semelhantes, por exemplo, as mercadorias apresentadas no destino diferem de forma significativa da descrição que consta da declaração (no que diz respeito ao tipo e à quantidade).

Se a estância aduaneira de destino suspeitar de que uma discrepância na quantidade das mercadorias ou a apresentação de mercadorias diferentes das declaradas pode ter sido causada por um erro ou por negligência no local de partida, deve imediatamente, e antes de enviar o exemplar n.º 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT, contactar a estância aduaneira de

*Artigos 112.º e
114.º, n.º 1,
apêndice I,
Convenção*

*Artigos 79.º, 87.º,
n.ºs 1 e 4, e 124.º,
n.º 1, alíneas g) e
h), CAU*

Artigo 103.º-I, AD

partida (por correio eletrónico ou telefone, ou por intermédio do coordenador nacional de trânsito ou do serviço nacional de assistência), a fim de resolver o caso. Uma vez resolvido o caso, em vez do código «B1», a estância aduaneira de destino insere o código «A1» no exemplar n.º 5 do DAU ou num segundo exemplar do DAT, enviando-o depois à estância aduaneira de partida.

No entanto, quando o caso não tiver sido resolvido ou quando a estância aduaneira de destino considerar que uma discrepância na quantidade das mercadorias ou a apresentação de mercadorias diferentes pode ter sido causada por um erro ou por negligência no local de partida, a mesma deve introduzir o código «B1» no exemplar n.º 5 do DAU ou num segundo exemplar do DAT, enviando-o depois à estância aduaneira de partida.

A estância aduaneira de destino deve iniciar o seu próprio inquérito, a fim de resolver o caso.

No que diz respeito à dívida mencionada nos pontos 3 (mercadorias em excesso) e 4, existem duas opções:

- é constituída uma dívida, em conformidade com o artigo 79.º do Código/artigo 112.º, n.º 1, alínea b), apêndice I, da Convenção (por exemplo, não conformidade com uma das condições fixadas para a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito da União ou a regimes de trânsito comum; subtração das mercadorias à fiscalização aduaneira), que tem de ser saldada,
- foi constituída uma dívida, mas foi extinta, em conformidade com o artigo 124.º, n.º 1, alíneas g) e h), do Código e o artigo 103.º-I do AD/artigo 112.º, n.º 2, apêndice I, da Convenção.

A extinção de uma dívida ocorre quando:

- ✓ a subtração das mercadorias ao regime de trânsito ou a inobservância das condições fixadas para a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito ou para a utilização do regime de trânsito decorrer da inutilização total ou da perda irremediável das referidas mercadorias por causa inerente à própria natureza das mercadorias ou devido a circunstâncias imprevisíveis ou de força maior, ou em consequência de instruções das autoridades aduaneiras;
- ✓ o incumprimento que deu origem à constituição da dívida não tem qualquer efeito significativo no funcionamento correto do regime de trânsito e não constituía uma tentativa de fraude, sendo todas as formalidades necessárias para regularizar a situação das mercadorias posteriormente efetuadas.

O artigo 103.º-I do AD especifica que tal incumprimento ocorre, por exemplo, quando a fiscalização aduaneira foi posteriormente restabelecida para as mercadorias que não estavam cobertas por uma declaração de trânsito, mas que anteriormente estavam em depósito temporário ou sujeitas a um regime especial juntamente com as mercadorias formalmente sujeitas a esse regime de trânsito³¹.

Para mais informações, ver ponto VIII.2.3.2.

Em ambos os casos (extinção ou não da dívida), a estância aduaneira de destino continua o seu inquérito, seguindo as disposições do artigo 87.º, n.º 1, do Código/artigo 114.º, n.º 1, apêndice I, da Convenção, a fim de determinar qual a autoridade aduaneira competente para a cobrança da dívida ou, eventualmente, para tomar uma decisão sobre a extinção da dívida. Para mais informações, ver pontos VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 e VIII.3.2.

Quando a estância aduaneira de destino se assume como competente para fins de cobrança, solicita à estância aduaneira de partida a transferência de competências, através do envio do documento «TC24 — Determinação da autoridade responsável pela cobrança». Para mais informações, ver ponto VIII.3.3.4.

Caso a dívida aduaneira seja inferior a 10 000 EUR, é considerada como tendo sido incorrida no Estado-Membro onde foi identificada, pelo que a estância aduaneira de destino é competente para efetuar a cobrança (artigo 87.º, n.º 4, do Código³²). No entanto, essa estância aduaneira deve igualmente enviar o documento «TC24» à estância aduaneira de partida antes do início do procedimento de cobrança, embora apenas a título informativo.

Nos casos referidos nos pontos 1 a 4 acima, o exemplar n.º 5 do DAU ou o segundo exemplar do DAT deve ser devolvido à autoridade aduaneira do Estado-Membro ou à parte contratante de partida sem demora e, no máximo, no prazo de oito dias a contar da data em que foi posto termo à operação de trânsito.

V.6.4 Situações específicas

O presente ponto contém informações sobre situações específicas no

³¹ Regime de trânsito da União apenas.

³² Regime de trânsito da União apenas.

âmbito do regime de trânsito na estância aduaneira de destino. Essas situações são as seguintes:

- emissão de recibo (ponto V.6.4.1),
- emissão de prova alternativa (ponto V.6.4.2),
- apresentação das mercadorias e dos documentos fora dos dias e das horas de funcionamento designados e num local distinto da estância aduaneira de destino (ponto V.6.4.3),
- irregularidades (ponto V.6.4.4),
- mudança de estância aduaneira de destino (ponto V.6.4.5).

V.6.4.1 Emissão de recibo

Mediante pedido da pessoa que apresenta o DAT e as mercadorias na estância aduaneira de destino, esta deve emitir um recibo. O recibo não pode, todavia, ser utilizado como prova alternativa do fim do regime.

*Artigo 46.º,
apêndice I,
Convenção
Artigo 306, n.º 5,
AE*

O recibo tem duas funções importantes. Em primeiro lugar, informa o titular do regime de trânsito de que o transportador entregou os documentos de trânsito à estância aduaneira de destino. Em segundo lugar, o recibo tem um papel importante caso seja iniciado um inquérito pelo facto de a estância aduaneira de partida não ter recebido informações sobre a remessa que chegou. Nesse caso, o titular do regime de trânsito pode apresentar à estância aduaneira de partida o recibo, indicando assim em que estância aduaneira as mercadorias e os documentos de trânsito foram apresentados. Tal torna o procedimento de inquérito muito mais eficiente.

*Anexo B10,
apêndice III,
Convenção
Anexo 72-03, AE*

O recibo pode ser emitido:

- (i) utilizando o formulário TC11, que figura no apêndice III, anexo B10, da Convenção/anexo 72-03 do AE, ou
- (ii) no verso do exemplar n.º 5 do DAU, no espaço reservado para o efeito.

*Anexo I,
Convenção DAU*

Quando o verso do exemplar n.º 5 for utilizado como recibo, devem ser inseridos os seguintes elementos pela estância aduaneira de destino:

*Apêndice B1,
anexo 9, ADT*

- o número de referência da operação de trânsito,
- o local, o nome e o número de referência da estância aduaneira de partida,
- a data e a assinatura.

A pessoa que solicita o recibo no formulário TC11 deve preenchê-lo antes de o apresentar a um funcionário aduaneiro da estância aduaneira de destino, para certificação.

COMÉRCIO

A pessoa que solicita um recibo à estância aduaneira de destino deve preencher manualmente o formulário TC11, de forma legível, inserindo:

- o local, o nome e o número de referência da estância aduaneira de destino,
- o estatuto das mercadorias, tal como especificado no DAU, ou no DAT,
- o número de referência da operação de trânsito,
- o local, o nome e o número de referência da estância aduaneira de partida.

Além disso, o recibo pode conter outras informações relativas às mercadorias. O titular do regime de trânsito pode, por exemplo, querer indicar o endereço para o qual o transportador das mercadorias devolverá o recibo após ter sido certificado pelos serviços aduaneiros. A estância aduaneira de destino não é obrigada a devolver o recibo por via postal, embora o possa fazer, se necessário. Normalmente, o titular do regime de trânsito solicitará ao transportador que lhe devolva o recibo.

O endereço de devolução pode ser indicado no verso do recibo.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino, quando lhe for solicitado um recibo, deve:

- verificar se é utilizado o formulário correto, ou seja, o TC11,
- verificar se as menções nele inscritas são legíveis,
- verificar se foi devidamente preenchido,
- verificar se existem circunstâncias que impeçam a emissão do recibo,
- caso tudo esteja em ordem, emitir o recibo à pessoa que o solicitou.

V.6.4.2 Emissão de prova alternativa

*Artigo 51.º,
apêndice
Convenção*

I,

Artigo 312.º, AE

O titular do regime de trânsito pode solicitar aos serviços aduaneiros uma prova alternativa na qual se confirme que o regime de trânsito terminou corretamente e que não foi detetada nenhuma irregularidade. O pedido pode ser feito aquando da apresentação da declaração de trânsito e das mercadorias na estância aduaneira de destino.

O titular do regime de trânsito pode solicitar aos serviços aduaneiros uma prova alternativa em fotocópia do segundo exemplar do DAT na qual se confirme que o regime de trânsito terminou corretamente e que não foi detetada nenhuma irregularidade. O pedido pode ser efetuado aquando da apresentação das mercadorias e do DAT na estância aduaneira de destino.

Nota: para informações pormenorizadas sobre a aceitação da prova alternativa pela estância aduaneira de partida, ver ponto VII.3.3.1.

COMÉRCIO

Para obter uma prova alternativa, tal como previsto no artigo 45.º, n.º 4, apêndice I, Convenção/artigo 308.º do AE, pode ser apresentada uma segunda cópia do DAT e da LA, se for caso disso, na estância aduaneira de destino para certificação.

A fotocópia deve:

- estar assinalada com a menção «Cópia»,
- apresentar o carimbo da estância aduaneira de destino, a assinatura do funcionário aduaneiro, a data e a seguinte menção: «Prova alternativa — 99202»,
- incluir um número de identificação e os dados pormenorizados relativos à declaração de trânsito.

O anexo IV.8.3. contém a menção «Prova alternativa» em todas as versões linguísticas.

SERVIÇOS ADUANEIROS

O DAT e a LA (se for caso disso), contendo um número de referência, devem ser certificados pela estância aduaneira de destino. Tal pode incluir uma certificação efetuada por um sistema informático, devendo, no entanto, ser claro para a estância aduaneira de partida que a certificação é um original.

A estância aduaneira de destino deve certificar a prova alternativa quando não forem detetadas quaisquer irregularidades. O carimbo, a assinatura do funcionário e a data são inseridos no documento.

Considera-se que a pessoa que apresenta a prova alternativa com as mercadorias e o DAT é o representante do titular do regime de trânsito. A estância aduaneira de destino deve entregar uma cópia certificada do DAT a essa pessoa.

V.6.4.3 Apresentação das mercadorias e dos documentos fora dos dias e das horas de funcionamento fixados e num local distinto da estância aduaneira de destino

Artigo 45.º, n.º 1, apêndice I, Convenção Regra geral, as mercadorias, a declaração de trânsito e os documentos exigidos devem ser apresentados:

- Artigo 306, n.º 1, AE*
- na estância aduaneira de destino, e
 - durante os dias e as horas de funcionamento fixados.

No entanto, a estância aduaneira de destino pode, a pedido do titular do regime de trânsito ou de outra pessoa que apresente as mercadorias, permitir que as mercadorias e os documentos de trânsito sejam apresentados fora do horário oficial de

funcionamento ou num local distinto.

V.6.4.4 Irregularidades

V.6.4.4.1 Irregularidades respeitantes aos selos

Apenas podem ser autorizadas a sair para o regime de trânsito comum/da União mercadorias que tenham sido seladas. A estância aduaneira de destino deve verificar se os selos continuam intactos. Se os selos tiverem sido quebrados, a estância aduaneira de destino deve indicar essa informação no DAU ou no DAT que é enviado à estância aduaneira de partida.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino verifica o estado dos selos e indica os resultados no DAU ou no DAT. Se os selos estiverem em mau estado, ou se existirem indícios de que estes foram quebrados, recomenda-se vivamente aos serviços aduaneiros que examinem as mercadorias e indiquem os resultados no DAU ou no DAT.

V.6.4.4.2 Outras irregularidades

A estância aduaneira de destino indica no DAU ou no DAT a irregularidade detetada, a fim de informar a estância aduaneira de partida, e adota as medidas adequadas.

Na estância aduaneira de destino, pode ser constatada uma diferença entre as mercadorias declaradas nos documentos e as mercadorias efetivamente apresentadas nessa estância aduaneira. Cada caso deve ser tratado individualmente, pois pode ter ocorrido um erro na partida.

As menções «Para mais» ou «Para menos» dizem respeito ao número de embalagens, à massa bruta ou a ambos.

As diferenças na classificação pautal apenas precisam de ser apresentadas quando exigido pela legislação relativa ao trânsito comum/da União.

Quando necessário, estas diferenças devem ser notificadas através de um ofício ou de uma fotocópia do documento pertinente (T1, T2, T2F, T2L, T2LF, CIM).

Nesses casos, as menções «Para mais» e «Para menos» devem

indicar igualmente a massa líquida, bruta ou outra unidade de medida adequada.

O anexo V.6.8.4 contém a menção «Diferenças» em todas as versões linguísticas.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino deve:

- indicar as eventuais irregularidades no DAU ou no DAT.

V.6.4.5 Alteração da estância aduaneira de destino

Artigo 47.º, n.º 2, apêndice I, Convenção A operação de trânsito pode terminar numa estância distinta da inscrita na declaração de trânsito. Essa estância passa a ser a estância aduaneira de destino.

Artigo 306, n.º 4, AE Quando existe uma alteração da estância aduaneira de destino, o titular do regime de trânsito não cumpre as suas obrigações quando apresenta as mercadorias na última estância aduaneira de passagem, a qual era a estância aduaneira de destino originalmente prevista. O titular do regime de trânsito é responsável pelo funcionamento correto até à nova estância aduaneira de destino.

É possível distinguir três situações:

1. A nova estância aduaneira de destino situa-se no mesmo Estado-Membro/na mesma parte contratante que a indicada na declaração de trânsito;

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino:

- regista a declaração de trânsito,
- verifica se as informações constantes do exemplar n.º 4 do DAU ou de um primeiro exemplar do DAT correspondem às informações constantes do exemplar n.º 5 do DAU ou de um segundo exemplar do DAT,
- verifica o cumprimento do prazo, o estado dos selos (quando apostos) e o itinerário (se for vinculativo),
- decide do nível de controlo exigido,
- após ter obtido resultados positivos do controlo, anota na casa I do exemplar n.º 5 do DAU ou num segundo exemplar do DAT, na rubrica «Observações», o código «A1», «A2» ou «A5»,
- após ter obtido resultados negativos do controlo, anota na casa I do exemplar n.º 5 do DAU ou num segundo exemplar do DAT, na rubrica «Observações», o código «B1»,

- devolve o exemplar n.º 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT à estância aduaneira de partida, segundo o procedimento normalizado.

2. A nova estância aduaneira de destino situa-se num Estado-Membro/numa parte contratante diferente do(a) indicado(a) na declaração de trânsito;

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino:

- regista a declaração de trânsito,
- verifica a casa 52 do DAU ou do DAT, a fim de se assegurar de que a garantia é válida no país em causa,
- verifica se as informações constantes do exemplar n.º 4 do DAU ou de um primeiro exemplar do DAT correspondem às informações constantes do exemplar n.º 5 do DAU ou de um segundo exemplar do DAT,
- verifica o cumprimento do prazo, o estado dos selos (quando apostos) e o itinerário (se for vinculativo),
- decide do nível de controlo exigido,
- após a inscrição do código dos resultados do controlo («A1», «A2», «A5» ou «B1»), indica na casa I do exemplar n.º 5 do DAU ou num segundo exemplar do DAT, na rubrica «Observações», a seguinte menção: «DIFERENÇAS: «DIFERENÇAS: MERCADORIAS APRESENTADAS NA ESTÂNCIA ... (NOME E PAÍS)»,
- devolve o exemplar n.º 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT ao país de partida, segundo o procedimento normalizado.

O anexo V.6.8.8 contém a menção «Diferenças: ...» em todas as versões linguísticas.

3. A nova estância aduaneira de destino situa-se num Estado-Membro ou numa parte contratante distinto(a) da prevista no DAU ou no DAT, que contém a seguinte menção:

«SAÍDA DA ... SUJEITA A RESTRIÇÕES OU A IMPOSIÇÕES PELO(A) REGULAMENTO/DIRETIVA/DECISÃO n.º ...»

O anexo V.6.8.8 contém a menção em todas as versões linguísticas.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino:

- regista a declaração de trânsito,
- verifica a casa 52 do DAU ou do DAT, a fim de se assegurar de que a garantia é válida para o país em causa,
- verifica se as informações constantes do exemplar n.º 4 do DAU ou de um primeiro exemplar do DAT correspondem às informações constantes do

- exemplar n.º 5 do DAU ou de um segundo exemplar do DAT,
- verifica o cumprimento do prazo, o estado dos selos (quando apostos) e o itinerário (se for vinculativo),
 - decide do nível de controlo exigido,
 - após ter obtido resultados positivos do controlo, anota na casa I do exemplar n.º 5 do DAU ou num segundo exemplar do DAT, na rubrica «observações», a menção seguinte: «DIFERENÇAS: MERCADORIAS APRESENTADAS NA ESTÂNCIA ... (NOME E PAÍS)»,
 - envia ao país de partida, segundo o procedimento normalizado:
 - a notificação de que as mercadorias sujeitas a restrições à exportação ou a direitos de exportação foram entregues à estância aduaneira em causa,
 - o exemplar n.º 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT,
 - mantém as mercadorias sob controlo aduaneiro e decide se:
 - autoriza a sua saída para a parte contratante sob cuja jurisdição está a estância aduaneira de partida, ou
 - não autoriza a sua saída enquanto não receber da estância aduaneira de partida uma autorização específica por escrito autorizando essa saída.

V.6.5 Apresentação das mercadorias e da declaração de trânsito após o termo do prazo

Os seguintes exemplos são provas que podem ser apresentadas para atestar circunstâncias imprevistas que estão na origem do incumprimento do prazo, mas que não podem ser imputadas nem ao transportador nem ao titular do regime de trânsito:

- recibo emitido pela polícia (por exemplo, no âmbito de um acidente ou de um furto),
- recibo emitido por um serviço de saúde (por exemplo, no âmbito de cuidados de saúde),
- recibo emitido por um serviço de assistência a veículos (no âmbito da reparação de um veículo),
- qualquer prova de atraso provocado por uma greve ou por qualquer outra circunstância imprevista.

Compete, todavia, aos serviços aduaneiros da estância aduaneira de destino decidirem da validade da prova.

V.6.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

V.6.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

V.6.8 Anexos

V.6.8.1 Menção tipificada «Conforme»

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

V.6.8.2 Menção «Prova alternativa»

BG	Алтернативно доказателство
CS	Alternativní důkaz
DE	Alternativnachweis
EE	Alternatiivsed tõendid
EL	Εναλλακτική απόδειξη
ES	Prueba alternativa
FR	Preuve alternative
IT	Prova alternativa
LV	Alternatīvs pierādījums
LT	Alternatyvusis įrodymas
HU	Alternatív igazolás
MK	Алтернативен доказ
MT	Prova alternattiva
NL	Alternatief bewijs
PL	Alternatywny dowód
PT	Prova alternativa
RO	Probă alternativă
SI	Alternativno dokazilo
SK	Alternatívny dôkaz
RS	Алтернативни доказ
FI	Vaihtoehtoinen todiste
SV	Alternativt bevis
EN	Alternative proof
IS	Önnur sönnun
NO	Alternativt bevis
HR	Alternativni dokaz
TR	Alternatif Kanıt

V.6.8.3 Lista das estâncias centralizadoras para a devolução do exemplar n.º 5 do DAU ou dos segundos exemplares do DAT

Para obter a versão mais recente desta lista, clique na ligação seguinte:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

V.6.8.4 Menção «Diferenças»

Menção caso a estância aduaneira de destino tenha constatado a existência de diferenças:

Na casa I, na rubrica «Observações»:

BG:	Разлики:	В повече.... Липси.... Описание на стоките. Тарифна позиция....
CS:	Odlišnosti:	přebytečné množství chybějící množství název zboží sazební zařazení
DA:	Uoverensstemmelser:	overtallig: manko: varebeskrivelse: tarifering:
DE:	Unstimmigkeiten:	Mehrmenge: Fehlmenge: Art der Waren: Unterposition HS:
EE:	Erinevused:	ülejääk: puudujääk: kauba kirjeldus: tariifne klassifitseerimine:
EL:	Διαφορές	Πλεόνασμα: Ελλειμμα:..... Φύση των εμπορευμάτων:.... Δασμολογική κατάταξη:
ES:	Diferencias:	sobra: falta: clase de mercancía: clasificación arancelaria:
FR :	Différences :	excédent : manquant : nature des marchandises : classement tarifaire:
IT:	Differenze:	Eccedenza:

		Deficienza:
		Natura della merci:
		Classificazione tariffaria:
LV:	Atšķirības:	vairāk: Mazāk: Preču apraksts: Tarifu klasifikācija:
LT:	Neatitikimai:	perteklius: trūkumas: prekių aprašimas: tarifinis klasifikavimas:
HU:	Eltérések:	többlet hiány az áruk fajtája.... tarifaszáma
MT:		
MK:	Разлики:	ВИШОК: КУСОК: ОПИС НА СТОКА: тарифно распоредување:
NL:	Verschillen:	teveel: tekort: soort goederen: tariefpostonderverdeling:
PL:	Nie zgodności:	nadwyżki braki opis towarów ... klasyfikacja taryfowa
PT:	Diferenças:	para mais: para menos: natureza das mercadorias: classificação pautal:
RO:	Diferențe:	excedent: lipsa: descrierea mărfurilor:..... încadrare tarifară:
SI:	Razlike:	višek:

		manko:
		opis blaga:
		tarifna oznaka:
SK:	Nezrovnalosti:	nadbytočné množstvo chýbajúce množstvo druh tovaru sadzobné zaradenie
RS:	Разлике:	Вишак:..... Мањак:..... Опис робе:..... Тарифна ознака:.....
FI:	Eroavuudet:	ylilukuinen tavara: puuttuu: tavaralaji: tariffiointi:
SV:	Avvikelser:	övertalligt gods: manko: varuslag: klassificering:
EN:	Differences:	excess: shortage: description of goods: tariff classification:
IS:	Osamræmi:	Umframmagn: Vöntun: Vörulysing: Tollflokkun:....
NO:	Uoverensstemmelser:	overtallig: manko:..... varebeskrivelse:.... tariffering :..
HR:	Razlike:	višak: manjak:..... opis robe:.... * razvrstavanje u tarifu
TR:	Farklılıklar:	fazlalık:..... Eksiklik:..... Eşya tanımı:..... *tarife sınıflandırması

V.6.8.5 Menção «Discrepância»

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

V.6.8.6 Menção «Inquérito em curso»

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

V.6.8.7 Menção «Imposições cobradas»

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

V.6.8.8 Menção «Diferenças: mercadorias apresentadas na estância (nome e país)»

BG	Различия: митническо учреждение, където стоките са представени ((наименование и страна)
CS	Nesrovnalosti: úřad, kterému bylo zboží předloženo..... (název a země)
DA	Forskelle: det sted, hvor varerne blev frembudt (navn og land)
DE	Unstimmigkeiten: Stelle, bei der die Gestellung erfolgte (Name und Land)
EE	Erinevused: asutus, kuhu kaup esitati(nimi ja riik)
EL	Διαφορές: εμπορεύματα προσκομισθέντα στο τελωνείο.....(Όνομα και χώρα)
ES	Diferencias: mercancías presentadas en la oficina (nombre y país)
FR	Différences: marchandises présentées au bureau (nom et pays)
IT	Differenze: ufficio al quale sono state presentate le merci (nome e paese)
LV	Atšķirības: muitas iestāde, kurā preces tika uzrādītas (nosaukums un valsts)
LT	Skirtumai: įstaiga, kuriai pateiktos prekės (pavadinimas ir valstybė)
HU	Eltérések: hivatal, ahol az áruk bemutatása megtörtént (név és ország)
MK	Разлики: испостава каде стоките се ставени на увид (назив и земја)
MT	Differenzi: ufficċju fejn l-oġġetti kienu ppreżentati (isem u pajjiż)
NL	Verschillen: kantoor waar de goederen zijn aangebracht (naam en land)
PL	Nie zgodności: urząd w którym przedstawiono towar(nazwa i kraj)
PT	Diferenças: mercadorias apresentadas na estância (nome e país)
RO	Diferențe: mărfuri prezentate la biroul vamal (numebiroul unde au fost prezentate mărfurile (denumire și țara)
SI	Razlike: urad, pri katerem je bilo blago predloženo ... (naziv in država)
SK	Nezrovnalosti: úrad, ktorému bol tovar dodaný (názov a krajina)
FI	Muutos: toimipaikka, jossa tavarat esitetty (nimi ja maa)
RS	Разлике: царинарница којој је роба предата (назив и земља)
SV	Avvikelse: tullkontor där varorna anmäldes (namn och land)
EN	Differences: office where goods were presented (name and country)
IS	Breying: tollstjórnaskrifstofa þar sem vörum var framvísað (nafn og land)
NO	Forskjell: det tollsted hvor varene ble fremlagt (navn og land)
HR	Razlike: carinski ured kojem je roba podnesena...(naziv i zemlja)
TR	Farklılıklar: Eşyanın sunulduğu idare... (adı/ülkesi)

V.6.8.9 Menção «Saída da sujeita a restrições ou a imposições pelo(a) Regulamento/Diretiva/Decisão n.º ...»

- BG Напускането на Подлежи на ограничения или такси съгласно Регламент/Директива/Решение № ...
- CS Výstup ze podléhá omezením nebo dávkám podle nařízení/směrnice/rozhodnutí č ...
- DA Udpassage fra undergivet restriktioner eller afgifter i henhold til forordning/direktiv/afgørelse nr. ...
- DE Ausgang aus- gemäß Verordnung/Richtlinie/Beschluss Nr. ... Beschränkungen oder Abgaben unterworfen.
- EE Väljumine ... on aluseks piirangutele ja maksudele vastavalt määrusele/direktiivile/otsusele nr....
- EL Η έξοδος από Υποβάλλεται σε περιορισμούς ή σε επιβαρύνσεις από τον Κανονισμό/την Οδηγία/την Απόφαση αριθ. ...
- ES Salida de..... sometida a restricciones o imposiciones en virtud del (de la) Reglamento/Directiva/Decisión no ...
- FR Sortie de soumise à des restrictions ou à des impositions par le règlement ou la directive/décision no ...
- IT Uscita dalla soggetta a restrizioni o ad imposizioni a norma del(la) regolamento/direttiva/decisione n. ...
- LV Izvešana no, piemērojot ierobežojumus vai maksājumus saskaņā ar Regulu/Direktīvu/Lēmumu No...,
- LT Išvežimui iš taikomi apribojimai arba mokesčiai, nustatyti Reglamentu/Direktyva/Sprendimu Nr....,
- HU A kilépés..... területéről a rendelet/irányelv/határozat szerinti korlátozás vagy teher megfizetésének kötelezettsége alá esik
- МК Излезот од предмет на ограничувања или давачки согласно Уредба/Директива/Решение Бр. ...
- MT Ҳруғ mill-sugġett għall-restrizzjonijiet jew ҥlasijiet taht Regola/Direttiva/Deċiżjoni Nru...
- NL Bij uitgang uit de zijn de beperkingen of heffingen van Verordening/Richtlijn/Besluit nr. ... van toepassing.

- PL Wyprowadzenie z..... podlega ograniczeniom lub opłatom zgodnie z rozporządzeniem/dyrektywą/decyzją nr ...
- PT Saída da sujeita a restrições ou a imposições pelo(a) Regulamento/Diretiva/Decisão n.º ...
- RO Ieşire din ... supusă restricţiilor sau impozitelor prin Regulamentul/Directiva/Decizia Nr ...
- SI Iznos iz zavezan omejitvam ali obveznim dajatvam na podlagi uredbe/direktive/odločbe št ...
- SK Výstup z..... podlieha obmedzeniam alebo platbám podľa nariadenia/smernice/rozhodnutia č
- RS Излаз из..... подлеже ограничењима или трошковима на основу Уредбе/Директиве/ Одлуке бр.....
- FI vientiin sovelletaan asetuksen/direktiivin/päätöksen N:o ... mukaisia rajoituksia tai maksuja
- SV Utförsel från underkastad restriktioner eller avgifter i enlighet med förordning/direktiv/beslut nr ...
- EN Exit from subject to restrictions or charges under Regulation/Directive/Decision No ...
- IS Útflutningur fráháð takmörkunum eða gjöldum samkvæmt reglugerð/fyrirmælum/ákvörðun nr.
- NO Utförsel fra Underlagt restriksjoner eller avgifter i henhold til forordning/direktiv/vedtak nr. ...
- HR Izlaz iz ... podliježe ograničenjima ili pristojbama na temelju Uredbe/Direktive/Odluke br...
- TR Eşyanın’dan çıkışı No.lu Tüzük/ Direktif / Karar kapsamında kısıtlamalara veya mali yükümlülöklere tabidir

PARTE VI — SIMPLIFICAÇÕES

VI.1 Introdução

A parte VI trata das simplificações em matéria de trânsito.

O ponto VI.2 descreve os princípios gerais e a legislação relativas às simplificações em matéria de trânsito.

O ponto VI.3 descreve cada simplificação em matéria de trânsito.

O ponto VI.4 trata de situações específicas.

O ponto VI.5 apresenta as exceções.

O ponto VI.6 está reservado a instruções nacionais específicas.

O ponto VI.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto VI.8 contém os anexos.

VI.2 Princípios gerais e legislação

Referências jurídicas:

- Artigos 55.º a 111.º-B, apêndice I, da Convenção,
- Artigo 233.º, n.º 4, do CAU,
- Artigos 191.º a 200.º do AD,
- Artigos 313.º a 320.º do AE,
- Artigos 25.º e 26.º do ADT.

Regra geral, as simplificações em matéria de trânsito aduaneiro podem ser repartidas em duas grandes categorias:

1. As simplificações em função dos operadores económicos;
2. As simplificações em função do modo de transporte utilizado.

A finalidade das simplificações em matéria de trânsito, que dependem da fiabilidade dos operadores económicos e estão sujeitas à concessão de uma autorização, é encontrar um ponto de equilíbrio entre os controlos aduaneiros e a facilitação do comércio. As várias simplificações em matéria de trânsito são descritas no ponto VI.3.

O presente ponto descreve o procedimento necessário para obter

autorização para uma simplificação em matéria de trânsito. São descritas:

- as condições gerais que o operador económico deve satisfazer para obter autorização para utilização de uma simplificação (ponto VI.2.1.),
- o procedimento para a obtenção de uma autorização (ponto VI.2.2.),
- a monitorização de uma autorização (ponto VI.2.3.),
- o procedimento de anulação, revogação e alteração de uma autorização (ponto VI.2.4.),
- o procedimento de suspensão de uma autorização (ponto VI.2.5.),
- a reavaliação de uma autorização (ponto VI.2.6).

VI.2.1 Tipos de simplificações em matéria de trânsito e condições

*Artigo 6.º,
Convenção*

*Artigo 55.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigos 89.º, n.º 5,
e 233.º, n.º 4, CAU*

*Artigos 24.º, n.º 1,
alínea b), e 25.º a
28.º, ADT*

Mediante a apresentação de um pedido, as autoridades aduaneiras podem autorizar qualquer uma das seguintes simplificações no que respeita à sujeição das mercadorias ao regime de trânsito comum/da União ou ao termo desse regime:

- a) A utilização de uma garantia global e de uma garantia global de montante reduzido (incluindo uma dispensa de garantia);
- b) A utilização de selos de um modelo especial, quando seja exigida a selagem a fim de assegurar a identificação das mercadorias sujeitas ao regime de trânsito comum/da União;
- c) O estatuto de expedidor autorizado, que permite ao titular da autorização sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito comum/da União sem as apresentar às autoridades aduaneiras;
- d) O estatuto de destinatário autorizado, que permite ao titular da autorização receber mercadorias que circulem ao abrigo do regime de trânsito comum/da União num local autorizado, para pôr termo ao regime;
- e) A utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea (aplicável apenas até à data de atualização do sistema NSTI);
- f) A utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima (aplicável apenas até à data de atualização do sistema NSTI);
- g) A utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração aduaneira para sujeitar as mercadorias transportadas por via aérea ao regime de trânsito comum ou da

União e as mercadorias transportadas por via marítima ao regime de trânsito da União;

h) A utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via ferroviária (aplicável apenas até à data de atualização do sistema NSTI);

i) A aplicação de outros procedimentos simplificados com base no artigo 6.º da Convenção.

1. No caso das simplificações que envolvam a utilização de uma garantia global, devem estar satisfeitas as seguintes condições:

- o requerente está estabelecido no território aduaneiro de uma parte contratante,
- o requerente não cometeu qualquer infração grave ou repetida à legislação aduaneira e às regras de tributação, incluindo a inexistência de registo de infrações penais graves relacionadas com a sua atividade económica,
- o requerente utiliza regularmente o regime de trânsito comum/da União ou dispõe de normas práticas de competência ou de qualificações profissionais diretamente relacionadas com a atividade exercida.

*Artigos 57.º e 75.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 95.º, n.º 1,
CAU*

Artigo 84.º, AD

O montante de referência da garantia global pode ser reduzido para 50 %, 30 % ou 0 % (dispensa), desde que sejam cumpridos os critérios adicionais:

- 50 % do montante de referência:
 - o requerente mantém um sistema contabilístico compatível com os princípios de contabilidade geralmente aceites e aplicados na parte contratante em que é mantida a contabilidade, permite o controlo aduaneiro por auditoria e mantém um registo histórico dos dados que fornece uma pista de auditoria desde o momento em que os dados entram no ficheiro,
 - o requerente tem uma organização administrativa que corresponde ao tipo e à dimensão da empresa e que é adequada à gestão dos fluxos de mercadorias, e dispõe de um sistema de controlos internos capaz de prevenir, detetar e corrigir erros, bem como de prevenir e detetar transações ilegais ou irregulares,
 - o requerente não é objeto de qualquer processo de insolvência,
 - durante os últimos três anos anteriores à apresentação do pedido, o requerente cumpriu as suas obrigações financeiras no que respeita aos pagamentos da dívida

(aduaneira) cobrados na importação ou exportação ou relacionados com a importação ou exportação de mercadorias,

—o requerente demonstra, com base nos registos e nas informações disponíveis para os últimos três anos anteriores à apresentação do pedido, que tem capacidade financeira suficiente para cumprir as suas obrigações e respeitar os seus compromissos tendo em conta a natureza e o volume da atividade comercial, incluindo não ter ativos líquidos negativos, salvo em casos em que estes podem ser cobertos,

- 30 % do montante de referência:

—o requerente mantém um sistema contabilístico compatível com os princípios de contabilidade geralmente aceites e aplicados na parte contratante em que é mantida a contabilidade, permite o controlo aduaneiro por auditoria e mantém um registo histórico dos dados que fornece uma pista de auditoria desde o momento em que os dados entram no ficheiro,

—o requerente tem uma organização administrativa que corresponde ao tipo e à dimensão da empresa e que é adequada à gestão dos fluxos de mercadorias, e dispõe de um sistema de controlos internos capaz de prevenir, detetar e corrigir erros, bem como de prevenir e detetar transações ilegais ou irregulares,

—o requerente garante que os trabalhadores pertinentes recebem instruções no sentido de informar as autoridades aduaneiras sempre que se detetem dificuldades no cumprimento das exigências, e estabelece procedimentos adequados para informar as autoridades aduaneiras dessas dificuldades,

—o requerente não é objeto de qualquer processo de insolvência,

—durante os últimos três anos anteriores à apresentação do pedido, o requerente cumpriu as suas obrigações financeiras no que respeita aos pagamentos da dívida (aduaneira) cobrados na importação ou exportação ou relacionados com a importação ou exportação de mercadorias,

—o requerente demonstra, com base nos registos e nas informações disponíveis para os últimos três anos anteriores à apresentação do pedido, que tem capacidade financeira suficiente para cumprir as suas obrigações e respeitar os seus compromissos tendo em conta a

natureza e o volume da atividade comercial, incluindo não ter ativos líquidos negativos, salvo em casos em que estes podem ser cobertos,

- 0 % do montante de referência (dispensa de garantia):
 - o requerente mantém um sistema contabilístico compatível com os princípios de contabilidade geralmente aceites e aplicados na parte contratante em que é mantida a contabilidade, permite o controlo aduaneiro por auditoria e mantém um registo histórico dos dados que fornece uma pista de auditoria desde o momento em que os dados entram no ficheiro,
 - o requerente permite à autoridade aduaneira o acesso físico aos seus sistemas contabilísticos, bem como, se for caso disso, aos seus registos comerciais e de transporte,
 - o requerente possui um sistema logístico que identifica as mercadorias como mercadorias em livre prática numa parte contratante ou como mercadorias de países terceiros e indica, se for caso disso, a sua localização,
 - o requerente tem uma organização administrativa que corresponde ao tipo e à dimensão da empresa e que é adequada à gestão dos fluxos de mercadorias, e dispõe de um sistema de controlos internos capaz de prevenir, detetar e corrigir erros, bem como de prevenir e detetar transações ilegais ou irregulares,
 - se for caso disso, o requerente dispõe de procedimentos satisfatórios para gerir as licenças e autorizações concedidas em conformidade com as medidas de política comercial ou relacionadas com o comércio de produtos agrícolas,
 - o requerente dispõe de procedimentos satisfatórios de arquivo dos seus registos e informações e de proteção contra a perda de informações,
 - o requerente garante que os trabalhadores pertinentes recebem instruções no sentido de informar as autoridades aduaneiras sempre que se detetem dificuldades no cumprimento das exigências, e estabelece procedimentos adequados para informar as autoridades aduaneiras dessas dificuldades,
 - o requerente tem em vigor medidas de segurança adequadas para proteger o seu sistema informático contra o acesso não autorizado e para proteger a sua documentação,
 - o requerente não é objeto de qualquer processo de insolvência,

- durante os últimos três anos anteriores à apresentação do pedido, o requerente cumpriu as suas obrigações financeiras no que respeita aos pagamentos da dívida (aduaneira) cobrados na importação ou exportação ou relacionados com a importação ou exportação de mercadorias,
- o requerente demonstra, com base nos registos e nas informações disponíveis para os últimos três anos anteriores à apresentação do pedido, que tem capacidade financeira suficiente para cumprir as suas obrigações e respeitar os seus compromissos tendo em conta a natureza e o volume da atividade comercial, incluindo não ter ativos líquidos negativos, salvo em casos em que estes podem ser cobertos.

*Artigo 57.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigos 191.º,
193.º, 195.º, 199.º e
200.º, DA*

*Artigos 25.º a 28.º,
ADT*

2. Para as seguintes autorizações que envolvam a utilização de selos de um modelo especial, o estatuto do expedidor autorizado e o estatuto do destinatário autorizado, devem estar satisfeitas as seguintes condições:

- o requerente está estabelecido no território aduaneiro de uma parte contratante,
- o requerente declara que utilizará regularmente o regime de trânsito comum/da União,
- o requerente não cometeu qualquer infração grave ou repetida à legislação aduaneira e às regras de tributação, incluindo a inexistência de registo de infrações penais graves relacionadas com a sua atividade económica,
- o requerente demonstra um elevado nível de controlo das suas operações e do fluxo de mercadorias, mediante um sistema de gestão dos registos comerciais e, se for caso disso, dos registos de transporte, que permita controlos aduaneiros adequados,
- o requerente dispõe de normas práticas de competência ou de qualificações profissionais diretamente relacionadas com a atividade exercida.

3. No caso de autorizações que envolvam a utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea:

- o requerente é uma companhia aérea e está estabelecido no território aduaneiro de uma parte contratante,
- o requerente utiliza regularmente os regimes de trânsito comum/da União ou a autoridade aduaneira competente sabe

que o requerente pode cumprir as obrigações no âmbito desses regimes,

- o requerente não cometeu infrações graves ou repetidas à legislação aduaneira ou fiscal.

4. No caso de autorizações que envolvam a utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima:

- o requerente é uma companhia de navegação e está estabelecido no território aduaneiro da União,
- o requerente utiliza regularmente os regimes de trânsito da União ou a autoridade aduaneira competente sabe que o requerente pode cumprir as obrigações no âmbito desses regimes,
- o requerente não cometeu infrações graves ou repetidas à legislação aduaneira ou fiscal.

5. No caso de autorizações que envolvam a utilização de um documento de transporte eletrônico (DTE) como declaração de trânsito para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito comum/da União:

- relativamente ao transporte aéreo (aplicável ao trânsito comum/da União):
 - ✓ o requerente efetua um número significativo de voos entre os aeroportos dos países de trânsito comum/da União,
 - ✓ o requerente demonstra ter capacidade de assegurar que os elementos do DTE estão à disposição da estância aduaneira de partida no aeroporto de partida e da estância aduaneira de destino no aeroporto de destino e que esses elementos são os mesmos na estância aduaneira de partida e na estância aduaneira de destino,
 - ✓ o requerente está estabelecido no território de uma parte contratante,
 - ✓ o requerente declara que utilizará regularmente o regime de trânsito comum/da União,
 - ✓ o requerente não cometeu qualquer infração grave ou repetida à legislação aduaneira e às regras de tributação, incluindo a inexistência de registo de infrações penais graves relacionadas com a sua

- atividade económica,
- ✓ o requerente demonstra um elevado nível de controlo das suas operações e do fluxo de mercadorias, mediante um sistema de gestão dos registos comerciais e, se for caso disso, dos registos de transporte, que permita controlos aduaneiros adequados,
 - ✓ o requerente demonstra observar normas práticas de competência e possuir qualificações profissionais diretamente relacionadas com a atividade exercida;
- relativamente ao transporte marítimo (aplicável apenas ao trânsito da União):
 - ✓ o requerente efetua um número significativo de viagens entre portos da União,
 - ✓ o requerente demonstra ter capacidade de assegurar que os elementos do DTE estão à disposição da estância aduaneira de partida no porto de partida e da estância aduaneira de destino no porto de destino e que esses elementos são os mesmos na estância aduaneira de partida e na estância aduaneira de destino,
 - ✓ o requerente está estabelecido no território da União;
 - ✓ o requerente declara que utilizará regularmente o regime de trânsito da União,
 - ✓ o requerente não cometeu qualquer infração grave ou repetida à legislação aduaneira e às regras de tributação, incluindo a inexistência de registo de infrações penais graves relacionadas com a sua atividade económica,
 - ✓ o requerente demonstra um elevado nível de controlo das suas operações e do fluxo de mercadorias, mediante um sistema de gestão dos registos comerciais e, se for caso disso, dos registos de transporte, que permita controlos aduaneiros adequados,
 - ✓ o requerente demonstra observar normas práticas de competência e possuir qualificações profissionais diretamente relacionadas com a atividade exercida.
- Artigos 111.º-A e 111.º-B, apêndice I, Convenção*
- Artigo 233.º, n.º 4, CAU*
- Artigos 191.º, 199.º e 200.º, AD*

6. No caso de autorizações que envolvam a utilização do regime de trânsito comum em suporte de papel específico para as mercadorias transportadas por via ferroviária:

- o requerente é uma empresa de transporte ferroviário,

- o requerente está estabelecido no território aduaneiro de uma parte contratante,
- o requerente utiliza regularmente o regime de trânsito comum/da União ou a autoridade aduaneira competente sabe que o requerente pode cumprir as obrigações inerentes ao regime,
- o requerente não cometeu infrações graves ou repetidas à legislação aduaneira ou fiscal.

As autorizações só serão concedidas se a autoridade aduaneira considerar que estará em condições de fiscalizar o regime de trânsito comum/da União e de efetuar controlos sem um esforço administrativo desproporcionado em relação às necessidades da pessoa em causa.

VI.2.2 Procedimento de autorização

*Artigo 61.º,
apêndice I,
Convenção*

Cada simplificação está sujeita à concessão de uma autorização. Os pedidos devem ser apresentados utilizando o formulário eletrónico ou por escrito e devem ser autenticados e datados³³. O requerente deve comunicar às autoridades competentes todos os elementos necessários para a concessão da autorização.

*Artigo 22.º, n.º 1,
CAU*

*Artigos 192.º e
194.º, AD*

O local da entrega do pedido depende do tipo da simplificação. Em geral, o pedido é apresentado às autoridades aduaneiras competentes do local onde o requerente mantém ou disponibiliza a sua contabilidade principal para fins aduaneiros e onde serão realizadas, no todo ou em parte, as atividades abrangidas pela autorização. Porém, em casos específicos, o local da apresentação do pedido é diferente. No caso dos expedidores autorizados, o pedido é apresentado às autoridades competentes no país onde a operação de trânsito comum/da União deve ser iniciada. No caso dos destinatários autorizados, o pedido é apresentado às autoridades competentes no país onde a operação de trânsito comum/da União deve ser terminada. Para a obtenção de autorizações que envolvam a utilização de selos de um modelo especial, o requerente pode escolher as autoridades aduaneiras competentes. Se o requerente for um expedidor autorizado, pode entregar o pedido de utilização dos selos de um modelo especial quer às autoridades aduaneiras competentes para a emissão da autorização para o expedidor autorizado, quer em conformidade com as regras referidas acima.

³³ Na União, o sistema de gestão de decisões aduaneiras (CDMS) é aplicável aos pedidos e às autorizações.

Os procedimentos de aceitação das autorizações ou de rejeição das mesmas devem ser executados de acordo com as disposições gerais estabelecidas na legislação nacional das partes contratantes.

COMÉRCIO

Para obter uma autorização:

1. Apresentar um pedido autenticado e datado, em formato eletrónico ou por escrito, especificando qual a simplificação solicitada;
2. Indicar todos os elementos específicos necessários para substanciar o pedido, nomeadamente:
 - os elementos de informação do requerente, — o local de estabelecimento,
 - todas as informações necessárias para permitir às autoridades competentes decidirem se as condições para a concessão da autorização estão satisfeitas;
3. Informar sobre o modo como são mantidos os registos das atividades comerciais.

Nota: os requerentes serão responsáveis pela exatidão das informações prestadas e pela autenticidade dos documentos fornecidos.

Antes de a autorização ser concedida, as autoridades competentes devem avaliar se as condições necessárias estão satisfeitas.

As principais condições a preencher relativamente à maioria das simplificações em matéria de trânsito figuram nos critérios para a concessão do estatuto de operador económico autorizado (critérios de AEO), definidos no artigo 39.º, alíneas a), b) e d), do CAU. Excetuam-se as seguintes simplificações:

*Artigo 64.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 22.º, n.ºs 4 e
5 artigo 39.º, CAU*

Artigo 14.º, AD

- utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea,
- utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima,
- utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via ferroviária.

Nestes casos, aplicam-se apenas os critérios de AEO estabelecidos no artigo 39.º, alínea a), do CAU.

Para verificar estes critérios, recomenda-se vivamente a consulta do

documento «[Linhas Orientadoras para os Operadores Económicos Autorizados](#)».

Este documento descreve em pormenor como e de que modo os critérios e subcritérios específicos devem ser verificados pelas autoridades aduaneiras competentes, tendo em conta a dimensão e o tipo de requerente (por exemplo, empresas multinacionais e grandes empresas, pequenas e médias empresas, empresas de transportes, operadores expresso, expedidores/destinatários).

Durante a verificação das condições, podem também ser tidas em conta quaisquer informações disponibilizadas por outras autoridades ou agências governamentais.

*Artigo 62.º,
apêndice I,
Convenção*

A autorização deve conter todas as informações necessárias para a aplicação correta da simplificação pelo operador económico e para a sua fiscalização pelas autoridades competentes.

Por norma, a autorização permanece válida sem limitação temporal.

*Artigo 58.º,
apêndice I,
Convenção*

A autorização produz efeitos a contar da data em que o requerente a recebeu, ou em que se considera que a recebeu, e é executável pelas autoridades aduaneiras a partir dessa data. A data só é diferente em casos excecionais:

*Artigo 23.º, n.º 5,
CAU*

- se o requerente tiver solicitado uma data de efeito diferente,
- se tiver sido emitida uma autorização anterior com limitação temporal e o único objetivo da nova autorização for prorrogar a validade daquela (neste caso, a autorização produz efeitos a partir do dia seguinte ao termo do prazo de validade da autorização anterior),
- se o efeito da autorização estiver dependente do cumprimento de certas formalidades pelo requerente, caso em que a autorização produz efeitos a contar da data em que o requerente receber a notificação da autoridade aduaneira competente a informar que as formalidades foram cumpridas satisfatoriamente.

O titular da autorização deve informar as autoridades aduaneiras de todos os acontecimentos ocorridos após a concessão da autorização que possam afetar a sua manutenção ou o seu conteúdo.

As decisões de indeferimento dos pedidos devem indicar os motivos subjacentes e ser comunicadas ao requerente em conformidade com

os prazos e as disposições em vigor na parte contratante pertinente.

As autoridades aduaneiras devem supervisionar as condições a cumprir pelo titular da autorização e a conformidade com as obrigações resultantes dessa autorização.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira competente:

- fornece ao requerente uma autorização autenticada e datada (juntamente com um ou mais exemplares, se a autorização foi emitida por escrito),
- conserva os pedidos e todos os documentos comprovativos,
- conserva uma cópia da autorização.

Em alguns casos, um pedido será indeferido ou uma autorização será anulada, revogada, alterada ou suspensa. Nesses casos, o pedido e a decisão do seu indeferimento ou de anulação, revogação, alteração ou suspensão da autorização, bem como todos os documentos comprovativos apensos, devem ser conservados durante, pelo menos, três anos. Este período tem início no termo do ano civil em que o pedido foi indeferido ou em que a autorização foi anulada, revogada, alterada ou suspensa.

COMÉRCIO

Nos casos em que a autorização tiver sido concedida, o número de referência da autorização deve constar na declaração de trânsito sempre que a estância aduaneira de partida assim o exija no caso das seguintes simplificações:

- utilização de selos de um modelo especial,
- utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea,
- utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima,
- utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração aduaneira para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito comum/da União.

Estas informações têm necessariamente de ser fornecidas, a menos que possam ser inferidas a partir de outros elementos de informação, por exemplo, o número EORI do titular da autorização ou o sistema de gestão de decisões aduaneiras (CDMS).

VI.2.3 Monitorização de uma autorização

*Artigo 58.º,
apêndice I,
Convenção*

Cada autorização concedida deve ser monitorizada pelas autoridades aduaneiras competentes de forma contínua e regular.

*Artigo 23.º, n.º 5,
CAU*

A monitorização tem por objetivo a deteção precoce de qualquer indício de incumprimento das obrigações decorrentes da autorização.

Caso o titular da autorização se encontre estabelecido há menos de três anos, as autoridades aduaneiras devem monitorizar de perto a sua atividade durante o primeiro ano após a concessão da autorização.

Para efeitos da monitorização, a autoridade aduaneira competente pode elaborar um plano de monitorização que descreva cada uma das atividades de monitorização, incluindo a respetiva frequência e calendarização (por exemplo, verificar a conformidade com os critérios e as regras, incluindo as atividades correntes do operador, visitas às instalações, verificação de diferentes bases de dados e relatórios apresentados pelos operadores).

O plano de monitorização deve ter por base a análise de risco realizada nas várias fases (verificação antes da concessão da autorização, gestão da autorização concedida, etc.), tendo em conta, em especial:

- o tipo de autorização,
- a estabilidade do operador económico,
- a dimensão da empresa e o número de locais de atividade,

- a cooperação com o operador económico,
- informações recebidas do operador económico sobre discrepâncias detetadas ou eventuais alterações suscetíveis de influenciar as condições da autorização,
- se o operador económico tem estatuto de AEO.

Recomenda-se a realização de visitas às instalações dos operadores, pelo menos, uma vez por ano.

O desenvolvimento do plano de monitorização e quaisquer visitas às instalações do operador têm de ser coordenados pelas autoridades aduaneiras (tendo em conta quaisquer outras atividades de auditoria/monitorização previstas para esse operador, por exemplo, auditorias e monitorização de AEO), para evitar a duplicação dos exames.

VI.2.4 Anulação, revogação e alteração de uma autorização

Artigo 65.º, n.ºs 2 e 3, apêndice I, Convenção

Artigos 27.º e 28.º, CAU

As autoridades aduaneiras devem anular uma autorização se esta foi concedida com base em informações incorretas ou incompletas e se o titular tinha ou devia ter conhecimento dessas informações incorretas ou incompletas (por exemplo, número incorreto de operações de trânsito que justifique a utilização de uma simplificação, localização incorreta das mercadorias).

A pedido do seu titular, a autorização deve ser revogada ou alterada.

Da mesma forma, as autoridades competentes podem revogar ou alterar a autorização caso concluam, com base nas informações prestadas, ou por si próprias, que uma autorização deixou de respeitar as condições estabelecidas, por exemplo:

- se uma ou mais condições necessárias para a emissão da autorização tiverem deixado de ser respeitadas,
- se um acontecimento ocorrido após a concessão da autorização afetar o seu conteúdo ou a sua manutenção,
- se o titular da autorização deixar de satisfazer uma obrigação que lhe incumba por força da mesma.

Artigo 65.º, n.ºs 4, 5 e 6, apêndice I, Convenção

Artigos 27.º e 28.º, CAU

As autoridades competentes devem informar o titular da anulação, revogação ou alteração da autorização de acordo com os prazos e as disposições em vigor na parte contratante.

A anulação de uma autorização produz efeitos a contar da data em que a autorização inicial produziu efeitos.

A decisão de revogação ou de alteração de uma autorização produz efeitos a contar da data em que o requerente a recebeu ou em que se considera que a recebeu. Todavia, em casos excepcionais em que os interesses legítimos do titular da autorização o justifiquem, as autoridades aduaneiras podem diferir a data em que a revogação ou a alteração produz efeitos, em conformidade com os prazos em vigor nas partes contratantes. A data em que a decisão produz efeitos deve ser indicada na decisão de revogação ou de alteração da autorização.

Nos casos em que a autorização seja válida noutros países, esses países devem ser informados imediatamente pelas autoridades aduaneiras competentes acerca da anulação, revogação ou alteração da autorização da forma especificada para cada tipo de simplificação.

VI.2.5 Suspensão de uma autorização

Artigos 67.º, 68.º e 69.º, apêndice I, Convenção

A suspensão da autorização significa que a autorização atribuída não é válida durante um período específico.

Artigos 16.º, 17.º e 18.º, AD

A autorização pode igualmente ser suspensa, em vez de anulada, revogada ou alterada, nos seguintes casos:

- existem motivos suficientes para a anulação, revogação ou alteração da autorização, mas as autoridades competentes ainda não dispõem de todos os elementos necessários para decidir sobre a anulação, a revogação ou a alteração,
- o titular da autorização deixou de satisfazer uma ou mais condições ou não assegura o cumprimento das suas obrigações, mas tem permissão da parte das autoridades aduaneiras para tomar as medidas adequadas a fim de melhorar a situação,
- o titular da autorização solicita a suspensão por ser temporariamente incapaz de reunir as condições ou cumprir as obrigações impostas ao abrigo de tal autorização.

Quando o titular melhorar a sua situação, notifica as autoridades aduaneiras sobre:

- (i) as medidas que se compromete a tomar a fim de assegurar a satisfação das condições ou o cumprimento das obrigações, e
- (ii) o prazo de que necessita para tomar tais medidas.

As autoridades aduaneiras têm de definir o período de suspensão. Em geral, deve corresponder ao período de tempo necessário para que

essas autoridades determinem se as condições de anulação, revogação ou alteração estão satisfeitas.

O período de suspensão pode ser prorrogado a pedido do titular da autorização. As autoridades aduaneiras podem prorrogar esse período se necessitarem de mais tempo para verificarem se as medidas tomadas pelo titular asseguram a satisfação das condições ou o cumprimento das obrigações, mas essa prorrogação não pode ser superior a 30 dias.

A prorrogação do período de suspensão é igualmente necessária quando, na sequência da suspensão, as autoridades aduaneiras tencionam anular, revogar ou alterar a autorização. Neste caso, o período é prorrogado até que a decisão de anulação, revogação ou alteração produza efeitos.

A suspensão termina quando expirar o período de suspensão, salvo se, antes de expirar esse período, ocorrer uma das seguintes situações:

- a suspensão for levantada por não haver motivo para a anulação, revogação ou alteração da decisão, devendo, neste caso, a suspensão terminar na data em que foi levantada,
- a suspensão for levantada com base no facto de o titular da autorização ter adotado, a contento da autoridade aduaneira competente para conceder a autorização, as medidas necessárias para garantir a satisfação das condições estabelecidas para a autorização ou o cumprimento das obrigações impostas por essa decisão. Neste caso, a suspensão termina na data em que foi levantada,
- a autorização suspensa for anulada, revogada ou alterada, caso em que a suspensão termina na data de anulação, revogação ou alteração.

As autoridades aduaneiras informam o titular da autorização do termo da suspensão.

Nos casos em que a autorização seja válida noutros países, esses países devem ser informados imediatamente pelas autoridades aduaneiras competentes acerca da suspensão e do termo da suspensão da autorização da forma especificada para cada tipo de simplificação.

VI.2.6 Reavaliação de uma autorização

Artigo apêndice Convenção 66.º, I, As autoridades aduaneiras competentes para conceder a autorização são obrigadas a reavaliá-la periodicamente nos seguintes casos:

- Artigo 15.º, AD*
- quando se verificarem alterações na legislação que afetem a autorização,
 - quando necessário, em resultado da monitorização efetuada,
 - no seguimento de informações prestadas pelo titular da autorização ou por outras autoridades.

Dependendo dos motivos subjacentes à reavaliação, esta poderá traduzir-se num reexame total ou parcial das condições concretas.

O resultado da reavaliação é comunicado ao titular da autorização.

Para mais informações sobre a reavaliação das autorizações, recomenda-se vivamente a consulta do documento «[Linhas Orientadoras para os Operadores Económicos Autorizados](#)».

A reavaliação terá um dos seguintes resultados:

- conservação da autorização concedida sem alterações,
- alteração da autorização,
- revogação da autorização,
- suspensão da autorização.

VI.3 Descrição das simplificações

O presente ponto descreve as seguintes simplificações:

- a garantia global e a dispensa de garantia (ponto VI.3.1),
- a utilização de selos de um modelo especial (ponto VI.3.2),
- o expedidor autorizado (ponto VI.3.3),
- o destinatário autorizado (ponto VI.3.4),
- a utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via ferroviária (ponto VI.3.5),
- a utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea (ponto VI.3.6),
- a utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima (ponto VI.3.7),
- os procedimentos simplificados com base no artigo 6.º da

Convenção/artigo 97.º, n.º 2, do CAU (ponto VI.3.8),

- a utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para sujeitar as mercadorias transportadas por via aérea ao regime de trânsito comum/da União (ponto VI.3.9),
- a utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para sujeitar as mercadorias transportadas por via marítima ao regime de trânsito da União (ponto VI.3.10).

Validade geográfica das simplificações em matéria de trânsito	
TODOS OS PAÍSES:	<ul style="list-style-type: none"> — garantia global* — garantia global limitada* — dispensa de garantia* — utilização do regime de trânsito comum/da União através de documentos em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via ferroviária; <p>*exceto os países de trânsito comum excluídos pela entidade garante. A validade em Andorra e/ou em São Marinho só é possível no que respeita ao trânsito da União.</p>
TODOS OS PAÍSES na condição de a operação de trânsito ter início no país de concessão da autorização:	<ul style="list-style-type: none"> — utilização de selos especiais — expedidor autorizado
PAÍS de concessão da autorização:	— destinatário autorizado
PAÍS/PAÍSES interessado(s):	<ul style="list-style-type: none"> — utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea, — utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima, — utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito, — utilização de outros regimes de trânsito simplificados com base no artigo 6.º da Convenção.

VI.3.1 Garantia global e dispensa de garantia

Artigos 74.º a 80.º, apêndice I, Convenção

Sempre que lhe for exigido, o titular do regime de trânsito deve constituir uma garantia para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito.

Artigos 89.º, n.º 5, e 95.º, CAU

A garantia de trânsito normalizada é uma garantia isolada relativa a um único movimento de trânsito.

Artigo 84.º, AD

No entanto, em determinadas condições indicadas no ponto VI.2.1, um operador económico pode ser autorizado a utilizar uma garantia global ou a beneficiar de uma dispensa de garantia para cobrir vários movimentos de trânsito. Para mais informações sobre a garantia global e a dispensa de garantia, ver parte III.

O procedimento de autorização deve respeitar o disposto no ponto VI.2.2.

No que respeita à revogação ou alteração da autorização, ver ponto VI.2.4.

VI.3.2 Utilização de selos de modelo especial

Artigos 81.º, 82.º e 83.º, apêndice I, Convenção

As autoridades competentes podem autorizar os titulares do regime de trânsito a utilizar selos de um modelo especial nos seus meios de transporte, nos contentores ou nas embalagens.

Artigos 317.º e 318.º, AE

A autoridade aduaneira deve igualmente aceitar, no âmbito da autorização, os selos de um modelo especial que tenham sido aprovados pelas autoridades aduaneiras de outro país, exceto se tiver informações de que o selo em causa não é adequado para fins aduaneiros.

Os selos de modelos especiais devem satisfazer as características dos selos descritas no ponto IV.2.3.8.4.

Considera-se que os selos cumprem esses requisitos quando tiverem sido certificados por um organismo competente em conformidade com a norma internacional ISO 17712:2013 «Contentores de carga — Selos mecânicos».

Para o transporte em contentores, devem ser utilizados, sempre que possível, selos com características de alta segurança.

Os selos de um modelo especial devem ostentar uma das seguintes

indicações:

- o nome do titular da autorização,
- uma abreviatura ou um código correspondente com base no qual a autoridade aduaneira do país de partida possa identificar a pessoa em causa.

O procedimento de autorização deve respeitar o disposto no ponto VI.2.2.

No que respeita à revogação ou alteração da autorização, ver ponto VI.2.4.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A autoridade aduaneira procede do seguinte modo:

- notifica os selos de um modelo especial em utilização e os selos de um modelo especial que decidiu não aprovar, por razões de irregularidades ou deficiências técnicas, à Comissão e às autoridades aduaneiras das outras partes contratantes,
- reexamina os selos de um modelo especial por si aprovados e em utilização quando é informada de que outra autoridade decidiu não aprovar um determinado selo de um modelo especial,
- procede a uma consulta mútua a fim de obter uma avaliação comum,
- monitoriza a utilização de selos de um modelo especial por pessoas autorizadas.

Se necessário, os Estados-Membros e outras partes contratantes podem, de comum acordo, criar um sistema comum de numeração e decidir da utilização de dispositivos de segurança e de tecnologia comuns.

COMÉRCIO

O titular do regime de trânsito (principalmente o expedidor autorizado) deve registar o número e os identificadores individuais dos selos de um modelo especial na declaração de trânsito e apor os selos, o mais tardar, aquando da autorização de saída das mercadorias para o regime de trânsito comum/da União.

VI.3.3 Expedidor autorizado

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- introdução (ponto VI.3.3.1),
- autorização (ponto VI.3.3.2),
- procedimentos (ponto VI.3.3.3).

VI.3.3.1 Introdução

*Artigos 84.º e 86.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 314.º, AE

Um expedidor autorizado é uma pessoa autorizada pelas autoridades competentes a realizar operações de trânsito sem ter de apresentar as mercadorias na estância aduaneira de partida. Essa pessoa é o titular do regime de trânsito. As mercadorias têm de estar sob o seu controlo, nas suas instalações indicadas na sua autorização, no momento em que introduz a declaração.

O expedidor autorizado está habilitado a entregar uma declaração de trânsito no NSTI e a inserir no sistema as seguintes informações:

- o número e os identificadores individuais dos selos (se os selos estiverem apostos),
- o prazo no qual as mercadorias devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino,
- o itinerário vinculativo, se exigido.

O expedidor autorizado tem de apor os selos de um modelo especial e, por conseguinte, necessita de uma autorização separada (ver ponto 3.2).

VI.3.3.2 Autorização

*Artigo 84.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 193.º, AD

O procedimento de autorização deve respeitar o disposto no ponto VI.2.2.

Para obter o estatuto de expedidor autorizado, um operador económico deve satisfazer as condições (ver ponto VI.2.1.) e, além disso, deve:

- ser titular de uma autorização para utilizar uma garantia global ou uma garantia global com uma dispensa de garantia de montante reduzido (incluindo uma dispensa de garantia) (ver parte III, ponto 4),
- utilizar uma técnica de tratamento de dados para comunicar com as autoridades aduaneiras.

Artigo 85.º,
apêndice I,
Convenção

Anexo A, AD

Para que a autoridade competente possa efetuar uma avaliação inicial do pedido, este deve indicar com a maior exatidão possível os seguintes elementos:

- o número estimado de vezes por mês que o requerente enviará mercadorias ao abrigo do regime de trânsito comum/da União,
- a localização das mercadorias,
- o local onde são conservados os registos.

A autoridade competente pode solicitar ao requerente que forneça todos os documentos justificativos ou informações suplementares necessários para o tratamento do pedido.

Os registos do titular devem estar organizados de forma que as informações relativas às mercadorias constantes da declaração de trânsito possam ser facilmente relacionadas com as informações que figuram nas guias de remessa, faturas, etc. Neste contexto, assumem especial importância as informações relativas ao número e à natureza dos volumes, assim como ao tipo e ao volume mercadorias e ao respetivo estatuto aduaneiro.

No que respeita à anulação, revogação ou alteração da autorização, ver o ponto VI.2.4.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A autorização deve especificar o seguinte:

1. A(s) estância(s) aduaneira(s) de partida competente(s) para as operações de trânsito comum a efetuar;
2. O prazo, em minutos, de que dispõe a estância aduaneira de partida, após a entrega da declaração de trânsito, a fim de proceder a quaisquer controlos necessários antes da autorização de saída e da saída das mercadorias;
3. No caso de um procedimento de continuidade das atividades, a forma como o expedidor autorizado deve informar a estância aduaneira de partida das operações de trânsito a efetuar, a fim de poder proceder a quaisquer controlos necessários antes da partida das mercadorias;
3. As categorias ou os movimentos de mercadorias excluídos da autorização (se for caso disso);
4. As medidas de funcionamento e de controlo que o expedidor autorizado deve respeitar;
5. Quaisquer condições específicas relativas ao regime de trânsito para além do horário normal de trabalho da(s) estância(s) aduaneira(s) de partida (se for caso disso).

VI.3.3.3 Procedimentos

VI.3.3.3.1 Regime de trânsito normal — obrigações do expedidor autorizado

*Artigo 86.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 314.º, AE

O expedidor autorizado não pode dar início à operação de trânsito comum/da União antes do termo do prazo especificado na autorização (ver ponto VI.3.3.2). O expedidor autorizado segue o mesmo procedimento descrito no ponto IV.1.3, com a exceção de não ter de apresentar as mercadorias na estância aduaneira de partida.

Caso seja realizado um controlo, o expedidor autorizado deve assegurar que as mercadorias estarão à disposição dos serviços aduaneiros.

No caso de serem utilizados procedimentos simplificados, o expedidor autorizado deve cumprir todas as obrigações e respeitar todas as condições acordadas na sua autorização.

Após a autorização de saída das mercadorias para o regime de trânsito comum/da União, o expedidor autorizado imprime o DAT e, se for caso disso, a LA, e entrega-os ao transportador.

*Ponto 20.1,
capítulo III, parte
I, anexo 72-04,
AE/CAU*

*Ponto 20, capítulo
III, anexo II,
apêndice I,
Convenção*

A autoridade aduaneira pode autorizar o expedidor autorizado a substituir a LA pela lista de carga como parte descritiva do DAT, desde que todos os dados estejam disponíveis no NSTI. A utilização da lista de carga é descrita na parte V, ponto V.3.3.1.2.

A casa 31 do DAT deve conter a indicação de que a LA é substituída pela lista de carga, bem como as respetivas referências e o número total de páginas da lista de carga. Para o efeito, deve ser utilizado um carimbo, cujo modelo é apresentado abaixo, ou uma cópia eletrónica do mesmo.

List of Items replaced by _____ pages of the loading list <u>(number)</u> / <u>(date)</u>
--

Todas as mensagens trocadas entre o expedidor autorizado e a estância aduaneira de partida utilizam técnicas de tratamento de dados.

Regra geral, o horário durante o qual o expedidor autorizado pode iniciar um regime de trânsito comum/da União deve coincidir com o

horário normal de funcionamento da estância aduaneira de partida.

No entanto, tendo em conta as atividades individuais de determinados operadores económicos, as autoridades competentes podem incluir na autorização uma disposição segundo a qual o regime de trânsito comum/da União pode ser iniciado fora do horário de funcionamento da estância competente.

A autorização especifica as medidas de identificação que devem ser adotadas e se estas devem ser aplicadas pelo expedidor autorizado ou pela estância aduaneira de partida.

Se o expedidor autorizado tiver a obrigação de selar o meio de transporte ou as embalagens, terá de utilizar os selos de um modelo especial com base na autorização que lhe for concedida.

Os selos de um modelo especial devem satisfazer as características dos selos descritas nos pontos IV.2.3.8.2 e IV.2.3.2.

Os serviços aduaneiros podem não exigir a utilização de selos sempre que o expedidor autorizado

- apresente uma descrição das mercadorias suficientemente precisa que permita a sua fácil identificação, e
- indique a quantidade e a natureza das mercadorias, bem como quaisquer características específicas como o número de ordem das mercadorias.

A autorização deve especificar as circunstâncias nas quais devem ser utilizados selos ou outras medidas de identificação.

VI.3.3.2 Procedimento de continuidade das atividades — obrigações do expedidor autorizado

Anexo II, apêndice I, Convenção

Anexo 72-04, AE

Em caso de indisponibilidade do NSTI ou do sistema eletrónico do expedidor autorizado, este terá de entrar em contacto com as autoridades competentes e solicitar aprovação para utilizar um procedimento de continuidades das atividades.

Após ter sido dada a aprovação, o expedidor autorizado pode utilizar o DAU, a impressão do DAU ou o DAT como declaração de trânsito.

A declaração de trânsito deve ser preenchida, inserindo:

- na casa 44, o itinerário vinculativo, se for caso disso,
- na casa D, o prazo de entrega das mercadorias na estância

aduaneira de destino e as informações sobre os selos apostos (se for caso disso),

- a menção «Expedidor autorizado — 99206»,
- a data de expedição das mercadorias,
- o código «A3»,
- um número da declaração de trânsito (de acordo com as regras acordadas com a estância aduaneira de partida ou definidas na autorização).

O DAU ou o DAT pode ser apresentado de uma das formas indicadas a seguir:

- previamente munido do cunho da estância aduaneira de partida e da assinatura de um funcionário dessa estância, na casa C. Os DAU ou os DAT pré-autenticados são numerados antecipadamente de forma consecutiva e devem ser registados pela estância aduaneira. Quaisquer formulários DAU-BIS ou Listas de Adições que acompanhem os DAU ou os DAT pré-autenticados devem também ser pré-autenticados,
- revestidos, pelo expedidor autorizado, do cunho de um carimbo especial, aceite pela autoridade competente e utilizando o formulário que figura no anexo B9, apêndice III, da Convenção/anexo 72-04 do AE. O cunho desse carimbo pode ser pré-impresso nos formulários, quando a impressão for confiada a uma tipografia aprovada para o efeito.

O expedidor autorizado deve preencher esta casa, nela indicando a data de expedição das mercadorias, e deve atribuir à declaração de trânsito um número em conformidade com as regras previstas para o efeito na autorização.

O cunho do carimbo deve ser apostado nos exemplares n.^{os} 1, 4 e 5 do DAU ou nos dois exemplares do DAT, bem como em todos os exemplares dos formulários DAU-BIS, nas listas de carga ou nas listas de adições.

O número do DAU ou do DAT deve ser indicado na casa 3 do carimbo especial. Pode ser pré-impresso simultaneamente com o carimbo e na impressão do mesmo. A autorização estipula que a numeração deve fazer parte de uma série ininterrupta.

O carimbo pode ser pré-impresso nos DAU ou nos DAT. Os operadores que desejem utilizar o método do cunho do carimbo

devem utilizar uma tipografia aprovada pelas autoridades aduaneiras do país onde o expedidor autorizado estiver estabelecido.

As autoridades aduaneiras podem autorizar os expedidores autorizados a preencher os DAU ou os DAT através de uma técnica de tratamento de dados. Nestes casos, o cunho do carimbo especial impresso por computador pode diferir ligeiramente.

Nota: as autoridades aduaneiras italianas utilizam um carimbo especial. O anexo VI.8.1 contém o modelo desse carimbo.

Os expedidores autorizados devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar a custódia do carimbo especial ou dos DAU ou dos DAT pré-autenticados ou pré-impressos, a fim de evitar a utilização abusiva, a perda ou o furto dos mesmos, e devem apresentá-los às autoridades aduaneiras sempre que requerido.

Os serviços aduaneiros podem efetuar um controlo *a posteriori*, a fim de determinar se o expedidor autorizado tomou as medidas necessárias para assegurar a custódia do carimbo especial e dos formulários revestidos com o cunho do carimbo da estância aduaneira de partida ou do cunho de um carimbo especial.

No caso de os DAU ou DAT com o cunho do carimbo especial terem sido emitidos através de técnicas de tratamento de dados, a autoridade competente pode autorizar o expedidor autorizado a não os assinar.

Os expedidores autorizados que obtenham a referida autorização devem inserir, na casa 50 do DAU ou do DAT, a menção «Dispensa da assinatura — 99207».

A dispensa é concedida na condição de o expedidor autorizado ter previamente entregado às autoridades competentes um compromisso por escrito em que se reconhece como titular do regime de trânsito de todas as operações de trânsito efetuadas a coberto dos DAU ou dos DAT munidos do cunho do carimbo especial.

Quando é adotada a decisão de recorrer a um procedimento de continuidade das atividades, é importante garantir que qualquer declaração introduzida no NSTI, mas que não tenha sido ulteriormente processada devido a uma falha do sistema, é anulada.

VI.3.3.2.1 Medidas de identificação

Ver ponto VI.3.3.3.1.

Quando não forem exigidos selos, o expedidor autorizado deve inserir a menção «Dispensa — 99201» na casa D do DAU ou do DAT, a seguir à menção «Selos apostos».

VI.3.3.3.2.2 Expedição das mercadorias

O expedidor autorizado deve preencher o DAU ou o DAT.

Deve informar a estância aduaneira de partida, por fax, correio eletrónico ou por outro meio acordado na autorização, de todas as operações de trânsito previstas, para que as autoridades competentes possam, se necessário, realizar as verificações antes da autorização de saída das mercadorias.

As informações enviadas às autoridades aduaneiras devem especificar o seguinte:

- os dados da declaração de trânsito,
- a data e a hora da expedição das mercadorias e, se for caso disso, a descrição dos selos que devem ser apostos,
- a descrição comercial normal das mercadorias,
- os números dos documentos apensos, se for caso disso.

Regra geral, o horário durante o qual o expedidor autorizado pode iniciar um regime de trânsito comum/da União tem de coincidir com o horário normal de funcionamento da estância aduaneira local.

No entanto, tendo em conta as atividades individuais de determinados operadores económicos, as autoridades competentes podem incluir na autorização uma disposição segundo a qual o regime de trânsito comum/da União pode ser iniciado fora do horário de funcionamento da estância competente.

Além disso, as autoridades aduaneiras podem autorizar expedidores autorizados que expeçam mercadorias segundo um horário regular (dias e horas fixos) a comunicar esse horário à estância aduaneira competente. Os serviços aduaneiros podem dispensar esses expedidores de prestarem informações de cada vez que uma remessa é expedida, evitando, assim, a intervenção da estância aduaneira de partida.

Caso as autoridades aduaneiras não procedam ao controlo das mercadorias antes da sua partida, o expedidor autorizado deve, o

mais tardar, no momento da expedição das mercadorias, indicar:

- na casa 44 do exemplar n.º 1 do DAU ou de um primeiro exemplar do DAT, as informações do itinerário vinculativo (se for caso disso),
- na casa 50 do exemplar n.º 1 do DAU ou de um primeiro exemplar do DAT, a menção «Dispensa da assinatura», se for caso disso, e,
- na casa D do exemplar n.º 1 do DAU ou de um primeiro exemplar do DAT:
 - o prazo para a apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino (deve ser indicada uma data e não o número de dias),
 - a descrição dos selos utilizados (ou a menção «dispensa», se for caso disso),
 - a menção «expedidor autorizado»,
 - o código «A3», e
 - um carimbo que indique a utilização de um procedimento de continuidade das atividades. O anexo V.1.8.1. contém as diferentes versões linguísticas do carimbo de procedimento de continuidade das atividades.

Nos casos em que as autoridades aduaneiras da estância aduaneira de partida efetuem o controlo das mercadorias, devem registar esse facto na casa D do DAU ou do DAT.

Os exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT devem ser entregues ao transportador. O expedidor autorizado deve conservar o exemplar n.º 1 do DAU ou o primeiro exemplar do DAT.

Após a partida das mercadorias, o expedidor autorizado deve enviar à estância aduaneira de partida o exemplar n.º 1 do DAU ou um primeiro exemplar do DAT, sem demora e dentro do prazo especificado na autorização.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de partida:

- conserva o exemplar n.º 1 do DAU ou um primeiro exemplar do DAT,
- verifica a numeração sequencial dos DAU ou dos DAT (os DAU ou os DAT pré-autenticados que não são utilizados devem ser devolvidos aos serviços aduaneiros).

VI.3.4 Destinatário autorizado

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- introdução (ponto VI.3.4.1),
- autorização (ponto VI.3.4.2),
- procedimentos (ponto VI.3.4.3).

VI.3.4.1 Introdução

Regra geral, as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito comum/da União devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino juntamente com os documentos correspondentes.

No entanto, o estatuto de destinatário autorizado permite ao operador receber as mercadorias nas suas instalações ou noutros locais determinados para o efeito, sem ter de as apresentar na estância aduaneira de destino.

VI.3.4.2 Autorização

O procedimento de autorização deve respeitar o disposto no ponto VI.2.2, salvo disposição em contrário *infra*.

Para obter o estatuto de destinatário autorizado, um operador económico deve satisfazer as condições aplicáveis (ver ponto VI.2.1).

A autorização de um destinatário autorizado só pode ser concedida se o operador económico, para além das outras condições, utilizar uma técnica de tratamento de dados para comunicar com as autoridades aduaneiras.

*Artigo 89.º,
apêndice I,
Convenção*

Para que a autoridade competente possa efetuar uma avaliação inicial do pedido, este deve indicar com a maior exatidão possível os seguintes elementos:

Anexo A, AD

- o número estimado de vezes por mês que o requerente receberá mercadorias ao abrigo do regime de trânsito comum/da União,
- a localização das mercadorias,
- o local onde são conservados os registos.

Os registos do destinatário autorizado devem estar organizados de forma que as informações relativas às mercadorias constantes da declaração de trânsito possam ser facilmente relacionadas com os

dados que figuram nos registos do destinatário autorizado, de modo a permitir às autoridades aduaneiras controlar a circulação das mercadorias. Neste contexto, assumem especial importância as informações relativas ao número e ao tipo de embalagens, assim como ao tipo e ao volume das mercadorias e ao respetivo estatuto aduaneiro.

No que respeita à anulação, revogação ou alteração da autorização, ver o ponto VI.2.4.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A autorização deve especificar o seguinte:

1. A(s) estância(s) aduaneira(s) de destino responsável(eis) pela fiscalização do destinatário autorizado;
2. O prazo, em minutos, de que dispõe a estância aduaneira de destino após o termo de um regime de trânsito, a fim de proceder a quaisquer controlos necessários antes da autorização de saída das mercadorias;
3. No caso de um procedimento de continuidade das atividades, a forma como o destinatário autorizado deve informar a estância aduaneira de destino das operações de trânsito a efetuar, a fim de esta poder proceder a quaisquer controlos necessários antes da autorização de saída das mercadorias;
4. As categorias ou os movimentos de mercadorias excluídos da autorização (se for caso disso);
5. As medidas de funcionamento e de controlo que o destinatário autorizado deve respeitar;
6. Quaisquer condições específicas relativas ao regime de trânsito para além do horário normal de trabalho da(s) estância(s) aduaneira(s) de destino (se for caso disso).

VI.3.4.3 Depósito temporário

Artigos 144.º, 145.º, n.ºs 1, 3 e 11, 147.º O presente ponto diz respeito apenas à UE.

e 148.º, CAU Artigo 115.º, AD

Quando as mercadorias são apresentadas nas instalações do destinatário autorizado e o regime de trânsito da União termina, são colocadas em depósito temporário.

As mercadorias colocadas em depósito temporário podem ser depositadas em armazéns de depósito temporário ou noutros locais designados ou aprovados pelas autoridades aduaneiras. Porém, quando as mercadorias são depositadas noutros locais, devem ser declaradas para um regime aduaneiro subsequente ou reexportadas, o

mais tardar, seis dias após a sua apresentação (salvo se as autoridades aduaneiras exigirem a verificação das mercadorias).

A exploração de armazéns de depósito temporário requer autorização das autoridades aduaneiras.

A menos que a dispensa de garantia seja aplicável, a garantia deve ser apresentada, independentemente do local de depósito temporário (armazéns de depósito temporário ou o local designado ou aprovado pelas autoridades aduaneiras).

VI.3.4.4 Procedimentos

VI.3.4.4.1 Regime de trânsito normal

*Artigo 88.º,
apêndice I,
Convenção*

O destinatário autorizado segue o procedimento descrito no ponto IV.4.3, exceto no que se refere às seguintes obrigações que tem de cumprir (na sequência indicada):

*Artigos 315.º e
316.º, AE*

- as mercadorias têm de ser apresentadas na estância aduaneira de destino,
- após a chegada das mercadorias ao local especificado na autorização, o destinatário deve enviar imediatamente a mensagem «Aviso de chegada» (IE007) à estância aduaneira de destino e informá-la de quaisquer irregularidades ou incidentes ocorridos durante o transporte (por exemplo, selos removidos),
- deve aguardar o termo do prazo e a receção da mensagem «Autorização de descarga» (IE043) e dar aos serviços aduaneiros a possibilidade de verificar as mercadorias antes da sua descarga,
- deve controlar e descarregar as mercadorias,
- deve enviar a mensagem «Observações sobre a descarga» (IE044) à estância aduaneira de destino, indicando quaisquer irregularidades, o mais tardar, no terceiro dia seguinte ao dia da receção da autorização de descarga das mercadorias.

A pedido do transportador, o destinatário autorizado emitirá um recibo que certifica a chegada das mercadorias a um local especificado na autorização e contém uma referência ao MRN da operação de trânsito comum/da União. O recibo deve ser fornecido utilizando o formulário definido no anexo B10, apêndice III, da Convenção/anexo 72-03 do AE.

VI.3.4.4.2 Procedimento de continuidade das atividades

No caso de um procedimento de continuidade das atividades, o destinatário autorizado deve informar sem demora a autoridade competente, pelos meios que ambos acordaram na autorização (por fax, correio eletrônico ou outro), sobre a chegada das mercadorias. Após a autorização da descarga dada pela estância aduaneira de destino, o destinatário autorizado pode descarregar as mercadorias no local ou nos locais especificados na autorização.

O destinatário autorizado deve indicar a data da chegada, o estado efetivo do(s) selo(s), o código do resultado do controle, e o seu carimbo de autorização nos exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU ou num segundo exemplar do DAT que acompanham as mercadorias, e entregá-los à estância aduaneira de destino o mais breve possível, o mais tardar, no dia útil seguinte.

O destinatário autorizado deve informar a estância aduaneira de destino da chegada das mercadorias, em conformidade com as condições estabelecidas na autorização, a fim de permitir às autoridades competentes procederem, se necessário, a um controle antes da autorização de saída das mercadorias.

As informações enviadas à estância aduaneira de destino devem especificar o seguinte:

- o número da declaração de trânsito,
- a data e a hora de chegada das mercadorias e, se for caso disso, o estado dos selos apostos,
- a designação comercial habitual das mercadorias (incluindo o código SH, se fizer parte da declaração),
- os dados relativos a eventuais excedentes, faltas, substituições ou outras irregularidades, tais como selos quebrados.

Regra geral, o horário durante o qual o destinatário autorizado pode receber as mercadorias coincidirá com o horário normal de funcionamento da estância aduaneira de destino.

No entanto, tendo em conta as atividades individuais de determinados operadores económicos, as autoridades competentes podem incluir na autorização uma disposição segundo a qual as mercadorias que cheguem fora do horário de funcionamento da estância competente possam ser autorizadas pelo destinatário autorizado.

Além disso, as administrações aduaneiras podem autorizar destinatários autorizados que recebam mercadorias segundo um

horário regular (dias e horas fixos) a fornecer pormenores desse horário à estância aduaneira competente. Os serviços aduaneiros podem dispensar o destinatário autorizado de prestar informações de cada vez que uma remessa é recebida e permitir-lhes dispor das mercadorias à chegada sem a intervenção da estância aduaneira de destino.

Nota: em quaisquer circunstâncias, sempre que sejam constatados eventuais excedentes, faltas, substituições ou outras irregularidades, tais como selos quebrados, a estância aduaneira de destino deve ser informada de imediato.

Se as autoridades aduaneiras decidirem examinar as mercadorias, estas não poderão ser descarregadas pelo destinatário autorizado. Se os serviços aduaneiros não pretenderem examinar as mercadorias, o destinatário deve ser autorizado a descarregá-las.

Sempre que as autoridades aduaneiras não verifiquem a remessa à chegada, o destinatário autorizado deve inserir na subdivisão esquerda da casa I dos exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU ou de um segundo exemplar do DAT e, se for caso disso, nos seus registos:

- a data da chegada, e
- o estado dos selos eventualmente apostos.

Nota: a segunda subdivisão da casa I é reservada às observações da estância aduaneira de destino.

Os exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT devem ser enviados sem demora pelo destinatário autorizado à estância aduaneira de destino.

SERVIÇOS ADUANEIROS

No que se refere:

- ao registo, ao controlo ou à anotação do DAU ou do DAT,
 - à devolução do exemplar n.º 5 do DAU ou de um segundo exemplar do DAT à estância aduaneira de partida,
 - ao tratamento de irregularidades; a possíveis verificações, etc.,
- são aplicáveis, *mutatis mutandis*, as disposições da parte IV.

VI.3.5 Transporte de mercadorias por via ferroviária

VI.3.5.1 Simplificações aplicáveis aos regimes de trânsito ferroviário

O transporte ferroviário de mercadorias foi liberalizado na UE desde o início de 2007, tanto para os serviços nacionais como para os internacionais. As mercadorias transportadas por via ferroviária em condições liberalizadas têm de seguir o mesmo regime de trânsito normal de qualquer outro movimento de trânsito. Deve realizar-se a coberto de uma declaração de trânsito normalizada através do NSTI, conforme descrito pormenorizadamente na parte IV, ou de outro regime de trânsito descrito no ponto I.4.2 para qualquer outro movimento de trânsito.

A secção VI.3.5.2 *infra* indica, porém, certas especificidades relativas ao transporte ferroviário quando é utilizado o regime normal.

Não obstante a liberalização do transporte ferroviário de mercadorias, durante um período transitório, continua a poder ser aplicado um «regime de trânsito especial em suporte papel para o transporte ferroviário» até o NSTI ter sido atualizado em conformidade com o programa de trabalho do CAU. Contudo, este regime de trânsito em suporte de papel apenas pode ser utilizado quando, pelo menos, duas empresas de transporte ferroviário operaram no sistema de transporte em modo de cooperação, que continua a existir no mercado liberalizado, ainda que a sua utilização diminua. Ver ponto VI.3.5.3.

Até o NSTI ter sido atualizado em conformidade com o programa de trabalho do CAU, os Estados-Membros têm igualmente a possibilidade de continuarem a aplicar outros regimes de trânsito da União em suporte de papel. A aplicação desta disposição transitória é especificada no ponto VI.3.5.4.

Além disso, é possível transportar mercadorias UE por via ferroviária de um ponto para outro dentro do território aduaneiro da União através do território de um país de trânsito comum sem alteração do seu estatuto aduaneiro e sem as sujeitar a um regime aduaneiro, tal como descrito no ponto VI.3.5.5.

VI.3.5.2 O procedimento normalizado para o transporte ferroviário e as suas especificidades

Caso as mercadorias sejam transportadas a coberto de uma declaração de trânsito normalizada através do NSTI, conforme descrito em pormenor na parte IV, são aplicáveis determinadas variações específicas do transporte ferroviário.

A estância aduaneira competente de que depende a estação ferroviária de partida é a estância aduaneira de partida. A estância aduaneira competente de que depende a estação ferroviária de destino é a estância aduaneira de destino. Caso o transporte ferroviário tenha começado antes de entrar no território aduaneiro da União ou num país de trânsito comum, a estação ferroviária na estância aduaneira de primeira entrada será a estação de partida. Caso o transporte ferroviário continue após deixar o território aduaneiro da União ou o país de trânsito comum sem reentrada, a estação ferroviária na estância aduaneira de saída será a estação de destino.

*Artigo 302.º, n.º 2, alínea b), AE
Artigo 39.º, n.º 2, alínea b), apêndice I, Convenção*

Em derrogação da obrigação geral de selagem das remessas para efeitos de identificação, nem os meios de transporte nem as embalagens individuais que contêm as mercadorias são selados se as empresas de transporte ferroviário tiverem aplicado medidas de identificação.

Não obstante esta derrogação, a estância aduaneira de partida pode, ainda assim, decidir selar as remessas para efeitos de identificação.

*Artigo 304.º, n.º 6, AE
Artigo 43.º, n.º 5, apêndice I, Convenção*

As mercadorias transportadas por via ferroviária sujeitas ao regime de trânsito comum ou da União não têm de ser apresentadas na estância aduaneira de passagem, desde que a estância aduaneira de passagem possa verificar a passagem das mercadorias na fronteira por outros meios.

Esta verificação apenas ocorre em caso de necessidade, e pode ser realizada *a posteriori*.

Artigo 305.º, n.º 1, alínea f), e n.º 4, AE

Do ponto de vista aduaneiro, a retirada de carruagens ou vagões de uma composição de carruagens ou de vagões de caminho de ferro devido a problemas técnicos constitui um incidente durante o transporte. No entanto, o transportador pode prosseguir a operação de trânsito ao abrigo do regime de trânsito existente. A expressão «problemas técnicos» deve ser interpretada em sentido lato,

Artigo 44.º, n.º 1, alínea f), e n.º 2, alínea b), apêndice

I, Convenção

abrangendo igualmente situações como o desdobramento de comboios ou a retirada de vagões devido a perturbações operacionais imprevistas.

Artigo 305.º, n.º 6, AE

Artigo 44.º, n.º 3, apêndice I, Convenção

Quando ocorre, o incidente deve ser registado no DAT pelo transportador que detém as mercadorias e introduzido no sistema NSTI pela estância aduaneira de destino.

Artigo 309.º, n.ºs 1, 2 e 3, AE

Artigo 47.º, n.ºs 4 e 5, apêndice I, Convenção

Os vagões retirados continuam a estar cobertos pela declaração de trânsito, conforme indicado no exemplar do DAT (ou qualquer outro formulário adequado que indique o MRN e se refira ao incidente) que os acompanha. No entanto, devem ser apresentados à estância aduaneira de destino no prazo de seis dias a contar da data de apresentação dos primeiros vagões a essa estância aduaneira e do termo da operação de trânsito. A estância aduaneira de destino deve devolver os resultados do controlo nesse prazo de seis dias.

Quando as mercadorias já estão a ser transportadas para a estação ferroviária de destino antes do início de um procedimento de inquérito, podem permanecer ao abrigo do regime de trânsito existente até chegarem ao destino. Se, no momento do inquérito, as mercadorias ainda estiverem bloqueadas no local da ocorrência do incidente, é necessário apresentar uma nova declaração de trânsito para a circulação subsequente. O procedimento exato a aplicar aos vagões retirados será avaliado caso a caso. Em princípio, essa avaliação deve ser efetuada pela estância aduaneira competente para o local onde ocorreu o incidente. Além disso, a estância aduaneira de partida deve consultar a estância aduaneira de destino durante o procedimento de inquérito, caso este seja iniciado. A exigência de apresentação de uma nova declaração de trânsito para os vagões retirados que não tenham sido apresentados no prazo de seis dias é um dos possíveis resultados.

As mercadorias apresentadas na estância aduaneira de destino podem ser autorizadas a sair do regime trânsito e ser sujeitas a um regime aduaneiro subsequente ou colocadas em depósito temporário, caso seja encontrada uma solução nacional. A parte do montante de referência da garantia que foi bloqueada pode ser reutilizada a partir do momento em que a operação de trânsito terminar (ainda assim, parte da remessa ainda não foi apresentada). No entanto, o regime de trânsito não foi apurado e os serviços aduaneiros podem ainda ativar a garantia em caso de necessidade, por exemplo, se os vagões retirados nunca forem apresentados.

Se os vagões forem apresentados no prazo de seis dias, o resultado do controlo pode ser enviado, com o código A correspondente que

confirma que todas as mercadorias chegaram corretamente, e a estância aduaneira de partida pode, subsequentemente, apurar o regime trânsito.

No entanto, se os vagões não forem apresentados no prazo de seis dias, o regime de trânsito não pode ser apurado. A estância aduaneira de destino deve enviar os resultados do controlo com o código B e indicar que estão em falta vagões/mercadorias. O problema deve ser resolvido no âmbito do procedimento de inquérito e com base nas medidas tomadas pela estância aduaneira competente para o local onde ocorreu o incidente.

A partir da implementação da fase 5 do NSTI na estância aduaneira de partida, o prazo para o envio dos resultados do controlo será prorrogado para 12 dias. O processo acima descrito será tratado como «autorização de saída parcial» na fase 5 do NSTI. O Manual do Trânsito será alterado posteriormente para descrever as regras processuais aplicáveis à fase 5 do NSTI, com base na experiência adquirida com as versões anteriores.

As simplificações que se seguem são também aplicáveis às mercadorias transportadas por via ferroviária mediante autorização:

- o estatuto de expedidor autorizado (ver parte VI), e
- o estatuto de destinatário autorizado (ver parte VI).

VI.3.5.3 Regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário (disposição transitória)

VI.3.5.3.1 Introdução

Artigo 24.º, ADT

*Artigo 55.º, alínea f),
apêndice I,
Convenção*

O regime de trânsito em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via ferroviária é um regime transitório. Implica a utilização da guia de remessa CIM como declaração de trânsito em suporte de papel para as mercadorias transportadas por empresas de transporte ferroviário autorizadas. A guia de remessa CIM em suporte de papel pode ser utilizada até à implementação do NSTI atualizado (fase 5)³⁴.

A atualização da fase 5 do NSTI inclui elementos que facilitam a entrega da declaração de trânsito aduaneiro para o transporte ferroviário. Por conseguinte, assim que a atualização da fase 5 do NSTI tiver sido implementada na estância aduaneira de partida,

³⁴ Em conformidade com o [programa de trabalho do CAU](#).

aplica-se o regime de trânsito normal baseado no NSTI descrito na parte IV.

A possibilidade da utilização da guia de remessa CIM em suporte de papel como declaração de trânsito é facultativa. Uma empresa de transporte ferroviário pode optar por utilizar o regime de trânsito normal baseado no NSTI. Nesse caso, a guia de remessa CIM serve apenas de documento de transporte e todas as disposições habituais se aplicam conforme descrito na parte IV e no ponto VI.3.5.2. *supra*.

O regime de trânsito normal também se aplica, se for utilizado o formato eletrónico da guia de remessa CIM em vez do documento em papel. Os dados de um documento de transporte eletrónico utilizado pelas empresas de transporte ferroviário como declaração de trânsito serão objeto de tratamento pelo NSTI.

VI.3.5.3.2 Condições para a utilização da guia de remessa CIM em suporte de papel como declaração de trânsito

Artigo 30.º, ADT

Para utilizar a guia de remessa CIM como declaração de trânsito para trânsito da União ou comum, devem estar satisfeitas as condições que se seguem.

*Artigo 91.º,
apêndice I,
Convenção*

1. As mercadorias devem ser transportadas por uma empresa de transporte ferroviário nos termos da Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, na versão do Protocolo de Alteração, de 3 de junho de 1999.
2. As empresas de transporte ferroviário que realizam a operação de transporte no território aduaneiro da União ou em países de trânsito comum devem ser empresas de transporte ferroviário autorizadas, ou algumas delas devem ser titulares de uma autorização nacional como «empresa de transporte ferroviário intermédia».

*Artigo 32.º, n.º 1,
ADT*

3. As mercadorias devem ser sucessivamente recebidas e transportadas por diferentes empresas de transporte ferroviário autorizadas à escala nacional, a fim de permitir o transporte de mercadorias para e da estação mais próxima num território vizinho de uma forma acordada entre os transportadores.

*Artigo 94.º, n.º 1,
apêndice I,
Convenção*

4. As empresas de transporte ferroviário envolvidas devem declarar-se solidariamente responsáveis perante a autoridade

aduaneira por qualquer potencial dívida aduaneira (direitos de importação e outras imposições).

Artigos 29.º, 32.º, n.º 3, e 41.º, n.ºs 1 e 2, ADT

Artigos 92.º, n.º 2 e 94.º, n.º 3, apêndice I, Convenção

5. As empresas de transporte ferroviário, através dos seus serviços de contabilidade e em cooperação entre si, devem utilizar um sistema comum para controlar e investigar irregularidades na sua circulação de mercadorias (ver também ponto VI.3.5.3.5.1 Funcionamento dos serviços de contabilidade).
6. As empresas de transporte ferroviário são responsáveis:
 - (a) Pela liquidação separada das despesas de transporte;
 - (b) Pela repartição das despesas de transporte por cada país;
 - (c) Pelo pagamento da respetiva parte das despesas; e
 - (d) Por um sistema para verificar e investigar irregularidades.

A autoridade aduaneira competente deve ter acesso aos dados no serviço de contabilidade da respetiva empresa de transporte ferroviário.

O regime de trânsito em suporte de papel não pode ser utilizado se:

- estiver envolvido **apenas um transportador** no transporte, ou
- um **transportador estiver a transportar** as mercadorias **para fora do território nacional**, com exceção dos transportes da e para a estação no território vizinho conforme acordado entre os transportadores (ver ponto 3 *supra*), ou
- um **transportador não satisfaça um requisito** do procedimento simplificado, salvo se estiver autorizado como empresa de transporte ferroviário intermédia³⁵ (ver ponto 2 *supra*).

Em todos estes casos, aplica-se o regime de trânsito normal e a guia de remessa CIM apenas serve de documento de transporte.

Para casos mais específicos e exemplos sobre a utilização deste procedimento simplificado, ver o ponto VI.3.5.3.7.

VI.3.5.3.3 Empresas de transporte ferroviário autorizadas

³⁵ Uma empresa de transporte ferroviário intermédia pode ser autorizada, mesmo que não satisfaça todas as condições do regime de trânsito em suporte de papel, caso: i) a empresa de transporte ferroviário habilitada a utilizar o regime de trânsito em suporte de papel esteja a atuar na qualidade de titular do regime de trânsito, e ii) a empresa de transporte ferroviário intermédia não seja nem o primeiro nem o último transportador no território aduaneiro da União ou nos países de trânsito comum.

A autorização para utilizar o regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário é emitida sob a forma de uma decisão aduaneira adotada mediante pedido.

Tal significa que são aplicáveis as regras gerais sobre as decisões aduaneiras conforme descritas na [parte VI](#), salvo indicação em contrário. Cumpre salientar, porém, que o sistema eletrónico CDMS não é utilizado para apresentar, conceder ou gerir este tipo de decisão. As autoridades aduaneiras terão de se informar mutuamente por outros meios, e a Comissão pode facilitar este processo. Por conseguinte, as administrações devem informar a Comissão sobre as suas decisões relativas às empresas de transporte ferroviário autorizadas. A Comissão publicará e atualizará a informação constante do [anexo 2](#) do documento de trabalho TAXUD/A2/TRA/02/2019 sobre o grupo de interesse Trânsito³⁶ do CIRCABC.

O pedido deve ser apresentado à autoridade aduaneira competente do local onde o requerente mantém ou disponibiliza a sua contabilidade principal para fins aduaneiros e onde serão realizadas, no todo ou em parte, as atividades abrangidas pela autorização.

A empresa de transporte ferroviário (EF) deve cumprir as condições gerais e específicas, nomeadamente a assinatura da declaração relevante (*).

Condições gerais

Artigo 11.º, AD

Artigo 29.º, n.º 1, alínea a), ADT

Artigo 57.º, n.ºs 4 e 6, apêndice I, Convenção

- O requerente deve estar registado e possuir um número EORI, se estiver estabelecido na UE.
- O requerente deve estar estabelecido na UE ou num país de trânsito comum.
- A autoridade aduaneira deve considerar que vai estar em condições de fiscalizar a utilização do regime de trânsito e efetuar os controlos sem um esforço administrativo desproporcionado.

Condições específicas

Artigos 25.º, n.º 1, 29.º, n.º 1, alínea b), e 32.º, n.º 1, ADT

Artigos 57.º, n.º 4, 92.º, n.º 1, e 94.º, n.º 1, apêndice I, Convenção

- O requerente deve ser uma empresa de transporte ferroviário.
- Duas opções: i) o requerente deve utilizar regularmente o regime de trânsito da União ou o regime de

³⁶ O acesso ao grupo de interesse Trânsito do CIRCABC está limitado à administração aduaneira nacional envolvida no regime trânsito e no estatuto aduaneiro das mercadorias. Para aceder ao grupo, contacte o seu coordenador de trânsito nacional. É também prestado acesso limitado às empresas de transporte ferroviário através do CER.

trânsito comum; ou ii) a autoridade aduaneira tem de saber que o requerente pode cumprir as obrigações inerentes a estes regimes.

- O requerente não pode ter cometido infrações graves ou repetidas à legislação aduaneira ou fiscal.
- O requerente deve manter registos que permitam à autoridade aduaneira efetuar controlos eficazes.
- A empresa de transporte ferroviário deve declarar-se solidariamente responsável perante a autoridade aduaneira quando envolvida no transporte das mercadorias nos termos do regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário (*).

(*) A declaração define o princípio aceite de que as irregularidades constatadas durante a aplicação do regime de trânsito em suporte de papel podem ser resolvidas entre a autoridade aduaneira competente e a empresa de transporte ferroviário responsável do país onde se considera que ocorreu a irregularidade. A empresa de transporte ferroviário responsável aceita ser responsabilizada por qualquer dívida aduaneira e ser a primeira entidade a ser solicitada para o seu pagamento (direitos de importação e outras imposições). O anexo 1 do documento de trabalho [TAXUD/A2/TRA/02/2019](#) contém um modelo de declaração.

*Artigos 39.º e 41.º,
n.º 3, ADT*

Quando aplicável, a autoridade aduaneira deve determinar:

*Artigos 92.º, n.º 3,
e 97.º, n.º 3,
apêndice I,
Convenção*

- as disposições para a circulação de mercadorias UE (ver «Nota» no ponto VI.3.5.3.4.4),
- as disposições para a utilização de garantias,
- os procedimentos a observar nos serviços de contabilidade para supervisionar a utilização da guia de remessa CIM como declaração de trânsito.

*Artigo 25.º, n.º 2,
ADT*

A autorização é aplicável em todos os Estados-Membros e em todos os países de trânsito comum, desde que as empresas de transporte ferroviário autorizadas ou intermédias estejam estabelecidas no respetivo país.

*Artigo 56.º, n.º 4,
apêndice I,
Convenção*

Contudo, a empresa de transporte ferroviário autorizada apenas pode operar à sua escala nacional respetiva, com exceção dos transpores de e para a estação num território vizinho, conforme acordado entre os transportadores (ver também ponto VI.3.5.3.2).

*Artigo 22.º, n.º 4,
CAU*

A autorização produz efeitos imediatos.

*Artigo 64.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigos 22.º, n.º 5,

Regra geral, a autorização pode ser válida sem limite de tempo e

e 28.º, CAU

Artigo 64.º,
apêndice I,
Convenção

enquanto a empresa de transporte ferroviário satisfizer todos os critérios e as condições. No entanto, importa notar as particularidades seguintes.

- O regime deixa de poder ser iniciado num Estado-Membro da UE ou num país de trânsito comum assim que a fase 5 do NSTI for implementada nesse Estado-Membro da UE ou nesse país de trânsito comum (ver também o ponto VI.3.5.3.1 — Introdução).
- As empresas de transporte ferroviário autorizadas podem continuar a participar como empresas de transporte ferroviário intermédias ou destinatárias.
- Todas as autorizações deixarão de ser válidas a partir do momento em que a fase 5 do NSTI estiver implementada em todos os Estados-Membros da UE e países de trânsito comum.

VI.3.5.3.4 Utilização do regime de trânsito em suporte de papel

[A Figura 1](#) ilustra o regime de trânsito quando a guia de remessa CIM é utilizada como declaração de trânsito para as mercadorias que circulam de um ponto na UE ou num país de trânsito comum para outro ponto na UE ou num país de trânsito comum.

Para uma compreensão cabal das regras aplicáveis e variações possíveis, deve ler-se o texto integral de todos os subpontos.

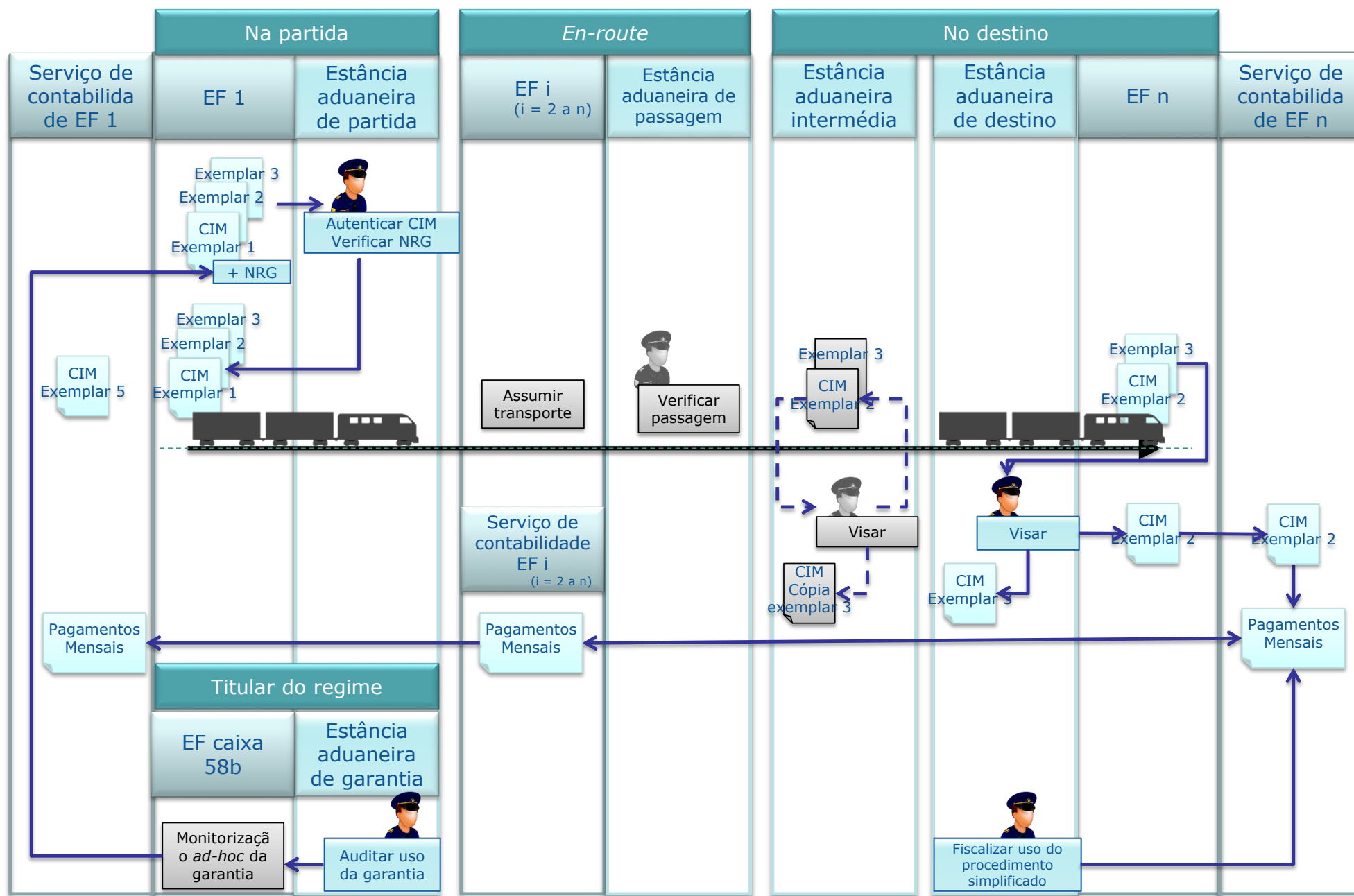


Figura 1: Ilustração do regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário

VI.3.5.3.4.1 A guia de remessa CIM como declaração de trânsito

*Artigos 6.º e 7.º,
apêndice B, COTIF*

O Comité Internacional dos Transportes Ferroviários (CIT) estabeleceu, em concertação com as administrações aduaneiras e a Comissão Europeia³⁷: i) um modelo de guia de remessa CIM, ii) um modelo de guia de remessa CIM/SMGS, e iii) um modelo de guia de remessa CIM para o transporte combinado. Esses formulários estão disponíveis em <http://www.cit-rail.org>

A guia de remessa CIM também pode ser utilizada como uma guia de vagão CUV³⁸. Neste caso, é necessário assinalar a casa «guia de vagão CUV» na casa 30. Esta utilização diz respeito ao transporte de vagões vazios que são transportados como meio de transporte. Os vagões vazios não devem ser sujeitos ao regime de trânsito comum/da União, salvo se ainda não estiverem desalfandegados. Por conseguinte, a utilização do modelo como guia de vagão CUV não é relevante para o trânsito aduaneiro.

De igual modo, a guia de remessa CIM para o transporte combinado e a guia de remessa combinada CIM/SMGS não têm relevância diferente para o trânsito aduaneiro. Para efeito do trânsito aduaneiro, devem ser tratadas como uma guia de remessa CIM. Nos pontos seguintes, todas as referências à guia de remessa CIM são também aplicáveis à guia de remessa combinada CIM/SMGS e à guia de remessa CIM para o transporte combinado. As referências às casas do formulário neste ponto dizem respeito à guia de remessa CIM. As referências à casa correspondente relativamente às outras guias de remessa estão enumeradas numa tabela de conversão no anexo VI.8.11.

Embora as autoridades aduaneiras e a Comissão não sejam responsáveis pelos formulários, estes podem servir de declaração de trânsito aduaneiro. Por conseguinte, estes formulários podem ser alterados sem o consentimento prévio das autoridades aduaneiras e da Comissão.

VI.3.5.3.4.2 O titular do regime

Artigos 5.º, n.ºs 15 — O **titular do regime** é o declarante indicado na casa 58b da guia

³⁷ Ver documentos de trabalho TAXUD/1862/2003, TAXUD/1950/2003 e TAXUD/1960/2003, o último dos quais foi aprovado na 102.ª reunião do grupo de trabalho CE/EFTA em 10 de dezembro de 2003.

³⁸ CUV significa as Regras Uniformes relativas ao Transporte Internacional de Vagões.

e 35, e 170.º, n.º 2,
CAU

de remessa CIM.

Artigo 31.º, n.º 1,
ADT

Artigos 3.º, alínea
e), e 93.º, apêndice
I, Convenção

- Tendo em conta a função específica do transportador contratual na organização do transporte de mercadorias e, portanto, os seus contactos com e os seus conhecimentos sobre os demais transportadores, é o transportador contratual (casa 58a) quem normalmente deve apresentar um pedido para utilizar um regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário, nos termos dos artigos 5.º, n.º 35, e 170.º, do CAU. Por conseguinte, em geral, o transportador contratual é o titular do regime.
- Contudo, o titular do regime **deve estar estabelecido na UE ou num país de trânsito comum**. Quando a operação de transporte tem início fora do território aduaneiro da União ou de um país de trânsito comum e o transportador contratual não está estabelecido na UE ou num país de trânsito comum, qualquer outra empresa de transporte ferroviário autorizada envolvida no transporte e estabelecida na UE ou num país de trânsito comum pode ser indicada com o seu consentimento na casa 58b como titular do regime. Devido à obrigação de apresentar as mercadorias na estância aduaneira de partida no território aduaneiro da União ou num país de trânsito comum, o titular do regime será, regra geral, o primeiro transportador na entrada no território aduaneiro da União ou país de trânsito comum.

Por conseguinte, neste caso, o transportador contratual (casa 58a) deve requerer o «regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário» em nome do titular do regime (casa 58b).

VI.3.5.3.4.3 Preenchimento da guia de remessa CIM como declaração de trânsito

Artigo 12.º, n.º 2,
apêndice B, COTIF

A empresa de transporte ferroviário que aceitar transportar as mercadorias nos termos da COTIF (o transportador contratual indicado na casa 58a) deve preencher a guia de remessa CIM e fornecer todos os dados definidos no artigo 7.º, apêndice B, da COTIF. Deve ser emitida uma guia de remessa CIM para cada remessa.

A utilização da guia de remessa CIM não implica automaticamente que uma empresa de transporte ferroviário utilize o regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário. Por

consequente, é obrigatório confirmar a utilização da guia de remessa CIM como declaração de trânsito na casa 58b.

Se o transportador contratual não for o titular do regime, significa que está a preencher a guia de remessa CIM como declaração de trânsito em nome do titular do regime.

A guia de remessa CIM não contém uma casa específica onde possa ser inserido o código do SH. No entanto, nos casos em que o código do SH seja exigido no trânsito comum/da União, é indicado o código NHM de seis dígitos da própria empresa de transporte ferroviário na casa 24 e este código corresponde, na grande maioria dos casos, ao código do SH.

Além disso, o Manual CIT sobre a guia de remessa CIM refere que o código do SH deve ser indicado na casa 21 quando exigido pela legislação aduaneira.

Caso seja utilizada uma garantia isolada ou a garantia global seja complementada com uma garantia adicional, esta informação deve ser indicada na guia de remessa CIM com o tipo de garantia e o número NRG, se aplicável (ver também ponto VI.3.5.3.6 abaixo).

Artigo 34.º e anexo 11, ADT

Caso a guia de remessa CIM cubra mais do que um vagão, pode ser utilizada a lista de carga.

Artigo 105.º, apêndice I e anexo B, apêndice III, Convenção

A lista de carga incluirá o número do vagão ou o número do contentor.

Os transportes T1 e T2/T2F devem ser feitos em listas de carga separadas. Neste caso, o número de série da lista de carga será inserido na casa reservada para a descrição das mercadorias na CIM. Para mais informações sobre estes códigos, ver parte I.

A lista de carga original deve ser autenticada com o visto da estação ferroviária de expedição.

VI.3.5.3.4.4 Formalidades na partida

Artigo 31.º, n.º 2, ADT

— O **titular do regime** é responsável por assegurar que todas as empresas de transporte ferroviário envolvidas cumprem as condições de utilização deste procedimento simplificado.

Artigo 93.º, n.º 2, apêndice I, Convenção

Artigos 32.º, n.º 2,
e 33.º, n.º 1, ADT

Artigo 233.º, n.ºs 1
e 2, CAU

Artigo 8.º,
apêndice I,
Convenção

— O **titular do regime** deve:

- (a) Apresentar a guia de remessa CIM e as mercadorias na estância aduaneira de partida, salvo indicação em contrário (ver nota *infra*);
- (b) Apresentar a lista de carga, se aplicável (ver ponto VI.3.5.3.4.3);
- (c) Cumprir as disposições aduaneiras relativas ao regime;
- (d) Apresentar uma garantia apropriada para todo o itinerário (ver também ponto VI.3.5.3.6 abaixo).

— A **estância aduaneira de partida** deve verificar se o titular do regime é uma empresa de transporte ferroviário autorizada e se existe uma garantia. A estância aduaneira de partida pode utilizar o [anexo 2](#) do documento de trabalho TAXUD/A2/TRA/02/2019 como fonte para verificar a existência desta garantia.

O anexo 2 contém apenas a confirmação de que a empresa de transporte ferroviário autorizada está também autorizada a utilizar uma garantia global para o regime de trânsito em suporte de papel. No que respeita ao procedimento que deve ser seguido no caso de utilização de uma garantia isolada, ver ponto VI.3.5.3.6.2.

Artigo 33.º, ADT

Artigo 97.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção

— A **estância aduaneira de partida** indica claramente nos exemplares n.ºs 1, 2 e 3, na casa 99 da guia de remessa CIM reservada às autoridades aduaneiras, o código seguinte, salvo indicação em contrário (ver nota *infra*):

- (a) T1 para o trânsito externo;
- (b) T2 para o trânsito interno;
- (c) T2F para o trânsito interno (território fiscal especial).

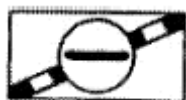
Os códigos T2 e T2F devem ser autenticados com o cunho do carimbo aduaneiro. Para mais informações sobre a utilização dos códigos T1, T2 e T2F, ver parte I.

Todos os exemplares devem ser devolvidos à empresa de transporte ferroviário.

Artigo 33.º, n.º 4, e
anexo 10, ADT

Artigo 95.º,
apêndice I e anexo
B11, apêndice III,
Convenção

O **titular do regime**, quando necessário, deve assegurar que todas as mercadorias transportadas ao abrigo deste procedimento simplificado estão identificadas com uma etiqueta ou um carimbo com o pictograma apropriado, salvo indicação em contrário (ver nota *infra*):



As etiquetas/os carimbos devem ser apostos ou impressos na guia de remessa CIM.

As etiquetas/os carimbos devem ser apostos no vagão pertinente no caso de uma carga completa ou na(s) embalagem(ns) individual(ais).

*Artigo 302.º, n.º 2,
alínea b), AE*

*Artigo 98.º,
apêndice I,
Convenção*

Salvo decisão em contrário da estância aduaneira de partida, nem os meios de transporte nem as embalagens individuais que contêm as mercadorias são selados pelos serviços aduaneiros, uma vez que as medidas de identificação aplicadas pelas empresas de transporte ferroviário são, geralmente, consideradas suficientes.

Nota

No pedido para apresentar as mercadorias, indicar os códigos T1/T2/T2F e apor a etiqueta/os carimbos.

Regra geral, os códigos T1, T2 ou T2F são utilizados em função do código do país na casa 62. Por exemplo, o código do país 80 para a Alemanha implica que seja utilizado o regime T2. Se o regime e o país de partida (na guia de remessa CIM) não corresponderem, deve indicar-se claramente o código do regime. No caso dos códigos T2/T2F, estes devem ser autenticados para serem válidos.

De	Via	Para	Mercadori as	Código (exemplares 1 a 3)	Pictograma	Presente
Artigo 33.º, n.ºs 1, 2 e 4, ADT Artigo 97.º, n.ºs 1 e 2, apêndice I, Convenção						
UE	Qualquer	UE	Não UE	Indicar T1	Exigido	Exigido
Artigo 39.º, n.ºs 1 e 2, ADT Artigo 97.º, n.º 3, apêndice I, Convenção						
UE	CTC ⁽¹⁾	UE	UE	Presumido T2/T2F	Não exigido	Não exigido
	País terceiro (2)					
Artigo 36.º, n.º 5, ADT						
UE	Qualquer	CTC	UE ou não UE	Indicar T1 Visar T2/T2F	Exigido	Exigido
		País terceiro				
Artigo 97.º, n.ºs 4 e 6, apêndice I, Convenção						
CTC	Qualquer	Qualquer	Não UE	Presumido T1	Exigido	Não exigido
			UE	Visto T2/T2F (exemplar 3)	Exigido	Exigido
Artigos 38.º e 40.º, ADT						
País terceiro	Qualquer	País terceiro	Não UE	Presumido T1	Exigido	Não exigido
			UE	Presumido T1, salvo PoUS	Exigido	Não exigido
Artigos 33.º, n.º 5, e 40.º, ADT						
País terceiro	Qualquer	UE	Não UE	Presumido T1	Exigido	Não exigido
			UE	Presumido T1, salvo PoUS	Exigido	Não exigido

Artigo 39.º, n.º 1, ADT

Artigo 97.º, n.º 3, apêndice I, Convenção

Artigo 39.º, n.º 2, ADT

Artigo 97.º, n.º 3, apêndice I, Convenção

(3) Cada Estado-Membro deve determinar as condições e disposições para as situações em que as mercadorias UE circulam de um ponto para outro na UE através de um país de trânsito comum (ver também ponto VI.3.5.3.3).

(2) Cada Estado-Membro deve determinar o regime para as situações em que as mercadorias UE circulam de um ponto para outro na UE através de um país terceiro. Embora essa circulação, geralmente, apenas seja possível para procedimentos T1, o transporte ferroviário constitui uma exceção e essa circulação também pode ser aplicada aos procedimentos T2 ao abrigo deste regime de trânsito em suporte de papel para o

transporte ferroviário. O regime de trânsito aduaneiro é suspenso fora do território aduaneiro da UE (ver também ponto VI.3.5.3.3). Em alternativa, pode ser utilizado um comprovativo do estatuto da União.

VI.3.5.3.4.5 Situações específicas na partida

A circulação tem início num país terceiro

*Artigos 33.º, n.º 5,
e 38.º, ADT*

Se a circulação tiver início fora do território aduaneiro da União ou de um país de trânsito comum, a estância aduaneira competente pela estação fronteiriça através da qual as mercadorias entram no território aduaneiro da União ou do país de trânsito comum deve atuar como estância aduaneira de partida.

*Artigo 102.º,
apêndice I,
Convenção*

O transportador está vinculado pelas disposições que regem a entrada de mercadorias no território aduaneiro da União ou do país de trânsito comum e a autoridade aduaneira conserva o direito de controlar essas mercadorias.

Modificação do contrato de transporte

Artigo 37.º, ADT

Pode acontecer que o contrato seja alterado com a finalidade de fazer o transporte: i) terminar fora da UE em vez de no interior da UE (ou vice-versa), ou ii) terminar fora do país de trânsito comum inicialmente previsto em vez de no interior do país de trânsito comum inicialmente previsto (ou vice-versa). Nesses casos, o transporte não pode ser efetuado sem o consentimento prévio da estância aduaneira de partida.

*Artigo 96.º,
apêndice I,
Convenção*

Em todos os outros casos, o contrato alterado pode ser executado, bastando informar sem demora a estância aduaneira de partida.

Expedidor autorizado

Artigo 43.º, ADT

Se a primeira empresa de transporte ferroviário for um expedidor autorizado, as mercadorias e a guia de remessa CIM não têm de ser apresentadas à estância aduaneira de partida.

*Artigo 107.º, n.º 11,
apêndice I,
Convenção*

Contudo, esta estância aduaneira deve adotar as medidas necessárias para assegurar que os exemplares n.ºs 1, 2 e 3 ostentam o código T1, T2 ou T2F, consoante aplicável.

Para mais informações sobre o expedidor autorizado, ver parte VI.

VI.3.5.3.4.6 Em trânsito

Artigo 32.º, n.º 2, ADT **Obrigações de todas as empresas de transporte ferroviário envolvidas** (casas 58b e 57)

Artigo 94.º, n.º 2, apêndice I, Convenção Todas as empresas de transporte ferroviário envolvidas são responsáveis pela boa aplicação da utilização deste regime de trânsito em suporte de papel.

Artigo 35.º, ADT **Nas estâncias aduaneiras de passagem**

Artigo 99.º, apêndice I, Convenção Não é necessário cumprir quaisquer formalidades na estância aduaneira de passagem. Contudo, a passagem da fronteira será verificada através do controlo dos serviços de contabilidade, conforme explicado mais pormenorizadamente no ponto VI.3.5.3.5.2 ou através de outros meios ou de outro sistema (por exemplo, do sistema do gestor de infraestruturas ferroviárias).

Quando as mercadorias são transportadas através de um país terceiro, o regime é considerado suspenso nesse país terceiro.

Contudo, as formalidades aduaneiras relacionadas com a entrada ou saída de mercadorias no ou fora do território aduaneiro da União ou do país de trânsito comum mantêm-se aplicáveis e a autoridade aduaneira conserva o direito de controlar essas mercadorias. Estas formalidades prendem-se com «regras de segurança e proteção» baseadas no quadro de normas SAFE da Organização Mundial das Alfândegas, conforme estabelecido no artigo 46.º do CAU.

Artigo 305.º, AE **Formalidades em caso de incidentes**

Artigo 44.º, apêndice I, Convenção Se ocorrerem incidentes durante a circulação de mercadorias ao abrigo de operações de trânsito comum/da União conforme descrito na parte IV, capítulo 3, secção 3.1, aplicam-se os mesmos procedimentos. Contudo, tendo em conta as especificidades deste regime de trânsito em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via ferroviária, deve ser seguido um procedimento de comunicação de informações conforme indicado no Manual CIT (CIM — artigo 42.º — Verificação de perda parcial ou de avaria, modelo 20 do CIT)

As disposições do artigo 305.º do AE e do artigo 44.º do apêndice I da Convenção de Trânsito Comum aplicam-se com as alterações necessárias (*mutatis mutandis*) ao transporte ao abrigo de um regime de trânsito em suporte de papel para o transporte de mercadorias por via ferroviária.

VI.3.5.3.4.7 No destino

Artigo 36.º, n.º 2, ADT A estância aduaneira competente pela estação de destino conforme indicado na guia de remessa CIM atuará como estância aduaneira de destino.

Artigo 100.º, n.º 2, apêndice I, Convenção

Artigo 36.º, n.º 1, ADT
Artigo 100.º, n.º 1, apêndice I, Convenção

A **empresa de transporte ferroviário** que transporta as mercadorias no destino apresentará à estância aduaneira de destino:

- as mercadorias,
- os exemplares n.ºs 2 e 3 da guia de remessa CIM.

A **estância aduaneira de destino** deve:

- carimbar e devolver o exemplar n.º 2 à empresa de transporte ferroviário,
- conservar o exemplar n.º 3.

Artigo 41.º, n.º 3, ADT

Artigo 92.º, n.º 3, apêndice I, Convenção

A **empresa de transporte ferroviário** deve disponibilizar todas as guias de remessa CIM (exemplar n.º 2) no seu serviço de contabilidade à autoridade aduaneira no país de destino, em conformidade com quaisquer disposições estabelecidas por acordo mútuo com esta autoridade.

VI.3.5.3.4.8 Situações específicas no destino

Artigos 36.º, n.º 5, e 38.º, ADT

Artigo 101.º, apêndice I, Convenção

A circulação termina num país terceiro

Se a circulação terminar num país terceiro, a estância aduaneira competente pela estação fronteiriça através da qual as mercadorias saem do território aduaneiro da União ou do país de trânsito comum deve atuar como estância aduaneira de destino.

O transportador está vinculado pelas disposições que regem a saída de mercadorias do território aduaneiro da União e a autoridade aduaneira conserva o direito de controlar essas mercadorias.

As mercadorias foram descarregadas numa estação intermédia, exceto em relação a produtos sujeitos a impostos especiais de consumo

Artigo 36.º, n.º 2, ADT

Artigo 100.º, n.º 2, apêndice I, Convenção

Se o transporte de mercadorias ou o regime de trânsito tiver terminado numa estação intermédia ou de passagem, a estância aduaneira competente por essa estação intermédia ou o local de passagem deve atuar como estância aduaneira de destino.

A empresa de transporte ferroviário que transporta as mercadorias para esta estação intermédia apresentará à estância aduaneira de destino:

- as mercadorias,
- os exemplares n.ºs 2 e 3 e uma cópia suplementar do exemplar n.º 3 da guia de remessa CIM.

A estância aduaneira da estação intermédia (a estância aduaneira efetiva de destino) deve:

- carimbar esses exemplares,
- visar os exemplares com a indicação «desalfandegado»,
- devolver os exemplares n.ºs 2 e 3 à empresa de transporte ferroviário,
- conservar uma cópia suplementar do exemplar n.º 3.

A autoridade aduaneira de destino declarada pode, posteriormente, pedir uma verificação do visto aposto pela «estância aduaneira intermédia» nos exemplares n.ºs 2 e 3.

*Artigo 36.º, n.º 3,
ADT*

A circulação de produtos sujeitos a impostos especiais de consumo não pode ser desviada. A partida e o destino declarados têm de ser respeitados. Tal significa que os produtos sujeitos a impostos especiais de consumo não podem ser descarregados numa estação intermédia.

Destinatário autorizado

Artigo 44.º, ADT

Se um destinatário autorizado receber as mercadorias na estação de destino, as mercadorias e a guia de remessa CIM não têm de ser apresentadas à estância aduaneira de destino.

Os exemplares n.ºs 2 e 3 da guia de remessa CIM podem ser entregues diretamente à estância aduaneira de destino pela empresa de transporte ferroviário autorizada ou pela empresa de transporte.

Para mais informações sobre o destinatário autorizado, ver parte VI.

VI.3.5.3.5 Fiscalização da circulação ao abrigo do regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário

VI.3.5.3.5.1 Funcionamento dos serviços de contabilidade

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) elaborou regulamentos de contabilidade e afetação que são aplicáveis ao

transporte internacional de mercadorias³⁹. Estas regras, que são vinculativas para as empresas-membro, abrangem o apuramento de contas e a divisão e o pagamento dos montantes devidos pela circulação de mercadorias a coberto de uma guia de remessa CIM.

Os regulamentos de contabilidade exigem a utilização de um procedimento normalizado nos serviços de contabilidade das empresas de transporte ferroviário envolvidas no transporte de mercadorias. Este procedimento consiste: i) na recolha e intercâmbio de dados relativos ao transporte, ii) na comparação desses dados, e iii), se for caso disso, no intercâmbio de informações sobre as discrepâncias detetadas.

A empresa de transporte ferroviário no país de destino será competente para apurar as contas com base nos dados apresentados no exemplar n.º 2 da guia de remessa CIM. Por conseguinte, as cópias do exemplar n.º 2 relacionadas com todos os transportes estão disponíveis no serviço de contabilidade correspondente. O apuramento consiste na recolha de dados pertinentes conforme definido nos regulamentos de contabilidade. Esses serviços são obrigados a iniciar mensalmente o apuramento para cada ligação ferroviária e empresa de transporte ferroviário envolvidas. Os dados devem ser enviados para cada uma das empresas de transporte ferroviário envolvidas.

A empresa de transporte ferroviário no país de partida é obrigada a verificar se esses dados correspondem aos seus próprios dados. Nos casos em que se constate uma discrepância superior a 30 EUR por remessa, devem ser enviadas informações ao serviço de contabilidade no país de destino através de um formulário acordado.

O serviço de contabilidade de cada país de trânsito verifica, nos casos em que o considere adequado, se o apuramento está correto. O formulário acordado deve ser utilizado quando uma discrepância for superior a 30 EUR por remessa.

Após o apuramento, o serviço de contabilidade no país de destino, regra geral⁴⁰, divide os montantes e, por último, transfere os montantes correspondentes para as empresas de transporte

39 Brochura 304 da UIC.

40 A UIC pretende modificar este princípio. A empresa de transporte ferroviário competente para cobrar ao cliente deve ser competente para a divisão e transferência dos montantes. Uma vez que nem a recolha dos dados relacionados com o transporte nem o intercâmbio desses dados estão em causa, esta alteração não afeta o regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário.

ferroviário envolvidas.

Este procedimento também pode ser acordado com membros não pertencentes à UIC, de acordo com os regulamentos de contabilidade. A aplicação do procedimento da UIC não constitui uma condição para a utilização do regime simplificado para o trânsito ferroviário. No entanto, qualquer procedimento contabilístico deve ser igualmente vinculativo para as empresas de transporte ferroviário envolvidas e ter o mesmo nível de fiabilidade do procedimento da UIC. O procedimento da UIC deve: i) incluir uma comparação normalizada dos dados relativos a cada remessa nos serviços de contabilidade envolvidos, e ii) utilizar um formulário acordado para comunicar as discrepâncias. Qualquer procedimento de contabilidade deve assegurar um controlo mútuo das empresas de transporte ferroviário envolvidas no transporte de mercadorias. Assim, o procedimento exige o envolvimento de, pelo menos, duas empresas de transporte ferroviário.

Uma empresa de transporte ferroviário que não tenha recebido a sua parte da remuneração pela operação de transporte após um determinado período pode realizar investigações para rastrear as mercadorias ou os documentos «perdidos» ou determinar o último país onde as mercadorias entraram. Este processo colmata a falta i) de um procedimento de inquérito aduaneiro, e ii) das mensagens de fim e apuramento.

VI.3.5.3.5.2 Inspeções pelas autoridades competentes

É obrigatório conservar registos para fins de inspeção pelos serviços aduaneiros num serviço de contabilidade a criar em cada país, uma vez que não é devolvido aos serviços aduaneiros nenhum exemplar que lhes permita verificar a chegada das mercadorias. As mensagens de fim e de controlo são substituídas por verificações de registos, em especial, da repartição dos custos de transporte e do procedimento de inquérito da empresa de transporte ferroviário.

*Artigo 41.º, n.º 3,
ADT*

O controlo aduaneiro da correta utilização do regime de trânsito em suporte de papel será realizado essencialmente pela autoridade aduaneira no país de destino.

*Artigo 92.º, n.º 3,
apêndice I,
Convenção*

Caso existam irregularidades ou créditos, cada administração aduaneira tem a possibilidade de tratar diretamente com a respetiva empresa de transporte ferroviário (ver anexo 1 do documento de

trabalho TAXUD/A2/TRA/02/2019).

Importa recordar que o atual sistema de apuramento e inquérito das empresas de transporte ferroviário constitui um elemento essencial do regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário. Este regime de trânsito é considerado fiável e permite: i) a realização de controlos da contabilidade das empresas de transporte ferroviário, e ii) a dispensa do exemplar de devolução da guia de remessa CIM utilizada como declaração de trânsito⁴¹.

Por conseguinte, os controlos adequados e eficazes do procedimento simplificado devem utilizar os elementos essenciais do procedimento de contabilidade das empresas de transporte ferroviário.

A indicação mais importante de que mercadorias sujeitas ao regime de trânsito em suporte de papel não chegaram ao seu destino é a informação sobre discrepâncias. No entanto, esta informação também pode dizer respeito a discrepâncias no transporte de mercadorias por via ferroviária que não requerem um acompanhamento das autoridades aduaneiras. A fim de realizar um controlo adequado e eficaz, a informação sobre discrepâncias enviada ou recebida pelos serviços de contabilidade respetivos deve ser apresentada às autoridades competentes e por estas verificada. Qualquer ação de seguimento, por exemplo, a realização de inquéritos no serviço de destino, apenas é necessária quando a discrepância afeta o regime de trânsito.

A utilização correta do procedimento simplificado deve ser monitorizada com base no exemplar n.º 2 da guia de remessa CIM. Este exemplar, que deve ostentar os vistos exigidos pela legislação em matéria de trânsito, deve ser mantido à disposição no serviço de contabilidade no país de destino (ver ponto VI.3.5.3.4.7 *supra*). A monitorização da aplicação correta deve consistir em verificações aleatórias do exemplar n.º 2 da guia de remessa CIM. A utilização do controlo *a posteriori* deve igualmente ser considerada⁴².

VI.3.5.3.6 Garantia no contexto do regime de trânsito simplificado para o transporte ferroviário

⁴¹ Ver os considerandos do Regulamento (CEE) n.º 304/1971 da Comissão.

⁴² Para mais informações, ver parte IV, capítulo 5, n.º 5, do Manual de Trânsito.

Artigos 215.º, n.º 2, 98.º, n.º 1, 89.º, n.º 4, e 233.º, n.º 1, alínea c), CAU

O titular do regime deve apresentar uma garantia apropriada — válida, suficiente e que cubra a totalidade do percurso no território aduaneiro da União e dos países de trânsito comum.

Artigo 16, n.º 1, AD

Tendo em conta a natureza do regime de trânsito em suporte de papel, a «garantia global» constitui a forma de garantia mais adequada. Não existe nenhum regime eficiente que permita que a estância aduaneira de partida autorize a saída de mercadorias com uma garantia isolada.

Artigo 28, n.º 1, CAU

Artigo 10.º, n.º 1, apêndice I, Convenção

VI.3.5.3.6.1 Utilização de uma garantia global

Artigos 156.º e 157.º, n.º 3, AE

Caso tenha sido apresentada uma garantia global no contexto do regime de trânsito simplificado para o transporte ferroviário, aplicam-se as condições seguintes:

Artigo 74.º, n.º 4, apêndice I, Convenção

— O titular do regime é responsável por verificar que o nível do montante de referência é sempre suficiente e cobre a totalidade do percurso no território aduaneiro da União e dos países de trânsito comum.

Nota:

- (a) Se o nível do montante de referência for insuficiente, o titular do regime deve aumentar o montante de referência ou apresentar uma garantia adicional. Esta informação deve ser indicada na guia de remessa CIM com o tipo de garantia e, quando pertinente, o número NRG;
 - (b) O montante de referência pode ser reutilizado para uma operação de trânsito subsequente a partir do momento em que o regime de trânsito tiver terminado.
- A estância aduaneira de partida deve verificar se a garantia global está ativa. Os serviços aduaneiros podem utilizar o [anexo 2 do documento de trabalho TAXUD/A2/TRA/02/2019](#) como fonte para a verificação. Os serviços aduaneiros podem também pressupor, com base nessa informação, que a condição é satisfeita (ver também ponto VI.3.5.3.4.4).
- A autoridade aduaneira competente (da estância aduaneira de garantia) deve realizar auditorias regulares e apropriadas para monitorizar a utilização do montante de referência.

A monitorização da utilização da garantia global para este regime de trânsito em suporte de papel é diferente da realizada no regime de trânsito normal. Por este motivo, a garantia global deve atribuir, para a utilização deste regime de trânsito em suporte de papel, um

montante de referência diferente do afetado para o regime de trânsito normal.

*Artigos 23.º, 28.º,
n.ºs 1 e 2, e 42.º,
CAU*

Se as auditorias revelarem que as condições para a utilização da garantia global não foram satisfeitas, a autoridade aduaneira competente pode:

*Artigos 17.º, 65.º,
n.º 3, 66.º e 67.º,
apêndice I,
Convenção*

- rever o montante de referência da garantia global,
- suspender/revogar as autorizações relevantes, ou seja, as autorizações de utilização de uma garantia global e de utilização do regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário,
- aplicar uma sanção administrativa devido a incumprimento das condições de utilização da garantia global,
- aplicar uma sanção administrativa devido a incumprimento das obrigações relacionadas com o regime de trânsito,
- apurar um crédito aduaneiro e estabelecer os respetivos procedimentos de recuperação, se aplicável.

Para mais informações sobre a autorização de utilização de uma garantia global, ver parte III e parte VI.

VI.3.5.3.6.2 Garantia isolada

Na maior parte dos casos, deve ser utilizada uma garantia global. Por vezes, no entanto, é adequado utilizar garantias isoladas. Uma garantia isolada pode ser adequada em casos raros, quando:

- uma empresa de transporte ferroviário autorizada atua essencialmente como participante na cadeia, mas tem de atuar excecionalmente como titular do regime e, por conseguinte, não dispõe de uma garantia global,
- o montante de referência da garantia global é insuficiente e deve ser completado através de uma garantia adicional.

Se for prestada uma garantia isolada no contexto deste regime de trânsito simplificado para o transporte ferroviário:

- o titular do regime deve apresentar à estância aduaneira de partida uma garantia apropriada e indicar o tipo de garantia; deve ainda indicar o número NRG na guia de remessa CIM, se for caso disso,
- a estância aduaneira de partida deve verificar se a garantia isolada é adequada, ou seja, deve verificar se a garantia: i) é válida, ii) é suficiente para cobrir qualquer eventual dívida aduaneira, e iii) cobre a totalidade do percurso no território aduaneiro da União e dos países de trânsito comum,

- a estância aduaneira de partida apenas pode liberar a garantia isolada quando tiver a certeza de que o regime de trânsito terminou corretamente.

Embora as mercadorias e a guia de remessa CIM não tenham de ser apresentadas na estância aduaneira de partida em certas situações (ver nota do ponto VI.3.5.3.4.4), a garantia isolada deve ser apresentada na estância aduaneira de partida.

VI.3.5.3.7 Cenários possíveis

VI.3.5.3.7.1 Exemplos

1. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Roterdão/NL para Viena/AT

Transportador contratual: DB Cargo Nederland

Outros transportadores: DB Cargo AG, Rail Cargo Austria

Os dados da DB Cargo Nederland são apresentados na casa 58a. Os outros transportadores são apresentados na casa 57. O transportador contratual e os outros transportadores cumprem os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel. A DB Cargo Nederland pode requerer a utilização deste regime para o transporte ferroviário, preenchendo a casa 58b, ou seja, assinalando a casa «sim» e inserindo o seu código UIC 2184.

2. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Roterdão/NL para Viena/AT

Transportador contratual: DB Cargo Nederland

Outros transportadores: Rail Express, Rail Cargo Austria

O regime de trânsito em suporte de papel não é aplicável, uma vez que a Rail Express não é elegível para utilizar a simplificação. Aplica-se o regime de trânsito normal. A guia de remessa CIM serve apenas de documento de transporte. Desde que a Rail Express esteja autorizada como empresa de transporte ferroviário intermédia, o regime de trânsito em suporte de papel é aplicável.

3. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Roterdão/NL para Viena/AT

Transportador contratual: DB Cargo Nederland

Outros transportadores: DB Cargo Nederland

O regime de trânsito em suporte de papel não é aplicável, uma vez que apenas está envolvida no transporte uma empresa de transporte ferroviário. Aplica-se o regime de trânsito normal. A guia de remessa CIM serve apenas de documento de transporte.

4. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Roterdão/NL para Banja Luka/BA

Transportador contratual: SBB Cargo

Outros transportadores: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ — Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Os dados da SBB Cargo são apresentados na casa 58a. O transportador contratual e os outros transportadores na UE

cumprem os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel. A SBB Cargo pode requerer a utilização deste regime, preenchendo a casa 58b da guia de remessa CIM. A operação de trânsito termina automaticamente nos termos do artigo 36.º, n.º 5, do ADT/artigo 101.º, apêndice I, da Convenção, quando as mercadorias saem do território aduaneiro da União.

5. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Roterdão/NL para Banja Luka/BA

Transportador contratual: ZFBH (BA)

Outros transportadores: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ — Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

O transportador contratual está estabelecido fora da UE. Todas as outras empresas de transporte ferroviário cumprem os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel e podem requerer a utilização deste regime preenchendo a casa 58b da guia de remessa CIM nos termos do artigo 31.º, n.º 1, alínea a), do ADT, e do artigo 93.º, n.º 1, alínea a), apêndice I, da Convenção. A operação de trânsito termina automaticamente nos termos do artigo 36.º, n.º 5, do ADT/artigo 101.º, apêndice I, da Convenção, quando as mercadorias saem do território aduaneiro da União.

6. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Banja Luka/BA para Bratislava/SK

Transportador contratual: ZFBH (BA)

Outros transportadores: HŽ Cargo, SŽ — Tovorni Promet D.O.O., Rail Cargo Austria, ZSSK CARGO

O transportador contratual está estabelecido fora da UE. Todas as outras empresas de transporte ferroviário cumprem os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel. A ZFBH pode requerer a utilização deste regime em nome de uma das outras empresas de transporte ferroviário com o consentimento destas, assinalando a casa «sim» na casa 58b, nos termos do artigo 31.º, n.º 1, alínea b), do ADT, e do artigo 93.º, n.º 1, alínea b), apêndice I, da Convenção. A casa 58b apresenta os dados da ZFBH, e o código UIC da outra empresa de transporte ferroviário que deu o seu consentimento deve ser inserido na casa 58b. Nos termos do artigo 33.º, n.º 5 do ADT e do artigo 102.º, apêndice I, da Convenção, o procedimento simplificado inicia-se, e uma das outras empresas de transporte ferroviário atua como titular do regime, quando o comboio entra na UE.

7. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Roterdão/NL para Alessandria/IT

Transportador contratual: DB Cargo Nederland

Outros transportadores: DB Cargo AG, BLS Cargo, Mercitalia, DB Cargo Italia

Nota: este exemplo diz respeito a cinco transportadores numa cadeia que cumprem os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel, em quatro países.

Os dados da DB Cargo Nederland são apresentados na casa 58a. Os outros transportadores são apresentados na casa 57. O transportador contratual e os outros transportadores cumprem os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel nos respetivos países. A DB Cargo Nederland pode requerer a utilização deste regime para o transporte ferroviário, preenchendo a casa 58b, ou seja, assinalando a casa «sim» e inserindo o seu código UIC 2184.

8. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Berna/CH para Roterdão/NL

Transportador contratual: DB Cargo Schweiz

Outros transportadores: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG

Os dados da DB Cargo Schweiz são apresentados na casa 58a. Os outros transportadores são apresentados na casa 57. O transportador contratual e os outros transportadores cumprem os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel. Contudo, o transportador contratual e o titular do regime são diferentes, e a DB Cargo AG é o titular do regime. Dado que a DB Cargo Schweiz não é o titular do regime, pode requerer a utilização do regime de trânsito em suporte de papel em nome da DB Cargo AG com o consentimento da DB Cargo AG, preenchendo a casa 58b, ou seja, assinalando a casa «sim» e inserindo o seu código UIC 2180.

9. Mercadorias não UE devem ser transportadas de Belgrado/XS (CS) para Roterdão/NL

Transportador contratual: Srbija Kargo AD

Outros transportadores: Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Austria, DB Cargo AG, DB Cargo Nederland NV

A Srbija Kargo AD pode requerer a utilização do regime de trânsito em suporte de papel em nome da Rail Cargo Hungaria, assinalando a casa «sim» na casa 58b. A casa 58a mostra os dados da Srbija Kargo AD, e o código UIC 2155 da Rail Cargo Hungaria deve ser inserido na casa 58b. Nos termos do artigo

33.º, n.º 5, do ADT/artigo 102.º, apêndice I, da Convenção, o regime de trânsito em suporte de papel inicia-se, e a Rail Cargo Hungaria atua como titular do regime, quando o comboio entra na UE.

VI.3.5.3.7.2 Situações específicas dos transportadores contratuais

A condição de ter mercadorias sucessivamente recebidas e transportadas por diferentes empresas de transporte ferroviário autorizadas deixa de estar preenchida quando há uma fusão completa de empresas de transporte ferroviário de diversos países numa única empresa. Contudo, o facto de diferentes empresas de transporte ferroviário serem parte da mesma companhia financeira não deve, em princípio, pôr em causa esta condição, desde que os diferentes serviços de transporte de mercadorias continuem a operar separadamente.

A condição também não está satisfeita quando uma única empresa de transporte ferroviário realiza uma operação de transporte internacional num quadro liberalizado, por exemplo, como transportador único do país de partida até ao país de destino.

Além disso, o transportador contratual pode igualmente ter características não convencionais, de acordo com as regras do transporte ferroviário de mercadorias internacional. Estas características diferentes têm de ser tidas em conta na decisão sobre a utilização do regime de trânsito em suporte de papel para o transporte ferroviário. Algumas destas características não convencionais são discutidas nos pontos *infra*.

- O transportador contratual é a empresa de transporte ferroviário encarregada da expedição ou trânsito, ou uma empresa de transporte ferroviário no país de destino:

Neste caso, o transportador contratual pode atuar na qualidade de titular do regime de trânsito em suporte de papel se estiverem preenchidas as condições para a utilização deste regime.

- O transportador contratual não está fisicamente envolvido no transporte das mercadorias.

Neste caso, o transportador contratual pode atuar como titular do regime de trânsito em suporte de papel e ser representado na estância aduaneira de partida pelo primeiro transportador na

cadeia no território da UE ou num país de trânsito comum.

- O transportador contratual cumpre os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel, mas não apresenta uma garantia.
Neste caso, o transportador contratual não pode atuar como titular do regime. Outra empresa de transporte ferroviário pode requerer a utilização do regime de trânsito em suporte de papel na qualidade de representante do transportador contratual.
- O transportador contratual não é uma empresa ferroviária.
Neste caso, o transportador contratual não pode atuar como titular do regime de trânsito em suporte de papel, dado que o artigo 25.º, n.º 1, do ADT, e o artigo 93.º, apêndice I, da Convenção exige que o titular do regime seja uma empresa de transporte ferroviário.
- O transportador contratual não cumpre os requisitos do regime de trânsito em suporte de papel.
Neste caso, o transportador contratual não pode atuar como titular do regime de trânsito em suporte de papel. O titular do regime é a única pessoa a quem pode ser concedida a utilização de uma simplificação. Regra geral, o titular do regime deve cumprir os requisitos aplicáveis para beneficiar de uma simplificação. Contudo, o transportador contratual pode requerer a utilização do procedimento simplificado enquanto representante de outro transportador que cumpre os requisitos aplicáveis e que pode atuar como titular do regime.

VI.3.5.4 Outros regimes de trânsito ferroviário em suporte de papel (disposição transitória)

Artigo 45.º, ADT

*Artigo 6.º,
Convenção*

Até o NSTI ter sido atualizado em conformidade com o programa de trabalho do CAU, os Estados-Membros e os países de trânsito comum têm o direito de continuar a aplicar outros regimes de trânsito da União em suporte de papel, desde que as medidas aplicáveis às mercadorias sujeitas ao regime de trânsito comum ou da União sejam cumpridas.

As modalidades, à escala nacional, bilateral ou multilateral, para a utilização desses regimes de trânsito da União em suporte de papel foram estabelecidas antes da entrada em vigor do CAU.

Por exemplo, é o que acontece quando as mercadorias circulam por via ferroviária ao abrigo de uma guia de remessa CIM/SMGS ou SMGS e necessitam de entrar no território aduaneiro da União até chegarem a um ponto específico no mesmo país de entrada.

VI.3.5.5 Corredor T2

*Artigo 119.º, n.º 2,
alínea c), AD*

*Artigo 2.º, alínea
a), apêndice II,
Convenção*

Embora o corredor T2 não seja um regime de trânsito aduaneiro, importa salientar que a sua utilização constitui uma forma de facilitação para o transporte ferroviário das mercadorias UE. O corredor T2, apesar de não ser um regime de trânsito comum, pode ser considerado uma simplificação de trânsito nacional nos países de trânsito comum. No entanto, no território aduaneiro da União, do ponto de vista técnico e nos termos da Convenção, utiliza-se o conceito de presunção do estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

Mediante a utilização do corredor T2, as mercadorias UE que sejam transportadas por via ferroviária podem circular, sem estar sujeitas a um regime aduaneiro para essa circulação, de um ponto para outro do território aduaneiro da União, e ser transportadas através do território de um país de trânsito comum sem alteração do seu estatuto aduaneiro. Para o efeito, devem ser satisfeitas as seguintes condições:

1. O transporte das mercadorias deve estar coberto por um documento de transporte único emitido num Estado-Membro;
2. O documento de transporte único deve conter a menção «Corredor T2» e o número de autorização da empresa de

transporte ferroviário na Suíça;

3. O trânsito através de um país de trânsito comum deve ser monitorizado através de um sistema eletrónico nesse país de trânsito comum; e
4. A empresa de transporte ferroviário em questão deve estar autorizada, pelo país de trânsito comum cujo território é atravessado, a utilizar o procedimento «Corredor T2».

O país de trânsito comum deve informar a Comissão Mista ou o grupo de trabalho pertinente criado por essa comissão sobre as modalidades relativas ao sistema de monitorização eletrónico e sobre as empresas de transporte ferroviário que estão autorizadas a utilizar o Corredor T2.

Atualmente, esse sistema só existe na Suíça. Na Suíça, o Corredor T2 tem o estatuto de um regime de trânsito nacional. A lista de empresas de transporte ferroviário autorizadas a utilizar este Corredor T2 e informações sobre o procedimento a seguir podem ser encontradas em:

<http://www.ezv.admin.ch/zollanmeldung/05042/05049/index.html?lang=en>

VI.3.6 Transporte de mercadorias por via aérea — utilização de manifestos em suporte de papel para sujeitar mercadorias ao regime de trânsito comum/da União

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- introdução (ponto VI.3.6.1),
- utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea (ponto VI.3.6.2),
- casos especiais (ponto VI.3.6.4).

VI.3.6.1 Introdução

Artigos 108.º a 111.º, alínea b), apêndice I, Convenção

Para utilizar o regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea, o titular do regime deve apresentar uma garantia.

Artigo 233.º, n.º 4, alíneas d) e e),

Esta simplificação só pode ser utilizada até à data de atualização do NSTI. Após essa data, os operadores económicos devem utilizar o

CAU

NSTI e podem substituir essa simplificação:

Artigos 46.º, 47.º e 48.º, ADT

— pelo regime de trânsito normal (parte IV), ou

— pela utilização de uma declaração aduaneira com um número reduzido de informações obrigatórias para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito comum/da União.

As companhias aéreas que satisfaçam as condições estabelecidas no ponto VI.2.1 podem utilizar o regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea.

A companhia aérea que efetua os regimes de trânsito para as mercadorias transportadas por via aérea é considerada o titular do regime de trânsito e pode realizar as formalidades de trânsito utilizando o manifesto das mercadorias como declaração de trânsito.

Os aeroportos dos países de trânsito comum e/ou da União estão especificados na autorização.

Teoricamente, o manifesto das mercadorias utilizado como declaração de trânsito aduaneira deve ser distinguido do manifesto comercial ou do manifesto de grupagem.

Importa ter em conta que o trânsito por via aérea também pode ser efetuado ao abrigo de uma declaração de trânsito normalizada através do NSTI.

O aeroporto de carga é o aeroporto de partida; o aeroporto de descarga é o aeroporto de chegada.

VI.3.6.2 Utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea

Artigos 108.º, 109.º e 110.º, apêndice I, Convenção

As companhias aéreas estão autorizadas a utilizar o manifesto em suporte de papel das mercadorias como declaração de trânsito.

Artigos 47.º e 48.º, ADT

O teor do manifesto das mercadorias deve corresponder, essencialmente, ao modelo que figura no apêndice 3, anexo 9, da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, celebrada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

Um dos requisitos deste procedimento é que as mercadorias sujeitas a diferentes regimes de trânsito devem ser indicadas em manifestos

separados, que servirão como declaração de trânsito para cada procedimento respetivo. Consequentemente, um voo pode, por exemplo, ser abrangido por três manifestos:

1. O manifesto comercial normal das mercadorias (que abrange todas as mercadorias a bordo do avião);
2. Um manifesto das mercadorias que serve como declaração de trânsito e que enumera as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito T1;
3. Um manifesto das mercadorias que serve como declaração de trânsito e que enumera as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito T2 ou T2F.

VI.3.6.2.1 Autorização para utilizar o regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea

*Artigo 108.º,
apêndice I,
Convenção*

O procedimento de autorização deve respeitar o disposto no ponto VI.2.2.

*Artigo 22.º, n.º 1,
CAU*

O pedido deve ser apresentado às autoridades aduaneiras competentes do local onde o requerente mantém ou disponibiliza a sua contabilidade principal para fins aduaneiros e onde serão realizadas, no todo ou em parte, as atividades abrangidas pela autorização.

Artigo 26.º, ADT

No que respeita à anulação, revogação ou alteração da autorização, ver o ponto VI.2.3.

Sempre que a companhia aérea deseje alterar um ou mais aeroportos, deve solicitar a alteração da autorização existente.

COMÉRCIO

A companhia aérea deve indicar no pedido as seguintes informações:

1. A forma do manifesto;
2. Os nomes dos aeroportos de partida envolvidos no procedimento;
3. Os nomes dos aeroportos de destino envolvidos no procedimento.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A autorização inclui:

- A forma do manifesto;
- Os nomes dos aeroportos de partida e de destino envolvidos no procedimento;
- As condições de utilização do procedimento, incluindo a exigência de utilização de manifestos das mercadorias separados para os regimes T1, T2 e T2F.

COMÉRCIO

A companhia aérea deve enviar uma cópia autenticada da autorização à autoridade aduaneira de cada aeroporto mencionado.

A autorização deve ser apresentada sempre que solicitada pela estância aduaneira de partida.

VI.3.6.2.2 Utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea

*Artigo 109.º,
apêndice
Convenção*

I, O manifesto das mercadorias deve conter as seguintes informações:

- o estatuto aduaneiro das mercadorias (T1, T2 ou T2F, consoante o caso),

Artigo 47.º, ADT

- o nome da companhia aérea que transporta as mercadorias,
- o número do voo,
- a data do voo,
- o nome do aeroporto de partida (aeroporto de carga) e o do aeroporto de destino (aeroporto de descarga),
- a data de emissão e a assinatura.

E, para cada remessa que figure no manifesto, devem ser incluídas as quatro informações seguintes.

1. O número da carta de porte aéreo;
2. O número de embalagens;
3. A designação das mercadorias, compreendendo todos os elementos necessários à sua identificação ou, se for caso disso, a menção «Consolidação», eventualmente abreviada (equivalente a grupagem). Nesses casos, as cartas de porte aéreo relativas às remessas objeto do manifesto devem conter a designação das mercadorias, compreendendo todos os elementos necessários à sua identificação. Estas cartas de porte aéreo devem ser anexadas ao manifesto;
4. A massa bruta.

Se a companhia aérea não for um expedidor autorizado, devem ser apresentados, pelo menos, dois exemplares do(s) manifesto(s) para serem visados pelas autoridades aduaneiras do aeroporto de partida.

SERVIÇOS ADUANEIROS, no aeroporto de partida

Visam o(s) manifesto(s) com o nome e o cunho do carimbo da estância aduaneira, a data da aposição do visto e a assinatura do funcionário aduaneiro.

Conservam um exemplar de cada manifesto.

No aeroporto de destino, a companhia aérea, que não possui o estatuto de destinatário autorizado, apresenta as mercadorias e um exemplar do(s) manifesto(s) utilizado(s) como declaração de trânsito na estância aduaneira.

Para efeitos de controlo, a estância aduaneira de destino pode exigir a apresentação dos manifestos das mercadorias (ou cartas de porte aéreo) para todas as mercadorias descarregadas.

Nota relativa à União: as mercadorias UE não sujeitas ao regime de trânsito interno da União (T2, T2F) podem circular livremente até ao seu destino na União, desde que não existam suspeitas ou dúvidas fundadas quanto ao estatuto das mercadorias à chegada ao aeroporto de destino.

SERVIÇOS ADUANEIROS, no aeroporto de destino

Conservam um exemplar de cada manifesto apresentado.

*Artigo 110.º
apêndice I,
Convenção*

As autoridades aduaneiras do aeroporto de destino não necessitam de devolver exemplares do manifesto às autoridades aduaneiras do aeroporto de partida. O apuramento do regime de trânsito é efetuado com base numa lista mensal elaborada pela companhia aérea.

Artigo 48.º, ADT

COMÉRCIO

A companhia aérea ou o seu representante no aeroporto de destino deve elaborar, no início de cada mês, uma lista dos manifestos que foram apresentados à estância aduaneira no aeroporto de destino durante o mês anterior. Esta lista deve conter as seguintes informações:

- o número de referência de cada manifesto,
- o código adequado: T1, T2 ou T2F,
- o nome (eventualmente abreviado) da companhia aérea que transportou as mercadorias,
- o número do voo,
- a data do voo.

Nota: deve ser elaborada uma lista separada para cada aeroporto de partida.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino visa um exemplar da lista de manifestos, elaborada pela companhia aérea. Em seguida, a estância aduaneira envia esta lista à estância aduaneira de partida.

A companhia aérea pode, com o acordo da estância aduaneira de destino, ser autorizada a transmitir a lista de manifestos mensal à estância aduaneira de partida.

A estância aduaneira de partida deve assegurar a recepção das listas.

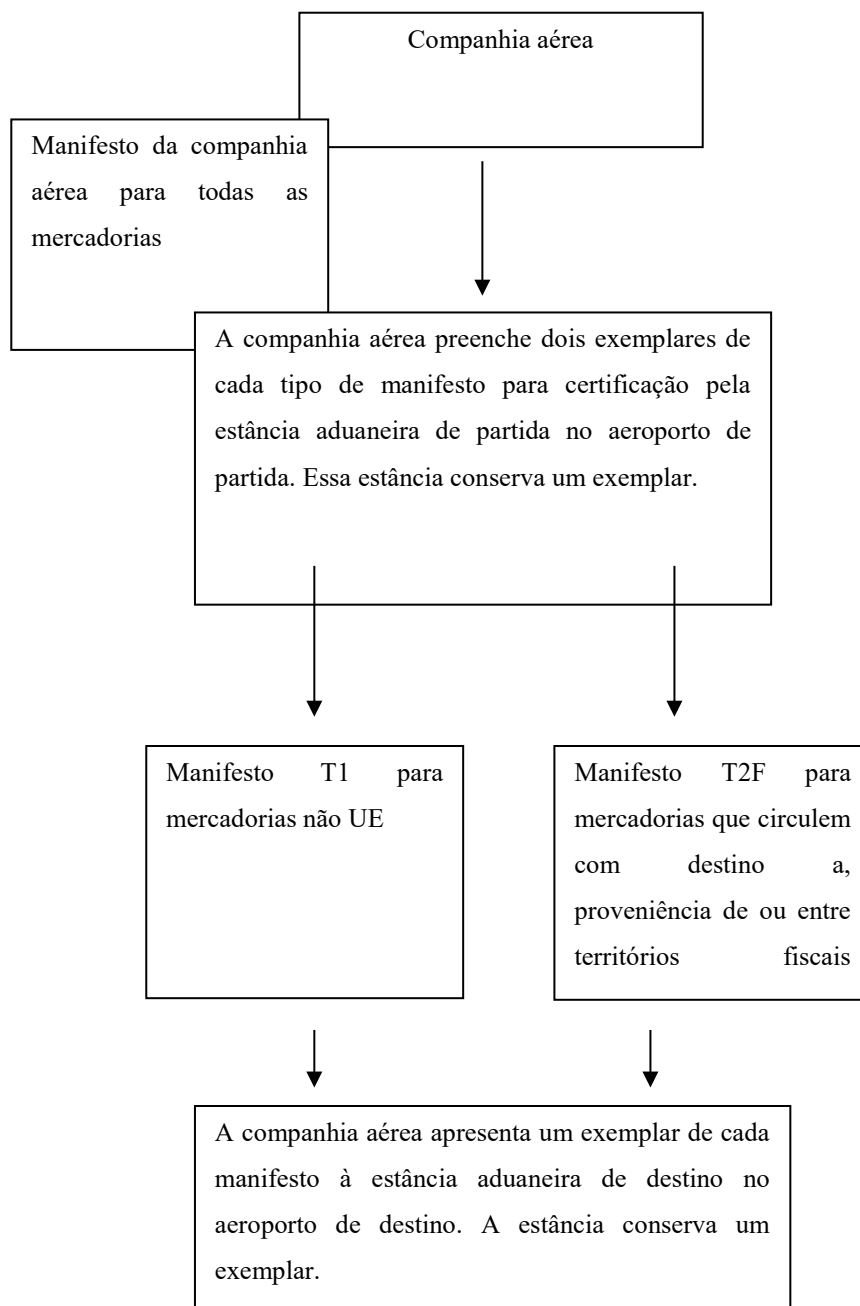
Caso sejam constatadas irregularidades relacionadas com as informações que constam dos manifestos enumerados na lista, a estância aduaneira de destino deve informar a estância aduaneira de partida e a autoridade que concedeu a autorização, fazendo referência, designadamente, às cartas de porte aéreo relativas às mercadorias em questão.

VI.3.6.2.3 Utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea

As cartas de porte aéreo relativas a mercadorias já em circulação ao abrigo de um regime de trânsito (documento de trânsito comum/da União, livrete ATA, formulário 302 da NATO, etc.) são incluídas no manifesto de carga comercial, mas não podem figurar no manifesto que constitui a declaração de trânsito. A carta de porte aéreo relativa a tais mercadorias deve fazer referência ao regime de trânsito utilizado (número do documento, data e estância aduaneira de partida).

O diagrama esquemático a seguir apresentado ilustra a utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea.

Utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea



VI.3.6.3 Utilização do regime de trânsito comum/da União com base num manifesto eletrónico para as mercadorias transportadas por via aérea

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

VI.3.6.4 Casos específicos (utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea)

Grupagem («consolidações»)

Existem dois tipos de grupagem aérea:

1. A grupagem efetuada pela companhia aérea: neste caso, a própria companhia aérea indica o estatuto das mercadorias em cada linha do manifesto das mercadorias;
2. A grupagem objeto de um contrato entre o expedidor e o consolidador: este contrato é designado por «carta de porte aéreo *house*» («HAWB, House Air Waybill»).

O transporte aéreo da «consolidação», na sua totalidade, é efetuado ao abrigo de um contrato celebrado entre o consolidador e a companhia aérea. O referido contrato é designado por «carta de porte aéreo *master*». Além disso, a consolidação é objeto de um manifesto de consolidação, que consiste numa descrição analítica das embalagens contidas na consolidação com referência à carta de porte aéreo *house* para cada remessa. Por conseguinte, é necessário efetuar uma distinção entre o manifesto de consolidação e o manifesto das mercadorias da companhia aérea utilizado como declaração de trânsito.

Pode acontecer que uma companhia aérea transporte uma consolidação ligada a uma carta de porte aéreo *master*, de acordo com o regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea. Nessa situação, aceita-se que a companhia aérea desconhece o teor das cartas de porte aéreo *house* que tenham sido elaboradas pelo consolidador. Nesses casos, a companhia aérea pode aceitar consolidações para expedições ao abrigo de ambos os tipos de regimes de trânsito, desde que:

- o consolidador se comprometa a conservar provas do estatuto das remessas individuais a nível das cartas de porte aéreo *house*,
- os manifestos de consolidação contenham as informações

especificadas no apêndice 3, anexo 9, da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional,

- as cartas de porte aéreo *house* estejam disponíveis para fiscalização aduaneira, tanto na partida como no destino,
- dos manifestos de consolidação conste a indicação do estatuto adequado (ver *infra*),
- o estatuto mais elevado constante do manifesto de consolidação seja notificado à companhia aérea (a ordem dos estatutos é T1, T2, T2F, TD, C, X).

Os códigos T1, T2, T2F, TD, C ou X são utilizados para indicar as adições pertinentes do manifesto de consolidação, conforme indicado no quadro seguinte.

Código	Trânsito comum	Trânsito da União
T1	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito externo T1	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito externo T1
T2	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno T2	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno T2
T2F	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno T2	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno da União que circulam dos territórios fiscais especiais para outra parte do território aduaneiro da União, que não seja um território fiscal especial nos termos do artigo 188.º, n.º 1, do AD. Esse código pode ser utilizado para mercadorias UE que circulem entre um território fiscal especial e uma outra parte do território aduaneiro da União, tal como referido no artigo 188.º, n.º 2, do AD.
TD	Mercadorias já sujeitas a outro regime de trânsito*	Mercadorias já sujeitas a um regime de trânsito da União ou transportadas no âmbito de regimes de aperfeiçoamento

Código	Trânsito comum	Trânsito da União
		ativo, de entreposto aduaneiro ou de importação temporária. Nesses casos, a companhia de navegação deve igualmente inscrever o código «TD» no conhecimento de embarque correspondente ou noutro documento comercial adequado. A companhia de navegação deve igualmente inscrever uma referência ao regime utilizado, o número e a data da declaração de trânsito ou do documento de transferência e a identificação da estância de emissão*.
C (equivalente a T2L)	Mercadorias UE não sujeitas a um regime de trânsito	Mercadorias UE não sujeitas a um regime de trânsito cujo estatuto possa ser comprovado
X	Mercadorias UE para as quais o procedimento de exportação foi terminado e a saída confirmada, e que não estão sujeitas a um regime de trânsito	Mercadorias UE para as quais o procedimento de exportação foi terminado e a saída confirmada, e que não estão sujeitas a um regime de trânsito

* Quando forem incluídas na consolidação mercadorias que já se encontram sujeitas a um regime de trânsito (por exemplo, trânsito da União, caderneta TIR, livrete ATA, formulário 302 da NATO, etc.), deve ser aposto o código «TD» em frente à adição; além disso, a carta de porte aéreo *home* deve ter aposto o código «TD» e conter uma referência ao regime de trânsito efetivo em questão, bem como o número de referência, a data e a estância aduaneira de partida da declaração de trânsito.

Se a companhia aérea utilizar o regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea, deve incluir a consolidação, indicada pelo código «Consolidação» (ou uma abreviatura aceite), no manifesto aéreo cujo estatuto corresponda ao estatuto mais elevado que figura no manifesto de consolidação (a ordem dos estatutos é T1, T2, T2F).

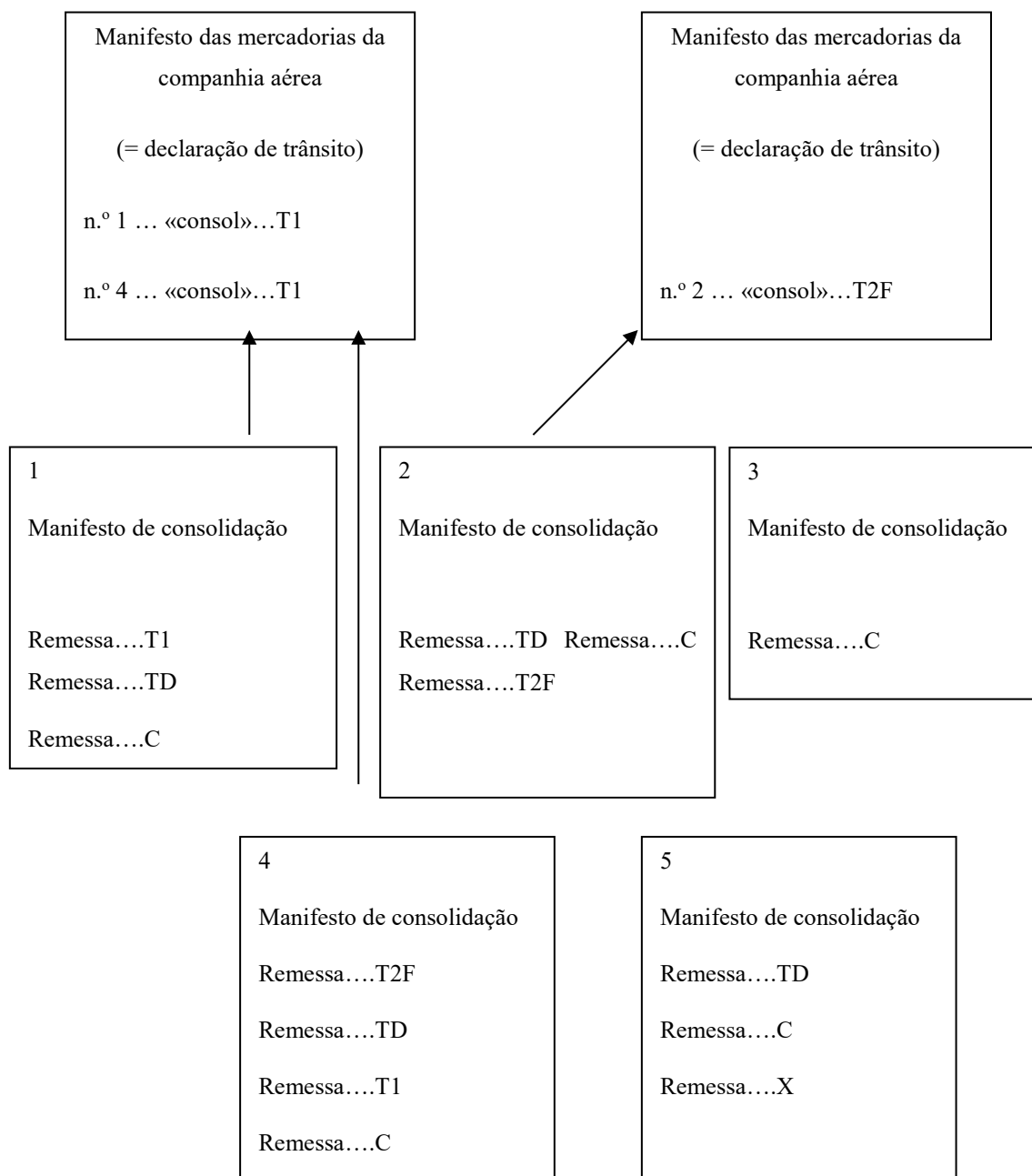
Exemplo

Se o manifesto de consolidação incluir mercadorias T1, T2 e T2F,

esse manifesto deve ser indicado no manifesto aéreo T1.

Os exemplos apresentados a seguir são exemplos de grupagens ao abrigo de ambos os tipos de regime de trânsito para as mercadorias transportadas por via aérea.

Utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea



Nota: os manifestos n.ºs 3 e 5 não dizem respeito a regimes de trânsito (n.º 3) ou a regimes de trânsito relativamente aos quais o titular do regime seja o declarante (n.º 5).

A pedido das autoridades competentes do aeroporto de partida, devem ser-lhes apresentados todos os manifestos de consolidação, cartas de porte aéreo e manifestos aéreos.

A pedido das autoridades competentes do aeroporto de destino, devem ser-lhes apresentados todos os manifestos de consolidação, cartas de porte aéreo e manifestos aéreos. Estas autoridades competentes efetuarão controlos adequados das mercadorias com base nas informações constantes dos manifestos de grupagem.

Com exceção dos casos com os códigos «TD» e «X», a companhia aérea atua como titular do regime para as mercadorias sujeitas ao trânsito, cabendo-lhe, por conseguinte, a inteira responsabilidade pela circulação em caso de irregularidades. As relações entre a companhia aérea e o consolidador são regidas por disposições contratuais privadas de ordem comercial.

O anexo VI.8.5 contém um fluxograma da grupagem por via aérea.

VI.3.6.4.1 Transporte por transportadores expresso

Quando a empresa de correio expresso atua como companhia aérea, pode solicitar autorização para utilizar o regime de trânsito comum/da União para as mercadorias transportadas por via aérea descrito no ponto VI.3.6.2.

No que diz respeito unicamente ao transporte de mercadorias UE, a empresa de correio expresso em causa não necessita de emitir um manifesto para efeitos aduaneiros nem de identificar o estatuto aduaneiro das mercadorias.

No entanto, no que diz respeito ao transporte de mercadorias cobertas pelo regime de trânsito, a empresa de transporte expresso em causa está sujeita aos regimes de trânsito aplicáveis às companhias aéreas.

Se a empresa de correio expresso atuar como companhia aérea e estiver autorizada a utilizar o regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea, deve emitir, se for caso disso, manifestos separados para as mercadorias, consoante o respetivo estatuto aduaneiro.

Nos casos em que duas ou mais empresas de correio aéreo/expresso fretem conjuntamente uma mesma aeronave, cada uma delas poderá

atuar como companhia aérea.

No caso de a empresa de correio expresso não atuar como companhia aérea e confiar o transporte a outra companhia aérea, existem duas hipóteses possíveis:

- se uma carta de porte aéreo abranger uma única remessa, a empresa de correio expresso deve indicar o estatuto aduaneiro dessa remessa na carta de porte aéreo,
- se uma carta de porte aéreo abranger várias remessas, as regras aplicáveis são as que regem a grupagem aérea, indicadas no ponto VI.3.6.4.

Se forem transportadas remessas expresso como bagagem por um funcionário da empresa de correio expresso («on-board air courier»), as regras são as seguintes:

- a) Esse funcionário deve viajar como passageiro comum;
- b) As remessas expresso são enumeradas num manifesto da companhia de correio aéreo/expresso;
- c) A companhia aérea deve transportar as remessas como excesso de bagagem, normalmente no porão da aeronave;
- d) A bagagem excedentária não pode figurar no manifesto da companhia aérea; e
- e) Essas remessas não são abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 210.º do AE.

VI.3.7 Mercadorias transportadas por via marítima

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- introdução (ponto VI.3.7.1),
- utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima (ponto VI.3.7.2),
- casos especiais (ponto VI.3.7.4).

VI.3.7.1 Introdução

Artigo 24.º, n.º 2, Para utilizar o regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima, o titular

do regime deve apresentar uma garantia.

Esta simplificação só pode ser utilizada até à data de atualização do NSTI. Após essa data, os operadores económicos devem utilizar o NSTI e podem substituir essa simplificação:

- pelo regime de trânsito normal (parte IV), ou
- pela utilização de uma declaração aduaneira com um número reduzido de informações obrigatórias para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito da União.

A utilização do regime de trânsito da União é obrigatória para o transporte de mercadorias não UE por via marítima num serviço de linha regular (SLR) autorizado (ver parte II para mais informações sobre o SLR).

Este regime está disponível para as companhias de navegação que efetuem um SLR autorizado que satisfaça as condições estabelecidas no ponto VI.3.7.2 (além das condições gerais do ponto VI.2.1). O regime envolve a utilização de um manifesto das mercadorias separado como declaração de trânsito para cada categoria de mercadorias.

Teoricamente, o manifesto das mercadorias utilizado como declaração de trânsito aduaneira deve ser distinguido do manifesto comercial ou do manifesto de grupagem.

A companhia de navegação: i) deve tornar-se o titular do regime para a circulação em causa, ii) ficará vinculada à regulamentação em matéria de trânsito, e iii) tem de utilizar o manifesto como documento de trânsito.

O porto de partida é o porto de carga, o porto de destino é o porto de descarga.

VI.3.7.2 Utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima

Uma companhia de navegação está autorizada a utilizar o manifesto das mercadorias como declaração de trânsito ao abrigo da utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima.

Este regime caracteriza-se pelo facto de, no caso de a operação de

transporte envolver simultaneamente mercadorias sujeitas ao regime de trânsito externo da União (T1) e mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno da União (T2F), ser necessário utilizar um manifesto distinto para cada categoria de mercadorias.

Além disso, existe o manifesto comercial que abrange todas as mercadorias a bordo do navio.

VI.3.7.2.1 Autorização de utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima

Artigo 22.º, n.º 1, CAU O procedimento de autorização deve respeitar o disposto no ponto VI.2.2.

Artigo 25.º, ADT Uma companhia de navegação que deseje utilizar os regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima deve solicitar a autorização das autoridades aduaneiras competentes do local onde o requerente mantém ou disponibiliza a sua contabilidade principal para fins aduaneiros, e onde serão realizadas, no todo ou em parte, as atividades abrangidas pela autorização.

As autoridades aduaneiras devem emitir a autorização em conformidade com o modelo que figura no anexo VI.8.8.

No que respeita à anulação, revogação ou alteração da autorização, ver o ponto VI.2.3.

Sempre que a companhia de navegação deseje alterar um ou mais portos, deve apresentar um pedido de alteração da autorização existente.

COMÉRCIO

A companhia de navegação deve indicar no pedido as seguintes informações:

1. A forma do manifesto;
2. Os nomes dos portos de partida envolvidos no regime;
3. Os nomes dos portos de destino envolvidos no regime.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Teor da autorização (em conformidade com o anexo VI.8.6):

— a forma do manifesto,

- os nomes dos portos de partida e de destino envolvidos no regime,
- as condições para a utilização da simplificação, incluindo a exigência de utilização de manifestos separados para o regime T1 e para o regime T2F.

COMÉRCIO

A companhia de navegação deve enviar uma cópia autenticada da autorização às autoridades aduaneiras de cada porto mencionado.

A autorização que concede a utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima deve ser apresentada sempre que solicitada pela estância aduaneira de partida.

VI.3.7.2.2 Utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima

Artigo 50.º, ADT O manifesto das mercadorias deve conter as seguintes informações:

- o estatuto aduaneiro das mercadorias: T1 ou T2F consoante o caso,
- a assinatura de um representante autorizado da companhia de navegação, assim como a data,
- o nome e o endereço completo da companhia de navegação,
- a identificação do navio que transporta as mercadorias,
- o porto de partida (porto de carga),
- o porto de destino (porto de descarga),

e, relativamente a cada remessa:

- a referência ao conhecimento de embarque,
- a quantidade, a natureza, as marcas e os números de identificação dos volumes,
- a designação das mercadorias de acordo com a sua designação comercial habitual contendo todos os elementos necessários à sua identificação,
- a massa bruta expressa em quilogramas,
- se for caso disso, os números de identificação dos contentores.

Se a companhia de navegação não for um expedidor autorizado, devem ser apresentados, pelo menos, dois exemplares do manifesto

utilizado como declaração de trânsito, para serem certificados pelas autoridades aduaneiras do porto de partida (porto de carga).

SERVIÇOS ADUANEIROS, no porto de partida

Visam o manifesto com o nome e o cunho do carimbo da estância aduaneira, a data do visto e a assinatura do funcionário aduaneiro.

Conservam um exemplar de cada manifesto apresentado.

No porto de destino (porto de descarga), a companhia de navegação, caso não possua o estatuto de expedidor autorizado, deve apresentar à estância aduaneira as mercadorias e um exemplar do(s) manifesto(s) utilizado(s) como declaração de trânsito.

Para efeitos de controlo, a estância aduaneira de destino pode exigir a apresentação dos manifestos das mercadorias (ou dos conhecimentos de embarque) para todas as mercadorias descarregadas.

As mercadorias UE não sujeitas ao regime de trânsito interno da União (T2F) podem circular livremente até ao seu destino na União, desde que não existam suspeitas ou dúvidas fundadas quanto ao estatuto das mercadorias à chegada ao porto de destino.

SERVIÇOS ADUANEIROS, no porto de destino

Conservam um exemplar de cada manifesto apresentado.

Artigo 51.º, ADT

A estância aduaneira de destino não precisa de devolver exemplares do manifesto à estância aduaneira de partida. O apuramento da operação de trânsito é efetuado com base numa lista mensal elaborada pela companhia de navegação.

COMÉRCIO

A companhia de navegação ou o seu representante no porto de destino deve elaborar, no início de cada mês, uma lista dos manifestos que foram apresentados à estância aduaneira no porto de destino durante o mês anterior. Esta lista deve conter as seguintes informações:

— o número de referência de cada manifesto,

- o código adequado: T1 ou T2F,
- o nome (eventualmente abreviado) da companhia de navegação que transportou as mercadorias,
- a data do transporte marítimo.

Nota: deve ser elaborada uma lista separada para cada porto de partida.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A estância aduaneira de destino, em seguida, visa um exemplar da lista de manifestos elaborada pela companhia de navegação e envia-a à estância aduaneira de partida.

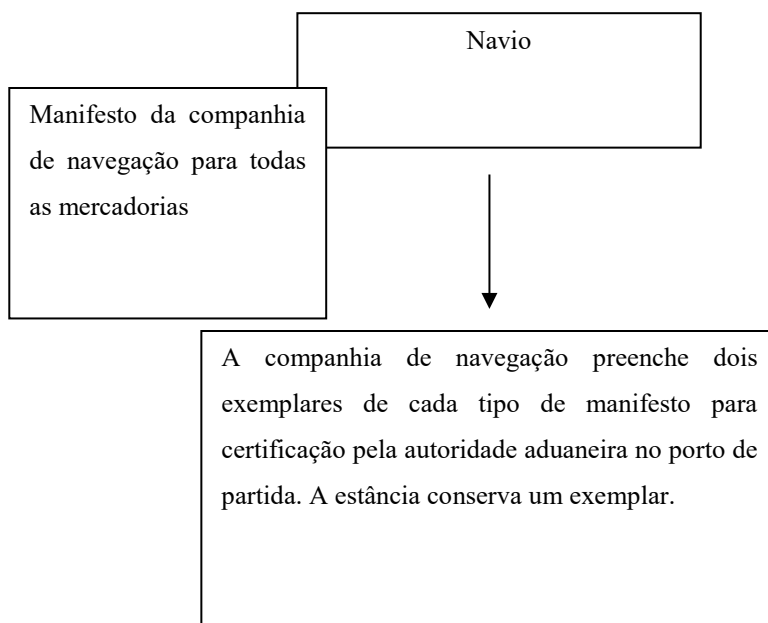
A autorização pode igualmente permitir que sejam as próprias companhias de navegação a enviar a lista à estância aduaneira de partida.

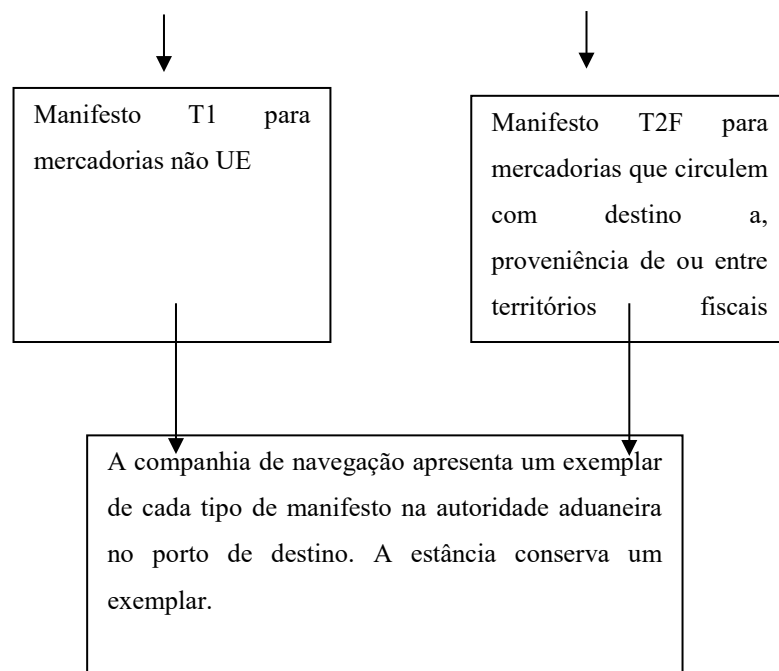
A estância aduaneira de partida deve assegurar a receção das listas.

Caso sejam constatadas irregularidades relacionadas com as informações que constam dos manifestos enumerados na lista, a estância aduaneira de destino deve informar a estância aduaneira de partida e a autoridade que concedeu a autorização, fazendo referência, designadamente, aos conhecimentos de embarque relativos às mercadorias em questão.

O diagrama esquemático a seguir apresentado ilustra a utilização dos regimes de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima.

Utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima





VI.3.7.2.3 Exemplos

Exemplo 1

Dunquerque/Roterdão num SLR autorizado

— Regime de trânsito normal (NSTI): garantia obrigatória

O regime de trânsito da União é obrigatório para as mercadorias não UE. É apresentada uma declaração de trânsito T1 e constituída uma garantia.

No que respeita às mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo, é utilizado um documento de acompanhamento específico (e-AD).

Nota: as mercadorias UE estão em livre prática, pelo que não é exigido o regime de trânsito da União. As mercadorias são enumeradas no manifesto comercial das mercadorias.

— Utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima: garantia obrigatória

O regime de trânsito da União é obrigatório para as mercadorias não UE. É elaborado um manifesto (separado) com o código «T1» para ser utilizado como declaração de trânsito.

No que respeita às mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo, é utilizado um documento de acompanhamento específico (e-AD).

Nota: as mercadorias UE estão em livre prática, pelo que não é exigido o regime de trânsito da União. As mercadorias são enumeradas no manifesto comercial das mercadorias.

Exemplo 2

Le Havre/Fort de France num SLR autorizado

— Regime de trânsito normal (NSTI): garantia obrigatória

O regime de trânsito da União é obrigatório para:

- mercadorias não UE: é apresentada uma declaração de trânsito T1 e constituída uma garantia.

- mercadorias que circulem com destino a, proveniência de ou entre territórios fiscais especiais (como mencionado no artigo 188.º do AD): é apresentada uma declaração de trânsito T2F e constituída uma garantia.

— *Utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima: garantia obrigatória*

O regime de trânsito da União é obrigatório para:

- mercadorias não UE: é elaborado um manifesto (separado) com o código «T1» para ser utilizado como declaração de trânsito relativamente às mercadorias não UE.
- determinadas mercadorias UE (incluindo mercadorias sujeitas a impostos especiais de consumo): é elaborado um manifesto (separado) com o código «T2F» para ser utilizado como declaração de trânsito relativamente às mercadorias não UE.

VI.3.7.4 Casos específicos (utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima)

VI.3.7.4.1 Grupagem

Quando várias remessas de mercadorias transportadas por via marítima são consolidadas numa grupagem, cada adição da grupagem é objeto de um contrato entre o expedidor e o consolidador. Constitui prova deste contrato a emissão de: i) uma guia de remessa, ii) um conhecimento de embarque emitido por um transitário, tal como o conhecimento de embarque aprovado pela Federação Internacional de Associações de Transitários e Afins (FIATA), ou iii) outro documento comercial acordado entre o expedidor e o consolidador.

O transporte marítimo da grupagem na sua totalidade é efetuado ao abrigo de um contrato celebrado entre o consolidador e a companhia de navegação. Constitui prova deste contrato: i) um conhecimento de embarque emitido por um transportador, ii) uma carta de porte marítimo, ou iii) outro documento comercial acordado entre a empresa de navegação e o consolidador.

Além disso, a grupagem é objeto de um manifesto de grupagem emitido pelo consolidador, que consiste numa descrição analítica de todas os volumes contidos na grupagem com referências a cada guia

de remessa, conhecimento de embarque ou outro documento comercial, consoante o caso. Por conseguinte, é necessário efetuar uma distinção entre o manifesto de grupagem e o manifesto das mercadorias da companhia de navegação utilizado como declaração de trânsito.

Pode acontecer que, em conformidade com ambos os tipos de regime de trânsito para as mercadorias transportadas por via marítima, uma companhia de navegação transporte uma grupagem ao abrigo dos termos e condições de um conhecimento de embarque, de uma carta de porte marítimo ou de outro documento comercial emitido por um transportador. Nestes casos, aceita-se que, a não ser que se trate de mercadorias perigosas que tenham de ser declaradas separadamente, a companhia de navegação não tem necessariamente de ter conhecimento do conteúdo da grupagem.

Uma companhia de navegação pode aceitar grupagens para expedição ao abrigo de ambos os tipos de regime de trânsito para mercadorias transportadas por via marítima, desde que:

- o consolidador se comprometa a conservar provas do estatuto das remessas nos seus registos comerciais,
- o manifesto de grupagem contenha as informações especificadas no artigo 53.º do ADT,
- as guias de remessa estejam disponíveis para fiscalização aduaneira, tanto na partida como no destino,
- do manifesto de grupagem conste a indicação do estatuto adequado (ver *infra*),
- o estatuto mais elevado constante do manifesto de grupagem seja notificado à companhia de navegação (a ordem dos estatutos é T1, T2F, TD, C, X).

Os códigos T1, T2F, TD, C ou X são utilizados para indicar as adições pertinentes do manifesto de grupagem, conforme indicado no quadro seguinte.

Código	Trânsito da União
T1	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito externo da União T1
T2F	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno da União que circulam dos territórios fiscais especiais para outra parte do território aduaneiro da União, que não seja um território fiscal especial nos termos do artigo 188.º, n.º 1, do AD. Esse código pode

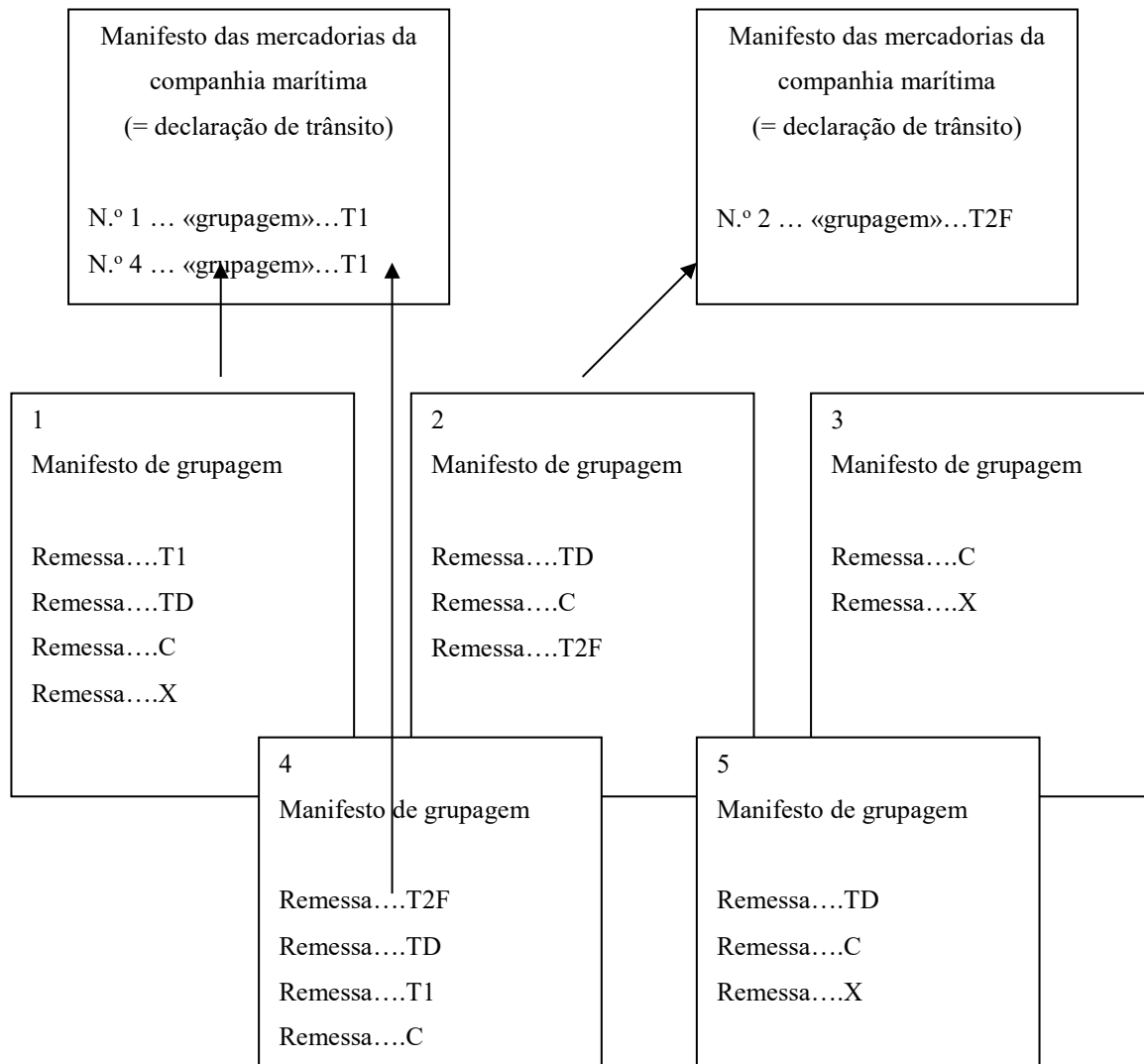
TF	ser utilizado para mercadorias UE que circulem entre um território fiscal especial e uma outra parte do território aduaneiro da União, tal como referido no artigo 188.º, n.º 2, do AD.
TD	Mercadorias já sujeitas a um regime de trânsito da União ou transportadas no âmbito de regimes de aperfeiçoamento ativo, de entreposto aduaneiro ou de importação temporária. Nesses casos, a companhia aérea deve igualmente inscrever o código «TD» na carta de porte aéreo correspondente. A companhia aérea deve ainda inscrever: i) a referência do regime utilizado, ii) o número e a data da declaração de trânsito ou do documento de transferência, e iii) o nome da estância de emissão*.
C (equivalente a T2L)	Mercadorias UE não sujeitas a um regime de trânsito cujo estatuto possa ser comprovado
X	Mercadorias UE para as quais o procedimento de exportação foi terminado e a saída confirmada, e que não estão sujeitas a um regime de trânsito

* Quando forem incluídas na grupagem mercadorias que já se encontram cobertas por um regime de trânsito formal (por exemplo, trânsito da União, caderneta TIR, livrete ATA, formulário 302 da NATO, etc.), deve ser aposto o código «TD» em frente à adição. Além disso, as guias de remessa individuais ou outros documentos comerciais que constituam prova do contrato de transporte devem ter aposto o código «TD» e conter uma referência aos regimes efetivos utilizados, bem como o número de referência, a data e o nome da estância aduaneira de partida do documento de trânsito.

Se a companhia de navegação utilizar o regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima, deve incluir a grupagem, indicada pelo termo «grupagem», no manifesto marítimo cujo estatuto corresponda ao estatuto mais elevado (a ordem dos estatutos é T1, T2F) que figura no manifesto de grupagem. Por exemplo, se a remessa de grupagem mercadorias incluir T1 e T2F, deve ser declarada no manifesto marítimo T1.

Os exemplos apresentados a seguir são exemplos de grupagens ao abrigo de ambos os tipos de regime de trânsito para as mercadorias transportadas por via marítima.

Utilização do regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima



Nota: os manifestos n.ºs 3 e 5 não dizem respeito a regimes de trânsito (n.º 3) ou a regimes de trânsito relativamente aos quais o titular do regime seja o declarante (n.º 5).

VI.3.7.4.2 Circulação de mercadorias por via marítima em navios que prestam serviços distintos de um serviço de linha regular

Os artigos 49.º, 50.º e 51.º do ADT não são aplicáveis às mercadorias transportadas em navios que prestem um serviço distinto de um serviço de linha regular (SLR), caso um transportador opte por utilizar o regime de trânsito da União.

Os seguintes exemplos, que não pretendem ser exaustivos, são aplicáveis exclusivamente às mercadorias transportadas em navios que prestam um serviço distinto de um SLR ao abrigo do regime de trânsito da União (ou outro, consoante o caso).

- **Mercadorias não UE**

— Circulação que se inicia antes do porto da UE de embarque e que termina no porto da UE de desembarque.

Exemplo: Bruxelas-Le Havre (transporte por via rodoviária de Bruxelas até Antuérpia).

O regime T1 é obrigatório para o transporte rodoviário, mas é facultativo para o transporte por via marítima.

Prática recomendada: o regime de trânsito da União deve ser utilizado unicamente para a parte da circulação realizada por via rodoviária.

— Circulação que se inicia no porto da UE de embarque e que prossegue depois do porto da UE de desembarque.

Exemplo: Le Havre-Bruxelas (transporte por via rodoviária de Antuérpia até Bruxelas).

O regime T1 é obrigatório para o transporte rodoviário, mas é facultativo para o transporte por via marítima.

Prática recomendada: deve ser apresentada uma declaração T1 para a totalidade da circulação desde Le Havre até Bruxelas.

— Circulação que se inicia antes do porto da UE de embarque e que prossegue depois do porto da UE de desembarque.

Exemplo: Madrid-Milão (transporte por via marítima de Barcelona até Génova)

Prática recomendada: deve ser apresentada uma declaração de trânsito para a totalidade da circulação (por via rodoviária e por via marítima) de Madrid até Milão.

VI.3.8 Procedimentos simplificados com base no artigo 6.º da Convenção

Sob reserva de serem executadas todas as medidas aplicáveis às mercadorias, os países de trânsito comum poderão instituir, reciprocamente, procedimentos simplificados. Para o efeito, devem celebrar acordos bilaterais ou multilaterais que devem ser aplicáveis a determinados tipos de tráfego de mercadorias ou a operadores específicos.

Os países interessados devem comunicar os referidos procedimentos simplificados à Comissão Europeia, utilizando o formulário que figura no anexo VI.8.8.

O procedimento de autorização deve respeitar o disposto no ponto VI.2.2.

No que respeita à anulação, revogação ou alteração da autorização, ver o ponto VI.2.3.

VI.3.9 Transporte de mercadorias por via aérea — utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito comum/da União

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- introdução (ponto VI.3.9.1),
- informações gerais (ponto VI.3.9.2),
- autorização de utilização do DTE (ponto VI.3.9.3),
- regras processuais para a utilização do DTE (ponto VI.3.9.4).

VI.3.9.1 Introdução

*Artigo 55.º,
n.º 1, alínea h),
apêndice I,
Convenção*

Uma companhia aérea pode ser autorizada a utilizar um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para abranger mercadorias sujeitas ao regime de trânsito comum/da União.

*Artigo 233.º,
n.º 4, alínea e),
CAU*

A autorização de utilização do DTE é concedida às companhias aéreas que preencham os critérios para esta simplificação. Existem dois

*Artigos 319.º e
320.º, AE*

critérios importantes para a concessão desta autorização: i) o DTE deve conter os dados exigidos numa declaração de trânsito, e ii) esses dados

Anexos B6-A e

devem ser colocados à disposição das autoridades aduaneiras de partida

*A1-A, apêndice
III, Convenção*

*Anexo B, AD e
anexo B, AE*

e de chegada, a fim de permitir a fiscalização aduaneira das mercadorias e o apuramento do regime. Esses dados estão contidos nos anexos B6-A e A1-A, apêndice III, da Convenção, no anexo B do AD e no anexo B do AE.

VI.3.9.2 Informações gerais

*Artigo 89.º, n.º 7,
alínea d), CAU*

*Artigo 13.º, n.º 1,
alínea a),
apêndice I,
Convenção*

Não é exigida qualquer garantia, uma vez que se parte do princípio de que o transporte por via aérea é seguro e que, com exceção de casos de acidente, as condições de transporte serão respeitadas entre o aeroporto de partida e o aeroporto de destino.

As empresas de correio expresso são as companhias aéreas (caso em que se aplicam as regras gerais relativas às companhias aéreas) ou clientes destas. Não existem requisitos específicos aplicáveis às empresas de correio expresso relativamente ao DTE.

O titular do regime de trânsito é a companhia aérea.

A autorização menciona explicitamente as estâncias aduaneiras situadas nos aeroportos de carga e descarga nos países da União e/ou de trânsito comum nas quais a autorização é aplicável.

O aeroporto de carga é o aeroporto de partida, o aeroporto de descarga é o aeroporto de destino.

Importa ter em conta que o trânsito por via aérea pode ser igualmente efetuado ao abrigo de uma declaração de trânsito normalizada através do NSTI (parte IV⁴³).

VI.3.9.3 Autorização de utilização do DTE

*Artigos
5.º, n.º 31,
e 22.º,
CAU*

O procedimento de autorização é descrito nos pontos VI.2.2. a VI.2.5.

*Artigo
319.º, AE*

O pedido deve ser apresentado às autoridades aduaneiras competentes do local onde o requerente mantém ou disponibiliza a sua contabilidade principal para fins aduaneiros e onde serão realizadas, no todo ou em parte, as atividades abrangidas pela autorização.

⁴³ Na União, se aplicável, podem ser utilizadas outras formas de circulação de mercadorias, definidas nos artigos 226.º e 227.º do CAU.

COMÉRCIO

A companhia aérea deve indicar no pedido, nomeadamente, as seguintes informações:

1. Nome do requerente ou número EORI do requerente⁴⁴;
2. Nome e informações de contacto: i) da pessoa responsável pelas questões aduaneiras e pelo pedido, e ii) da pessoa responsável pela empresa requerente ou pelo controlo da sua gestão;
3. Local onde se encontra ou está acessível a contabilidade principal para fins aduaneiros;
4. Tipo de contabilidade principal para fins aduaneiros;
5. Local de manutenção dos registos;
6. Tipo de registos;
7. Estância(s) aduaneira(s) de partida e de destino;
8. Número de voos entre os aeroportos da União/dos países de trânsito comum;
9. Informações sobre os meios de disponibilização dos dados às autoridades aduaneiras no porto de partida e no porto de destino (se os meios de disponibilização diferirem em função da estância aduaneira ou do país, todos os meios devem ser indicados no pedido).

As informações anteriores são obrigatórias na União (anexo A do AD, coluna 9f), mas podem ser igualmente exigidas pelos países de trânsito comum.

Os critérios são verificados pelas autoridades aduaneiras competentes (ponto VI.2.2). Entretanto, o procedimento de consulta é realizado junto das estâncias aduaneiras indicadas como estâncias aduaneiras de partida e de destino no pedido. Este procedimento é iniciado de imediato após a aceitação do pedido e pode demorar, no máximo, 45 dias.

O procedimento de consulta faz parte do Sistema de Gestão de Decisões Aduaneiras (CDMS), aplicável apenas aos Estados-Membros. Se o CDMS estiver indisponível, ou se estiverem envolvidos países de trânsito comum, deve ser enviada, por correio eletrónico, uma carta de consulta em formato de papel, juntamente com uma cópia do pedido. A lista de endereços de correio eletrónico de cada país e o modelo da carta de consulta constam, respetivamente, dos anexos VI.8.9 e VI.8.10.

⁴⁴ O número EORI diz respeito apenas à UE.

Durante o procedimento de consulta, a autoridade requerida deve verificar:

- i) se o requerente reúne as condições para a concessão da autorização, e,
- mais importante, ii) se e de que forma os dados obrigatórios do DTE como declaração de trânsito podem ser disponibilizados às estâncias aduaneiras requeridas.

Ao receber o pedido de consulta, a autoridade requerida deve verificar, nomeadamente: i) as informações relativas ao requerente, nos seus próprios registos ou em cooperação com outras agências, ii) o sistema de intercâmbio de dados, iii) o local de inspeção das mercadorias, iv) o nível de controlo das operações pela companhia aérea, e v) quem é o representante da companhia aérea, se for caso disso.

Caso exista uma objeção, as autoridades requerentes devem ser informadas, através do CDMS, no prazo de 45 dias a contar da data de receção do pedido. Se o CDMS estiver indisponível, ou se estiver envolvido um país de trânsito comum, as autoridades requerentes devem ser informadas através de uma mensagem de correio eletrónico que contenha a mesma carta (anexo VI.8.10). Caso a autoridade requerida considere que o requerente não opera regularmente voos para aeroportos desse país, a autorização não poderá incluir aeroportos desse país. No entanto, se o pedido disser respeito a mais aeroportos, a autorização pode ser concedida, desde que sejam suprimidos os aeroportos relativamente aos quais a autoridade requerida considera que as condições não se encontram reunidas.

Caso a autoridade requerida se recuse a conceder a autorização devido ao incumprimento de uma condição, e concretamente devido a uma infração grave ou reiterada à legislação aduaneira e fiscal, a autoridade deve indicar os motivos da recusa, assim como as normas legais subjacentes. Nesse caso, as autoridades do país onde o pedido foi apresentado não devem conceder a autorização e devem indicar os motivos da recusa à companhia aérea.

Se não forem recebidas objeções dentro do prazo fixado, a autoridade requerente pode partir do princípio de que foram cumpridos os critérios relativamente aos quais a consulta foi solicitada.

Após a conclusão do procedimento de consulta sem objeções, as autoridades aduaneiras competentes devem aprovar e conceder a autorização, que se aplica tanto a voos de partida como a voos de chegada.

A autorização deve ser aplicável apenas às operações de trânsito entre as estâncias aduaneiras de partida e de chegada indicadas na autorização. A autorização apenas será válida nos países em que essas estâncias estão situadas.

A referência à autorização deve ser inserida no DTE cada vez que é iniciada uma operação de trânsito. Estas informações têm de ser fornecidas, a menos que possam ser inferidas a partir de outros dados, por exemplo, o número EORI do titular da autorização ou o CDMS.

No que respeita à monitorização da autorização, ver o ponto VI.2.3.

No que respeita à anulação, revogação ou alteração da autorização, ver o ponto VI.2.4. Sempre que a companhia aérea deseje aditar ou suprimir um ou mais aeroportos de uma autorização existente, deve solicitar a respetiva alteração.

No que respeita à suspensão da autorização, ver o ponto VI.2.5.

Em caso de anulação, revogação, alteração, suspensão ou fim da suspensão da autorização, as autoridades competentes dos países indicados na autorização devem ser notificadas de imediato, utilizando a lista de autoridades que figura no anexo VI.8.9.

Uma vez que a autorização de utilização do DTE como declaração de trânsito é válida em mais do que um país, a monitorização da autorização ou a sua reavaliação poderão exigir um procedimento de consulta entre autoridades aduaneiras de outros países. Esta consulta faz parte do CDMS.

Se o sistema CDMS estiver indisponível, ou se estiverem envolvidos países de trânsito comum, os pedidos de consulta apresentados sob forma do modelo de carta constante do anexo VI.8.10 devem ser transmitidos por correio eletrónico às autoridades responsáveis pelo procedimento de consulta indicadas no anexo VI.8.9.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A autorização contém, nomeadamente, as informações seguintes:

1. O número e a data;
2. O nome do titular da autorização ou o seu número EORI;
3. A(s) estância(s) aduaneira(s) de partida e de destino;
4. Os meios de disponibilização dos elementos às autoridades aduaneiras no aeroporto de partida e no aeroporto de destino. Se os meios diferirem em função da estância aduaneira ou do país, todos os meios devem ser indicados na autorização;
5. Obrigação de a companhia aérea informar as estâncias aduaneiras de partida e de destino de eventuais discrepâncias observadas, nomeadamente: i) o tipo e a quantidade das mercadorias sujeitas ao regime de trânsito, e ii) quaisquer alterações suscetíveis de afetar a autorização;

6. O modo de comunicação entre a(s) estância(s) aduaneira(s) de partida e de destino, por um lado, e a companhia aérea, por outro lado.

As informações anteriores são obrigatórias na União (anexo A do AD, coluna 9f), mas podem ser igualmente exigidas pelos países de trânsito comum.

Embora a indicação do prazo para a disponibilização dos dados do DTE à estância aduaneira de partida antes de ser dada autorização de saída das mercadorias não seja obrigatória, é vantajoso incluir informações sobre este prazo na autorização.

Na União

As companhias aéreas internacionais que estejam estabelecidas na União ou que aí tenham um estabelecimento permanente podem ser autorizadas a utilizar esse procedimento, desde que reúnam as condições necessárias⁴⁵.

VI.3.9.4 Regras processuais para a utilização do DTE

VI.3.9.4.1 Dados obrigatórios do DTE

Artigo 320.º, AE

Anexo B, AE

Artigo 111.º-B, apêndice I, Convenção

Anexos A1-A e B6-A, apêndice III, Convenção

O DTE é um documento emitido por uma companhia aérea aquando da partida da aeronave. É baseado em documentos como a carta de porte aéreo, manifestos, etc., e confirma as mercadorias que são efetivamente carregadas na aeronave. Assim, para efeitos de trânsito, o DTE serve como declaração de trânsito, desde que contenha os dados previstos nos anexos B6-A e A1-A, apêndice III, da Convenção, no anexo B do AD e anexo B do AE.

A fim de permitir às autoridades aduaneiras identificar o estatuto das mercadorias, deve ser introduzido no DTE um dos seguintes códigos, a nível de adições:

Código	Trânsito comum	Trânsito da União
T1	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito externo T1	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito externo T1

⁴⁵ Artigo 5.º, n.ºs 31 e 32, do CAU.

T2	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno T2	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno T2
T2F	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno T2	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno da União que circulam dos territórios fiscais especiais para outra parte do território aduaneiro da União, que não seja um território fiscal especial nos termos do artigo 188.º, n.º 1, do AD. Esse código pode ser utilizado para mercadorias UE que circulem entre um território fiscal especial e uma outra parte do território aduaneiro da União, tal como referido no artigo 188.º, n.º 2, do AD.
C	Mercadorias UE não sujeitas a um regime de trânsito (equivalente a T2L)	Mercadorias UE não sujeitas a um regime de trânsito (equivalente a T2L)
TD	Mercadorias já sujeitas a um regime de trânsito ⁴⁶	Mercadorias já sujeitas a um regime de trânsito da União ou transportadas no âmbito dos regimes de aperfeiçoamento ativo, de entreposto aduaneiro ou de importação temporária ⁴⁷
X	Mercadorias UE em relação às quais o procedimento de	Mercadorias UE para as quais o procedimento de exportação foi terminado e

⁴⁶ Nestes casos, a companhia aérea deve ainda inscrever: i) o código «TD» na carta de porte aéreo correspondente ou noutro documento comercial adequado, e ii) o número de referência da declaração de trânsito.

⁴⁷ Nestes casos, a companhia aérea deve ainda inscrever: i) o código «TD» na carta de porte aéreo correspondente ou noutro documento comercial adequado, ii) o número de referência da declaração de trânsito ou do documento de transferência, e iii) o nome da estância de emissão.

	exportação foi terminado e a saída confirmada, e que não estão sujeitas a um regime de trânsito	a saída confirmada, e que não estão sujeitas a um regime de trânsito
--	---	--

O DTE só é tratado como declaração de trânsito se for indicado, pelo menos, um dos códigos seguintes: «T1», «T2» ou «T2F». Se não for indicado nenhum destes códigos no DTE, independentemente dos restantes códigos acima referidos, o DTE em questão pode ser utilizado como declaração de trânsito.

Exemplos de utilização dos códigos

Exemplo 1

Mercadorias UE são transportadas por via aérea entre a França e a Alemanha

França — Alemanha → o código «C» deve ser inscrito no DTE.

Exemplo 2

Mercadorias UE são exportadas da Irlanda para um país terceiro (China). Na Irlanda, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, e a saída é confirmada. As mercadorias são transportadas por via aérea para os Países Baixos, de onde são levadas para fora da União.

Irlanda — Países Baixos — China → o código «X» deve ser inscrito no DTE entre a Irlanda e os Países Baixos.

Exemplo 3

Mercadorias não UE chegam de um país terceiro (Canadá) à Chéquia e são transportadas por via aérea para a Grécia.

Canadá — Chéquia — Grécia → o código «T1» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre a Chéquia e a Grécia.

Exemplo 4:

Mercadorias UE são expedidas por via aérea de Espanha para um território fiscal especial (TFE) (ilhas Canárias).

Opções:

1. Espanha — TFE (ilhas Canárias) → o código «T2F» deve ser

inscrito no DTE como declaração de trânsito⁴⁸;

2. Espanha — TFE (ilhas Canárias) → o código «C» é inscrito no DTE.

Exemplo 5

Mercadorias UE são transportadas entre dois TFE do mesmo Estado-Membro (França: Guadalupe e Maiote).

Opções:

1. Guadalupe — Maiote → o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito⁴⁹;

2. Guadalupe — Maiote → o código «C» deve ser inscrito no DTE⁵⁰.

Exemplo 6:

Mercadorias UE são transportadas por via aérea de um TFE (ilhas Canárias) para Espanha e, em seguida, por via rodoviária para Portugal.

Opções:

1. TFE (ilhas Canárias) — Espanha — Portugal → o código «C» ou «T2F» deve ser inscrito no DTE entre o TFE das ilhas Canárias e Espanha, e o regime de trânsito normal (T2F-NSTI, incluindo a garantia) deve ser inscrito no DTE entre Espanha e Portugal⁵¹;

2. TFE (ilhas Canárias) — Espanha — Portugal → o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre as ilhas Canárias e Espanha, e o regime de trânsito normal (T2F-NSTI, incluindo garantia) deve ser inscrito no DTE entre Espanha e Portugal⁵².

Exemplo 7:

Mercadorias UE são transportadas por via aérea de um TFE (ilhas Canárias) para Espanha e, em seguida, por via aérea para Itália.

Opções:

1. TFE (ilhas Canárias) — Espanha — Itália → o código «C» deve ser inscrito no DTE entre o TFE das ilhas Canárias e Espanha, e o

⁴⁸ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

⁴⁹ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 1, do AD.

⁵⁰ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

⁵¹ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

⁵² Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 1, do AD.

código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre Espanha e Itália⁵³;

2. TFE (ilhas Canárias) — Espanha — Itália → o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre as ilhas Canárias e Espanha, e o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre Espanha e Itália⁵⁴;

Exemplo 8:

Mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo⁵⁵ são exportadas da União para um país de trânsito comum (Suíça). Em Portugal, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, e a saída é confirmada. As mercadorias são sujeitas ao regime de trânsito externo e transportadas por via aérea para a Áustria, onde tem início a parte rodoviária da viagem para um país de trânsito comum.

Portugal — Áustria — Suíça → o código «T1» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre Portugal e a Áustria. Além disso, tem início o regime de trânsito normal (T1-NSTI, incluindo garantia) com destino à Suíça.

Exemplo 9:

Mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo⁵⁶ são exportadas da Itália para um país terceiro (Índia). Em Roma (Itália), as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, e a saída é confirmada. As mercadorias são transportadas por via aérea para Malpensa (Itália), de onde são levadas para fora da União.

Roma — Malpensa — Índia → o código «X» deve ser inscrito no DTE entre Roma e Malpensa.

Exemplo 10:

⁵³ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

⁵⁴ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 1, do AD.

⁵⁵ Na aceção do artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2008/118/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo e que revoga a Diretiva 92/12/CEE (JO L 9/12 de 14.1.2009)

⁵⁶ Na aceção do artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2008/118/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo e que revoga a Diretiva 92/12/CEE (JO L 9/12 de 14.1.2009)

Mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo⁵⁷ são transportadas por via aérea da Roménia para a Bélgica. As mercadorias permanecem sob o regime de suspensão dos impostos especiais de consumo ao abrigo do EMCS.

Roménia — Bélgica → o código «C» deve ser inscrito no DTE.

Exemplo 11:

Mercadorias UE são exportadas para um país terceiro (Bielorrússia). Na Dinamarca, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, a saída é confirmada e tem início o regime TIR. As mercadorias são transportadas por via aérea para a Polónia. Na Polónia, as mercadorias prosseguem o seu caminho para a Bielorrússia por via rodoviária, ao abrigo de um regime TIR.

Dinamarca — Polónia — Bielorrússia → o código «TD» deve ser inscrito no DTE entre a Dinamarca e a Polónia. O regime TIR prossegue com destino à Bielorrússia.

Exemplo 12:

Mercadorias UE são exportadas para um país terceiro (Rússia). Em Espanha, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação e transportadas para a Finlândia por via aérea, de onde são levadas para fora da União por via rodoviária.

Espanha — Finlândia — Rússia → o código «C» deve ser utilizado no DTE entre Espanha e a Finlândia e, posteriormente, as mercadorias são transportadas para a fronteira externa da União ao abrigo do regime de exportação.

Exemplo 13

Mercadorias UE são exportadas para um país de trânsito comum. Na Hungria, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, e a saída é confirmada. As mercadorias são, depois, transportadas por via aérea para a Sérvia.

Opções:

- 1) Hungria — Sérvia → o código «X» deve ser utilizado no DTE;
- 2) Hungria — Sérvia → o código «T2» deve ser utilizado no DTE como declaração de trânsito.

⁵⁷ Na aceção do artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2008/118/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo e que revoga a Diretiva 92/12/CEE (JO L 9/12 de 14.1.2009).

Exemplo 14

Mercadorias não UE são transportadas entre a Suécia e um país de trânsito comum (Noruega).

Suécia — Noruega → o código «T1» deve ser utilizado no DTE como declaração de trânsito.

Exemplo 15

Mercadorias UE são transportadas entre Itália e França através de um país de trânsito comum (Suíça) ao abrigo do mesmo DTE sem transbordo das mercadorias.

Itália — Suíça — França → o código «C»⁵⁸ deve ser utilizado no DTE.

Exemplo 16

Mercadorias UE são transportadas entre a Lituânia e a Itália através de um país de trânsito comum (Noruega) ao abrigo do mesmo manifesto sem transbordo das mercadorias na Noruega⁵⁹.

Lituânia — Noruega — Itália → o código «C» deve ser utilizado no DTE.

Exemplo 17

Mercadorias UE são transportadas por via aérea entre a Eslovénia e a Grécia através de um país de trânsito comum (a República da Macedónia do Norte), onde são transbordadas para outro tipo de meio de transporte (de aeronave para camião) sob a supervisão da companhia aérea.

Eslovénia (via aérea) — República da Macedónia do Norte (via rodoviária — camião) — Grécia:

Opções:

1. Eslovénia — República da Macedónia do Norte → o código «C»⁶⁰ deve ser utilizado no DTE, e República da Macedónia do Norte — Grécia → regime de trânsito normal (T2-NCTS, incluindo

⁵⁸ Artigo 119.º, n.º 3, alínea b), do AD e artigo 109.º, n.º 1, alínea b), da Convenção

⁵⁹ A mesma carta de porte aéreo acompanha as mercadorias desde a partida até ao destino final. No entanto, são emitidos dois manifestos: o primeiro no aeroporto de partida e o segundo no aeroporto de transbordo.

⁶⁰ O código «C» é equivalente ao código «T2L», em conformidade com o artigo 111.º-B, apêndice I, da Convenção.

garantia);

2. Eslovénia — República da Macedónia do Norte → o código «T2» deve ser utilizado no DTE como declaração de trânsito, e República da Macedónia do Norte — Grécia → regime de trânsito normal (T2-NCTS, incluindo garantia);

3. Eslovénia — República da Macedónia do Norte → o regime de trânsito normal teve início na Eslovénia (T2-NSTI, incluindo garantia), o código «TD» deve ser utilizado no DTE, e República da Macedónia do Norte — Grécia → continuação do regime de trânsito normal.

Nota relativa à União: a fim de facilitar ao máximo a livre circulação sem obstáculos das mercadorias UE, o código «C» no DTE permitirá às mercadorias a liberdade de circulação até ao seu destino na União, desde que: i) os operadores conservem nos respetivos registos comerciais no aeroporto de partida a prova do estatuto das mercadorias, e ii) não existam suspeitas ou dúvidas fundadas quanto ao estatuto das mercadorias à chegada ao aeroporto de destino. Todavia, as autoridades aduaneiras no destino têm a possibilidade de verificar o estatuto aduaneiro de mercadorias UE declarado, através da realização de controlos *a posteriori* adequados, com base numa avaliação dos riscos estimados e, se necessário, interpelando as autoridades aduaneiras do aeroporto de partida.

Salvo se as normas nacionais fixarem um período mais longo, a companhia aérea deve conservar o estatuto de todas as mercadorias nos seus registos comerciais durante um período de três anos, acrescido do período decorrido desde o início do ano em curso. Esses registos podem ser mantidos em formato eletrónico.

VI.3.9.4.2 Procedimento na estância aduaneira de partida

Artigos 6.º, n.º 1, 46.º, n.º 1, 172.º, 173.º e 174.º, CAU

Artigos 302.º e 320.º, AE

Artigos 30.º a 32.º, 39.º e 111.º-B, apêndice I, Convenção

Nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do CAU, todos os intercâmbios de informações, tais como declarações, entre as autoridades aduaneiras e entre os operadores económicos e as autoridades aduaneiras devem ser efetuados utilizando técnicas de tratamento eletrónico de dados. Esta regra aplica-se igualmente à utilização do DTE como declaração de trânsito.

As mercadorias devem ser objeto de autorização de saída quando os elementos do DTE forem colocados à disposição da estância

aduaneira de partida antes da partida da aeronave. Os requisitos legais determinam que os dados só podem ser colocados à disposição dos serviços aduaneiros de uma de duas formas.

1. Os dados podem ser enviados para um sistema informático aduaneiro. Esta é a forma recomendada. Não é obrigatório dispor de um sistema informático aduaneiro, mas seria vantajoso para os países ponderarem o desenvolvimento de tal sistema no futuro, caso ainda não disponham de um.
2. Os serviços aduaneiros poderão, a partir das suas instalações, ter acesso ao sistema da companhia aérea.

Como solução provisória, os funcionários dos serviços aduaneiros poderão ter acesso aos dados do computador do operador nas instalações deste. No entanto, este método só pode ser utilizado até que uma das duas opções acima tenha sido implementada. Ao utilizarem esta solução provisória, as autoridades aduaneiras podem não dispor de acesso ininterrupto e constante aos dados sem um encargo adicional e trabalho suplementar. Não obstante, cabe às autoridades aduaneiras decidir durante quanto tempo esta solução provisória pode ser implementada. Ao tomar esta decisão, devem, em especial, ter em conta a forma de cooperação com a companhia aérea, a dimensão do porto e o volume da carga.

A disponibilização de dados por correio eletrónico com folhas Excel ou ficheiros PDF em anexo não está em conformidade com os requisitos legais.

A simplificação do DTE depende inteiramente do modo como a declaração de trânsito sob a forma de um DTE é apresentada. Em todos os restantes aspetos, o DTE deve ser tratado como qualquer outra declaração aduaneira. O quadro jurídico pormenorizado relativo às declarações aduaneiras indicado na Convenção/no CAU e os atos conexos devem ser respeitados, uma vez que a legislação não prevê regras especiais para um regime de trânsito DTE simplificado.

O DTE utilizado como declaração de trânsito deve ser colocado à disposição da estância aduaneira de partida para permitir às autoridades aduaneiras realizar uma avaliação dos riscos ou efetuar um controlo das mercadorias, se necessário, antes de estas receberem a autorização de saída.

Cada elemento da declaração de trânsito deve ser objeto de uma análise de risco, utilizando técnicas de tratamento eletrónico de dados para: i) identificar e avaliar os riscos potenciais, e ii) adotar as contramedidas adequadas. Por conseguinte, é muito vantajoso que o sistema informático aduaneiro possa: i) facilitar a transmissão

eletrônica dos dados do DTE a partir do sistema do operador, e ii) realizar subsequentemente uma análise automatizada dos riscos desses dados.

No entanto, uma vez que a implantação do sistema aduaneiro não é obrigatória, poderá não ser possível realizar uma análise automatizada dos riscos. Por conseguinte, poderá ser possível compensar a falta de automatização, realizando, pelo menos: i) uma pré-auditoria rigorosa, ii) uma monitorização rigorosa da autorização, e iii) uma fiscalização regular das operações de trânsito. Estas medidas não excluem a necessidade de verificação manual das mercadorias, aleatória ou em função das necessidades, antes da respetiva autorização de saída.

Estes tipos de controlo não podem ser substituídos por controlos *a posteriori* (após a partida das mercadorias), que apenas podem ser realizados em casos específicos ou aleatoriamente.

No que se refere ao local de carga (elemento opcional), pode ser utilizado o código do país, seguido do código IATA de três letras do aeroporto.

O destinatário é definido como a pessoa a quem as mercadorias se destinam efetivamente. Para efeitos da utilização do DTE, trata-se da pessoa que recebe as mercadorias no aeroporto de destino.

As autoridades aduaneiras aceitarão uma declaração desde que as mercadorias a que esta diz respeito tenham sido apresentadas. Tal não significa que as autoridades aduaneiras tenham a obrigação de verificar sempre se as mercadorias se encontram fisicamente no aeroporto, mas devem, pelo menos, ter conhecimento de que estas foram armazenadas no local acordado com o operador.

Um declarante deve, mediante a apresentação de um pedido, ser autorizado a alterar um ou vários elementos na declaração.

Cada declaração deve ter um número único atribuído pela companhia aérea (NRL — Número de Referência Local)⁶¹. Este pode ser o número e a data do voo, e incluir algarismos adicionais que o tornem único para o operador em questão.

As mercadorias transportadas por via aérea estão dispensadas da obrigação de selagem se: i) estiverem apostas etiquetas em cada remessa, ostentando o número da carta de porte aéreo que acompanha a remessa, ou ii) a remessa constituir uma unidade de carga na qual

⁶¹ O NRL indicado no DTE não é o mesmo que o NRL atribuído à declaração de trânsito normalizada (NSTI).

esteja indicado o número da carta de porte aéreo que acompanha a remessa.

Relativamente ao DTE, não existe uma ação específica que confirme que o DTE foi aceite pelas autoridades aduaneiras ou que as mercadorias foram autorizadas a sair. Assim, o momento da partida da aeronave com as mercadorias pode ser considerado: i) o momento da aceitação do DTE como declaração de trânsito, e ii) o momento da autorização de saída das mercadorias. Se uma declaração for rejeitada, a estância aduaneira de partida deve informar imediatamente a companhia aérea, indicando os motivos para a rejeição (por exemplo, dados insuficientes ou erros).

Se um transporte de mercadorias não UE for iniciado sem a apresentação e aceitação de uma declaração de trânsito, é constituída uma dívida aduaneira por incumprimento, nos termos do artigo 79.º, n.º 1, do CAU⁶².

É importante que a estância aduaneira de partida tenha à sua disposição os dados históricos (ou seja, os dados de anteriores declarações aceites ou rejeitadas), a fim de realizar controlos *a posteriori* ou de esclarecer dúvidas levantadas pela estância aduaneira de destino.

VI.3.9.4.3 Procedimento na estância aduaneira de destino

Artigos 6.º, n.º 1, e
46.º, n.º 1, CAU

Artigo 199.º, alínea
b), AD

Artigo 320.º, AE

Artigo 111.º-B,
apêndice I,
Convenção

Os dados do DTE como declaração de trânsito devem ser os mesmos na estância aduaneira de partida e na estância aduaneira de destino. A estância aduaneira de destino não verifica sempre a compatibilidade dos dados. Em vez disso, assume que os dados são os mesmos, a menos que receba uma notificação da companhia aérea sobre eventuais discrepâncias ou detete irregularidades durante a verificação.

Os dados do DTE devem ser colocados à disposição da estância aduaneira de destino. No que respeita aos requisitos legais, os dados só podem ser colocados à disposição dos serviços aduaneiros de uma das duas seguintes formas.

1. Os dados podem ser enviados para um sistema informático aduaneiro. Esta é a forma recomendada. Não é obrigatório dispor de um sistema informático aduaneiro, mas seria vantajoso para os países ponderarem o desenvolvimento de tal

⁶² Apenas na União.

sistema no futuro, caso ainda não disponham de um.

2. Os serviços aduaneiros poderão, a partir das suas instalações, ter acesso ao acesso ao sistema da companhia aérea.

Como solução provisória, os funcionários dos serviços aduaneiros poderão ter acesso aos dados do computador do operador nas instalações deste. No entanto, este método só pode ser utilizado até que uma das duas opções acima tenha sido implementada. Ao utilizarem esta solução provisória, as autoridades aduaneiras podem não dispor de acesso ininterrupto e constante aos dados sem um encargo adicional e trabalho suplementar. Não obstante, cabe às autoridades aduaneiras decidir durante quanto tempo esta solução provisória pode ser implementada. Ao tomar esta decisão, devem, em especial, ter em conta a forma de cooperação com a companhia aérea, a dimensão do porto e o volume da carga.

A disponibilização de dados por correio eletrónico com folhas Excel ou ficheiros PDF em anexo não está em conformidade com os requisitos legais.

Os dados da declaração de trânsito devem ser fornecidos à estância aduaneira de destino, o mais tardar, no momento da chegada das mercadorias ao aeroporto. No entanto, seria vantajoso para a estância aduaneira de destino já dispor dos dados no momento da autorização de saída das mercadorias para o regime de trânsito no aeroporto de partida, a fim de poder realizar qualquer eventual avaliação dos riscos antecipadamente.

A declaração de trânsito é identificada pelo NRL.

A legislação não prevê prazos para o fim do regime de trânsito ou para o seu apuramento, nem especifica que medidas são necessárias para esse efeito.

Pode, pois, partir-se do princípio de que o regime de trânsito termina quando a companhia aérea informa a estância aduaneira de destino de que todas as mercadorias abrangidas pelo DTE como declaração de trânsito se encontram: i) em depósito temporário, ou ii) em qualquer outro local onde as mercadorias possam ser armazenadas sob fiscalização aduaneira. O NRL do DTE utilizado como declaração de trânsito deve ser indicado numa declaração de depósito temporário ou em qualquer outra declaração pertinente.

O regime de trânsito é considerado apurado imediatamente após ter

terminado, a menos que as autoridades aduaneiras no destino tenham recebido informações ou tenham determinado que o regime não terminou corretamente (por exemplo, através de uma notificação da companhia aérea, da verificação das mercadorias ou da receção de informações da estância aduaneira de partida). Nesses casos, será iniciado um inquérito para esclarecer a questão.

A companhia aérea é responsável por identificar e notificar às autoridades aduaneiras todas as infrações, discrepâncias ou irregularidades detetadas no aeroporto de destino, em especial: i) quando resultem de controlos efetuados por essa companhia, ou ii) com base no relatório de descarga (excedentes ou faltas), com referência, em especial, ao DTE relativo às mercadorias em causa.

Cada elemento da declaração de trânsito no destino deve ser objeto de uma análise de risco, utilizando técnicas de tratamento eletrónico de dados para: i) identificar e avaliar os riscos potenciais, e ii) adotar as contramedidas adequadas. Por conseguinte, é muito vantajoso que o sistema informático aduaneiro possa: i) facilitar a transmissão eletrónica dos dados do DTE a partir do sistema do operador, e ii) realizar subsequentemente uma análise automatizada dos riscos desses dados.

No entanto, uma vez que a implantação do sistema aduaneiro não é obrigatória, poderá não ser sempre possível realizar uma análise automatizada dos riscos. Por conseguinte, poderá ser possível compensar a falta de automatização, realizando, pelo menos: i) uma pré-auditoria rigorosa, ii) uma monitorização rigorosa da autorização, e iii) uma fiscalização regular das operações de trânsito. Estas medidas não excluem a necessidade de verificação manual das mercadorias, aleatória ou em função das necessidades, quer após a chegada, quer aquando da sua colocação em depósito temporário.

Estes tipos de controlo não podem ser substituídos por controlos *a posteriori* (após a autorização de saída das mercadorias), que apenas podem ser realizados em casos específicos ou aleatoriamente.

Caso existam suspeitas fundadas quanto ao tipo ou à quantidade de mercadorias, deve consultar-se a estância aduaneira de partida. A conferência dos dados do DTE deve ser efetuada por meio do documento TC21A (anexo VII.8.6 da parte VII) e enviada por correio eletrónico para as autoridades indicadas no anexo VI.8.9.

Para o preenchimento do documento TC21A, recomenda-se a

utilização de uma das línguas geralmente compreendidas, se possível.

As autoridades aduaneiras do aeroporto de destino devem, logo que possível, notificar as eventuais infrações e irregularidades às autoridades aduaneiras do aeroporto de partida, assim como à autoridade que emitiu a autorização. Na notificação, as autoridades aduaneiras devem fazer referência, nomeadamente, ao DTE relativo às mercadorias em questão.

A estância aduaneira de partida e a estância aduaneira de destino devem cooperar entre si e trocar informações e documentos pertinentes sobre as operações de trânsito, sempre que necessário.

É importante que a estância aduaneira de destino tenha à sua disposição os dados históricos (ou seja, os dados de anteriores operações concluídas e apuradas), a fim de realizar controlos *a posteriori* ou de esclarecer dúvidas levantadas pela estância aduaneira de partida.

VI.3.10 Transporte de mercadorias por via marítima — utilização de um DTE como declaração de trânsito para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito da União

O presente ponto encontra-se subdividido da seguinte forma:

- introdução (ponto VI.3.10.1),
- informações gerais (ponto VI.3.10.2),
- autorização de utilização do DTE (ponto VI.3.10.3),
- regras processuais para a utilização do DTE (ponto VI.3.10.4).

VI.3.10.1 Introdução

Artigo 233.º, n.º 4, alínea e), CAU Esta simplificação aplica-se apenas ao regime de trânsito da União.

Artigos 319.º e 320.º, AE Uma companhia de navegação pode ser autorizada a utilizar um DTE como declaração de trânsito para cobrir as mercadorias sujeitas ao regime de trânsito da União.

A autorização de utilização do DTE é concedida às companhias de navegação que preencham os critérios para esta simplificação.

Existem dois critérios importantes para a concessão desta autorização: i) o DTE deve conter os dados exigidos numa declaração de trânsito, e ii) esses dados devem ser colocados à disposição das autoridades aduaneiras de partida e de chegada, a fim de permitir a fiscalização aduaneira das mercadorias e o apuramento do regime. Esses dados figuram no anexo B do AD e no anexo B do AE.

VI.3.10.2 Informações gerais

Artigo 89.º, n.º 7, alínea d), CAU Não é exigida qualquer garantia, uma vez que se parte do princípio de que o transporte por via marítima é seguro e que, com exceção de casos de acidente, as condições de transporte serão respeitadas entre o porto de partida e o porto de destino.

O titular do regime de trânsito é a companhia de navegação.

A autorização menciona explicitamente as estâncias aduaneiras situadas nos portos de carga e descarga nos locais em que a autorização é aplicável.

O porto de carga é o porto de partida, o porto de descarga é o porto de destino.

É obrigatório utilizar o regime de trânsito da União para transportar mercadorias não UE em navios de serviços de linha regular (SLR) (ver parte II).

Importa ter em conta que o trânsito por via marítima pode ser igualmente efetuado ao abrigo de uma declaração de trânsito normalizada através do NSTI (parte IV). No entanto, se aplicável, podem ser utilizadas outras formas de circulação de mercadorias, definidas nos artigos 226.º e 227.º do CAU.

VI.3.10.3 Autorização de utilização do DTE

Artigo 22.º, CAU O procedimento de autorização é descrito nos pontos VI.2.2. a VI.2.5.

Artigo 319.º, AE
Anexo A, AD O pedido deve ser apresentado às autoridades aduaneiras competentes do local onde o requerente mantém ou disponibiliza a sua contabilidade principal para fins aduaneiros e onde serão realizadas,

no todo ou em parte, as atividades abrangidas pela autorização.

COMÉRCIO

A companhia de navegação deve indicar no pedido, nomeadamente, as seguintes informações:

1. O nome do requerente ou o número EORI do requerente;
2. Os nomes e os dados de contacto: i) da pessoa responsável pelas questões aduaneiras e pelo pedido, e ii) das pessoas responsáveis pela empresa requerente ou que controlem a sua gestão;
3. O local onde a contabilidade principal para fins aduaneiros está guardada ou acessível;
4. O tipo de contabilidade principal para fins aduaneiros;
5. O local de arquivo dos registos;
6. O tipo de registos;
7. A(s) estância(s) aduaneira(s) de partida e de destino;
8. O número de viagens entre portos da EU;
9. Informações sobre os meios de disponibilização dos dados às autoridades aduaneiras em cada porto de partida e em cada porto de destino (se os meios de disponibilização diferirem em função da estância aduaneira ou do país, todos os meios devem ser indicados no pedido).

As informações acima referidas são obrigatórias na União (anexo A do AD, coluna 9f).

Os critérios são verificados pelas autoridades aduaneiras competentes (ponto VI.2.2). Entretanto, o procedimento de consulta é realizado junto das estâncias aduaneiras indicadas como estâncias aduaneiras de partida e de destino no pedido. Este procedimento é iniciado de imediato após a aceitação do pedido e pode demorar, no máximo, 45 dias.

O procedimento de consulta faz parte do Sistema de Gestão de Decisões Aduaneiras (CDMS), aplicável na União. Se o CDMS estiver indisponível, deve ser enviada, por correio eletrónico, uma carta de consulta em formato de papel, juntamente com uma cópia do pedido. A lista de endereços de correio eletrónico de cada país e o modelo da carta de consulta figuram, respetivamente, nos anexos VI.8.11 e VI.8.10.

Durante o procedimento de consulta, a autoridade requerida deve verificar:

- (i) se o requerente reúne as condições para a concessão da autorização, e, mais importante,
- (ii) se e de que forma os dados obrigatórios do DTE como declaração de trânsito podem ser disponibilizados às estâncias aduaneiras requeridas.

Ao receber o pedido de consulta, a autoridade requerida deve verificar, nomeadamente:

- (i) as informações relativas ao requerente, nos seus próprios registos ou em cooperação com outras agências,
- (ii) o sistema de intercâmbio de dados,
- (iii) o local de inspeção das mercadorias,
- (iv) o nível de controlo das operações pela companhia de navegação, e
- (v) quem é o representante da companhia de navegação, se for caso disso.

Caso exista uma objeção, as autoridades requerentes devem ser informadas, através do CDMS, no prazo de 45 dias a contar da data de receção do pedido. Se o CDMS estiver indisponível, as autoridades requerentes devem ser informadas através de uma mensagem de correio eletrónico que contenha a mesma carta (anexo VI.8.10). Se a autoridade requerida verificar que o requerente não opera regularmente viagens para portos desse país, a autorização não poderá incluir portos desse país. No entanto, se o pedido disser respeito a mais portos, a autorização pode ser concedida, desde que sejam suprimidos os portos relativamente aos quais a autoridade requerida considera que as condições não se encontram reunidas.

Caso a autoridade requerida se recuse a conceder uma autorização devido ao incumprimento de uma condição, e concretamente devido a infração grave ou reiterada à legislação aduaneira e fiscal, a autoridade deve indicar os motivos da recusa, assim como as normas legais subjacentes. Nesse caso, as autoridades do país onde o pedido foi apresentado não concederão a autorização e devem indicar os motivos da recusa à companhia de navegação.

Se não forem recebidas objeções dentro do prazo fixado, a autoridade requerente pode partir do princípio de que foram cumpridos os critérios relativamente aos quais a consulta foi solicitada.

Se o procedimento de consulta for concluído sem objeções, as autoridades aduaneiras competentes devem aprovar e conceder a autorização, que se aplica tanto a viagens de partida como a viagens de chegada.

A autorização deve ser aplicável apenas às operações de trânsito entre as estâncias aduaneiras de partida e de chegada indicadas na autorização. A autorização apenas será válida nos países em que essas estâncias estão situadas.

A referência à autorização deve ser inserida no DTE cada vez que é iniciada uma operação de trânsito. Estas informações têm necessariamente de ser fornecidas, a menos que possam ser inferidas a partir de outros elementos, por exemplo, o número EORI do titular da autorização ou o CDMS.

No que respeita à monitorização da autorização, ver o ponto VI.2.3.

No que respeita à anulação, revogação ou alteração da autorização, ver o ponto VI.2.4. Sempre que a companhia de navegação deseje aditar ou suprimir um ou mais portos de uma autorização existente, deve solicitar a respetiva alteração.

No que respeita à suspensão da autorização, ver o ponto VI.2.5.

Em caso de anulação, revogação, alteração, suspensão ou fim da suspensão da autorização, as autoridades competentes dos países indicados na autorização devem ser notificadas de imediato.

Uma vez que a autorização de utilização do DTE como declaração de trânsito é válida em mais do que um país, a monitorização da autorização ou a sua reavaliação poderão exigir um procedimento de consulta entre autoridades aduaneiras de outros países. Esta consulta faz parte do CDMS.

Se o CDMS estiver indisponível, os pedidos de consulta apresentados sob forma do modelo de carta constante do anexo VI.8.10 devem ser transmitidos por correio eletrónico às autoridades responsáveis pelo procedimento de consulta indicadas no anexo VI.8.11.

SERVIÇOS ADUANEIROS

A autorização contém, nomeadamente, as informações seguintes:

1. O número e a data;
2. O nome do titular da autorização ou o seu número EORI;
3. A(s) estância(s) aduaneira(s) de partida e de destino;
4. Os meios de disponibilização dos elementos às autoridades aduaneiras em cada porto de partida e em cada porto de destino. Se os meios diferirem em função da estância aduaneira ou do país, todos os meios devem ser indicados na autorização;
5. Obrigação de a companhia de navegação informar as estâncias aduaneiras de partida e de destino de eventuais discrepâncias observadas, nomeadamente: i) o tipo e a quantidade das mercadorias sujeitas ao regime de trânsito, e ii) quaisquer alterações suscetíveis de afetar a autorização;
6. O modo de comunicação entre a(s) estância(s) aduaneira(s) de partida e de destino, por um lado, e a companhia de navegação, por outro lado.

As informações acima referidas são obrigatórias na União (anexo A do AD, coluna 9f).

Embora a indicação do prazo para a disponibilização dos dados do DTE à estância aduaneira de partida antes de ser dada autorização de saída das mercadorias não seja obrigatória, é vantajoso incluir informações sobre este prazo na autorização.

As companhias de navegação internacionais que estejam estabelecidas na União, ou que tenham um estabelecimento permanente na União, podem ser autorizadas a utilizar este procedimento, desde que reúnam as condições necessárias⁶³.

VI.3.10.4 Regras processuais para a utilização do DTE

VI.3.10.4.1 Dados obrigatórios do DTE

⁶³ Artigo 5.º, n.ºs 31 e 32, do CAU.

O DTE (por exemplo, um manifesto eletrónico das mercadorias ou outro documento) é um documento emitido pela companhia de navegação no momento da partida do navio que confirma as mercadorias efetivamente carregadas no navio. Assim, para efeitos de trânsito, o DTE serve como declaração de trânsito, desde que contenha os dados previstos no anexo B do AD e no anexo B do AE.

A fim de permitir às autoridades aduaneiras identificar o estatuto das mercadorias, deve ser introduzido no DTE um dos seguintes códigos, a nível de adições:

Código	Trânsito da União
T1	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito externo T1
T2F	Mercadorias sujeitas ao regime de trânsito interno da União que circulam dos territórios fiscais especiais para outra parte do território aduaneiro da União, que não seja um território fiscal especial nos termos do artigo 188.º, n.º 1, do AD. Esse código pode ser utilizado para mercadorias UE que circulem entre um território fiscal especial e uma outra parte do território aduaneiro da União, tal como referido no artigo 188.º, n.º 2, do AD.
C	Mercadorias UE não sujeitas a um regime de trânsito
TD	Mercadorias já sujeitas a um regime de trânsito da União ou transportadas no âmbito dos regimes de aperfeiçoamento ativo, de entreposto aduaneiro ou de importação temporária ⁶⁴
X	Mercadorias UE para as quais o procedimento de exportação foi terminado e a saída confirmada, e que não estão sujeitas a um regime de trânsito

⁶⁴ Nestes casos, a companhia de navegação deve ainda inscrever: i) o código «TD» no conhecimento de embarque correspondente ou noutro documento comercial adequado, ii) o número de referência da declaração de trânsito ou do documento de transferência, e iii) o nome da estância de emissão.

O DTE só é tratado como uma declaração de trânsito se for indicado, pelo menos, um dos códigos: «T1» ou «T2F». Se não for indicado nenhum destes códigos no DTE, independentemente dos restantes códigos acima referidos, o DTE em questão pode ser utilizado como declaração de trânsito.

Exemplos de utilização dos códigos:

Exemplo 1

Mercadorias UE são transportadas por SLR entre a França e a Alemanha.

França — Alemanha → o código «C» deve ser inscrito no DTE.

Exemplo 2

Mercadorias UE são exportadas da Irlanda para um país terceiro (China). Na Irlanda, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, e a saída é confirmada. As mercadorias são transportadas por SLR para os Países Baixos, de onde são levadas para fora da União.

Irlanda — Países Baixos — China → o código «X» deve ser inscrito no DTE entre a Irlanda e os Países Baixos.

Exemplo 3

Mercadorias não UE chegam de um país terceiro (Canadá) a Portugal e são transportadas por SLR para Espanha.

Canadá — Portugal — Espanha → o código «T1» deve ser inscrito no DTE entre Portugal e Espanha.

Exemplo 4:

Mercadorias UE são expedidas por SLR de Espanha para um TFE (ilhas Canárias)

Opções:

1. Espanha — ilhas Canárias → o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito⁶⁵;
2. Espanha — ilhas Canárias → o código «C» deve ser inscrito no DTE.

⁶⁵ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

Exemplo 5:

Mercadorias UE são transportadas por SLR entre dois TFE do mesmo Estado-Membro (França: Guadalupe e Maiote).

Opções:

1. Guadalupe — Maiote → o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito⁶⁶;
2. Guadalupe — Maiote → o código «C» deve ser inscrito no DTE⁶⁷.

Exemplo 6:

Mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo⁶⁸ são exportadas da Croácia para um país terceiro (Japão). Na Croácia, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, e a saída é confirmada. As mercadorias são transportadas por SLR para a Grécia, de onde são levadas para fora da União.

Croácia — Grécia — Japão → o código «X» deve ser inscrito no DTE entre a Croácia e a Grécia.

Exemplo 7:

Mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo⁶⁹ são exportadas da Itália para um país terceiro (Índia). Em Trieste (Itália), as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, e a saída é confirmada. As mercadorias são transportadas por SLR para Génova (Itália), de onde são levadas para fora da União.

Trieste — Génova — Índia → o código «X» deve ser inscrito no DTE entre Trieste e Génova.

Exemplo 8:

Mercadorias UE sujeitas a impostos especiais de consumo⁷⁰ são transportadas da Roménia para a Bulgária por SLR. As mercadorias

⁶⁶ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 1, do AD.

⁶⁷ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

⁶⁸ Na aceção do artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2008/118/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo e que revoga a Diretiva 92/12/CEE (JO L 9/12 de 14.1.2009).

⁶⁹ Na aceção do artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2008/118/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo e que revoga a Diretiva 92/12/CEE (JO L 9/12 de 14.1.2009).

⁷⁰ Na aceção do artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2008/118/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo e que revoga a Diretiva 92/12/CEE (JO L 9/12 de 14.1.2009).

permanecem sob o regime de suspensão dos impostos especiais de consumo ao abrigo do EMCS.

Roménia — Bulgária → o código «C» deve ser inscrito no DTE.

Exemplo 9:

Mercadorias UE são exportadas para um país terceiro (Bielorrússia). Na Dinamarca, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação, que é concluído, a saída é confirmada e tem início o regime TIR. As mercadorias são transportadas por SLR para a Polónia. Na Polónia, as mercadorias prosseguem o seu caminho para um país terceiro por via rodoviária, ao abrigo de um regime TIR.

Dinamarca — Polónia — Bielorrússia → o código «TD» deve ser inscrito no DTE entre a Dinamarca e a Polónia. O regime TIR prossegue com destino à Bielorrússia.

Exemplo 10:

Mercadorias UE são exportadas para um país terceiro (Rússia). Nos Países Baixos, as mercadorias são sujeitas ao regime de exportação e transportadas para a Finlândia por via aérea, de onde são levadas para fora da União por via rodoviária.

Países Baixos — Finlândia — Rússia → o código «C» deve ser inscrito no DTE entre os Países Baixos e a Finlândia e, posteriormente, as mercadorias são transportadas para a fronteira externa da União ao abrigo do regime de exportação.

Exemplo 11:

Mercadorias UE são transportadas de um TFE (ilhas Canárias) para Espanha por SLR e, em seguida, por via rodoviária para Portugal.

Opções:

1. TFE (ilhas Canárias) — Espanha — Portugal → o código «C» ou «T2F» deve ser inscrito no DTE entre as ilhas Canárias e Espanha e o regime de trânsito normal (T2F-NSTI, incluindo garantia) deve ser inscrito no DTE entre Espanha e Portugal⁷¹;
2. TFE (ilhas Canárias) — Espanha — Portugal →: o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre as ilhas Canárias e Espanha e o regime de trânsito normal (T2F-

⁷¹ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

NSTI, incluindo garantia) deve ser inscrito no DTE entre Espanha e Portugal⁷².

Exemplo 12:

Mercadorias UE são transportadas de um TFE (ilhas Canárias) para Espanha por SLR e, em seguida, por SLR para Itália.

Opções:

1. TFE (ilhas Canárias) — Espanha — Itália → o código «C» deve ser inscrito no DTE entre o TFE e Espanha e o código «T2F» no DTE como declaração de trânsito entre Espanha e Itália⁷³.
2. TFE (ilhas Canárias) — Espanha — Itália → o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre as ilhas Canárias e Espanha e o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito entre Espanha e Itália⁷⁴.

Exemplo 13

Mercadorias UE são transportadas de um TFE (ilhas Canárias) para Espanha por SLR.

Opções:

- 1) TFE (ilhas Canárias) — Espanha → o código «C» deve ser inscrito no DTE;
- 2) TFE (ilhas Canárias) — Espanha → o código «T2F» deve ser inscrito no DTE como declaração de trânsito⁷⁵.

A fim de facilitar ao máximo a livre circulação sem obstáculos das mercadorias UE, o código «C» no DTE permitirá às mercadorias a liberdade de circulação até ao seu destino na União, desde que: i) os operadores conservem nos respetivos registos comerciais no porto de partida a prova do estatuto das mercadorias, e ii) não existam suspeitas ou dúvidas fundadas quanto ao estatuto das mercadorias à chegada ao porto de destino. Todavia, as autoridades aduaneiras no destino têm a possibilidade de verificar o estatuto aduaneiro de mercadorias UE declarado, através da realização de controlos *a posteriori* adequados, com base numa avaliação dos riscos estimados e, se necessário, interpelando as autoridades aduaneiras do porto de

⁷² Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 1, do AD.

⁷³ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

⁷⁴ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 1, do AD.

⁷⁵ Em conformidade com o artigo 188.º, n.º 2, do AD.

partida.

Salvo se as normas nacionais fixarem um período mais longo, a companhia de navegação deve conservar o estatuto de todas as mercadorias nos seus registos comerciais durante um período de três anos, acrescido do período decorrido desde o início do ano em curso. Esses registos podem ser mantidos em formato eletrónico.

VI.3.10.4.2 Procedimento na estância aduaneira de partida

Artigos 6.º, n.º 1, 46.º, n.º 1, 172.º, 173.º e 174.º, CAU

Artigo 320.º, AE

Nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do CAU, todos os intercâmbios de informações, tais como declarações, entre as autoridades aduaneiras e entre os operadores económicos e as autoridades aduaneiras devem ser efetuados utilizando técnicas de tratamento eletrónico de dados. Esta regra aplica-se igualmente à utilização do DTE como declaração de trânsito.

As mercadorias devem ser objeto de autorização de saída quando os elementos do DTE forem colocados à disposição da estância aduaneira de partida antes da partida do navio. Os requisitos legais determinam que os dados só podem ser colocados à disposição dos serviços aduaneiros de uma de duas formas.

1. Os dados podem ser enviados para um sistema informático aduaneiro. Esta é a forma recomendada. Não é obrigatório dispor de um sistema informático aduaneiro, mas seria vantajoso para os países ponderarem o desenvolvimento de tal sistema no futuro, caso ainda não disponham de um;
2. Os serviços aduaneiros poderão, a partir das suas instalações, ter acesso ao sistema da companhia de navegação ou ao sistema do operador do porto.

Como solução provisória, os funcionários dos serviços aduaneiros poderão ter acesso aos dados do computador do operador nas instalações deste. No entanto, este método só pode ser utilizado até que uma das duas opções acima tenha sido implementada. Ao utilizarem esta solução provisória, as autoridades aduaneiras podem não dispor de acesso ininterrupto e constante aos dados sem um encargo adicional e trabalho suplementar. Não obstante, cabe às autoridades aduaneiras decidir durante quanto tempo esta solução provisória pode ser implementada. Ao tomar esta decisão, devem, em

especial, ter em conta a forma de cooperação com a companhia aérea, a dimensão do porto e o volume da carga.

A disponibilização de dados por correio eletrónico com folhas Excel ou ficheiros PDF anexados não está em conformidade com os requisitos legais.

A simplificação do DTE depende inteiramente do modo como a declaração de trânsito sob a forma de um DTE é apresentada. Em todos os restantes aspetos, o DTE deve ser tratado como qualquer outra declaração aduaneira. O quadro jurídico pormenorizado relativo às declarações aduaneiras indicado no CAU e os atos conexos devem ser respeitados, uma vez que a legislação não prevê regras especiais para um regime de trânsito DTE simplificado.

O DTE utilizado como declaração de trânsito deve ser colocado à disposição da estância aduaneira de partida para permitir às autoridades aduaneiras realizar uma avaliação dos riscos ou efetuar um controlo das mercadorias, se necessário, antes de estas receberem a autorização de saída.

Cada elemento da declaração de trânsito deve ser objeto de uma análise de risco, utilizando técnicas de tratamento eletrónico de dados para:

- (i) identificar e avaliar os riscos potenciais, e
- (ii) adotar as contramedidas adequadas.

Por conseguinte, é muito vantajoso que o sistema informático aduaneiro possa:

- (i) facilitar a transmissão eletrónica dos dados do DTE a partir do sistema do operador, e
- (ii) realizar subsequentemente uma análise automatizada dos riscos desses dados.

No entanto, uma vez que a implantação do sistema aduaneiro não é obrigatória, poderá não ser possível realizar uma análise automatizada dos riscos. Por conseguinte, poderá ser possível compensar a falta de automatização, realizando, pelo menos:

- (i) uma pré-auditoria rigorosa,
- (ii) uma monitorização rigorosa da autorização, e

(iii) uma fiscalização regular das operações de trânsito. Estas medidas não excluem a necessidade de verificação manual das mercadorias, aleatória ou em função das necessidades, antes da respetiva autorização de saída.

Estes tipos de controlos não podem ser substituídos por controlos *a posteriori* (após a partida das mercadorias), que apenas podem ser realizados em casos específicos ou aleatoriamente.

O destinatário é definido como a pessoa a quem as mercadorias se destinam efetivamente. Para efeitos do DTE, trata-se da pessoa que recebe as mercadorias no porto de destino.

As autoridades aduaneiras aceitarão uma declaração desde que as mercadorias a que esta diz respeito tenham sido apresentadas. Tal não significa que as autoridades aduaneiras tenham a obrigação de verificar sempre se as mercadorias se encontram fisicamente no porto, mas têm, pelo menos, de ter conhecimento de que estas foram armazenadas no local acordado com o operador.

Um declarante deve, mediante a apresentação de um pedido, ser autorizado a alterar um ou vários elementos na declaração.

Cada declaração deve ter um número único atribuído pela companhia de navegação (NRL — Número de Referência Local)⁷⁶. Este pode ser o número e a data de viagem, e incluir algarismos adicionais que o tornem único para o operador em questão.

Nos termos do artigo 299.º do AE, o selo deve ser apostado à partida, quer no espaço que contém as mercadorias, quando o meio de transporte ou o contentor tiver sido reconhecido pela estância aduaneira de partida como apto para a selagem, quer em cada embalagem individual. No entanto, a estância aduaneira de partida pode decidir não selar as mercadorias se a descrição for suficientemente precisa para permitir a sua fácil identificação.

Relativamente ao DTE, não existe uma ação específica que confirme que o DTE foi aceite pelas autoridades aduaneiras ou que as mercadorias foram autorizadas a sair. Assim, o momento da partida do navio com as mercadorias pode ser considerado:

⁷⁶ O NRL indicado no DTE não é o mesmo que o NRL atribuído à declaração de trânsito normalizada (NSTI).

- (i) o momento da aceitação do DTE como declaração de trânsito, e
- (ii) o momento da autorização de saída das mercadorias. Se uma declaração for rejeitada, a estância aduaneira de partida deve informar imediatamente a companhia de navegação, indicando os motivos para a rejeição (por exemplo, dados insuficientes ou erros).

Se um transporte de mercadorias não UE for iniciado sem a apresentação e aceitação de uma declaração de trânsito, é constituída uma dívida aduaneira por incumprimento, nos termos do artigo 79.º, n.º 1, do CAU.

É importante que a estância aduaneira de partida tenha à sua disposição os dados históricos (ou seja, os dados de anteriores declarações aceites ou rejeitadas), a fim de realizar controlos *a posteriori* ou de esclarecer dúvidas levantadas pela estância aduaneira de destino.

VI.3.10.4.3 Procedimento na estância aduaneira de destino

Artigos 6.º, n.º 1, e 46.º, n.º 1, CAU

Artigo 199.º, alínea b), AD

Artigo 320.º, AE

Os dados do DTE como declaração de trânsito devem ser os mesmos na estância aduaneira de partida e na estância aduaneira de destino. A estância aduaneira de destino não verifica sempre a compatibilidade dos dados. Em vez disso, parte do princípio de que os dados são os mesmos, a menos que receba uma notificação da companhia de navegação sobre eventuais discrepâncias ou detete irregularidades durante a verificação.

Os dados do DTE devem ser colocados à disposição da estância aduaneira de destino. No que respeita aos requisitos legais, os dados só podem ser colocados à disposição dos serviços aduaneiros de uma das duas seguintes formas.

1. Os dados podem ser enviados para um sistema informático aduaneiro. Esta é a forma recomendada. Não é obrigatório dispor de um sistema informático aduaneiro, mas seria vantajoso para os países ponderarem o desenvolvimento de tal sistema no futuro, caso ainda não disponham de um.
2. Os serviços aduaneiros poderão, a partir das suas instalações, ter acesso ao sistema da companhia aérea.

Como solução provisória, os funcionários dos serviços aduaneiros

poderão ter acesso aos dados do computador do operador nas instalações deste. No entanto, este método só pode ser utilizado até que uma das duas opções acima tenha sido implementada. Ao utilizarem esta solução provisória, as autoridades aduaneiras podem não dispor de acesso ininterrupto e constante aos dados sem um encargo adicional e trabalho suplementar. Não obstante, cabe às autoridades aduaneiras decidir durante quanto tempo esta solução provisória pode ser implementada. Ao tomar esta decisão, devem, em especial, ter em conta a forma de cooperação com a companhia aérea, a dimensão do porto e o volume da carga.

A disponibilização de dados por correio eletrónico com folhas Excel ou ficheiros PDF anexados não está em conformidade com os requisitos legais.

Os dados da declaração de trânsito devem ser fornecidos à estância aduaneira de destino, o mais tardar, no momento da chegada das mercadorias ao porto. No entanto, seria vantajoso para a estância aduaneira de destino já dispor dos dados no momento da autorização de saída das mercadorias no porto de partida, a fim de poder realizar qualquer eventual avaliação dos riscos antecipadamente.

A declaração de trânsito é identificada pelo NRL.

A legislação não prevê prazos para o fim do regime de trânsito ou para o seu apuramento, nem especifica que medidas são necessárias para esse efeito.

Pode, pois, partir-se do princípio de que o regime de trânsito termina quando a companhia de navegação informa a estância aduaneira de destino de que todas as mercadorias abrangidas pelo DTE como declaração de trânsito se encontram:

- (i) em depósito temporário, ou
- (ii) em qualquer outro local onde as mercadorias possam ser armazenadas sob fiscalização aduaneira.

O NRL do DTE utilizado como declaração de trânsito deve ser indicado numa declaração de depósito temporário ou em qualquer outra declaração pertinente.

O regime de trânsito é considerado apurado imediatamente após ter terminado, a menos que as autoridades aduaneiras no destino tenham recebido informações ou tenham determinado que o regime não terminou corretamente (por exemplo, através de uma notificação da

companhia de navegação, da verificação das mercadorias ou da receção de informações da estância aduaneira de partida). Nesses casos, será iniciado um inquérito para esclarecer a questão.

A companhia de navegação é responsável por identificar e notificar às autoridades aduaneiras todas as infrações, discrepâncias ou irregularidades detetadas no porto de destino, em especial:

- (i) quando resultem de controlos efetuados por essa companhia, ou
- (ii) com base no relatório de descarga (excedentes ou faltas), com referência, em especial, ao DTE relativo às mercadorias em causa.

Cada elemento da declaração de trânsito no destino deve ser objeto de uma análise de risco, utilizando técnicas de tratamento eletrónico de dados para:

- (i) identificar e avaliar os riscos potenciais, e
- (ii) adotar as contramedidas adequadas.

Por conseguinte, é muito vantajoso que o sistema informático aduaneiro possa:

- (i) facilitar a transmissão eletrónica dos dados do DTE a partir do sistema do operador, e
- (ii) realizar subsequentemente uma análise automatizada dos riscos desses dados.

No entanto, uma vez que a implantação do sistema aduaneiro não é obrigatória, poderá não ser sempre possível realizar uma análise automatizada dos riscos. Por conseguinte, poderá ser possível compensar a falta de automatização, realizando, pelo menos:

- (i) uma pré-auditoria rigorosa,
- (ii) uma monitorização rigorosa da autorização, e
- (iii) uma fiscalização regular das operações de trânsito.

Estas medidas não excluem a necessidade de verificação manual das mercadorias, aleatória ou em função das necessidades, quer após a chegada, quer aquando da sua colocação em depósito temporário.

Estes tipos de controlo não podem ser substituídos por controlos *a*

posteriori (após a autorização de saída das mercadorias), que apenas podem ser realizados em casos específicos ou aleatoriamente.

Caso existam suspeitas fundadas quanto ao tipo ou à quantidade de mercadorias, deve consultar-se a estância aduaneira de partida. A conferência dos dados do DTE deve ser efetuada por meio do documento TC21A (anexo VII.8.6 da parte VII) e enviada por correio eletrónico para as autoridades indicadas no anexo VI.8.9.

Para o preenchimento do documento TC21A, recomenda-se a utilização de uma das línguas geralmente compreendidas, se possível.

As autoridades aduaneiras do porto de destino devem, logo que possível, notificar as eventuais infrações e irregularidades às autoridades aduaneiras do porto de partida, assim como à autoridade que emitiu a autorização. Na notificação, as autoridades aduaneiras devem fazer referência, nomeadamente, ao DTE relativo às mercadorias em questão.

A estância aduaneira de partida e a estância aduaneira de destino devem cooperar entre si e trocar informações e documentos pertinentes sobre as operações de trânsito, sempre que necessário.

É importante que a estância aduaneira de destino tenha à sua disposição os dados históricos (ou seja, os dados de anteriores operações concluídas e apuradas), a fim de realizar controlos *a posteriori* ou de esclarecer dúvidas levantadas pela estância aduaneira de partida.

VI.4 Situações específicas (*pro memoria*)

VI.5 Exceções (*pro memoria*)

VI.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

VI.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

VI.8 Anexos

VI.8.1 Modelo de carimbo especial utilizado por um expedidor autorizado

1		2	
3		4	
5		6	

55 mm

25 mm

1. Coat of arms or any other signs or letters characterising the country
2. (Reference number of the customs office of departure
3. Declaration number
4. Date
5. Authorised consignor
6. Authorisation number

VI.8.2 Derrogações — carimbo especial (IT)

Os expedidores autorizados devem utilizar o carimbo especial aprovado pelas autoridades aduaneiras, em conformidade com: i) o ponto 22.1, anexo II, apêndice I, da Convenção, e ii) ponto 22.1, anexo 72-04, do AE. O modelo deste carimbo consta do anexo B9, apêndice III, da Convenção e do capítulo II, anexo 72-04, do AE.

Os expedidores autorizados italianos podem utilizar os carimbos especiais cujos modelos se reproduzem a seguir:

1		2	
3		4	
5		6	

★ DOGANA DI PERUGIA	
SPAGNOLI (2)	
AUT. MIN. N° 243	

[Esempio]

VI.8.3 Lista dos aeroportos e estâncias aduaneiras de controlo

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

VI.8.4 Modelo de uma autorização de utilização do regime de trânsito comum/da União com base num manifesto eletrónico para as mercadorias transportadas por via aérea

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

VI.8.5 Fluxograma da grupagem por via aérea

O anexo foi eliminado, uma vez que já não é relevante.

VI.8.6 Modelo de autorização de utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima

As disposições seguintes dizem respeito à autorização das companhias de navegação para utilizar o regime de trânsito simplificado da União para o transporte por via marítima.

Utilização dos regimes de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima

Modelo da autorização ao abrigo do disposto no artigo 26.º do ADT

Objeto da autorização

1. A companhia de navegação

.....

.....

está autorizada pelo presente documento, sem prejuízo de essa autorização poder ser revogada a qualquer momento, a aplicar o regime de trânsito da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima, de acordo com o artigo 26.º do ADT, a seguir designado por «regime de trânsito simplificado (papel) por via marítima»).

Âmbito de aplicação

2. O regime de trânsito simplificado (papel) por via marítima deve abranger o transporte de todas as mercadorias por via marítima efetuado pela companhia de navegação entre os portos dos Estados-Membros da União enumerados em anexo.

Documentação exigida em relação às remessas

3. Quando o regime de trânsito da União for obrigatório, o manifesto (modelo em anexo) recebe o mesmo tratamento que o da declaração de trânsito para o regime de trânsito da União, desde que contenha as informações enumeradas no artigo 50.º do ADT.

Procedimento no porto de carga (estância aduaneira de partida)

4. Os manifestos devem ser apresentados em dois exemplares e neles deve figurar o código adequado (T1, T2F) em letras destacadas, na primeira página. Devem, em seguida, ser datados e assinados pela companhia de navegação, identificando-os como declarações de trânsito para o regime de trânsito da União. Esses manifestos devem então receber o mesmo tratamento que o da declaração de trânsito para o regime de trânsito da União.

Sempre que a operação de transporte diga respeito simultaneamente a mercadorias que devam circular ao abrigo do regime de trânsito externo da União (T1) e a mercadorias que devam circular ao abrigo do regime de trânsito interno da União (T2F), essas mercadorias devem ser mencionadas em manifestos separados.

Quando forem transportadas grupagens, estas devem ser registadas sob o código «grupagem» no manifesto de trânsito da União cujo estatuto corresponda ao estatuto mais elevado que figura no manifesto de grupagem (por exemplo, se a grupagem compreender mercadorias UE e mercadorias com os estatutos T1, T2F ou TD), esse facto deve ser declarado no manifesto T1.

Salvo se a companhia de navegação for um expedidor autorizado, na aceção do artigo 233.º, n.º 4, alínea a), do CAU, o manifesto deve ser apresentado às autoridades competentes para autenticação antes da partida do navio.

Nos termos do artigo 297.º do AE, o prazo para a apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino será de [...].

A companhia de navegação que transporta as remessas constantes do manifesto deve atuar, em relação a essas operações de transporte, na qualidade de titular do regime de trânsito.

Procedimento no porto de descarga (estância aduaneira de destino)

5. Os manifestos e as mercadorias a que dizem respeito devem ser apresentados às autoridades competentes do porto de destino para efeitos de controlo aduaneiro. Além disso, as autoridades competentes poderão exigir a inspeção de todos os conhecimentos de embarque relativos às mercadorias descarregadas no porto por esse navio.

As autoridades aduaneiras de cada porto de destino devem transmitir mensalmente às autoridades aduaneiras de cada porto de partida, após a terem autenticado, a lista elaborada pelas companhias de navegação ou pelos seus representantes. Esta lista deve conter os manifestos que lhes foram apresentados durante o mês anterior.

A lista deve também mencionar: i) o número de referência do manifesto, ii) a sigla que identifica o manifesto como declaração de trânsito, iii) o nome da companhia de navegação que transportou as mercadorias, iv) o nome do navio, e v) a data da operação de transporte marítimo.

Essa lista deve ser elaborada em dois exemplares, em conformidade com o modelo a seguir apresentado:

LISTA DOS REGIMES DE TRÂNSITO DO MÊS			
Porto de partida:		Porto de destino:	
.....		
Número de referência do manifesto utilizado como declaração de trânsito	Data do manifesto utilizado como documento de trânsito	Nome do navio	Para efeitos dos serviços aduaneiros

A última página da lista deve conter a seguinte menção:

«A (companhia de navegação) certifica que a presente lista enumera todos os manifestos relativos às mercadorias transportadas por via marítima de (porto de partida) para (porto de destino).»

Ambos os exemplares de cada lista devem ser assinados pelo representante da companhia de navegação e enviados à estância aduaneira de destino, o mais tardar, até ao décimo quinto dia do mês seguinte àquele em que tiver sido efetuada a operação de trânsito.

Irregularidades/discrepâncias:

6. As autoridades aduaneiras do porto de destino devem notificar às autoridades competentes do porto de partida, assim como à autoridade que concedeu a autorização, quaisquer irregularidades ou discrepâncias constatadas, fazendo referência, designadamente, aos conhecimentos de embarque relativos às mercadorias em causa.

Responsabilidade das companhias de navegação

7. A companhia de navegação deve:

- manter registos adequados que permitam às autoridades aduaneiras verificar as operações nos portos de partida e de destino,
- colocar toda a documentação pertinente à disposição das autoridades aduaneiras,
- e
- comprometer-se a cooperar na resolução de todas as discrepâncias e irregularidades.

Disposições finais

8. A presente autorização não prejudicará as formalidades a cumprir pela companhia de navegação nos países de partida e de destino aquando da partida e da chegada das mercadorias.

A presente autorização entrará em vigor em

Pela autoridade competente,

Data

Assinatura

ANEXO

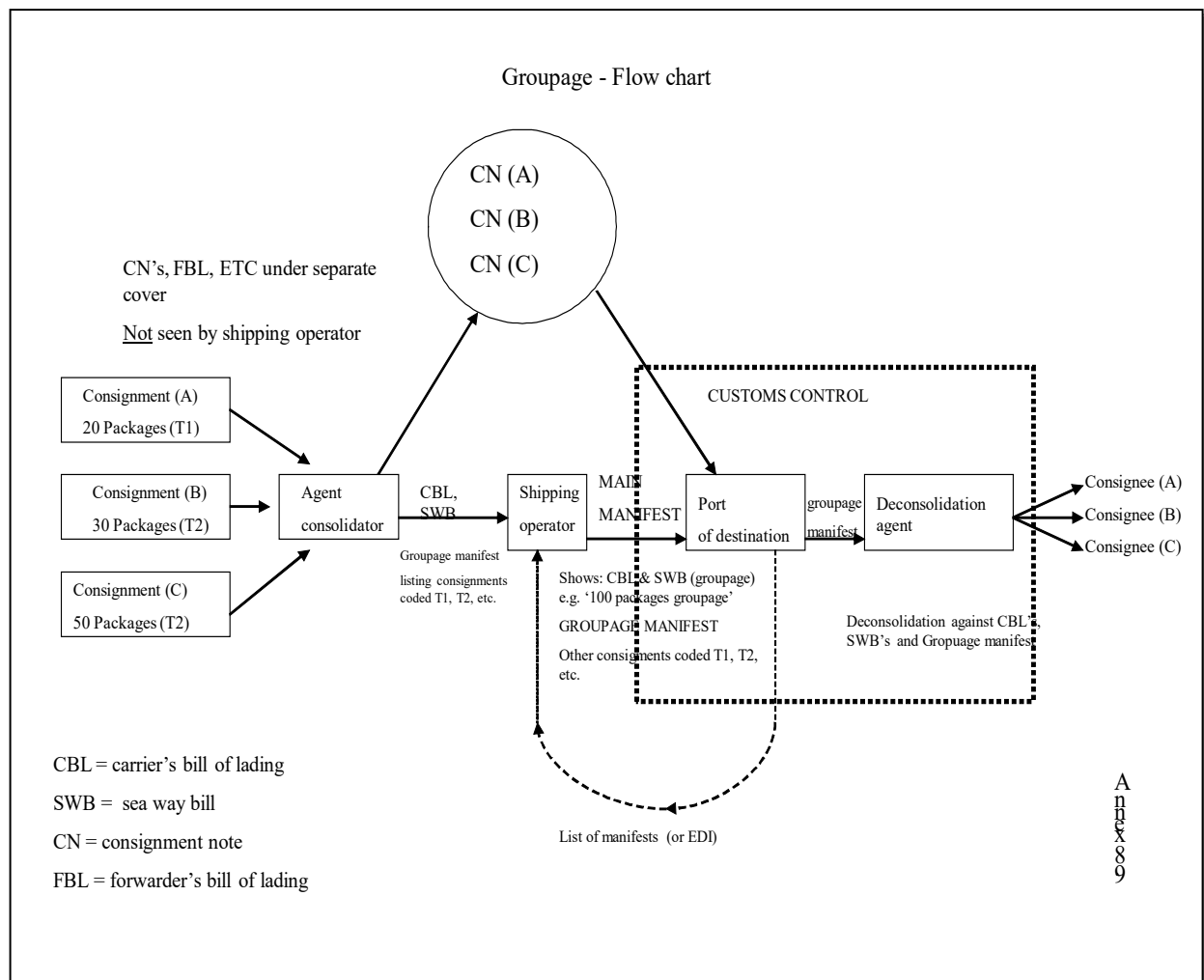
PORTOS DE PARTIDA

ENDEREÇO DA ESTÂNCIA
ADUANEIRA COMPETENTE

PORTOS DE DESTINO

ENDEREÇO DA ESTÂNCIA
ADUANEIRA COMPETENTE

VI.8.7 Fluxograma da grupagem por via marítima



VI.8.8 Procedimentos simplificados de notificação

TRÂNSITO COMUM — TRÂNSITO DA UNIÃO

TAXUD/0925/2000 — PT

FORMULÁRIO DE NOTIFICAÇÃO - Artigo 6.º da Convenção relativa a um regime de trânsito comum	PROCEDIMENTOS SIMPLIFICADOS
DESTINATÁRIO <u>COMISSÃO EUROPEIA</u> Direção-Geral Fiscalidade e União Aduaneira Unidade «Legislação Aduaneira» R-1049 BRUXELAS — BÉLGICA	<u>Base jurídica:</u> Convenção sobre um regime de trânsito comum <input type="checkbox"/> Artigo 6.º (bi/multilateral) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
REMETENTE <u>País que autoriza o procedimento simplificado:</u> 	<u>Âmbito do procedimento:</u> Simplificação individual <input type="checkbox"/> <u>Designação do titular/referência da autorização:</u> <i>Anexo:</i> cópia da autorização Simplificação geral
<u>Outros países interessados:</u> <i>(em caso de acordo bi/multilateral)</i>	<u>Designação do regime/referência do ato jurídico:</u> <input type="checkbox"/> <i>Anexo:</i> cópia do texto (*)
<u>Descrição sucinta das simplificações:</u> 	

<u>Pessoa de contacto:</u> <u>Referência da transmissão da notificação</u> (CC/YYYY/NNN) n.º/..../.	<u>Data e assinatura:</u> <u>Carimbo:</u>
---	--

(*) Se não for solicitada a transmissão de cada autorização individual

VI.8.9 Lista das autoridades responsáveis pelo procedimento de consulta em caso de utilização do DTE como declaração de trânsito para mercadorias transportadas por via aérea

Para obter a versão mais recente desta lista, clique na ligação seguinte:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VI.8.10 Modelo de carta de consulta para o DTE

TC26 TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO FORMULÁRIO DE CONSULTA	
1. Autoridade requerente Nome: Endereço: Telefone: Correio eletrónico: ou Código da estância aduaneira (COL) □□□□□□	2. Autoridade requerida Nome: Endereço: Telefone: Correio eletrónico: ou Código da estância aduaneira (COL) □□□□□□
3. Requerente/Titular da autorização* Nome: Endereço: Telefone: Correio eletrónico: N.º de AEO (se existente)	
4. Número do pedido/autorização*	
5. Pela autoridade requerente Local: Data: Assinatura: Carimbo:	6. Pela autoridade requerida Local: Data: Assinatura: Carimbo:
I. CONSULTA DURANTE O PROCESSO DE AUTORIZAÇÃO**	
Lista de portos e códigos das estâncias aduaneiras (COL) (a preencher pela autoridade requerente)	
1. Como porto de partida a) COL □□□□□□ b) COL □□□□□□ c) COL □□□□□□ d) COL □□□□□□	2. Como porto de destino a) COL □□□□□□ b) COL □□□□□□ c) COL □□□□□□ d) COL □□□□□□
3. Caso uma ou várias condições não se encontrem reunidas, indique os motivos para tal, bem como o(s) porto(s) em questão (a preencher pela autoridade requerida) <input type="checkbox"/> O titular da autorização não consegue garantir que os dados do DTE se encontrem à disposição das autoridades aduaneiras Porto(s):	

- ☐ O titular da autorização não opera um número significativo de voos entre os aeroportos dos países de trânsito comum/da União
Porto(s):
- ☐ O titular da autorização cometeu uma infração grave ou repetida à legislação aduaneira e às regras de tributação, existindo registos de infrações penais graves relacionadas com a sua atividade económica
Porto(s):
- ☐ O titular da autorização não demonstra um elevado nível de controlo das suas operações e do fluxo de mercadorias, mediante um sistema de gestão dos registos comerciais e, se for caso disso, dos registos de transporte, que permita controlos aduaneiros adequados
Porto(s):
- ☐ O titular da autorização não demonstra observar normas práticas de competência nem possuir qualificações profissionais diretamente relacionadas com a atividade exercida
Porto(s):

Observações.....
.....

II. CONSULTA DURANTE A MONITORIZAÇÃO E A REAVALIAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO***

1. Verifique os aspetos seguintes (a preencher pela autoridade requerida)

a) O operador garante que os dados do DTE ainda estão ao dispor das autoridades aduaneiras?

- ☐ SIM
- ☐ NÃO

Observações.....
.....

b) O operador opera um número significativo de voos/viagens entre os aeroportos/portos dos países de trânsito comum/da União?

- ☐ SIM
- ☐ NÃO

Observações.....
.....

c) O operador cometeu uma infração grave ou repetida à legislação aduaneira e às regras de tributação, verificando-se a existência de registos de infrações penais graves relacionadas com a sua atividade económica?

- ☐ SIM
- ☐ NÃO

Observações.....
.....

d) O operador demonstra um elevado nível de controlo das suas operações e do fluxo de mercadorias, mediante um sistema de gestão dos registos comerciais e, se for caso disso, dos registos de transporte, que permita controlos aduaneiros adequados?

- ☐ SIM
- ☐ NÃO

Observações.....
.....

e) O operador demonstra observar normas práticas de competência e possuir qualificações profissionais diretamente relacionadas com a atividade exercida?

- ☐ SIM
- ☐ NÃO

Observações.....
.....

Outras observações.....
.....

* apagar conforme adequado

** deve ser anexada ao presente formulário uma cópia do pedido apresentado pelo operador para utilizar o DTE como declaração de trânsito

*** deve ser anexada ao presente formulário uma cópia da autorização concedida para utilizar o DTE como declaração de trânsito

VI.8.11 Lista das autoridades responsáveis pelo procedimento de consulta em caso de utilização do DTE como declaração de trânsito para mercadorias transportadas por via marítima

Para obter a versão mais recente desta lista, clique na ligação seguinte:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VI.8.12 Quadro de correspondência CIM — CIM/SMGS

Os formulários estão disponíveis em: <https://cit-rail.org/en/freight-traffic/forms/>

Casa	CIM	CIM/SMGS
Documentos apensos — anexos	9	9
Designação das mercadorias	21	20
Código NHM	24	23
Guia de remessa CIM	30	37
Outros transportadores	57	65
Transportador contratual	58a	66a
Regime simplificado para o trânsito por via ferroviária e código para o principal*	58b	66b
Número da remessa	62	69
Vistos da alfândega	99	26

* titular do regime

VI.8.13 Declarações das empresas de transporte ferroviário

Extrato do documento de trabalho TAXUD/A2/TRA/02/2019

Declaração

das empresas de transporte ferroviário para o transporte de mercadorias sujeitas ao regime de trânsito em suporte de papel, utilizando a guia de remessa CIM, a guia de remessa CIM para o transporte combinado e a guia de remessa CIM/SMGS

A empresa de transporte ferroviário abaixo assinada procede do seguinte modo.

- Declara que, sempre que atuar na qualidade de «titular do regime» na aceção do artigo 31.º do Regulamento Delegado (UE) 2016/341 da Comissão (Disposições delegadas transitórias relativas ao Código Aduaneiro da União) e do artigo 93.º do Apêndice 1 da Convenção sobre um Regime de Trânsito Comum, constituirá uma garantia que cubra a totalidade do itinerário no território aduaneiro da União e dos países de trânsito comum. Na qualidade de «titular do regime», utilizará uma guia de remessa CIM, uma guia de remessa CIM para o transporte combinado ou uma guia de remessa CIM/SMGS quando participe na qualidade de transportador contratual ou quando aceite tornar-se titular do regime.
- Dá o seu acordo para que as irregularidades detetadas durante a aplicação do procedimento simplificado para o trânsito por via ferroviária sejam resolvidas entre a autoridade aduaneira competente e a empresa de transporte ferroviário responsável, ou seja, a autoridade aduaneira e a empresa de transporte ferroviário no Estado em que se considera ter ocorrido a irregularidade. A empresa de transporte ferroviário responsável aceita ser responsabilizada por qualquer dívida aduaneira e ser a primeira entidade a ser solicitada para o seu pagamento. A responsabilidade solidária das empresas ferroviárias que participam no transporte e a responsabilidade do titular do regime relativamente a qualquer dívida aduaneira não são afetadas pela presente declaração.
- Compromete-se a informar a administração aduaneira do seu país sobre o transporte de mercadorias por via ferroviária que tenciona efetuar, quer a título individual, quer no âmbito de um agrupamento internacional, através de uma fronteira externa do território onde a Convenção sobre um Regime de Trânsito Comum, de 20 de maio de 1987, seja aplicável ou através de uma fronteira entre as suas partes contratantes.

Esta informação será comunicada, o mais tardar, um mês antes do início de qualquer nova rota de transporte. Incluirá: i) a data em que terá início o novo transporte, ii) os países que participam no serviço, iii) os pormenores relativos às estações de origem, de passagem de fronteira e de destino, e, se possível, iv) o horário. A informação não é necessária para os transportes abrangidos por um regime de trânsito normal interno ou externo nos termos dos artigos 226.º, n.º 3, alínea a), ou 227.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 952/2013 (Código Aduaneiro da União) e do artigo 2.º, n.ºs 2 e 3, da Convenção sobre um Regime de Trânsito Comum, quando é utilizado o sistema eletrónico criado nos termos do artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e do artigo 4.º, apêndice I, da Convenção sobre um Regime de Trânsito Comum, ou seja, o NSTI.

Empresa:

Local e data:

Endereço:

Assinatura

Estado:

PARTE VII — APURAMENTO DO REGIME DE TRÂNSITO E PROCEDIMENTO DE INQUÉRITO

A parte VII descreve o apuramento do regime de trânsito e o procedimento de inquérito.

O ponto VII.1 contempla os princípios gerais e a legislação relativos ao apuramento do regime de trânsito e ao procedimento de inquérito.

O ponto VII.2 trata do apuramento do regime de trânsito e do pedido de estatuto.

O ponto VII.3 trata do procedimento de inquérito.

O ponto VII.4 trata do procedimento de continuidade das atividades.

O ponto VII.5 trata dos procedimentos de controlo *a posteriori*.

O ponto VII.6 está reservado a instruções nacionais específicas.

O ponto VII.7 destina-se a ser utilizado pelas administrações aduaneiras.

O ponto VII.8 contém os anexos.

São usados os termos seguintes:

- **«regime de trânsito»:** um regime aduaneiro que permite o transporte de mercadorias de um ponto para outro, sob fiscalização da administração aduaneira, em conformidade com a legislação da UE e com a Convenção relativa a um regime de trânsito comum.
- **«operação de trânsito»:** uma circulação de mercadorias transportadas ao abrigo do regime de trânsito desde a estância aduaneira de partida até à estância aduaneira de destino.
- **«procedimento de continuidade das atividades»:** situação em que o novo sistema de trânsito informatizado (NSTI), o sistema informatizado utilizado pelos titulares do regime, ou a ligação eletrónica entre o sistema informatizado utilizado pelo titular do regime de trânsito e o NSTI se encontram temporariamente indisponíveis no momento do início da operação de trânsito.
- **«procedimentos simplificados»:** procedimentos simplificados em matéria de trânsito específicos para certos modos de transporte.

VII.1 Introdução, legislação e princípios gerais

VII.1.1 Introdução

O presente ponto descreve a base jurídica e apresenta um panorama geral da legislação.

VII.1.2 Legislação e princípios gerais

VII.1.2.1 Referências jurídicas

As referências jurídicas para controlar o fim do regime e o procedimento de inquérito são:

- Artigos 48.º e 49.º, apêndice I, da Convenção,
- Artigo 215.º, n.º 2, do CAU,
- Artigo 310.º do AE.

VII.1.2.2 Princípios gerais

A base jurídica da competência para o procedimento de inquérito fundamenta-se no princípio de que a autoridade

competente do país de partida é a entidade responsável e desempenha o papel-chave no lançamento e acompanhamento do procedimento de inquérito.

VII.1.2.2.1 Fim e apuramento da operação de trânsito

*Artigo 48.º,
apêndice I,
Convenção*

As referências jurídicas fazem uma distinção entre o fim e o apuramento do regime de trânsito comum/da União.

*Artigo 215.º, n.º 2,
CAU*

O fim do regime de trânsito consiste na apresentação das mercadorias e dos documentos que as acompanham à estância aduaneira de destino ou a um destinatário autorizado.

O apuramento do regime de trânsito traduz o fim correto da operação de trânsito, com base numa comparação dos dados disponíveis na estância aduaneira de destino e na estância aduaneira de partida.

Tanto a distinção como estas definições jurídicas são válidas independentemente da operação de trânsito (normal ou simplificada) ou do sistema utilizado (regime de trânsito normal ou procedimento de continuidade das atividades).

O apuramento do regime depende da confirmação do seu termo correto.

Na falta de tais provas (cuja forma, natureza e modalidades de avaliação podem variar em função do regime), as autoridades competentes devem tomar as medidas necessárias para comprovarem, se necessário por meios alternativos, que o regime terminou ou, se tal não for possível, para determinarem, nos termos das disposições em matéria de dívida e de cobrança:

- se foi ou não constituída uma dívida (aduaneira),
- se for caso disso, o(s) responsável/eis pela dívida (aduaneira),
- o local, efetivo ou presumido, de constituição da dívida (aduaneira) e, consequentemente,
- a autoridade competente para proceder à eventual cobrança da dívida (aduaneira),

e, se for caso disso, imporem ainda sanções.

VII.1.2.2.2 Procedimento de inquérito destinado a controlar o fim do regime

*Artigo 49.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

No caso do regime de trânsito normal, antes de um procedimento de inquérito ter início, deve ser emitido um pedido de estatuto (ver ponto VII.2.5).

*Artigo 310.º, n.º 2,
AE*

Se, então, for necessário iniciar o procedimento de inquérito, a autoridade competente do país de partida decidirá iniciar o

procedimento de inquérito, enviando:

- a mensagem «Pedido de informação sobre movimento que não chegou» (IE140) ao titular do procedimento, ou
- a mensagem «Pedido de Inquérito» (IE142) à estância aduaneira de destino declarada.

A autoridade competente do país de partida pode dar início ao procedimento de inquérito diretamente junto da estância aduaneira de destino declarada quando, na casa 8, tenha sido coligida informação suficiente para identificar e especificar o recetor/destinatário.

Os dados da declaração disponíveis devem fornecer à autoridade competente na estância aduaneira de destino declarada a informação necessária para contactar o responsável no destino (recetor/destinatário).

Os Estados-Membros e as outras Partes Contratantes informam os seus titulares do regime de trânsito sobre os benefícios do preenchimento correto da casa 8 de uma declaração de trânsito com a informação válida e completa do destinatário e os dados específicos relativos ao seu endereço. Desta forma, o titular do regime de trânsito pode evitar receber uma mensagem desnecessária (IE140).

O titular do regime de trânsito só deve ser contactado se não existir prova do fim do regime na estância aduaneira de partida após o envio das mensagens «Pedido de Estatuto» (IE904), «Resposta de Estatuto» (IE905) (para mais informações, ver ponto VII.2.5.) e «Pedido de Inquérito» (IE142) à estância aduaneira de destino declarada (para mais informações, ver ponto VII.3.4.4).

Nota: em função da interpretação da expressão «informação suficiente», a decisão relativa a como/onde deve ser iniciado o procedimento de inquérito caberá à autoridade competente do país de partida.

COMÉRCIO

A fim de evitar pedidos de informação desnecessários das autoridades aduaneiras competentes, a casa 8 da declaração de trânsito deve ser preenchida corretamente com a informação válida e completa relativa ao destinatário e os dados específicos relativos ao seu endereço.

VII.1.2.2.3 Intercâmbio de informações

No âmbito do intercâmbio de informações adicionais ou da colocação de perguntas sobre uma operação específica, as

mensagens «Informação sobre o inquérito e a cobrança» (IE144) e «Pedido de informação sobre o inquérito e a cobrança» (IE145) podem ser enviadas durante todo o procedimento de inquérito e o procedimento de cobrança.

Este intercâmbio de informações pode ser iniciado quer pela estância aduaneira de partida, quer pela estância aduaneira de destino; não é necessária resposta (nem mensagens duplicadas) para continuar o procedimento.

A mensagem IE144 é utilizada pela estância aduaneira de partida; a mensagem IE145 é utilizada pela estância aduaneira de destino.

Se for necessário incluir documentos adicionais, estes podem ser enviados por outros meios (fax, correio eletrónico, via postal, etc.) diretamente à pessoa de contacto que figura nas mensagens, com a indicação clara do número de referência principal (MRN) da operação de trânsito a que correspondem. Essa documentação em papel deve ser enviada utilizando o formulário TC20A «Envio de informação/Documents relacionados com os movimentos NSTI». O anexo VII.8.4 contém um exemplo do formulário TC20A.

VII.2 Apuramento do regime de trânsito e pedido de estatuto

VII.2.1 Introdução

O presente ponto fornece informações sobre o apuramento do regime de trânsito e o pedido de estatuto.

O ponto VII.2.2 expõe as condições do apuramento.

O ponto VII.2.3 refere os efeitos do apuramento.

O ponto VII.2.4 apresenta a forma do apuramento.

VII.2.2 Condições do apuramento

*Artigo 48.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

Considera-se que o regime de trânsito foi apurado se tiver terminado corretamente nas condições indicadas na parte IV, capítulo 4.

Artigo 215.º, n.º 2,

A autoridade competente para proceder ao apuramento do regime é o país de partida.

O apuramento pode assumir diversas formas consoante o tipo de regime utilizado⁷⁷.

Regra geral, o apuramento envolve a comparação dos dados relativos ao regime de trânsito, tal como determinados à partida e registados e certificados no destino.

VII.2.3 Efeitos do apuramento

O apuramento do regime, implícito ou formal, não afeta os direitos e as obrigações das autoridades competentes de acionarem judicialmente o titular do regime de trânsito e/ou a entidade garante se posteriormente se verificar (sob reserva dos prazos previstos para cobrança de direitos ou imposição de sanções) que o regime não tinha efetivamente terminado e, por conseguinte, não podia ser apurado, ou se forem detetadas posteriormente irregularidades relativas a operações de trânsito específicas.

VII.2.4 Forma do apuramento

Cada Estado-Membro/parte contratante informa o titular do regime de trânsito sobre o apuramento através da mensagem «Notificação de anulação» (IE045). Importa notar que esta mensagem tem carácter informativo e não possui valor jurídico.

A entidade garante pode considerar a operação apurada se não receber qualquer notificação em contrário.

A autoridade competente deve contactar o titular do regime de trânsito, a entidade garante e outras autoridades competentes se não existirem provas (ou se existirem dúvidas a esse respeito) do fim do regime, não podendo, por conseguinte, a estância aduaneira de partida proceder ao seu apuramento (ver pontos VII.1.2.2.1. e VII.3.2).

A fim de garantir uma aplicação uniforme, independentemente do modo de transporte utilizado, é necessário seguir, tanto quanto possível, uma abordagem semelhante no que se refere aos

⁷⁷ A comparação pode ser baseada em mensagens eletrónicas («Aviso antecipado de chegada» contra «Resultados do controlo» no NSTI) ou em documentos correspondentes (manifestos aéreos ou marítimos contra listas mensais das estâncias aduaneiras de destino para regimes de trânsito por via aérea e marítima, em suporte papel).

procedimentos simplificados específicos para determinados modos de transporte.

VII.2.5 Pedido de estatuto e resposta

Antes de um procedimento de inquérito ter início, deve ser apresentado um pedido de estatuto. Esta prática permite evitar a emissão de pedidos de inquérito desnecessários para operações de trânsito que já tenham sido finalizadas na estância aduaneira de destino, mas cujas mensagens relativas ao termo não constem do NSTI devido a problemas técnicos.

A mensagem «Pedido de estatuto» (IE904) deve ser enviada:

- à estância aduaneira de destino, uma vez expirado o prazo para apresentação das mercadorias à estância aduaneira de destino, se não tiver sido recebida a mensagem «Aviso de chegada» (IE006),
- à estância aduaneira de destino, seis dias após ter recebido a mensagem «Aviso de chegada» (IE006), quando não tiver sido recebida a mensagem «Resultados do controlo» (IE018).

O sistema no país de destino verifica automaticamente se o estatuto no destino corresponde ao do país de partida e responde com a mensagem «Resposta de estatuto» (IE905).

Cabe aos serviços nacionais de assistência ou a outros serviços pertinentes, tanto do país de destino como do país de partida, comunicar a informação em falta imediatamente, por todos os meios possíveis (por exemplo, enviando novamente as mensagens IE006 e IE018 em falta), a fim de permitir um acompanhamento apropriado do regime de trânsito na estância aduaneira de partida.

Os eventuais problemas técnicos devem ser investigados e resolvidos o mais rapidamente possível.

Nos casos raros e excecionais em que esses problemas técnicos impeçam o envio ou o novo envio das mensagens em falta (IE006 e IE018), as autoridades competentes no país de destino podem enviar outro tipo de provas consideradas válidas pelas autoridades competentes do país de partida [por exemplo, o documento de acompanhamento de trânsito (DAT) visado pela estância aduaneira de destino, juntamente com o formulário TC20A] para procederem ao apuramento do regime.

Se não dispuser de provas relativas ao fim do regime, a estância aduaneira de partida não poderá proceder ao seu apuramento (para mais informações, ver ponto VII.3.3).

Nota: não deve admitir-se como prova do fim da operação uma simples informação enviada por correio eletrónico pelo serviço técnico do país de destino.

VII.3 Procedimento de inquérito

VII.3.1 Introdução

O presente ponto fornece informações sobre o procedimento de inquérito:

O ponto VII.3.2 trata do procedimento de inquérito iniciado pelo titular do regime de trânsito.

O ponto VII.3.3 trata da questão da prova alternativa.

O ponto VII.3.4 trata do procedimento de inquérito junto da estância aduaneira de destino.

*Artigos 49.º e 51.º,
apêndice I,
Convenção*

O objetivo do procedimento de inquérito consiste, sobretudo, em obter elementos de prova do fim do regime de trânsito, tendo em vista o seu apuramento.

*Artigos 310.º e
312.º, AE*

Na falta de tais provas ou se, posteriormente, se verificar que as provas apresentadas foram falsificadas ou não são válidas, as autoridades competentes do país de partida devem:

- definir as condições de constituição da dívida (aduaneira),
- identificar o(s) devedor(es), e
- determinar as autoridades competentes responsáveis pela cobrança da dívida (aduaneira).

O procedimento de inquérito envolve a cooperação administrativa entre as autoridades competentes e tem em conta as informações eventualmente fornecidas pelo titular do regime de trânsito.

O seu funcionamento correto implica:

- o preenchimento completo da mensagem «Pedido de inquérito» (IE142), segundo as regras e condições técnicas,
- o tratamento correto da mensagem «Aviso antecipado de passagem» (IE050) pela(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem,
- o tratamento correto da mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) pela(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem,
- o tratamento correto da mensagem «Aviso de chegada» (IE006) pela estância aduaneira de destino,
- uma resposta rápida e clara (em tempo útil e sem demora) das autoridades requeridas,

- listas atualizadas das autoridades e estâncias competentes para o procedimento de inquérito.

A fim de evitar o início de um procedimento de inquérito, se não tiver recebido a mensagem IE018 no prazo de seis dias após a recepção da mensagem IE006, a estância aduaneira de partida deve solicitar imediatamente à estância aduaneira de destino o envio da mensagem IE018.

Em seguida, a estância aduaneira de destino deve enviar imediatamente a mensagem IE018 em falta.

Se, mesmo assim, a estância aduaneira de destino de partida não tiver recebido as mensagens IE006 e IE018 ou outras informações que permitam o apuramento do regime de trânsito ou a cobrança da dívida (aduaneira), ou se tiver apercebido de que essas mensagens foram enviadas incorretamente, essa estância aduaneira deve solicitar as informações relevantes ao titular do regime de trânsito ou à estância aduaneira de destino.

Caso a mensagem IE006 ou a mensagem IE018 esteja em falta, a autoridade aduaneira competente do inquérito na partida deve iniciar o procedimento de inquérito no prazo de sete dias após o termo do prazo de envio dessas mensagens (o prazo é, no máximo, de seis dias após a apresentação das mercadorias no destino). Tal significa que o procedimento de inquérito deve ter início no 13.º dia após a apresentação declarada das mercadorias no destino.

Todavia, se, antes desse prazo, a autoridade aduaneira competente do inquérito na partida receber informações de que a operação de trânsito não terminou corretamente, ou suspeitar que seja esse o caso, deve iniciar o procedimento de inquérito numa fase mais precoce.

VII.3.2 Início do inquérito junto do titular do regime de trânsito

O presente ponto fornece informações sobre as circunstâncias em que a autoridade competente pode solicitar informações ao titular do regime de trânsito caso não existam provas do fim da operação de trânsito.

VII.3.2.1 Objetivos do pedido de informações

Artigo 49.º, n.ºs 2, 4, 5 e 6, apêndice I, Convenção

O pedido de informações tem por objetivo permitir que o titular do regime de trânsito apresente provas de que o regime terminou.

Artigo 310.º, n.ºs 2, 3, 4, 5 e 6, AE

VII.3.2.2 Procedimento geral relativo ao pedido de informações ao titular do regime de trânsito

O titular do regime de trânsito deve ser informado quando:

Artigo 49.º, n.ºs 2, 3, 4, 5 e 6, apêndice I, Convenção

Artigo 310.º, n.ºs 2, 3, 4, 5 e 6, AE

- tenha expirado o prazo para apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino (não tenha sido recebida a mensagem IE006, enviada pelo país de destino),
e
- as mensagens IE904 e IE905 tenham sido emitidas e o estatuto do movimento tenha sido idêntico/equivalente em ambas as estâncias aduaneiras, e
- a informação que figura na casa 8 de uma declaração de trânsito não seja considerada suficiente para dar ao início ao procedimento de inquérito na estância aduaneira de destino declarada,
ou
- se, o mais tardar, 28 dias após o envio da mensagem de «Pedido de inquérito» (IE142), não houver resposta da estância aduaneira de destino requerida ou esta responder negativamente através da mensagem «Resposta de inquérito» (IE143), utilizando os códigos 1 ou 2 (ver ponto VII.3.4.4). Ver também a secção VII.3.4.5.

Artigo 49.º, n.º 5, apêndice I, Convenção

Artigo 310.º, n.º 5, AE

As autoridades competentes na partida enviam a mensagem «Pedido de informação sobre movimento que não chegou» (IE140) ao titular do regime de trânsito, que responde com a mensagem «Informação sobre movimento que não chegou» (IE141) no prazo de 28 dias.

Artigo 49.º, n.º 6, apêndice I, Convenção

Artigo 310.º, n.º 6,

Se a informação facultada pelo titular do regime de trânsito não for considerada suficiente para o apuramento do regime, mas for considerada suficiente para prosseguir o procedimento de inquérito, a autoridade competente do país de partida deve enviar a

AE mensagem IE142 à estância aduaneira de destino ou prosseguir o procedimento de inquérito junto da estância aduaneira de destino à qual já foi enviada a mensagem IE142, utilizando a mensagem «Informações sobre o inquérito e a cobrança» (IE144), para comunicar à estância aduaneira de destino a informação adicional de que dispõe.

*Artigo 114.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 77.º, alínea
b), AD*

Nota: se o titular do regime:

- não facultar qualquer informação no prazo de 28 dias, ou
- a informação facultada justificar uma cobrança,
- ou
- a informação facultada for considerada insuficiente para dar início ao procedimento de inquérito junto da estância aduaneira de destino,

o procedimento de inquérito deve ser iniciado um mês após o termo do prazo de 28 dias (ver ponto VII.3.4.5, se o procedimento de inquérito tiver sido iniciado junto da estância aduaneira de destino).

COMÉRCIO

Em função do método utilizado pelas autoridades aduaneiras competentes na partida, o titular do regime de trânsito é instado a, no prazo de 28 dias, facultar informação, utilizando a mensagem E141.

Nota: a informação facultada pode ser considerada insuficiente para o apuramento do regime, mas ser considerada suficiente para prosseguir o procedimento de inquérito.

VII.3.2.3 Procedimento para apresentar um pedido de informações quando sejam utilizados procedimentos simplificados específicos para certos modos de transporte

O titular do regime de trânsito deve ser informado:

*Artigo 108.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigos 46.º, 48.º,
49.º e 51.º, ADT*

- se, no âmbito da utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via aérea e da utilização do regime de trânsito comum/da União em suporte de papel para as mercadorias transportadas por via marítima:

— a lista mensal dos manifestos não tiver sido transmitida à autoridade competente do aeroporto ou porto de partida findo o prazo de dois meses a contar do fim do mês no decurso do qual os manifestos foram apresentados à estância aduaneira de partida, ou

- a lista mensal não incluir todos os manifestos necessários (na medida em que o regime não possa ser considerado terminado no que respeita aos manifestos não incluídos);
- se, no âmbito da utilização de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para o regime de trânsito comum/da União para as mercadorias transportadas por via aérea, e de um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para o regime de trânsito comum/da União para as mercadorias transportadas por via marítima:
 - o controlo dos manifestos e/ou dos registos mantidos pela companhia aérea ou de navegação, ou
 - a notificação de uma infração ou de uma irregularidade por parte das autoridades do aeroporto ou do porto de destino revelar que o DTE não está disponível ou não foi apresentado no destino.

O modelo da carta que figura no anexo VII.8.2 pode ser utilizado para este efeito.

Embora o modelo não seja de utilização obrigatória, contém as informações mínimas necessárias.

Se o titular do regime de trânsito comunicar com as autoridades competentes por via eletrónica, a carta, bem como a resposta a esta, pode ser substituída por mensagens eletrónicas equivalentes.

No entanto, esta notificação não será necessária quando a ausência do fim do regime tiver sido identificada e notificada pelo próprio titular do regime (companhia aérea ou de navegação, empresa ferroviária ou de transportes) em conformidade com as obrigações que lhe incumbem no âmbito do procedimento simplificado específico para o modo de transporte em questão.

Se o titular do regime de trânsito comunicar com as autoridades competentes por via eletrónica, esta notificação pode ser substituída por uma mensagem eletrónica equivalente.

VII.3.3 Prova alternativa do fim do regime

*Artigo 51.º,
apêndice I,
Convenção*

Se não for apresentada nenhuma prova do fim do regime, instar-se-á o titular do regime de trânsito a apresentar uma prova (por exemplo, um documento aceite como prova alternativa) no prazo de 28 dias.

Artigo 312.º, AE

A legislação prevê categorias de documentos que podem ser aceites pelas autoridades competentes do país de partida como prova alternativa de que o regime terminou corretamente. Não pode ser aceite nenhum outro documento como prova alternativa.

- a) Um documento autenticado pelas autoridades aduaneiras do Estado-Membro ou de um país de trânsito comum de destino, que identifique as mercadorias e estabeleça que estas foram apresentadas na estância aduaneira de destino ou a um destinatário autorizado;
- b) Um documento ou um registo aduaneiro, autenticado pela autoridade aduaneira de um país, que estabeleça que as mercadorias saíram fisicamente do território aduaneiro de uma parte contratante;
- c) Um documento aduaneiro emitido num país terceiro no qual as mercadorias estejam sujeitas a um regime aduaneiro;
- d) Um documento emitido num país terceiro, carimbado ou autenticado de outro modo pela autoridade aduaneira desse país, que estabeleça que as mercadorias são consideradas como estando em livre prática nesse país terceiro.

Essa prova alternativa apenas será aceite se for certificada por uma autoridade aduaneira e considerada conforme pelas autoridades competentes do país de partida, ou seja, se lhes permitir efetivamente verificar que diz respeito às mercadorias em questão e que não existem dúvidas quanto à autenticidade do documento nem quanto à sua certificação.

Em qualquer caso, o ónus da prova incumbe ao titular do regime de trânsito.

VII.3.3.1 Prova alternativa de que as mercadorias foram apresentadas à estância aduaneira de destino ou a um destinatário autorizado

*Artigo 51.º,
apêndice
Convenção*

Artigo 312.º, AE

I, Esta prova alternativa pode ser qualquer documento certificado pelas autoridades aduaneiras do Estado-Membro ou de um país de trânsito comum do destino, com a menção do número de referência principal (MRN), que identifique as mercadorias em causa e estabeleça que estas foram apresentadas na estância aduaneira de destino ou a um destinatário autorizado.

Em especial, a prova alternativa pode consistir nos seguintes documentos, certificados pelas autoridades aduaneiras:

- uma cópia do documento de acompanhamento de trânsito (DAT)(com MRN), ou
- uma cópia da declaração aduaneira de sujeição das mercadorias a outro regime aduaneiro após a sua apresentação na estância aduaneira de destino ou a um destinatário autorizado, ou
- um documento certificado da estância aduaneira de destino, baseado nos documentos (por exemplo, o DAT) e/ou nos dados disponíveis nessa estância ou disponibilizados pelo destinatário autorizado, ou
- uma cópia de um documento comercial ou de transporte ou um extrato dos registos do operador económico envolvido na operação de trânsito, que estabeleça que as mercadorias em questão foram apresentadas nessa estância ou a um destinatário autorizado (por exemplo, relatórios de descarga ou de inspeção, certificados de desembarque, conhecimentos de embarque, cartas de porte aéreo, comprovativos de pagamento, faturas e ordens de transporte).

A autoridade competente do país de partida só poderá tomar em consideração uma prova alternativa do fim do regime se não for apresentada nenhuma prova oficial no prazo fixado.

Se a prova oficial for recebida após o prazo, por exemplo, devido a um procedimento de continuidade das atividades, prevalecerá sobre a prova alternativa.

*Artigo 45.º, n.º 4,
anexo I,
Convenção*

A estância aduaneira de destino deve visar o DAT utilizado como prova alternativa aquando da apresentação das mercadorias.

*Artigo 308, n.º 2,
AE*

COMÉRCIO

O titular do regime de trânsito pode apresentar os seguintes documentos como prova alternativa de que as mercadorias foram apresentadas na estância aduaneira de destino.

- uma cópia do DAT (com MRN), ou
- uma cópia da declaração de sujeição das mercadorias a outro regime aduaneiro, ou
- um documento emitido pela estância aduaneira de destino, baseado no documento de trânsito e/ou nos dados disponíveis nessa estância ou disponibilizados pelo destinatário autorizado, ou

- uma cópia de um documento comercial ou de transporte ou um extrato dos registos, que estabeleça que as mercadorias foram apresentadas nessa estância ou a um destinatário autorizado.

Nota: a prova alternativa deve ser certificada pelas autoridades aduaneiras, identificar as mercadorias em questão, estabelecer que estas foram apresentadas e incluir o número de referência da declaração de trânsito.

Se a prova alternativa for considerada «conforme» pelas autoridades competentes do país de partida, ou seja, se lhes permitir efetivamente verificar que diz respeito às mercadorias em questão e que não existem dúvidas quanto à autenticidade do documento nem quanto à sua certificação pelas autoridades competentes, estas devem proceder ao apuramento da operação de trânsito.

Em qualquer caso, a prova alternativa deve ser objeto de um controlo *a posteriori*, utilizando o formulário TC21 «Pedido de controlo»⁷⁸ (ver parte VII, ponto 5), se a autoridade competente tiver quaisquer dúvidas quanto à sua autenticidade ou à identificação das mercadorias a que se refere. Neste caso, a prova alternativa não pode ser aceite até que a autoridade que efetua o controlo confirme a autenticidade e a exatidão dos dados em causa.

VII.3.3.2 Prova alternativa de que as mercadorias em causa foram sujeitas a um regime aduaneiro num país terceiro

*Artigo 51.º, n.º 1,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 312.º, n.º 1,
AE*

A prova alternativa pode ser constituída por um dos seguintes documentos, cada um dos quais permitindo às autoridades competentes do país de partida estabelecer que o mesmo cobre as mercadorias em questão e que essas mercadorias saíram, efetivamente, do território das partes contratantes/da União:

- i) o original de um documento aduaneiro emitido num país terceiro no qual as mercadorias estejam sujeitas a um regime aduaneiro.

Se o original do documento aduaneiro for apresentado sob a forma de um documento aduaneiro eletrónico, as autoridades aduaneiras do país de partida podem aceitá-lo como prova alternativa, desde que essas autoridades, em caso de dúvida:

⁷⁸ Modelo apresentado no anexo VII.8.5.

- a) tenham a possibilidade de aceder diretamente ao documento aduaneiro eletrónico no respetivo sistema aduaneiro do país terceiro em causa (ver exemplos), ou
 - b) tenham a possibilidade de contactar a respetiva autoridade aduaneira do país terceiro em causa, através de correspondência oficial, que confirme a autenticidade do documento aduaneiro eletrónico ou conceda acesso ao mesmo,
- ii) qualquer outro documento que estabeleça que as mercadorias estão em livre prática no país terceiro em causa, e que esteja carimbado, assinado, ou de outro modo certificado (ou seja, eletronicamente ou através de outro método de certificação utilizado por países terceiros) pelas respetivas autoridades aduaneiras de um modo que possa ser aceite pelas autoridades aduaneiras do país de partida.

COMÉRCIO

Incumbe ao titular do regime de trânsito fornecer os documentos acima indicados, caso seja necessária uma prova alternativa de que as mercadorias foram sujeitas a um regime aduaneiro num país terceiro.

Nota: essas provas alternativas podem ser substituídas pelas respetivas cópias autenticadas pelo organismo que autenticou os documentos originais, pelas autoridades dos países terceiros em questão ou pelas autoridades de um dos Estados-Membros ou países de trânsito comum.

Se a prova alternativa for considerada conforme pelas autoridades competentes do país de partida, ou seja, se lhes permitir efetivamente verificar que diz respeito às mercadorias em questão e que não existem dúvidas quanto à autenticidade do documento nem quanto à sua certificação pelas autoridades competentes, estas devem proceder ao apuramento da operação de trânsito.

Exemplo 1 — Prova alternativa aceitável:

Um documento do Peru, em que a versão impressa da declaração de importação eletrónica não está autenticada por uma autoridade. No entanto, o teor da declaração de importação pode ser verificado em linha no sistema aduaneiro do Peru, disponível em:

- <http://www.sunat.gob.pe/aduanas/informli/ildua.htm>

Exemplo 2 — Prova alternativa não aceitável:

Uma versão impressa de uma declaração de importação eletrónica de um país terceiro que não esteja autenticada por uma autoridade. Não é possível verificar a declaração diretamente no sistema aduaneiro deste país terceiro, e a administração aduaneira não recebeu nenhuma resposta suficiente aos pedidos de autenticação enviados para as informações de contacto (tais como endereço de correio eletrónico ou números de telefone) que já eram do seu conhecimento ou que constavam da versão impressa da declaração de importação eletrónica do país terceiro.

VII.3.4 Inquérito junto da estância aduaneira de destino

O presente ponto descreve um pedido de inquérito endereçado à estância aduaneira de destino, e está dividido do seguinte modo:

O ponto VII.3.4.1 trata da autoridade competente e do prazo para dar início ao pedido de inquérito;

O ponto VII.3.4.2 trata do envio do pedido de inquérito;

O ponto VII.3.4.3 trata do cancelamento do pedido de inquérito;

O ponto VII.3.4.4 trata da reação do país de destino ao pedido de inquérito;

O ponto VII.3.4.5 trata do pedido ao titular do regime de trânsito após o início do procedimento de inquérito junto da estância aduaneira de destino;

O ponto VII.3.4.6 trata das consequências decorrentes dos resultados do procedimento de inquérito.

VII.3.4.1 Autoridade competente e prazo para dar início ao pedido de inquérito

A mensagem «Pedido de Inquérito» (IE142) deve ser enviada pelas autoridades competentes do país de partida:

Artigo 49.º, n.ºs 2, 3 e 6, apêndice I, Convenção

Artigo 310.º, n.ºs 2, 5 e 6, AE

- se a mensagem IE006 não tiver sido recebida no prazo estabelecido para apresentação das mercadorias no destino e o conteúdo da casa 8 for considerado suficiente, ou
- se a mensagem IE018 não tiver sido recebida no prazo de seis dias após a receção da mensagem IE006, ou
- logo que as autoridades competentes sejam informadas ou

- suspeitem de que o regime de trânsito não terminou, ou
- logo que as autoridades competentes verifiquem, *a posteriori*, que as provas apresentadas são falsificadas e que, por conseguinte, o regime não terminou. No entanto, o inquérito só será iniciado se ainda puder ser considerado útil para confirmar ou invalidar as provas anteriormente apresentadas e/ou determinar o montante da dívida, o devedor e a autoridade competente para proceder à cobrança da dívida (aduaneira), ou
 - a informação recebida do titular do regime for considerada insuficiente para o apuramento do regime, mas suficiente para prosseguir o procedimento de inquérito.

VII.3.4.2 Envio do «Pedido de inquérito» (IE142)

*Artigo 49.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

A autoridade competente do país de partida deve enviar o «Pedido de inquérito» (IE142) à autoridade competente do país de destino. A mensagem deve ser enviada:

*Artigo 310.º, n.º 2,
AE*

- à estância aduaneira de destino declarada, se a informação que figura na casa 8 da declaração de trânsito for considerada suficiente, ou
- à estância aduaneira de destino efetiva que enviou a mensagem IE006, ou
- à estância aduaneira de destino, se a informação facultada pelo titular do regime de trânsito for considerada suficiente para prosseguir o procedimento de inquérito (ver pontos VII.3.2.2 e VII.3.4.4.4).

A fim de facilitar o trabalho dos funcionários aduaneiros, deve ser indicada a pessoa de contacto na partida.

A estância aduaneira de destino responde com a mensagem «Resposta de inquérito» (IE143).

VII.3.4.2.1 Utilização de mensagens para o intercâmbio de informações

Paralelamente ao procedimento de inquérito, podem ser trocadas informações através das mensagens IE144 e IE145 desde o início do inquérito (a data de envio das mensagens IE140 ou IE142) até à cobrança da dívida (aduaneira) (a data do envio da mensagem IE152). Estas mensagens de intercâmbio de informações não encerram um procedimento de inquérito aberto com a estância aduaneira de destino (envio da mensagem IE142) ou com o titular

do regime de trânsito (envio da mensagem IE140).

Contudo, se as informações apresentadas pela autoridade competente do país de partida na mensagem IE142 forem insuficientes para permitir à autoridade competente do país de destino realizar as investigações necessárias, esta última pode solicitar informações adicionais à autoridade competente do país de partida mediante o envio da mensagem «Pedido de informações sobre o inquérito e a cobrança» (IE145), utilizando os códigos adequados da informação solicitada.

A autoridade competente do país de partida deve procurar fornecer as informações adicionais solicitadas à autoridade competente requerente do país de destino, utilizando a mensagem «Informações sobre o inquérito e a cobrança» (IE144) com os códigos de informação adequados.

Os documentos em papel solicitados devem ser enviados diretamente à pessoa de contacto mencionada na mensagem. Esses documentos podem ser enviados através de meios alternativos (via postal, correio eletrónico, fax, etc.), se possível, mas devem ser claramente identificados através do MRN.

VII.3.4.3 Envio do «Pedido de inquérito» (IE142)

Se, por qualquer razão, a autoridade competente do país de partida decidir cancelar a mensagem IE142, deve ser enviada a mensagem «Notificação de cancelamento do inquérito» (IE059) à estância aduaneira de destino requerida, para que esta ponha termo às suas investigações.

VII.3.4.4 Reação do país de destino

VII.3.4.4.1 Pesquisa de registos

A autoridade competente do país de destino pesquisará, em primeiro lugar, os seus próprios registos ou, se necessário, os registos do destinatário autorizado. Esta pesquisa pode, por vezes, revelar que o regime de trânsito foi corretamente finalizado, mostrando que apenas faltavam as mensagens IE006 e IE018 (as mensagens adequadas).

Se a pesquisa dos seus próprios registos ou dos registos do destinatário autorizado não der resultados, a autoridade

competente do país de destino deve contactar:

- o destinatário, que pode ter recebido as mercadorias e os documentos diretamente, sem os apresentar à estância aduaneira de destino declarada ou a outra estância aduaneira de destino, ou
- outro responsável que possa facultar informações adicionais.

VII.3.4.4.2 Resultado da pesquisa de registos

Uma vez adotadas as medidas descritas no ponto VII.3.4.4.1 *supra*, podem verificar-se as seguintes situações:

*Artigo 47.º,
apêndice I,
Convenção*

*Artigos 307.º e
309.º, AE*

- As mercadorias em questão foram efetivamente apresentadas em tempo útil na estância aduaneira de destino ou ao destinatário autorizado, mas
 - a prova do fim do regime (mensagens IE006 e/ou IE018) não foi devolvida no prazo previsto. Neste caso, a autoridade competente do país de destino deve enviar imediatamente as mensagens em falta à autoridade competente requerente do país de partida, ou
 - apesar de estar obrigado a fazê-lo, o destinatário autorizado não enviou à estância aduaneira de destino a prova do fim do regime [a mensagem «Notificação de chegada» (IE007) e/ou a mensagem «Observações relativas à descarga» (IE044)]. Nesse caso, a autoridade competente do país de destino deve enviar imediatamente as mensagens IE006 e/ou IE018 em falta à autoridade competente requerente do país de partida, após ter solicitado ao destinatário autorizado que faculte as referidas informações em falta. A autoridade competente do país de destino deve adotar as medidas necessárias para obter a autorização do destinatário autorizado.

Nota: o envio das mensagens IE006 e/ou IE018 só é permitido quando a operação de trânsito tiver terminado corretamente nos prazos fixados e não tiver sido subtraída à fiscalização aduaneira. Deve tratar-se de um regime de trânsito terminado normalmente, dentro do prazo (por exemplo, se apenas faltava o registo do regime de trânsito na estância aduaneira de destino), ou de uma aceitação da apresentação tardia, nos termos das disposições legais.

- As mercadorias cobertas por um regime de trânsito não foram apresentadas na estância aduaneira de destino, mas foram

apresentadas na estância aduaneira de passagem:

Ao pesquisar os seus registos, a autoridade competente do país de destino não encontra provas de que as mercadorias cobertas pelo regime de trânsito tenham sido apresentadas na estância aduaneira de destino, mas encontra a mensagem IE118 emitida pelo seu próprio país.

Neste caso, a autoridade competente do país de destino deve enviar

- a mensagem «Resposta de inquérito» (IE143), com código de resposta «4» — «Pedido de cobrança no destino», para assumir a responsabilidade pelo procedimento de cobrança.

- As mercadorias em questão foram entregues a um destinatário que não é um destinatário autorizado:

Se a autoridade competente do país de destino estabelecer que as mercadorias foram entregues diretamente a um destinatário não autorizado que, apesar da obrigação que lhe incumbe, não contactou a sua estância aduaneira de destino, a autoridade competente do país de destino deve enviar a mensagem «Resposta de inquérito» (IE143), com o código de resposta «4» — «Pedido de cobrança no destino», solicitando que a responsabilidade pelo procedimento de cobrança seja transferida para si.

- A estância aduaneira de destino não terminou a operação de trânsito em questão no NSTI, mas as mercadorias foram exportadas para um país terceiro:

Se a autoridade competente do país de destino estabelecer que as mercadorias foram exportadas para um país terceiro:

- essa autoridade envia à autoridade competente do país de partida as mensagens IE006 e IE018, depois de comprovar a apresentação efetiva, ou
- essa autoridade envia quaisquer outros documentos ou dados abrangidos por um formulário TC20A que provem que as mercadorias foram exportadas para um país terceiro, se não houver nem uma prova alternativa nem uma mensagem que confirme a chegada ou a apresentação das mercadorias no destino, a fim de permitir que as autoridades competentes do país de partida estabeleçam que os documentos abrangem efetivamente as mercadorias em questão e que, por conseguinte, essas mercadorias deixaram efetivamente o território da parte contratante/da

VII.3.4.4.3 Prazo de resposta se o procedimento de inquérito tiver sido iniciado junto da estância aduaneira de destino

*Artigo 49.º, n.º 4,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 310.º, n.ºs 4
e 6, AE*

A autoridade competente do país de destino deve responder sem demora e, em qualquer dos casos, no prazo de 28 dias a contar da receção do pedido de informações adicionais [utilizando a mensagem «Pedido de informações sobre o inquérito e a cobrança» (IE145)] ou da resposta [utilizando a mensagem «Resposta de inquérito» (IE143)] (ver ponto VII.3.4.4.5 para os códigos de resposta).

Se o procedimento de inquérito tiver sido iniciado junto do titular do regime de trânsito e este tiver facultado informações suficientes para o seu prosseguimento, a autoridade competente do país de destino deve, sem demora e, em qualquer caso, no prazo de 40 dias a contar da receção do pedido de inquérito, solicitar informações adicionais (mensagem IE145) ou uma resposta (mensagem IE143). Ver ponto VII.3.4.4.5 para os códigos de resposta.

VII.3.4.4.4 Códigos de resposta ao pedido de inquérito

A autoridade competente do país de destino deve utilizar um dos seguintes códigos de resposta na mensagem IE143:

Código «1» — Movimento desconhecido no destino

- As mercadorias não foram apresentadas na estância aduaneira de destino declarada. A autoridade competente do país de partida deve tentar, se possível, identificar a estância aduaneira de destino efetiva ou proceder ao pedido junto do titular do regime de trânsito.

Código «2» — Suposta duplicação

- As mercadorias foram apresentadas na estância aduaneira de destino declarada e essas autoridades presumem que foram enviadas duas mensagens relativas a «Dados da declaração» (IE015) para as mesmas mercadorias.

Código «3» — Exemplar de devolução devolvido em (data)

- As mercadorias foram apresentadas na estância aduaneira de destino declarada, mas esta estância não pôde terminar o

regime de trânsito através das mensagens IE006 e IE018, tendo, em vez disso, devolvido uma prova alternativa (por exemplo, uma cópia do DAT) ainda não recebida na estância aduaneira do país de partida.

Código «4» — Pedido de cobrança no destino

- Embora as mercadorias não tenham sido apresentadas na estância aduaneira de destino, foram posteriormente encontradas no mesmo país (por exemplo, fora do regime aduaneiro oficial). Por conseguinte, a autoridade competente no destino pretende assumir a responsabilidade pela cobrança e envia a mensagem «Pedido de cobrança» (IE150) à autoridade competente na partida para que esta proceda à cobrança das mercadorias após estas serem entregues ao destinatário ou terem atravessado a fronteira (mensagem IE118).

VII.3.4.5 Pedido ao titular do regime de trânsito após o início do inquérito junto da estância aduaneira de destino

*Artigo 49.º, n.º 5,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 310.º, n.º 5,
AE*

Caso o procedimento de inquérito tenha sido iniciado com o envio da mensagem IE142 à estância aduaneira de destino e não tenha havido resposta de inquérito ou esta tenha sido negativa (mensagem IE143), a autoridade competente do país de partida deve contactar o titular do regime de trânsito para que este faculte as informações necessárias ao apuramento do regime de trânsito (para mais informações, ver ponto VII.3.2).

Se o titular do regime de trânsito, nesta fase do procedimento de inquérito:

- não facultar qualquer informação no prazo de 28 dias, ou
- facultar informações consideradas insuficientes para prosseguir o procedimento de inquérito,

*Artigo 114.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 87.º, CAU

Artigo 77.º, AD

a autoridade competente do país de partida deve determinar as medidas adicionais a adotar para proceder ao apuramento do regime no prazo de sete meses após o termo do prazo para a apresentação das mercadorias no destino (para as exceções a este prazo, ver nota no ponto VII.3.2.2).

VII.3.4.6 Consequências dos resultados do procedimento de inquérito

Com base nas respostas recebidas, incluindo as informações fornecidas pelo titular do regime de trânsito, a autoridade competente do país de partida deve determinar se o regime de trânsito terminou ou não e se pode ser apurado, ou quais as medidas adicionais que devem ser adotadas.

*Artigos 49.º, n.º 7,
e 117.º, n.º 5,
apêndice I,
Convenção*

Se a operação de trânsito puder ser devidamente apurada no âmbito de um procedimento de inquérito, a autoridade competente do país de partida deve informar imediatamente o titular do regime de trânsito e a entidade garante, caso estes tenham participado no processo.

*Artigo 310.º, n.º 7,
AE*

A autoridade competente pode ainda ter de informar outras autoridades competentes envolvidas no procedimento de inquérito, nomeadamente a estância aduaneira de garantia.

Se a autoridade competente do país de partida não estiver em condições de apurar o regime de trânsito, mas:

- tiver sido enviada a mensagem IE006,
 - tiver sido enviada a mensagem IE118, ou
 - tiver sido apresentada prova pelo titular do regime de trânsito de que as mercadorias foram apresentadas ou entregues noutro Estado-Membro ou noutra parte contratante,
- a autoridade competente de partida transferirá a responsabilidade para o país considerado competente para que este efetue imediatamente o procedimento de cobrança, utilizando a mensagem «Pedido de cobrança» (IE150).

Se a mensagem IE006 tiver sido enviada, a autoridade requerente deve enviar a mensagem IE018. Se existir a mensagem IE118 ou uma prova produzida pelo titular do regime de trânsito de que as mercadorias foram apresentadas ou entregues noutro Estado-Membro ou noutra parte contratante, a estância aduaneira de partida deve assumir a competência para a cobrança e enviar o «Aviso de aceitação da cobrança» (IE151), com a menção «sim» (código de aceitação «1»).

Se a autoridade requerida não responder enviando as mensagens em falta (apesar da obrigação legal a que está sujeita) ou assumindo a responsabilidade pela cobrança, no prazo de 28 dias (apesar da existência da prova mencionada *supra*), os agentes de ligação locais da rede de trânsito (ver lista de endereços da rede de trânsito

[*Transit Network Address Book*], no sítio Web Europa) do país requerido devem ser informados, com o envio dos necessários elementos comprovativos, a fim de tomarem medidas, uma vez que a competência deve ser assumida pela autoridade requerida. Se tal ação não surtir os efeitos necessários, o serviço de assistência nacional e o coordenador do trânsito nacional do país de partida devem ser informados, a fim de tomarem medidas.

*Artigo 114.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 87.º, CAU

Artigo 77.º, AD

A autoridade competente do país de partida deve estabelecer as suas conclusões, o mais tardar, no prazo de sete meses após o termo do prazo para a apresentação das mercadorias no destino. Se necessário, deve iniciar o procedimento de cobrança por si própria (para mais informações, ver parte VIII).

Quaisquer informações ou observações adicionais no que respeita às mercadorias em questão por parte de uma autoridade competente podem influenciar os resultados do procedimento de inquérito.

Tal é o caso, nomeadamente, se for detetada uma irregularidade ou uma fraude (subtração, substituição, etc.) no decurso da operação de trânsito, e/ou se as mercadorias em questão forem encontradas, na sua totalidade ou em parte, fora da fiscalização aduaneira, ou se os responsáveis pela fraude ou irregularidade tiverem sido identificados.

Consequentemente, todas as informações pertinentes devem ser comunicadas de imediato à autoridade competente do país de partida.

VII.4 Procedimento de continuidade das atividades

O presente ponto só é aplicado se a operação de trânsito tiver sido iniciada através da utilização do procedimento de continuidade das atividades.

A sua estrutura é a seguinte:

O ponto VII.4.1 apresenta uma introdução.

O ponto VII.4.2 trata da autoridade competente e do prazo para dar início ao procedimento de inquérito.

O ponto VII.4.3 trata do início do aviso de inquérito.

O ponto VII.4.4 trata da reação do país de destino ao aviso de inquérito.

O ponto VII.4.5 trata das consequências decorrentes dos resultados do procedimento de inquérito.

VII.4.1 Aviso de inquérito em caso de utilização do procedimento de continuidade das atividades ou do procedimento simplificado específico para determinados modos de transporte

O presente ponto tem por base um dos seguintes documentos utilizados como declaração de trânsito no caso do procedimento de continuidade das atividades:

- um documento administrativo único (DAU), ou
- um DAU impresso em papel pelo sistema informático do operador económico, conforme previsto no Anexo B6, apêndice III, da Convenção/apêndices B1 a B4, anexo 9, do ADTMM, ou
- o documento de acompanhamento de trânsito (DAT), complementado, se necessário, pela «lista de adições». Neste caso, o DAT não terá um número de referência principal (MRN).

VII.4.1.1 Introdução

Ponto 17, anexo II, apêndice I, Convenção Em caso de não apresentação de provas do fim do regime de trânsito ou logo que as autoridades competentes sejam informadas ou suspeitem de que o regime não terminou:

- Ponto 17, anexo 72-04, AE*
- o titular do regime de trânsito é contactado e solicitado a apresentar uma prova, utilizando o modelo de carta que figura no anexo VII.8.2, de que o regime terminou após o termo do prazo para a apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino, e
 - o procedimento de inquérito requerido à estância aduaneira de destino é iniciado dois meses após o termo do prazo para a apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino.

O procedimento de inquérito destina-se essencialmente a:

- obter elementos de prova do fim do regime de trânsito, tendo em vista o seu apuramento, ou
- na falta de tais elementos de prova ou se se verificar,

posteriormente, que as provas apresentadas foram falsificadas ou não são válidas, estabelecer as condições de constituição da dívida (aduaneira), identificar o(s) devedor(es) e determinar as autoridades competentes para a cobrança da dívida (aduaneira).

Este procedimento baseia-se na cooperação administrativa entre as autoridades competentes e tem em conta as informações eventualmente fornecidas pelo titular do regime de trânsito (ver ponto VII.3).

A lista das autoridades competentes responsáveis pelo procedimento de inquérito figura no anexo VII.8.1.

O funcionamento correto deste procedimento implica:

- o preenchimento integral dos avisos de inquérito,
- um registo efetivo e correto das chegadas, por parte das estâncias aduaneiras de destino,
- o reenvio, por parte da estância aduaneira de destino, do exemplar de devolução (exemplar n.º 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT), sem demora e, o mais tardar, no prazo de oito dias,
- o tratamento correto do(s) aviso(s) de passagem (TC10) por parte da(s) estância(s) aduaneira(s) de passagem,
- uma resposta rápida e clara das autoridades requeridas,
- uma lista atualizada das autoridades e estâncias competentes.

VII.4.1.2 Início do inquérito junto do titular do regime de trânsito

As autoridades competentes do país de partida devem informar o titular do regime de trânsito e requerer que este apresente prova do fim do regime, caso o exemplar n.º 5 do DAU ou um segundo exemplar do DAT não seja devolvido no prazo de dois meses após o termo do prazo para a apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino.

Deve ser dada ao titular do regime de trânsito a oportunidade de facultar as informações necessárias para o apuramento do regime no prazo de 28 dias.

VII.4.1.3 Autoridade competente e prazo para iniciar o aviso de inquérito

O aviso de inquérito deve ser imediatamente iniciado pelas autoridades competentes do país de partida:

- se, no prazo de dois meses após o termo do prazo para a apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino, o titular do regime de trânsito não tiver enviado qualquer prova do fim do regime,
- logo que as autoridades competentes tenham sido informadas ou suspeitem, numa fase precoce (mesmo antes do termo dos prazos acima referidos), que o regime não terminou para a totalidade ou parte das mercadorias em questão, ou se as provas fornecidas apresentarem discrepâncias ou aparentarem ter sido falsificadas. Em caso de suspeita, as autoridades competentes do país de partida decidirão, consoante as circunstâncias, se o procedimento de inquérito deve ser precedido ou acompanhado por um controlo *a posteriori*, a fim de determinar a validade das provas fornecidas,
- logo que as autoridades competentes verifiquem, *a posteriori* (após o termo dos prazos acima referidos), que as provas apresentadas foram falsificadas e que o regime não terminou. No entanto, o inquérito só será iniciado se ainda se afigurar útil para confirmar ou invalidar as provas anteriormente apresentadas e/ou para determinar o montante da dívida (aduaneira), o devedor e a autoridade competente para proceder à sua cobrança.

O aviso de inquérito não pode ser iniciado se, antes do termo do prazo de dois meses para se proceder ao início do inquérito, o titular do regime de trânsito tiver fornecido uma prova «alternativa» satisfatória do fim do regime de trânsito (para mais informações, ver ponto VII.3.2.1).

VII.4.1.4 Aviso de inquérito TC20

A autoridade competente do país de partida prosseguirá o procedimento de inquérito mediante o envio, à autoridade competente do país de destino, de um aviso de inquérito, utilizando o modelo TC20 que figura no anexo VII.8.3.

O aviso pode ser enviado por correio registado (que proporciona um aviso de receção como prova de entrega).

Em qualquer caso, a autoridade competente do país de partida deve conservar um registo do envio do formulário TC20.

O formulário TC20 deve conter todas as informações disponíveis, incluindo os dados adicionais recebidos do titular do regime de trânsito, especialmente no que respeita a qualquer alteração a nível do destinatário das mercadorias. O formulário TC20 deve ser

acompanhado de uma cópia do(s) documento(s) utilizado(s) para sujeitar as mercadorias ao regime de trânsito (exemplar n.º 1 do DAU, o primeiro exemplar do DAT, listas de carga, manifesto aéreo ou marítimo, etc.).

O formulário TC20 só deve ser enviado se a resposta do titular do regime de trânsito sobre o pedido de informações não for sido suficiente para apurar o regime de trânsito.

VII.4.1.5 Reação do país de destino ao aviso de inquérito

A autoridade competente do país de destino que receber o aviso de inquérito deve reagir o mais rapidamente possível e de uma forma adequada, em conformidade com as informações de que dispuser ou que puder obter.

Em primeiro lugar, deve efetuar uma pesquisa nos seus próprios registos (registos dos exemplares n.ºs 4 e 5 do DAU, um segundo exemplar do DAT ou manifestos arquivados, etc.) ou nos registos do destinatário autorizado. Esta pesquisa permite, por vezes, encontrar o original da prova do fim do regime que ainda não foi devolvido ou foi incorretamente arquivado.

Se esta pesquisa não der resultados, a autoridade competente do país de destino deve contactar o destinatário (indicado na declaração de trânsito) ou a pessoa, eventualmente indicada no TC20 pela autoridade competente do país de partida, que terá recebido diretamente as mercadorias e os documentos sem os apresentar à estância aduaneira de destino.

No entanto, se as informações fornecidas pela autoridade competente do país de partida no TC20 ou nos documentos anexos não forem suficientes para permitir à autoridade competente do país de destino efetuar as averiguações necessárias, esta última deve solicitar informações adicionais, devolvendo o TC20, com a casa II preenchida, à autoridade competente do país de partida. A autoridade competente do país de partida deve, depois, preencher a casa III, anexar as informações adicionais requeridas (em papel) e devolver o TC20 à autoridade competente requerente do país de destino.

De acordo com as fases do procedimento de inquérito, podem verificar-se as seguintes situações:

1. As mercadorias em questão foram efetivamente apresentadas à estância aduaneira de destino ou ao destinatário autorizado, mas

- a prova do fim do regime (por exemplo, o exemplar de devolução n.º 5 do DAU, um segundo exemplar do DAT ou a devolução da lista mensal ao abrigo do regime de trânsito em suporte de papel para o transporte por via aérea/marítima) não foi devolvida no prazo previsto.

Nesse caso, a autoridade competente do país de destino deve devolver imediatamente a prova à autoridade competente do país de partida que enviou o TC20, depois de preencher devidamente a casa IV deste último.

- a prova do fim do regime não foi devolvida à estância aduaneira de destino por um destinatário autorizado, não obstante a obrigação a que o mesmo está sujeito.

Nesse caso, após ter obtido a prova, a autoridade competente do país de destino deve devolvê-la de imediato, juntamente com o TC20 devidamente preenchido, à autoridade competente do país de partida, depois de ter primeiro verificado se o destinatário autorizado forneceu as informações requeridas no que respeita à data de chegada das mercadorias e ao estado dos selos, e após ter registado e visado a prova. A autoridade competente do país de destino deve adotar as medidas necessárias no que respeita ao destinatário autorizado.

- a prova do fim do regime de trânsito foi enviada, mas não foi recebida pela autoridade competente do país de partida.

Nesse caso, a autoridade competente do país de destino deve devolver a cópia da prova, juntamente com o TC20 com a casa IV devidamente preenchida, à autoridade competente do país de partida. Esta prova pode consistir no documento recebido da autoridade competente do país de partida (exemplar n.º 1 do DAU, um primeiro exemplar do DAT, manifesto na partida, etc.) ou numa cópia do documento na posse da autoridade competente do país de destino (exemplar n.º 4 do DAU, um segundo exemplar do DAT, manifesto no destino ou cópia arquivada da lista mensal, etc.). Esta autoridade anotará, na cópia, a data de chegada das mercadorias e os resultados de eventuais controlos efetuados, e certificá-la-á.

2. As mercadorias em questão não foram apresentadas na estância aduaneira de destino ou não foram entregues a um destinatário autorizado:

- houve uma alteração da estância aduaneira de destino: nesse caso, compete à estância aduaneira de destino efetiva devolver a prova do fim do regime de trânsito à autoridade competente do país de partida:
 - se a autoridade competente do país da estância aduaneira de destino declarada tiver conseguido identificar a estância aduaneira de destino efetiva, deve enviar a essa estância o TC20, indicando, na casa IV, os dados relativos à estância aduaneira de destino efetiva, e informar a autoridade competente do país de partida, enviando-lhe uma cópia do TC20.
 - se a autoridade competente do país da estância aduaneira de destino declarada não tiver conseguido identificar a estância aduaneira de destino efetiva, a estância aduaneira de destino declarada deve enviar o TC20, devidamente anotado, à última estância aduaneira de passagem prevista, indicando os dados na casa IV. Contudo, se não existir qualquer estância aduaneira de passagem, o TC20 deve ser devolvido diretamente à autoridade competente do país de partida.
- não houve (ou não foi anotada) qualquer alteração da estância aduaneira de destino:
 - nesse caso, se apurar que as mercadorias foram entregues diretamente a um destinatário não autorizado indicado no TC20, ou a qualquer outra pessoa, a autoridade competente do país de destino deve devolver o TC20 e o exemplar da declaração de trânsito à autoridade competente do país de partida. Deve fornecer todas as informações pertinentes, se necessário num documento suplementar, nomeadamente:
 - a identificação do destinatário e de outras pessoas eventualmente envolvidas,
 - a data e as modalidades de entrega direta das mercadorias, a sua natureza e quantidade, e
 - o regime aduaneiro ao abrigo do qual as mercadorias foram sujeitas, se for caso disso.
 - se a autoridade competente do país de destino não encontrar quaisquer vestígios das mercadorias em questão, o TC20 anotado deve ser enviado à última estância aduaneira de passagem prevista indicada na declaração de trânsito. Se não existir qualquer estância aduaneira de passagem, o TC20 deve ser devolvido diretamente à autoridade competente do país de partida (como no caso previsto no ponto 2, segundo travessão).

Se a autoridade competente do país de destino enviar o TC20 à última estância aduaneira de passagem prevista, deve igualmente enviar uma cópia do documento à autoridade competente do país de partida, a fim de a informar sobre a situação em que se encontra o procedimento de inquérito.

VII.4.1.6 Reação da estância aduaneira de passagem ao aviso de inquérito

A última estância aduaneira de passagem prevista à qual for enviado o TC20 deve imediatamente procurar encontrar o aviso de passagem TC10 correspondente à remessa em questão.

Na sequência desta pesquisa, podem verificar-se as seguintes situações:

1. A remessa foi efetivamente apresentada nessa última estância aduaneira de passagem prevista, tendo sido encontrado um aviso de passagem.

Nesse caso, a estância aduaneira de passagem deve anexar ao TC20 uma cópia do aviso de passagem e devolvê-lo diretamente à autoridade competente do país de partida.

2. Não é encontrado nenhum aviso de passagem na última estância aduaneira de passagem prevista (nem qualquer outra prova dessa passagem).

Nesse caso, a última estância aduaneira de passagem prevista deve acrescentar esta informação ao TC20 e devolvê-lo à anterior estância aduaneira de passagem prevista indicada na declaração de trânsito ou, se não existir outra estância aduaneira de passagem prevista, à autoridade competente do país de partida.

Cada uma das estâncias aduaneiras de passagem que, sucessivamente, receba o aviso de inquérito deve proceder do mesmo modo, assegurando que o TC20, devidamente certificado, é transmitido, sem demora, à anterior estância aduaneira de passagem prevista indicada na declaração de trânsito ou, se não existir outra estância aduaneira de passagem prevista, diretamente à autoridade competente do país de partida, que tirará as devidas conclusões das informações recebidas.

Se a estância aduaneira de passagem enviar o TC20 à anterior estância aduaneira de passagem prevista, deve igualmente enviar uma cópia do documento à autoridade competente do país de partida,

a fim de a informar sobre a situação em que se encontra o procedimento de inquérito. A estância aduaneira de passagem prevista deve igualmente informar a autoridade competente do país de partida se receber o aviso de passagem da estância aduaneira de passagem efetiva, após ter enviado o aviso de inquérito à estância aduaneira de passagem prevista anterior (ver situação descrita no ponto 1 *supra*).

VII.4.1.7 Consequências do procedimento de inquérito

Dependendo das respostas recebidas no âmbito do procedimento de inquérito, incluindo quaisquer informações recebidas do titular do regime de trânsito, a autoridade competente do país de partida determinará se o regime de trânsito terminou ou não e se pode ser apurado.

Em conformidade com as disposições em matéria de dívida (aduaneira) e de cobrança, a autoridade competente do país de partida determinará:

- se foi ou não constituída uma dívida (aduaneira),
- se for caso disso, o(s) responsável(eis) pela dívida (aduaneira),
- o local, efetivo ou presumido, de constituição da dívida (aduaneira) e, consequentemente, a autoridade competente para proceder à eventual cobrança da dívida (aduaneira).

*Artigo 114.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

A autoridade competente do país de partida deve estabelecer as suas conclusões, o mais tardar, no prazo de sete meses após o termo do prazo para a apresentação das mercadorias no destino.

Artigo 87.º, CAU

Artigo 77.º, AD

Esta disposição aplica-se igualmente nos casos em que essa autoridade não tiver recebido qualquer resposta durante o procedimento de inquérito.

Quaisquer informações recebidas ou observações efetuadas por uma autoridade competente no que respeita às mercadorias em questão podem influenciar os resultados do procedimento de inquérito. Tal é o caso, nomeadamente, se for detetada uma irregularidade ou uma fraude (subtração, substituição, etc.) no decurso da operação de trânsito, e/ou se as mercadorias em questão forem encontradas, na sua totalidade ou em parte, fora da fiscalização aduaneira, ou se os responsáveis pela fraude ou irregularidade forem identificados. Consequentemente, todas as informações pertinentes devem ser comunicadas, sem demora, à autoridade competente do país de partida, utilizando-se, se necessário, o formulário TC24 para

requerer a transferência da competência para proceder à cobrança. O modelo do formulário TC24 figura no anexo VIII.8.2.

Artigos 49.º, n.º 7,
e 117.º, n.º 5,
apêndice I,
Convenção

Artigo 310.º, n.º 7,
AE

Se, por outro lado, a operação de trânsito puder ser apurada no âmbito de um procedimento de inquérito, a autoridade competente do país de partida deve informar imediatamente o titular do regime de trânsito e a entidade garante que possam ter participado no referido procedimento. A autoridade competente pode igualmente ter de informar as outras autoridades competentes que estejam envolvidas no procedimento de inquérito, nomeadamente a estância aduaneira de garantia.

O anexo VII.8.5 contém outros exemplos de situações relacionadas com o procedimento de inquérito.

VII.5 Procedimento de controlo *a posteriori*

O presente ponto fornece as seguintes informações:

O ponto VII.5.1 refere os objetivos e métodos de verificação.

O ponto VII.5.2 refere os documentos que devem ser verificados.

O ponto VII.5.3 refere as consequências dos resultados.

VII.5.1 Objetivos e métodos de um controlo *a posteriori*

Artigo 52.º,
apêndice I,
Convenção

Artigo 292.º, AE

As autoridades aduaneiras competentes podem realizar controlos *a posteriori* das informações prestadas e dos documentos, formulários, autorizações ou dados relacionados com a operação de trânsito comum/da União, a fim de verificar a autenticidade e a exatidão das anotações, do intercâmbio de informações e dos carimbos.

O controlo *a posteriori* é efetuado com base numa análise de risco ou por seleção aleatória. Todavia, em caso de dúvidas ou de suspeita da existência de infrações ou irregularidades, esse controlo deve ser efetuado automaticamente.

Quando uma autoridade aduaneira competente recebe um pedido de controlo *a posteriori*, esta deve dar-lhe resposta sem demora.

Se a autoridade aduaneira competente do país de partida solicitar à autoridade aduaneira competente a realização de um controlo *a posteriori* de informações relativas à operação de trânsito

comum/da União, as condições para o apuramento do regime de trânsito não poderão ser consideradas preenchidas até que estejam confirmadas a autenticidade e a exatidão dos dados.

VII.5.2 Documentos sujeitos a verificação

VII.5.2.1 Declarações de trânsito (procedimento de continuidade das atividades)

A fim de detetar e prevenir fraudes, a declaração e as anotações devem ser verificadas pelas autoridades competentes nos países de partida, de trânsito e de destino sempre que seja detetado um erro evidente ou existam motivos para duvidar da sua validade.

Esta verificação deve ser efetuada através do formulário TC21, cujo modelo figura no anexo VII.8.5. As autoridades competentes requeridas devem devolver o TC21 às autoridades competentes requerentes no prazo de dois meses a contar da data do formulário. O formulário deve indicar o motivo da verificação. Cada estância aduaneira de partida deve ainda efetuar uma verificação aleatória das declarações de trânsito devolvidas, solicitando a verificação de, pelo menos, dois em cada mil documentos.

VII.5.2.2 Documento de transporte eletrónico como declaração de trânsito

Quando as mercadorias são transportadas utilizando um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para a utilização do regime de trânsito comum/da União para mercadorias transportadas por via aérea, ou utilizando um documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para a utilização do regime de trânsito comum/da União para mercadorias transportadas por via marítima, o controlo aduaneiro é exercido retrospectivamente pelas autoridades competentes no aeroporto ou porto de destino. Este controlo assume a forma de auditorias de sistemas com base no nível de risco percecionado. Se necessário, as autoridades competentes do aeroporto ou porto de destino podem comunicar às autoridades competentes do aeroporto ou porto de partida informações relativas ao DTE para fins de verificação.

Esta verificação deve ser efetuada através do formulário TC21(A), cujo modelo figura no anexo VII.8.6. Cada formulário deve incluir informações extraídas do DTE relativas a um único

navio ou aeronave e a um único operador autorizado.

As partes 1, 2 e 3 do formulário TC21(A) devem ser preenchidas pelas autoridades competentes do aeroporto ou porto de destino. Se necessário, devem ser anexados ao formulário extratos do DTE da aeronave ou do navio relativos às remessas selecionadas para verificação.

Os formulários utilizados para fins de verificação podem ser enviados às autoridades competentes do aeroporto ou porto de partida através das estâncias centrais responsáveis pelas operações de trânsito comum/da União dos países em causa.

As autoridades competentes do aeroporto ou porto de partida devem verificar os dados do DTE indicados no formulário TC21(A), tendo por base os registos comerciais conservados pelo operador autorizado. Os resultados da verificação devem ser indicados nas partes 4 e 5 do formulário. As eventuais discrepâncias devem ser indicadas na parte 4.

VII.5.2.3 Prova alternativa

Em caso de dúvidas ou de quaisquer suspeitas, a autoridade competente do país de partida deve solicitar uma verificação da prova alternativa apresentada. Além disso, essa autoridade deve solicitar a verificação de, pelo menos, 10 em cada mil documentos.

VII.5.2.4 Documentos T2L

Se um documento T2L for emitido *a posteriori*, é aconselhável apresentar um pedido de controlo desse documento com o objetivo exclusivo de modificar o efeito de uma declaração de trânsito T1.

O pedido deve ser automático sempre que o referido documento T2L for apresentado após uma série de operações de trânsito efetuadas a coberto de declarações de trânsito emitidas em diversos países.

Para além disso, dois em cada dois mil documentos T2L apresentados numa determinada estância devem ser objeto de uma verificação aleatória.

VII.5.2.5 Documentos comerciais equivalentes a um documento T2L

É conveniente efetuar a verificação sempre que existam suspeitas de abusos ou irregularidades devido à utilização de um documento comercial em substituição de um documento T2L.

Pode suspeitar-se da ocorrência de abusos ou irregularidades sempre que seja evidente que o interessado fraciona as remessas de modo a beneficiar do limite de 15 000 EUR.

Além disso, devem ser objeto de verificação aleatória dois em cada mil documentos comerciais apresentados a uma determinada estância como documentos T2L.

VII.5.3 Consequências da verificação

A autoridade competente que solicita a verificação deve adotar as medidas necessárias em função das informações recebidas.

No entanto, se estiver em causa uma dívida (aduaneira) constituída no decurso de uma operação de trânsito, caberá à autoridade competente do país de partida iniciar as averiguações, se necessário, e determinar os factos essenciais no que respeita à dívida (aduaneira), ao devedor e à autoridade competente para a cobrança, em conformidade com as disposições em matéria de dívida e cobrança (ver parte VIII).

VII.6 Exceções (*pro memoria*)

VII.7 Instruções nacionais específicas (reservado)

VII.8 Anexos

VII.8.1 Lista das autoridades competentes

Para obter a versão mais recente desta lista, clique na ligação seguinte:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VII.8.2 Modelo de carta de notificação ao titular do regime de trânsito

*[Nome da autoridade competente
do país de partida]*

*[Local e data]
[Nome e endereço
do titular do regime de trânsito]*

Assunto: Trânsito comum/da União
Ausência de prova do fim do regime de trânsito

Ex.mo(a) Sr.(a),
Dirigimo-nos a V. Exa. enquanto titular do regime de trânsito pela(s) seguinte(s) declaração(ões) de trânsito comum/da União:

*[referência(s) e data(s) da(s) declaração(ões) de trânsito]
da estância aduaneira de partida [designação da estância aduaneira de partida]*

Em conformidade com o artigo 49.º, n.ºs 2 e 5, do apêndice I da Convenção de 20 de maio de 1987 relativa a um regime de trânsito comum/artigo 310.º, n.ºs 2 e 5 e anexo 72-04, do Regulamento (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece o Código Aduaneiro da União, vimos pela presente informar V. Exa. de que não recebemos prova do fim do regime de trânsito no que respeita à(s) declaração(ões) supramencionada(s).

Solicitamos que nos envie os dados e documentos comprovativos de que o regime terminou. Deve indicar igualmente eventuais alterações no que respeita à estância aduaneira de destino e/ou à estância aduaneira de passagem. Agradecemos que nos seja enviada a informação no prazo de 28 dias a contar da data da presente carta.

- [A dívida aduaneira constituir-se-á no prazo de um mês após o decurso dos referidos 28 dias, caso não seja facultada qualquer informação ou se a informação facultada for insuficiente para podermos proceder à realização dos inquéritos junto da estância aduaneira de destino.]
- [Temos de dar início ao procedimento de inquérito dois meses após o termo do prazo para apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino.]
- Tal está em conformidade com o artigo 114.º, n.º 2, e o anexo II do apêndice I da Convenção de 20 de maio de 1987 relativa ao regime de trânsito comum/artigo 77.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União, e com o anexo 72-04 do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE)

n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece o Código Aduaneiro da União.

A prova pode revestir as seguintes formas:

- um documento autenticado pelas autoridades aduaneiras do Estado-Membro ou de um país de trânsito comum do destino que contenha a identificação das mercadorias e estabeleça que estas foram apresentadas na estância aduaneira de destino ou a um destinatário autorizado,
- um documento ou um registo aduaneiro, autenticado pela autoridade aduaneira de um país, que estabeleça que as mercadorias saíram fisicamente do território aduaneiro da parte contratante,
- um documento aduaneiro emitido num país terceiro no qual as mercadorias estejam sujeitas a um regime aduaneiro,
- um documento emitido num país terceiro, carimbado ou autenticado de outro modo pela autoridade aduaneira desse país, que estabeleça que as mercadorias são consideradas como estando em livre prática nesse país.

As provas a fornecer devem estar em conformidade com o disposto no artigo 51.º, apêndice I, da Convenção de 20 de maio de 1987 relativa a um regime de trânsito comum/artigo 312.º do Regulamento (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União.

Em conformidade com os artigos 112.º e 113.º, apêndice I, da Convenção de 20 de maio de 1987 relativa a um regime de trânsito comum/artigo 79.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União, se não for possível fornecer prova de que o regime terminou no que respeita à(s) declaração/ões em questão, V. Exa. será responsável pelas dívidas (direitos de importação ou exportação ou outras imposições) relativas às mercadorias objeto dessa(s) declaração/ões.

Se não puder provar que o regime de trânsito em questão terminou, solicitamos a V. Exa. que forneça todas as informações de que dispõe, acompanhadas pelos documentos comprovativos correspondentes, nomeadamente no que respeita ao local (país) em que considera que ocorreram os factos constitutivos da dívida, em conformidade com o artigo 114.º, apêndice I, da Convenção de 20 de maio de 1987 relativa a um regime de trânsito comum/artigo 87.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União.

Com os melhores cumprimentos,

TC20 — AVISO DE INQUÉRITO

II. A PREENCHER PELA AUTORIDADE COMPETENTE DO PAÍS DE DESTINO: PEDIDO		
<p>Para prosseguimento das investigações, solicita-se à estância aduaneira de partida que envie:</p>		
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1. Uma descrição exata das mercadorias	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2. Cópia da fatura	
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3. Cópia do manifesto, do conhecimento de embarque ou da carta de porte aéreo	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 4. Nome da pessoa encarregada do cumprimento das formalidades na estância aduaneira de destino	
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5. Os seguintes documentos ou informações (especificar):		
Local e data:	Assinatura:	Carimbo:

III. A PREENCHER PELA ESTÂNCIA DE PARTIDA: RESPOSTA AO PEDIDO

<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1.	Juntam-se, em anexo, as informações, cópias ou documentos pedidos	
	1 2 3 4 5	
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2.	Não estão disponíveis as informações, cópias ou documentos referidos	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> no v/ pedido.
Local e data:	Assinatura:	Carimbo:

IV. A PREENCHER PELA AUTORIDADE COMPETENTE DO PAÍS DE DESTINO:

- ☐ ☐ 1. A prova do fim do regime foi devolvida em Junto se envia uma cópia visada
D M A
- ☐ a) do documento recebido a título de confirmação ☐ b) do documento devolvido
- ☐ ☐ 2. Junta-se, em anexo, a prova devidamente visada do fim do regime.
- ☐ ☐ 3. Imposições cobradas.
- ☐ ☐ 4. Estão em curso investigações e a prova do fim do regime será devolvida no mais curto prazo.
- ☐ ☐ 5. A remessa foi apresentada sem o respetivo documento.
- ☐ ☐ 6. Os documentos foram apresentados sem a remessa
- ☐ ☐ 7. Nesta estância aduaneira não foram apresentados nem a remessa nem o respetivo documento e
- ☐ ☐ a) não foi possível obter informações quanto ao seu destino.
- ☐ ☐ b) o TC20 foi enviado à estância aduaneira de destino efetiva (nome e país)
- ☐ ☐ c) o TC20 foi enviado à última estância aduaneira de passagem prevista, como referido na casa I, letra D.

Local e data:

Assinatura:

Carimbo:

V. A PREENCHER PELA ÚLTIMA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE PASSAGEM PREVISTA

- ☐ ☐ 1. Foi entregue nesta estância aduaneira um aviso de passagem em
D M A
- ☐ ☐ 2. Foi enviado a esta estância aduaneira um aviso de passagem pela estância aduaneira de passagem efetiva de
..... (nome)
onde foi entregue em
D M A
- ☐ ☐ 3. Não foi entregue nesta estância aduaneira qualquer aviso de passagem. O TC20 foi enviado à estância aduaneira de
passagem prevista anterior.

Local e data:

Assinatura:

Carimbo:

VI. A PREENCHER PELA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE PASSAGEM PREVISTA ANTERIOR

- ☐ 1. Foi entregue nesta estância aduaneira um aviso de passagem em
D M A
- ☐ 2. Foi enviado a esta estância aduaneira um aviso de passagem pela estância aduaneira de passagem efetiva de
..... (nome)
onde foi entregue em
D M A
- ☐ 3. Não foi entregue nesta estância aduaneira qualquer aviso de passagem. O TC20 foi enviado à estância aduaneira de
passagem prevista anterior.

Local e data:

Assinatura:

Carimbo:

VII. A PREENCHER PELA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE PASSAGEM PREVISTA ANTERIOR

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Foi entregue nesta estância aduaneira um aviso de passagem em	_ _ _	
D M A				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Foi enviado a esta estância aduaneira um aviso de passagem pela estância aduaneira de passagem efetiva de		
..... (nome)				
onde foi entregue em			_ _ _	
D M A				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Não foi entregue nesta estância aduaneira qualquer aviso de passagem. O TC20 foi enviado à estância aduaneira de passagem prevista anterior.		
Local e data:		Assinatura:		Carimbo:

VIII. A PREENCHER PELA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE PASSAGEM PREVISTA ANTERIOR				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Foi entregue nesta estância aduaneira um aviso de passagem em	_ _ _	
D M A				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Foi enviado a esta estância aduaneira um aviso de passagem pela estância aduaneira de passagem efetiva de		
..... (nome)				
onde foi entregue em			_ _ _	
D M A				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Não foi entregue nesta estância aduaneira qualquer aviso de passagem. O TC20 foi enviado à estância aduaneira de passagem prevista anterior.		
Local e data:		Assinatura:		Carimbo:

TC20 — Aviso de inquérito — Notas explicativas

1. As informações e as respostas devem ser dadas assinalando com uma cruz as casas previstas para o efeito.
2. O aviso de inquérito é utilizado para qualquer regime de trânsito, simplificado ou não, nos termos do qual deve ser apresentada prova do fim do regime à autoridade competente do país de partida.
3. Na casa I, letra A, a autoridade competente requerente indica a referência da declaração de trânsito (DAU, DAT ou documento de transporte utilizado como declaração) em relação à qual não dispõe de prova do fim do regime. É anexa uma cópia da declaração.
4. Na casa I, letra E, deve ser indicada a identificação do meio de transporte utilizado, caso esta informação tenha sido solicitada na declaração ou, se assim não foi, se é ou não do conhecimento da autoridade competente (designadamente através do titular do regime de trânsito).
5. Na casa I, letra F, a autoridade competente requerente deve indicar o(s) destinatário(s), autorizado(s) ou não, tal como declarado, caso essa informação tenha sido solicitada na declaração ou, nos outros casos, o(s) destinatário(s) previsto(s) que pode(m) ter recebido as mercadorias, com base nas informações de que essa autoridade dispõe.
6. Na casa I, letra G, ponto 3, devem ser indicados os destinatários efetivos, tal como identificados pelo titular do regime de trânsito.

7. Na casa II, ponto 3, a autoridade competente requerida solicita a transmissão de documentos de transporte, se estes não constituírem a declaração de trânsito (no último caso, devem ser indicados na casa I, letra A).

8. Na casa IV, a autoridade competente requerida informa a autoridade competente do país de partida dos resultados do inquérito, que não serão vinculativos para esta estância.

9. Na casa IV, ponto 1, a autoridade competente requerida assinala a casa a), caso devolva uma cópia certificada e carimbada do exemplar n.º 1 do DAU ou o primeiro exemplar do DAT, tal como recebida da autoridade competente requerente. Nos outros casos (cópia do exemplar n.º 4 do DAU, do segundo exemplar do DAT, ou de qualquer outro documento — por exemplo, lista mensal do regime de trânsito por via aérea/marítima, em suporte de papel — comprovativo do fim do regime), assinala a casa b).

Se a autoridade requerida enviar o TC20, deve assinalar a casa adequada no ponto 7 e indicar os dados, caso necessário. Deve informar a autoridade competente do país de partida por meio de uma cópia do aviso de inquérito.

Cada estância aduaneira de passagem rege-se pelas mesmas modalidades, caso não tenha recebido qualquer aviso de passagem.

10. Deve ser utilizado um TC20 para cada declaração de trânsito.

VII.8.4 Modelo de envio de informação TC20A

TC20A TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO ENVIO DE INFORMAÇÃO/DOCUMENTOS RELACIONADOS COM A OPERAÇÃO DO NSTI		
1. DECLARAÇÃO MEN: Procedimento de inquérito (referência): Procedimento de cobrança (referência):		
2. AUTORIDADE COMPETENTE DE PARTIDA Nome e endereço: <u>Informações de contacto</u> Nome: Telefone: Fax: Correio eletrónico:	3. AUTORIDADE COMPETENTE DE DESTINO Nome e endereço: <u>Informações de contacto</u> Nome: Telefone: Fax: Correio eletrónico:	
4. DOCUMENTOS EM ANEXO <input type="checkbox"/> 1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3.:		
5. ANEXO(S): (número total)		
6. AUTORIDADE COMPETENTE <div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div><input type="checkbox"/> DE PARTIDA</div><div><input type="checkbox"/> DE DESTINO</div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"><div>Local e data:</div><div>Assinatura</div><div>Carimbo</div></div>		

VII.8.5 Modelo do pedido de controlo *a posteriori* TC21

TC21 — PEDIDO DE CONTROLO

I. AUTORIDADE REQUERENTE
REQUERIDA

(nome e endereço completo)

II. AUTORIDADE

COMPETENTE

(nome e endereço completo)

III. PEDIDO DE CONTROLO aleatório pela razão indicada no ponto C ou D
Solicita-se o controlo

A. Da autenticidade do carimbo e da assinatura apostos

- ☐ ☐ 1. Na casa «Controlo pela estância aduaneira de destino» (casa I) do exemplar para devolução do DAU ou do DAT n.º em anexo
- ☐ ☐ 2. Na casa F e/ou G do exemplar para devolução do DAU ou do DAT n.º em anexo
- ☐ ☐ 3. Na casa «Estância aduaneira de partida» (casa C) do exemplar n.º 4 do DAU ou do segundo exemplar do DAT em anexo
- ☐ ☐ 4. Na casa «Controlo pela estância aduaneira de partida» (casa D) do exemplar n.º 4 DAU ou do segundo exemplar do DAT em anexo
- ☐ ☐ 5. Na casa «Embalagens e designação das mercadorias» (casa 31) do exemplar n.º 4 do DAU ou do segundo exemplar do DAT em anexo
- ☐ ☐ 6. Na fatura n.º de /documento de transporte n.º de (em anexo)

B. Da exatidão das menções indicadas

- ☐ 1. Na(s) casa(s) (1)
- ☐ ☐ 2. No documento comercial n.º de (em anexo)

C. Da autenticidade e da exatidão da prova alternativa junta.

D. O controlo é solicitado porque

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1. Falta o carimbo | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2. Falta a assinatura |
| <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3. O carimbo é ilegível | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 4. A casa não está devidamente preenchida |
| <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5. As menções foram rasuradas sem terem sido e/ou emendas | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 6. O documento apresenta rasuras rubricadas e autenticadas |
| <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 7. O carimbo não é reconhecido | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 8. A data relativa à utilização ou ao destino está em falta |
| <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 9. Outros motivos (a especificar) | |

Local, Data

Assinatura (Carimbo)

(1) Indicar o número das casas correspondentes ao controlo solicitado __

IV. RESULTADO DO CONTROLO

- ☐ ☐ A. O carimbo e a assinatura são autênticos
- ☐ ☐ B. O documento não foi apresentado às autoridades competentes e
- ☐ 1. O carimbo parece ter sido contrafeito ou falsificado
- ☐ 2. O carimbo parece ter sido apostado de forma irregular
- ☐ 3. A assinatura não é de um funcionário da autoridade competente
- ☐ ☐ C. As menções são exatas
- ☐ ☐ D. As menções não são exatas: devem ler-se como segue:
- ☐ ☐ E. Observações:
- ☐ 1. O carimbo foi apostado de forma legível
- ☐ 2. A assinatura foi aposta
- ☐ 3. A casa foi preenchida
- ☐ 4. As menções rasuradas foram rubricadas e autenticadas

- ☐ 5. As rasuras e/ou emendas devem-se a:
☐ 7. A data foi indicada
☐ 9. Outros motivos (a especificar)

- ☐ 6. O carimbo é autêntico e pode ser aceite
☐ 8. A prova alternativa está conforme
e pode ser aceite

Local, Data

Assinatura (Carimbo)___

- Notas:
1. Deve ser apresentado um pedido para cada documento cujo controlo é solicitado.
 2. As informações e as respostas devem ser dadas assinalando com uma cruz as casas previstas para o efeito.
 3. A autoridade competente requerida deve assegurar um tratamento prioritário dos pedidos de controlo que lhe são endereçados.

VII.8.6 Modelo do pedido de controlo *a posteriori* TC21A

TC21 (A) — PEDIDO DE CONTROLO

1. Autoridade requerente (Nome e endereço completo)	2. Autoridade competente requerida (Nome e endereço completo)					
3. PEDIDO DE CONTROLO DO ESTATUTO ADUANEIRO DAS SEGUINTE REMESSAS RELATIVAMENTE ÀS QUAIS SE JUNTAM EXTRATOS DO DOCUMENTO DE TRANSPORTE ELETRÓNICO DA AERONAVE/DO NAVIO* A SEGUIR INDICADOS/EM ANEXO*:						
Nome e endereço do titular da autorização	Aeronave/navio* e data de partida Aeroporto/porto* de partida:					
Adição	Número do documento de transporte eletrónico por via aérea/marítima como declaração de trânsito	Números dos contentores (ou marcas e números)	Descrição da carga	Número de volumes	Peso (kg) ou volume	Estatuto aduaneiro declarado (T1, T2, TF, TD, C, F, X)
(1)						
(2)						
(3)						
(4)						
(5)						
4. RESULTADO DO CONTROLO Todas as remessas satisfizeram o controlo, com exceção das seguintes adições: (documentos justificativos em anexo)						

5. AUTORIDADE QUE REALIZOU O CONTROLO:

Nome: Assinatura:

Data: Carimbo:

* Riscar o que não interessa

O presente pedido deve ser utilizado para uma única companhia, uma única aeronave ou um único navio.

Após o seu preenchimento, enviar o pedido à estância indicada na casa 1.

VII.8.7 Exemplos de situações possíveis no âmbito do procedimento de inquérito

Se, no final de um procedimento de inquérito, uma operação de trânsito ainda não tiver sido apurada, a autoridade competente do país de partida pode considerar úteis os seguintes exemplos de situações para determinar a autoridade competente para a cobrança da dívida:

a) Operação de trânsito que não envolve nenhuma estância aduaneira de passagem (uma operação meramente interna em que participa uma parte contratante na Convenção).

Esta situação apenas pode envolver uma operação de trânsito da União dentro da União ou uma operação de trânsito limitada ao território de uma das outras partes contratantes (operação que não abrange trânsito comum).

Exemplo:

[Dinamarca — Alemanha — França — Espanha]

A autoridade competente do país de destino (ou seja, a autoridade da mesma parte contratante ou do mesmo país) não pode fornecer qualquer prova da apresentação das mercadorias no destino.

A remessa terá «desaparecido» algures no território da parte contratante/do país em questão.

b) Operação de trânsito que envolve estâncias aduaneiras de passagem à saída e à entrada de uma mesma parte contratante (utilização de um ou mais países terceiros, com exceção dos países de trânsito comum).

Na prática, esta situação aplica-se apenas à UE.

Exemplo:

[Polónia — *Ucrânia* — Roménia]

A autoridade competente do país de destino não pode fornecer quaisquer provas da apresentação no destino, e

I. A mensagem IE118 foi enviada da estância aduaneira de entrada (reintrodução) à parte contratante em questão (Roménia):

a remessa foi reintroduzida na parte contratante em questão, mas «desapareceu» em seguida.

II. A mensagem IE118 foi enviada da estância aduaneira de saída da parte contratante em questão (Polónia) e não da estância aduaneira de entrada (reintrodução) na mesma parte contratante (Roménia):

a remessa «desapareceu» entre as duas estâncias aduaneiras de passagem, no país terceiro (Ucrânia)

III. Não foram enviadas mensagens IE118, nem da estância de saída da parte contratante em questão (Polónia), nem da estância de entrada (reintrodução) na mesma parte contratante (Roménia):

a remessa não saiu da parte contratante em questão e «desapareceu» entre a estância aduaneira de partida e a primeira estância aduaneira de passagem na saída.

c) Operação de trânsito que envolve apenas estâncias aduaneiras de passagem (na entrada) nas fronteiras entre as partes contratantes.

Exemplo:

[Polónia — República Checa — Alemanha — Suíça — França]

I. A mensagem IE118 não foi enviada da última estância aduaneira de passagem (na entrada, em França), mas foi enviada da anterior estância aduaneira de passagem (na entrada, na Suíça):

a remessa chegou à Suíça, mas «desapareceu» entre a estância aduaneira de passagem na entrada, na Suíça, e a estância aduaneira de destino, na entrada, em França.

II. As mensagens IE118 nunca chegaram, de facto, a ser enviadas.

a remessa não saiu da parte contratante de partida e «desapareceu».

d) Operação de trânsito que envolve estâncias aduaneiras de passagem nas fronteiras entre as partes contratantes e com países terceiros

Exemplo:

[Grécia, Bulgária, Roménia — *Ucrânia* — Eslováquia — Polónia]

Esta situação aplica-se ao caso b). A situação e as soluções são, por conseguinte, idênticas, com as modificações necessárias (*mutatis mutandis*).

PARTE VIII — DÍVIDA E COBRANÇA

VIII.1 Âmbito de aplicação das disposições

Título IV, apêndice I, Convenção O presente capítulo prende-se com as disposições em matéria de dívida e de cobrança da dívida, no âmbito do regime de trânsito comum/da União.

Artigos 79.º, 84.º e 87.º, CAU

Artigos 77.º e 85.º, n.º 1, AD, artigos 165.º e 311.º, AE

O objetivo da parte VIII é estabelecer uma versão harmonizada das situações constitutivas de uma dívida no âmbito estrito de operações de trânsito comum/da União, identificar os devedores e determinar, de forma inequívoca, os países competentes para a cobrança da dívida junto dos devedores e das entidades garantes. No entanto, as novas disposições ficam por aqui. Deixam às partes contratantes na Convenção a responsabilidade pela cobrança efetiva em conformidade com a legislação da parte contratante na matéria, exceto no que se refere aos prazos para iniciar a cobrança. No quadro da UE, as regras harmonizadas relativas à dívida aduaneira estão estabelecidas no CAU.

VIII.1.1 Definições

Dívida
Artigo 3.º, n.º 1, apêndice I, Convenção No quadro da Convenção relativa ao trânsito comum, entende-se «dívida» como a obrigação de uma pessoa pagar o montante de direitos de importação ou de exportação e outras imposições sobre mercadorias sujeitas ao regime de trânsito comum.

Dívida aduaneira
Artigo 5.º, n.º 18, CAU No quadro da União, a «dívida aduaneira» está definida como «a obrigação de uma pessoa pagar o montante dos direitos de importação ou de exportação», estando os direitos estabelecidos no artigo 56.º do CAU. Uma vez que a regulamentação em matéria de trânsito da União tem também o efeito de suspender «outros direitos» (outros encargos), o CAU alarga o âmbito de aplicação de algumas das suas disposições para incluir «outros encargos» em matéria de garantias, dívida aduaneira e cobrança (por exemplo, o artigo 89.º, n.º 2, do CAU).

No âmbito do presente documento, a utilização da palavra «dívida» engloba ambas as definições *supra*.

Cobrança O termo genérico «cobrança», utilizado no presente documento no contexto do trânsito «comum» e da União, deve entender-se como o conjunto das medidas necessárias à cobrança de quaisquer

montantes devidos.

VIII.1.2 Distinção entre disposições financeiras e penais

*Artigo 112.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 79.º, CAU

No âmbito de uma operação de trânsito, a «dívida» cuja cobrança tenha sido suspensa enquanto as mercadorias correspondentes estavam sujeitas ao regime tem de ser cobrada se o regime de trânsito não tiver sido apurado como estabelecido após se constatar que foi constituída uma «dívida» por subtração à fiscalização aduaneira ou não observância de uma das condições que regem a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito ou a utilização do regime de trânsito.

As situações que dão origem à dívida equiparam-se frequentemente a «infrações» ou a «irregularidades», que não conduzem à cobrança de um montante objetivamente devido, mas à imposição de uma sanção administrativa e/ou penal. A parte VIII do Manual do Trânsito abrange apenas as situações em que foi constituída uma dívida objetiva; não inclui o aspeto penal, que continua a ser da responsabilidade de cada Estado-Membro ou país de trânsito comum.

VIII.2 Constituição/inexistência de dívida, incumprimentos e identificação do devedor e da entidade garante

O presente capítulo trata as seguintes matérias:

- constituição e inexistência de dívida,
- incumprimentos do regime,
- outros incumprimentos do regime, e
- identificação dos devedores e das entidades garantes.

VIII.2.1 Constituição/inexistência de dívida

VIII.2.1.1 Quando é constituída uma dívida?

VIII.2.1.1.1 Subtração das mercadorias ao regime

*Artigo 112.º, n.º 1,
alínea a), apêndice
I, Convenção*

*Artigo 79.º, n.º 1,
alínea a), e n.º 2,
alínea a), CAU*

É facto constitutivo de dívida, por incumprimento de uma obrigação, a «subtração de mercadorias à fiscalização aduaneira» ou, nos termos da Convenção, ao «regime de trânsito comum». Em caso de subtração por incumprimento de uma obrigação, a dívida é constituída no momento em que as mercadorias são subtraídas ao

regime.

*Artigos 112.º, n.º 3,
alínea a), e 114.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 79.º, CAU

Exceto nos casos em que as mercadorias são objeto de furto flagrante do respetivo meio de transporte, o preciso momento da subtração é, muitas vezes, tão difícil de identificar como o local onde esta ocorreu, estando, como é óbvio, ambos relacionados. No entanto, o momento da subtração tem uma importância relativa, uma vez que, em geral, as mercadorias continuam sujeitas ao regime por um prazo relativamente curto, sendo pouco provável que os fatores considerados para o cálculo do montante da dívida se alterem radicalmente durante esse período. Quando for impossível identificar o local e a data exatos, o local deve ser o país responsável pela última estância aduaneira de passagem que notifica a passagem fronteiriça da estância aduaneira de partida ou, na sua falta, o país responsável pela estância aduaneira de partida. A data deve ser o primeiro dia útil após o termo do prazo para a apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino.

A entrega da mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) na última estância aduaneira de passagem facilita a tarefa de determinar, pelo menos, o país onde a subtração ocorreu.

VIII.2.1.1.2 Incumprimento das condições

*Artigo 122.º, n.º 1,
apêndice I,
Convenção
Artigo 79.º, n.º 1,
CAU*

O incumprimento de uma das condições que regem a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito ou a utilização desse regime resulta na constituição de uma dívida.

VIII.2.2 Incumprimentos do regime

VIII.2.2.1 Situações de subtração

Todas as situações em que os serviços aduaneiros deixam de poder assegurar a observância da regulamentação aduaneira e, se for caso disso, de outras disposições aplicáveis às mercadorias podem, em princípio, ser abrangidas pelo conceito de «subtração» (ver ponto VIII.2.1.1.1).

As situações que dão origem a uma subtração das mercadorias ao regime de trânsito/fiscalização aduaneira são, em especial, as seguintes:

1. Não apresentação das mercadorias na estância aduaneira de

destino ou a um destinatário autorizado, designadamente quando:

- as mercadorias foram, no todo ou em parte, furtadas ou desapareceram durante o transporte («mercadorias em falta»⁷⁹),
- a prova de apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino foi falsificada,
- o transportador entrega diretamente as mercadorias a um destinatário que não é um destinatário autorizado,
- outras mercadorias substituíram, no todo ou em parte, as mercadorias declaradas.

2. Substituição de uma operação de trânsito/estatuto aduaneiro das mercadorias (por exemplo, a declaração de trânsito comum/da União «T1» é substituída por uma declaração de trânsito comum/da União «T2» ou por um estatuto aduaneiro de mercadorias UE comprovado por um documento «T2L» ou «T2LF» — ou equivalente, como o código «C» ou «T2F» em documentos relativos ao transporte por via aérea ou marítima).

VIII.2.2.2 Situações que não constituem subtração das mercadorias

Determinadas situações não constituem subtração das mercadorias. Um exemplo é a quebra de um selo enquanto a remessa é devidamente apresentada na estância aduaneira de destino. Outro exemplo, desta vez do regime de trânsito da União, é que um erro sobre o estatuto aduaneiro de mercadorias não UE indicado num documento de transporte eletrónico como declaração de trânsito para a utilização do regime de trânsito da União para as mercadorias transportadas por via aérea (quando o código «C» é utilizado em vez do código «T1») não é considerado uma subtração das mercadorias ao regime, desde que a companhia aérea regularize o estatuto das mercadorias, desalfandegando-as na estância aduaneira de destino à chegada.

Todavia, o facto de não ter havido uma subtração das mercadorias ao regime não implica necessariamente que não tenha havido uma inobservância de outras obrigações do regime de trânsito ou que não tenha sido constituída uma dívida (ver ponto VIII.2.3).

79 Na União, o artigo 124.o do CAU e o artigo 103.o do AD consideram que não há lugar a constituição de dívida quando as mercadorias não UE sujeitas ao regime de trânsito são furtadas, desde que sejam recuperadas rapidamente e repostas na sua situação aduaneira inicial no estado em que se encontravam no momento do furto.

VIII.2.2.3 Situação em que uma ou mais das condições que regem a sujeição das mercadorias ao regime não se encontram preenchidas

*Artigo 122.º,
n.º 1,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 79.º,
n.º 1, CAU*

Esta situação pode ocorrer durante ou antes da sujeição das mercadorias ao regime de trânsito, quando os factos que teriam impedido a concessão da autorização só sejam conhecidos após a autorização de saída das mercadorias. Os exemplos possíveis das inobservâncias acima referidas são os casos em que as mercadorias são apresentadas para sujeição ao regime:

- sem uma garantia válida para o regime de trânsito (por ter sido revogada ou anulada ou porque o seu prazo de validade terminou) ou para o território em causa [por a operação ter transitado por um Estado-Membro/uma parte contratante não coberto(a) pela garantia], ou por ter sido excedido o montante de referência da garantia global ou da dispensa de garantia,
- por um expedidor autorizado mas, contrariamente à regulamentação ou aos requisitos da autorização:
 - ✓ a carga não foi selada,
 - ✓ não foi fixado um prazo para a apresentação da remessa no destino,
- pelo titular de uma autorização para utilizar uma simplificação, emitida com base em informações incorretas ou incompletas,
- após a anulação, revogação ou suspensão da autorização para utilizar uma simplificação,
- sendo, posteriormente, constatado que uma das condições estabelecidas para a utilização de uma simplificação não se encontra preenchida (exemplo: não comunicação de uma alteração de propriedade durante o processo de autorização).

VIII.2.2.4 Constituição de dívida no âmbito do regime de trânsito

As disposições aplicáveis ao regime de trânsito comum ou da União não cobrem incidentes que dão origem a situações de dívida e cobrança que não fazem parte do regime de trânsito, mesmo quando aparentemente estão relacionadas com uma operação de trânsito. Este tipo de dívida é constituído, por exemplo:

- na sequência de uma declaração aduaneira nos termos da qual há lugar ao pagamento de uma dívida no momento da importação de mercadorias ou do fim de um regime de trânsito (por exemplo, introdução em livre prática), ou
- em consequência da introdução ilícita (por exemplo, contrabando)

- no país de mercadorias sujeitas a direitos de importação
- a) sem uma declaração de trânsito («não declaração»), ou
 - b) ao abrigo de uma declaração de trânsito que abranja mais mercadorias do que a quantidade declarada e não sujeita ao regime de trânsito.

Normalmente, a situação descrita em b) não afeta o apuramento do regime de trânsito em questão.

Contudo, sempre que ocorra uma destas situações «relacionadas com o trânsito» e sempre que a mesma tenha dado origem a uma dívida aduaneira, a autoridade que detetou a situação deve notificar a autoridade competente do país de partida de quaisquer medidas que tome. Tal ação tem por finalidade permitir à autoridade competente do país de partida identificar eventuais irregularidades em relação às mercadorias que deveriam ser sujeitas ao regime de trânsito.

VIII.2.3 Extinção de dívida

*Artigo 112.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 124.º, n.º 1,
alíneas g) e h), CAU*

*Artigo 103.º, alínea
c), AD*

A extinção de uma dívida ocorre quando:

- a subtração das mercadorias ao regime de trânsito ou a inobservância das condições fixadas para a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito ou a utilização do regime de trânsito decorrer da inutilização total ou da perda irremediável das referidas mercadorias (ou seja, tornaram-se inutilizáveis) por causa inerente à sua própria natureza (ou seja, evaporação normal) ou devido a circunstâncias imprevisíveis ou de força maior, ou em consequência de instruções das autoridades aduaneiras,
- o incumprimento que deu origem à constituição da dívida não tem qualquer efeito significativo no correto funcionamento do regime de trânsito e não constituiu uma tentativa de fraude. Segundo essa disposição, cabe às partes contratantes identificar as situações às quais tal se pode aplicar e, por conseguinte, limitar o seu âmbito.
Ato fraudulento refere-se a um ato passível de resultar numa ação penal, ou à tentativa de cometer um ato dessa natureza,
- subsequentemente, são cumpridas todas as formalidades necessárias para regularizar a situação das mercadorias.

A forma como esta «regularização» é efetuada depende da obrigação ou da condição em causa. O artigo 103.º, alínea c), do AD especifica que tal incumprimento ocorre, por exemplo, quando a fiscalização aduaneira foi posteriormente restabelecida para as mercadorias que não estavam cobertas por uma declaração de trânsito, mas que anteriormente estavam em depósito temporário

ou sujeitas a um regime especial juntamente com as mercadorias formalmente sujeitas a esse regime de trânsito⁸⁰.

VIII.2.4 Identificação dos devedores e das entidades garantes

VIII.2.4.1 Quem são os devedores?

Artigo 113.º, apêndice I, Convenção Nos termos do artigo 113.º, n.º 2, apêndice I, da Convenção (artigo 79.º, n.ºs 3 e 4, do CAU):

Artigo 79.º, n.ºs 3 e 4, CAU

- Em caso de incumprimento de uma das obrigações relativas à subtração das mercadorias à fiscalização aduaneira, o devedor é a pessoa responsável pelo cumprimento das obrigações.

Essa pessoa deve ser o titular do regime, de acordo com o artigo 8.º, n.º 1, apêndice I, da Convenção/artigo 233.º do CAU, sendo incondicional e inteiramente responsável pela dívida. A identificação do titular do regime como devedor não é determinada pela existência, ou não, de ação deliberada. No entanto, a título solidário, o devedor pode também ser o transportador ou o destinatário das mercadorias (artigo 8.º, n.º 2, apêndice I, da Convenção/artigo 233.º, n.º 3, do CAU). Em qualquer dos casos, a identificação do devedor depende da obrigação específica que não foi cumprida e do dispositivo que estabeleceu essa obrigação,

São igualmente devedoras as pessoas que participaram na subtração (cúmplices) ou adquiriram ou detiveram as mercadorias em questão (destinatários ou titulares), tendo ou devendo ter razoavelmente conhecimento de que se tratava de subtração das mercadorias à fiscalização aduaneira. Nestes casos, a existência de ação deliberada, ou não, determina se as pessoas em causa podem ser consideradas devedoras.

- Em caso de incumprimento das condições que regem a sujeição das mercadorias ao regime de trânsito, o devedor é a pessoa a quem se exige o cumprimento das condições que regem a sujeição.

Neste caso, o devedor é o titular do regime, que é a pessoa responsável pela observância das condições de sujeição das mercadorias ao regime de trânsito, incluindo no âmbito de procedimentos simplificados. Todavia, se a sujeição das

⁸⁰ Regime de trânsito da União apenas.

mercadorias ao regime de trânsito implicar a responsabilidade de uma parte terceira na observância das condições, esta será igualmente considerada devedora, juntamente com o titular do regime.

VIII.2.4.2 Ações contra os devedores

Artigo 116.º, n.º 1, apêndice I, Convenção As autoridades competentes devem iniciar os procedimentos de cobrança logo que se encontrem em posição de calcular o montante da dívida e identificar o devedor (ou devedores).

Artigo 101.º, CAU

VIII.2.4.3 Diferentes devedores e a sua responsabilidade a título solidário

Artigo 113.º, n.º 4, apêndice I, Convenção Quando forem identificados vários devedores responsáveis pela mesma dívida, estes são responsáveis a título solidário pelo seu pagamento. Tal significa que a autoridade competente para a cobrança pode obrigar qualquer dos devedores a pagar o montante devido e o pagamento, total ou parcial, desse montante por um dos devedores extingue a dívida, em razão do montante pago, em relação a todos os devedores. No que se refere aos pormenores, aplica-se a regulamentação da parte contratante em causa⁸¹.

Artigo 84.º, CAU

Artigo 108.º, n.º 3, CAU Estados-Membros:

Artigo 91.º, AD As autoridades aduaneiras devem suspender a obrigação de pagamento da dívida nos casos em que, pelo menos, outro devedor tenha sido identificado e tenha sido informado do montante da dívida. Tal suspensão, limitada ao prazo máximo de um ano, implica o depósito, por uma entidade garante, de uma garantia válida no montante total dos direitos em causa (bloquear o montante de referência da operação de trânsito em questão não equivale a tal garantia). Quando a pessoa é constituída devedora, com base no artigo 79.º, n.º 3, alínea a), do CAU, esta suspensão não se aplica caso seja considerada devedora de acordo com o artigo 79.º, n.º 3, alínea b) ou c), do CAU, ou lhe possa ser imputado qualquer

81 No que respeita à UE, o artigo 108.º, n.º 3, alínea (c), do CAU e o artigo 91.º do AD definem os casos e as condições nos quais a obrigação de pagamento de direitos por parte do devedor deve ficar suspensa pelo facto de a dívida aduaneira ter sido constituída nos termos do artigo 79.º do CAU e existirem vários devedores. Caberá às outras partes contratantes decidir se adotam ou não disposições similares sobre dívidas contraídas no seu próprio território.

artifício ou negligência manifesta.

VIII.2.4.4 Notificação do devedor

Artigo 116.º, n.ºs 2 e 3, apêndice I, Convenção O montante da dívida é comunicado ao devedor, que é obrigado a pagá-lo de acordo com as modalidades da parte contratante em causa e dentro dos prazos obrigatórios.

Artigos 102.º e 108.º a 112º, CAU

Em geral, esta notificação é enviada quando tudo está pronto para dar início aos procedimentos de cobrança⁸².

VIII.2.4.5 Ações contra a entidade garante

VIII.2.4.5.1 Responsabilidade e desoneração da entidade garante

Artigo 117.º, n.º 1, apêndice I, Convenção A entidade garante é solidariamente responsável por quaisquer dívidas constituídas pelo seu cliente, o titular do regime de trânsito, enquanto essas dívidas puderem ser exigíveis, desde que:

Artigo 98.º, n.º 1, CAU

- o titular do regime de trânsito seja, na realidade, o devedor da dívida constituída no âmbito de uma operação de trânsito coberta por uma garantia prestada pela entidade garante,
- a dívida ainda não tenha sido extinta, por exemplo, pelo seu pagamento ou pela sua prescrição,
- o montante da dívida devida não exceda o montante máximo garantido pela entidade garante⁸³,
- a entidade garante não tenha sido desonerada das suas obrigações por não ter sido notificada, dentro do prazo prescrito, pela autoridade competente.

Artigo 117.º, n.º 3, apêndice I, Convenção Por conseguinte, a entidade garante não pode ser desonerada das suas obrigações enquanto puder ser responsabilizada pelo seu compromisso, tal como acima descrito.

Artigo 98.º, CAU

Artigo 85.º, n.º 3,

82 No que respeita à UE, a dívida aduaneira ocorre «logo que as autoridades aduaneiras estejam em posição de determinar o montante dos direitos de exportação ou de importação devidos e de tomar a respetiva decisão» (artigo 102.º, n.º 3, do Código).

83 A entidade garante é solidariamente responsável pelo pagamento das somas em dívida até ao limite do montante máximo, que poderá ser 100 %/50 %/30 % do montante de referência. Para mais informações, ver parte III — Garantias.

VIII.2.4.5.2 Limitação da responsabilidade da entidade garante

*Ponto 2, termo de garantia,
Anexo C4,
apêndice III, da
Convenção*

Anexo 32-03, DA

A entidade garante pode, no caso de uma garantia global e de pedidos de pagamento sucessivos, limitar a sua responsabilidade ao montante máximo que especificou. Todavia, esta limitação só se aplica às operações de trânsito que tiverem tido início antes do trigésimo dia seguinte ao primeiro pedido de pagamento. Esta limitação visa manter os riscos financeiros da entidade garante dentro de limites aceitáveis. No entanto, tem como consequência o facto de a garantia poder ser insuficiente para as operações que tiverem início no mês seguinte ao pedido de pagamento.

Exemplo:

O termo de garantia apresenta um montante máximo de 50 000 EUR. A entidade garante recebe o primeiro pedido de pagamento de 40 000 EUR, em 15 de janeiro, e paga esse montante.

A entidade garante pode limitar a sua responsabilidade ao saldo de 10 000 EUR em relação a qualquer operação de trânsito que se tenha iniciado antes de 14 de fevereiro. São irrelevantes o facto de a operação se ter iniciado antes ou depois de 15 de janeiro e a data em que esta recebe o pedido de pagamento.

*Artigo 2.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 151.º, AE

Artigo 82.º, AD

Todavia, a entidade garante continua a ser responsável pelo pagamento do montante exigido até um máximo de 50 000 EUR, se um segundo pedido de pagamento disser respeito a uma operação de trânsito iniciada em ou após 14 de fevereiro. Não obstante, a entidade garante pode anular o seu compromisso de garantia em qualquer momento, e essa anulação produzirá efeitos a partir do 16.º dia a contar da data de notificação da estância de garantia.

VIII.2.4.5.3 Notificação da entidade garante

Se a operação de trânsito não tiver sido apurada, a entidade garante deve ser notificada do não apuramento, do seguinte modo:

*Artigo 117.º, n.º 2,
apêndice I,
Convenção*

- pelas autoridades competentes do país de partida, mediante a mensagem «Notificação da entidade garante» (IE023) ou uma carta equivalente, no prazo de nove meses a contar da data em que as

- Artigo 85.º, n.º 1, AD* mercadorias deveriam ter sido apresentadas na estância aduaneira de destino, e, em seguida,
- Artigo 117.º, n.º 3, apêndice I, Convenção*
- pelas autoridades competentes para a cobrança, no prazo de três anos a contar da data de aceitação da declaração de trânsito, com a informação de que é ou pode ser obrigada a pagar qualquer montante por que é responsável ao abrigo da operação de trânsito comum/da União em causa.
- Artigo 85.º, n.º 2, AD* A primeira notificação⁸⁴ deve indicar o número e a data de aceitação da declaração de trânsito, o nome da estância aduaneira de partida, o nome do titular do regime de trânsito e o texto da notificação. Recomenda-se a utilização de uma estrutura semelhante se, em lugar do formulário IE023, for utilizada uma carta equivalente.
- A segunda notificação deve indicar o número e a data da aceitação da declaração de trânsito, o nome da estância aduaneira de partida, o nome do titular do regime de trânsito e o montante em causa.
- Artigo 10.º, n.º 1, apêndice I, Convenção* A fim de facilitar as ações instauradas contra a entidade garante, exige-se que esta esteja estabelecida na parte contratante onde é prestada a garantia para uma dada operação de trânsito comum e eleja domicílio ou designe um representante em cada uma das partes contratantes envolvidas na operação.
- Artigo 82, n.º 1, AD* Se a União for uma das partes contratantes, a entidade garante deve ter domicílio ou designar um representante em cada Estado-Membro. Uma vez que a autoridade competente para a cobrança nem sempre é a autoridade do país onde a garantia é prestada, aquela não possui necessariamente as informações (nome e endereço) relativas à entidade garante ou ao seu representante nesse país.
- Nesses casos, deve ser utilizada a mensagem «Inquérito garantias» (IE034), e a resposta deve ser dada utilizando a mensagem «Resposta inquérito garantias» (IE037)⁸⁵.
- Nos casos em que tenha sido enviada pela estância aduaneira de partida a mensagem «Pedido de cobrança» (IE150), esta pode incluir informação sobre a entidade garante e o seu domicílio no país da autoridade responsável pela cobrança.

84 Esta informação consta da mensagem «Notificação da entidade garante» (IE023).

85 No caso do procedimento de continuidade das atividades, deve ser utilizado o modelo TC30 do pedido de endereços (ver modelo no anexo IX.8.3).

Artigo 117.º, n.º 4,
apêndice I,
Convenção

Nota:

Artigo 85.º, n.º 3,
AD

A entidade garante fica desonerada das suas obrigações quando qualquer das notificações não tiver sido efetuada no prazo previsto.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Caso a entidade garante não esteja contactável no seu «domicílio», a autoridade competente responsável pela cobrança deve contactar diretamente a estância aduaneira de garantia.

VIII.2.4.6 Cálculo do montante da dívida

O cálculo do montante da dívida depende:

- da natureza dos direitos e outras imposições que constituem a dívida, que, por sua vez, depende do regime de trânsito em causa, e
- dos outros elementos tributáveis que devem ser considerados.

Os direitos e/ou outras imposições diferem consoante o regime de trânsito utilizado e as condições que dão origem à dívida (o local onde a dívida é constituída). Podem apresentar-se as seguintes situações (excluindo o regime preferencial de importação):

Trânsito comum

Situação 1:

Operação de trânsito comum que envolve mercadorias em livre prática numa parte contratante⁸⁶

Exemplo 1A:

Regime T2 articulado com a entrega intracomunitária [União — Suíça — União]⁸⁷ (artigo 2.º, n.º 3, da Convenção)

- se os factos constitutivos da dívida ocorreram na União: não

86 São consideradas mercadorias introduzidas em livre prática as mercadorias numa parte contratante que inicia uma operação de trânsito comum, sendo as mesmas, ao entrar noutra parte contratante, tratadas ao abrigo de um regime T2 (ou seja, mercadorias UE que circulam ao abrigo de um regime de trânsito comum T2).

87 Trata-se igualmente de um regime de trânsito interno da União T2 do tipo referido no artigo 227.º, n.º 2, alínea a), do CAU e no artigo 293.º do AE.

são devidos direitos (por se tratar de mercadorias UE); podem ser devidas outras imposições consoante a regulamentação nacional em matéria de imposições aplicáveis às mercadorias,

- se a dívida é constituída na Suíça: a dívida é cobrada na Suíça (direitos e outros encargos).

Exemplo 1B:

Regime T2 articulado com a exportação [União — Noruega]

- se os factos constitutivos da dívida ocorreram na União: não são devidos direitos (por se tratar de mercadorias UE — não há alteração no estatuto das mercadorias); podem ser devidas outras imposições consoante a regulamentação nacional em matéria de imposições aplicáveis às mercadorias. O regime de exportação anterior e as medidas conexas devem ser anulados,
- se a dívida é constituída na Noruega: a dívida é cobrada na Noruega (direitos e outros encargos).

*Artigo 148.º, n.º 5,
CAU*

Exemplo 1C:

Artigo 340.º, AE

Regime T1 articulado com a exportação de mercadorias sujeitas a determinadas medidas de exportação⁸⁸ [União — Suíça] (artigo 2.º, n.º 2, da Convenção)

- se os factos constitutivos da dívida ocorreram na União: não são devidos direitos (por se tratar de mercadorias UE); podem ser devidas outras imposições consoante a regulamentação nacional em matéria de imposições aplicáveis às mercadorias. O regime de exportação anterior e as medidas conexas devem ser anulados,
- se a dívida é constituída na Suíça: a dívida é cobrada na Suíça (direitos e outros encargos).

Situação 2:

Operação de trânsito comum que envolve mercadorias provenientes de países terceiros ou de outras partes contratantes⁸⁹

- os direitos e outras imposições são devidos no país onde se constituiu a dívida.

88 Esta situação refere-se ao artigo 226.º, n.º 2, do CAU e ao artigo 189.º do AD, que abrangem as mercadorias sujeitas a certas medidas de exportação.

89 Para a União: «mercadorias não UE» transportadas ao abrigo do regime de trânsito comum T1 (artigo 226.º, n.º 1, do CAU).

Trânsito comum e/ou trânsito da União

*Artigo 226.º, n.º 1,
CAU*

Situação 1:

Operação de trânsito externo da União ao abrigo do regime T1, que envolve mercadorias não UE

- os direitos (dívida aduaneira) e outras imposições são devidos no Estado-Membro onde se constituiu ou considera ter sido constituída a dívida.

Artigo 227.º, CAU

Situação 2:

Operação de trânsito interno da União ao abrigo do regime T2

Trata-se de uma operação de trânsito interno da União ao abrigo do regime T2 entre dois pontos situados na União, com travessia de um país terceiro que não um país de trânsito comum. Este tipo de operação mantém o estatuto das mercadorias UE sem suspender os direitos ou outras imposições para a União ou os seus Estados-Membros.

- não são devidos direitos na União; podem, no entanto, ser devidas outras imposições consoante a regulamentação nacional em matéria de imposições aplicáveis às mercadorias.

Artigo 227.º, CAU

Situação 3:

*Artigo 1.º, n.º 35,
AD*

Operação de trânsito interno da União ao abrigo do regime T2F

- não são devidos direitos (dívida aduaneira), mas são devidas outras imposições no Estado-Membro onde se constituiu a dívida.

Os elementos de tributação a ter em conta são os relacionados com as mercadorias constantes na declaração de trânsito. Devem ser aplicados às taxas em vigor no momento da constituição da dívida no país onde é constituída. São calculados com base nos dados que figuram na declaração e em quaisquer outras informações fornecidas, por exemplo, pelas autoridades envolvidas, pelo titular do regime de trânsito ou por quaisquer outros documentos posteriormente obtidos.

VIII.3 Cobrança da dívida

O presente capítulo trata as seguintes matérias:

- identificação da autoridade competente para cobrança,
- procedimento de cobrança, e

- identificação *a posteriori* do local de constituição da dívida.

VIII.3.1 Princípios gerais

A base jurídica que rege a competência para o procedimento de cobrança assenta no princípio de que a autoridade competente do país de partida é responsável e desempenha o papel central na instauração dos procedimentos de cobrança, na identificação do país competente para estas tarefas e, se for caso disso, na aceitação de um pedido de transferência da competência.

VIII.3.2 Identificação da autoridade competente para a cobrança

VIII.3.2.1 Autoridade competente para a cobrança

*Artigo 114.º, n.º 3,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 101.º, n.º 1,
CAU*

A identificação da autoridade competente para a cobrança é fundamental para a boa gestão do regime e para as suas consequências no plano financeiro. A autoridade competente é a do país onde a dívida foi ou se considera ter sido constituída.

Essa autoridade é competente para a cobrança tanto da dívida como de outras imposições. Todavia, se o local onde a dívida foi constituída for hipotético (a autoridade competente do país de partida é-o por defeito), essa autoridade é apenas a primeira autoridade competente, podendo a competência ser transferida para outra autoridade, na eventualidade de o local efetivo da constituição da dívida ser posteriormente identificado. Quando tal acontece, as primeiras medidas a tomar dependem do facto de estarem envolvidas várias partes contratantes ou apenas Estados-Membros da UE (ver ponto VIII.3.3).

VIII.3.2.2 Local de constituição da dívida

Não existe uma regra específica para a determinação do local onde é constituída a dívida. Por conseguinte, pode recorrer-se a todos os métodos (autos aduaneiros, documentos apresentados pelo titular do regime de trânsito, etc.), desde que aceitáveis pela autoridade do país em causa.

VIII.3.2.2.1 Local onde ocorrem os factos constitutivos da dívida

<i>Artigo 114.º, n.º 1, alínea a), apêndice I, Convenção</i>	Em princípio, tudo depende da determinação do local onde ocorreram efetivamente os factos constitutivos da dívida.
<i>Artigo 87.º, n.º 1, segundo parágrafo, CAU</i>	Consoante o facto constitutivo da dívida, o local onde a dívida foi constituída será, por conseguinte, o local onde as mercadorias foram subtraídas ao regime, onde uma obrigação não foi cumprida ou onde uma das condições de sujeição ao regime não foi observada.
<i>Artigo 114.º, n.º 1, alínea b), apêndice I, Convenção</i>	Todavia, a identificação nem sempre é possível. Por esse motivo, a legislação permite presumir o local onde a dívida foi constituída, na eventualidade de não se poder determinar o local efetivo. Pode presumir-se que esse local seja:
<i>Artigo 87.º, n.º 1, terceiro parágrafo, CAU</i>	<ul style="list-style-type: none"> • o local onde as autoridades competentes constataram que as mercadorias se encontram numa situação constitutiva da dívida; ou
<i>Artigo 114.º, n.º 2, apêndice I, Convenção</i>	<ul style="list-style-type: none"> • em última análise, o país a que pertence a última estância aduaneira de entrada em que se constatou ter sido enviada uma mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) a uma estância aduaneira de passagem ou, na ausência desta, o país responsável pela estância aduaneira de partida.
<i>Artigo 87.º, n.º 1, terceiro parágrafo, CAU</i>	

VIII.3.2.2.2 Local onde as autoridades competentes constatarem que as mercadorias se encontram numa situação constitutiva de dívida

<i>Artigo 114.º, n.º 1, alínea b), apêndice I, Convenção</i>	Esta constatação implica que as autoridades aduaneiras têm de conhecer o paradeiro das mercadorias. A simples conclusão de que uma dívida foi constituída sem conhecer a localização das mercadorias não é suficiente para atribuir responsabilidade quanto à sua cobrança. Tal evita a possibilidade de várias autoridades concluírem que uma determinada dívida foi constituída sob a sua jurisdição.
<i>Artigo 87.º, n.º 1, terceiro parágrafo, CAU</i>	

VIII.3.2.2.3 Local determinado por predefinição

<i>Artigo 114.º, n.º 2, apêndice I, Convenção</i>	A regra para a autoridade competente determinar o local de constituição da dívida aplica-se:
<i>Artigo 87, n.º 2, CAU</i>	<ul style="list-style-type: none"> • durante o período de sete meses do prazo previsto para a chegada das mercadorias à estância aduaneira de destino, ou
<i>Artigo 77.º, AD</i>	<ul style="list-style-type: none"> • um mês após o termo do prazo de 28 dias concedido ao titular do regime de trânsito para prestar informações (após o início do procedimento de inquérito), no caso em que o titular do regime de trânsito tenha prestado informações insuficientes ou nulas ao

pedido da autoridade competente do país de partida, se tiver sido comprovadamente impossível estabelecer o local, quer determinando onde os acontecimentos efetivamente ocorreram, quer através da constatação, por parte da autoridade, de que as mercadorias se encontravam numa situação constitutiva de dívida.

A aplicação desta regra depende diretamente dos resultados (ou ausência de resultados) do procedimento de inquérito. Contudo, em última análise, mas tendo em atenção as observações *supra* sobre a efetiva determinação do local ou da situação das mercadorias, este método aplicar-se-á na maioria dos casos.

Se, decorridos os referidos sete meses, não tiver sido identificado nenhum outro local, considera-se que a dívida foi constituída:

no regime de trânsito comum:

- no país responsável pela última estância aduaneira de passagem à entrada à qual foi apresentada a mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) (ou, no caso de um procedimento de continuidade das atividades, um aviso de passagem TC10),
- ou, na sua falta, no país a que pertence a estância aduaneira de partida.

Exemplo:

— *Operação de trânsito comum (um país de trânsito comum envolvido)*

[União (Alemanha) — Suíça — União (França)]

Situação I:

se a última mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) (ou, no caso de um procedimento de continuidade das atividades, o aviso de passagem TC10) tiver sido apresentada numa estância aduaneira de passagem à entrada na Suíça, a Suíça é o local onde se presume que a dívida foi constituída.

Situação II:

se a última mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) (ou, no caso de um procedimento de continuidade das atividades, o aviso de passagem TC10) tiver sido apresentada numa estância aduaneira de passagem à entrada da União em França, a França é o local onde se presume que a dívida foi constituída.

Situação III:

na ausência da mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) (ou, no procedimento de contingência, de um aviso de passagem TC10), a Alemanha é considerada o local onde a dívida foi constituída por ser o país de partida.

no âmbito do regime de trânsito da União:

- no local onde as mercadorias foram sujeitas ao regime (Estado-Membro de partida),
- ou no local onde as mercadorias deram entrada num território aduaneiro da União ao abrigo do regime que foi suspenso no território de um país terceiro.

Exemplos:

— *Operação de trânsito da União sem travessia de um país terceiro ou de um país de trânsito comum*

[Dinamarca — Alemanha — França — Espanha]

Não está envolvida nenhuma estância aduaneira de passagem. Como país de partida, a Dinamarca será considerada o local onde foi constituída a dívida.

— *Operação de trânsito da União com travessia de um ou mais países terceiros que não são países de trânsito comum e envolvendo estâncias aduaneiras de passagem à saída e à entrada da União*

[União (Roménia) — Ucrânia — (União)⁹⁰ Polónia]

Situação I:

se a mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) (ou, no caso de um procedimento de continuidade das atividades, um aviso de passagem TC10) tiver sido apresentada numa estância aduaneira de passagem por onde as mercadorias em causa entraram na Polónia ao abrigo do regime, a Polónia é considerada o local onde a dívida foi constituída.

Situação II:

na ausência da mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) (ou, no caso de um procedimento de continuidade das

90 Trata-se igualmente de um regime de trânsito comum externo do tipo a que se refere o artigo 5.º da Convenção.

atividades, de um aviso de passagem TC10), a Roménia (o país de partida) é considerada o local onde a dívida foi constituída.

*Artigo 5.º da
Convenção*

Nota: se a mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) (ou, no caso de um procedimento de continuidade das atividades, um aviso de passagem TC10) tiver sido apresentada numa estância aduaneira de partida à saída da União (Grécia), mas nenhum aviso tiver sido apresentado à entrada na Turquia, considera-se que não foi constituída nenhuma dívida, uma vez que a subtração das mercadorias não ocorreu ao abrigo do regime de trânsito da União, mas num país terceiro em cujo território o regime (e a fiscalização aduaneira das autoridades competentes dos países envolvidos) fica suspenso. Esta situação pode seguir-se à conclusão do procedimento de inquérito (para mais informações sobre o procedimento de inquérito, ver parte VII).

VIII.3.3 Procedimento de cobrança

*Artigo 114.º,
apêndice I,
Convenção*

A autoridade competente do país de partida deve proceder às suas constatações dentro dos prazos estipulados (ver ponto VIII.3.2.2.3).

Artigo 87.º, CAU

Estados-Membros:

Artigo 77.º, AD

A dívida aduaneira deve ser inscrita na contabilidade no prazo de 14 dias após o termo do prazo de sete meses para a chegada das mercadorias ao seu destino.

Artigo 105.º, CAU

VIII.3.3.1 Mensagens de intercâmbio de informações

No âmbito do intercâmbio de informações adicionais ou da colocação de perguntas sobre uma operação específica, as mensagens «Informação sobre o inquérito e a cobrança» (IE144) e «Pedido de informação sobre o inquérito e a cobrança» (IE145) podem ser enviadas, em qualquer momento, durante o procedimento de inquérito e o procedimento de cobrança.

Este intercâmbio de informações pode ser iniciado quer pela estância aduaneira de partida, quer pela estância aduaneira de destino; não é necessária resposta (nem mensagens duplicadas) para continuar o procedimento.

A mensagem IE144 é utilizada pela estância aduaneira de partida; a mensagem IE145 é utilizada pela estância aduaneira de destino.

Se for necessário incluir documentos adicionais, estes podem ser enviados por outros meios (fax, correio eletrónico, via postal, etc.) diretamente para a pessoa de contacto indicada nas mensagens, referindo claramente o MRN do movimento a que dizem respeito e, se enviados em suporte de papel, acompanhados do modelo TC20A (apresentado no anexo VII.8.4).

VIII.3.3.2 Intercâmbio de informações e cooperação com vista à cobrança

*Artigo 13.º-A,
Convenção*

Exceto nos casos em que seja possível determinar imediata e inequivocamente o local efetivo onde ocorreu o facto constitutivo da dívida (subtração das mercadorias, inobservância de uma condição), a autoridade competente é determinada com base em pressupostos.

*Apêndice IV,
Convenção*

*Diretiva
2010/24/UE do
Conselho*

*Artigo 118.º,
primeiro
parágrafo,
apêndice I,
Convenção*

Os países devem prestar-se assistência mútua não só na fase de cobrança efetiva mas também na fase, anterior, de determinação da autoridade competente para a cobrança. Tal implica a aplicação efetiva das regras em matéria de informação do titular do regime de trânsito de que o regime não foi concluído, bem como das regras que regem o procedimento de inquérito (ver parte VII).

*Artigo 165.º, n.º 2,
AE*

*Artigo 118.º,
segundo parágrafo,
apêndice I,
Convenção*

Essa assistência mútua deve, aliás, prosseguir, uma vez determinada a autoridade competente para a cobrança. A referida autoridade deve manter as estâncias aduaneiras de partida e de garantia informadas sobre as medidas que tomou para a cobrança da dívida, utilizando a mensagem «Notificação de resolução de cobrança» (IE152). Para cumprir este requisito, deve comunicar todos os atos juridicamente importantes relativos ao desenrolar da ação de cobrança (ação penal, execução, pagamento).

Artigo 165.º, AE

A lista das autoridades competentes para a cobrança em cada país é apresentada na página ««Transit-COL» do sítio Web Europa (http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_home.jsp?Lang=en) para os movimentos NSTI e no anexo VIII.8.1 para os movimentos iniciados ao abrigo do procedimento de continuidade das atividades.

O intercâmbio de informações assume maior importância quando a autoridade identificada como competente para a cobrança não é a autoridade do país de partida responsável pelo início e monitorização do procedimento de inquérito. Se estiverem envolvidas várias autoridades, é importante que a autoridade que inicia o procedimento

de inquérito possa certificar-se de que os resultados que obtiver são efetivamente tidos em conta na determinação da autoridade competente para a cobrança. Este método evitará que se iniciem várias ações de cobrança para a mesma dívida e que se verifiquem atrasos nas notificações do devedor e da entidade garante e, por conseguinte, o desperdício de recursos. O mesmo se aplica se a autoridade de um país de destino ou de um país de passagem, mesmo antes ou independentemente do facto de receber um aviso de inquérito, considerar que possui informações (elementos de prova de factos constitutivos da dívida ou de mercadorias encontradas em situação constitutiva de dívida) com base nas quais esse país pode ser considerado o país competente para a cobrança.

VIII.3.3.3 Pedido de cobrança da autoridade competente do país de partida

Para determinar de forma inequívoca a autoridade competente para a cobrança, a autoridade competente do país de partida deve dar início ao procedimento de inquérito, salvo se for possível estabelecer que nenhum outro país esteve envolvido na operação de trânsito.

*Artigo 50.º, n.º 1,
apêndice I,
Convenção*

*Artigo 311.º, n.º 1,
AE*

*Artigo 114.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 77.º, AD

Quando a autoridade competente do país de partida obtém, por quaisquer meios, elementos comprovativos do local de constituição da dívida antes do termo do prazo para iniciar o procedimento de cobrança no país de partida, e esse local se situa presumivelmente noutro Estado-Membro ou parte contratante, deve enviar de imediato a mensagem «Pedido de cobrança» (IE150) à autoridade competente nesse país para uma eventual transferência da competência para a cobrança (ver também ponto VIII.3.2.2.3). A autoridade competente do país de destino poderá aceitar ou recusar tal pedido (ver ponto VIII.3.3.5).

VIII.3.3.4 Pedido de cobrança de outra autoridade competente

Qualquer autoridade de um país envolvido numa operação de trânsito que detete uma situação que, no âmbito do regime, dá inequivocamente origem à constituição de uma dívida no seu país (por exemplo, subtração das mercadorias durante o transporte, inobservância de uma condição), deve requerer à autoridade do país de partida a transferência da competência para iniciar o procedimento de cobrança.

A constatação de que as mercadorias «desapareceram» durante o transporte ou estavam em falta à chegada ao destino, se não

acompanhada de informações sobre o local onde foram subtraídas ou onde se possam encontrar, não é suficiente, por si só, para estabelecer que a autoridade do país que constatou esse facto é competente para a cobrança. Nesse caso, a autoridade competente do país que efetuou a constatação deve solicitar à autoridade competente do país de partida, enviando:

- a mensagem «Resposta a inquérito» (IE143), com o código de resposta «4» (Pedido de cobrança no destino), se tiver notificado a sua competência no âmbito de um procedimento de inquérito, ou
- a mensagem «Pedido de cobrança» (IE150), a solicitar a transferência de competência, se tiver detetado uma situação que dê origem a constituição de dívida no seu país. A mensagem IE150 pode ser enviada por qualquer estância que se considere competente para a cobrança, em qualquer momento do procedimento (após a sujeição ao regime e até que o movimento se encontre «Em processo de cobrança»).

Procedimento de continuidade das atividades No procedimento de continuidade das atividades, qualquer autoridade ou país envolvido que detete uma situação constitutiva de dívida no seu país deve, mediante o envio de uma mensagem «Nota informativa» (TC24) conforme com o modelo que figura no anexo VIII.8.2, informar a autoridade do país de partida que pretende assumir a responsabilidade pela cobrança. Esta informação deve chegar à autoridade competente do país de partida antes do termo do prazo estipulado. Esta autoridade deve acusar a receção da referida comunicação sem demora e confirmar se a autoridade requerente é competente para a cobrança, mediante a devolução da mensagem TC24 devidamente preenchida.

VIII.3.3.5 Aceitação do pedido de cobrança pela autoridade requerida

Artigo 115.º, I, apêndice Convenção A autoridade competente à qual é requerida a cobrança ou a transferência da competência para a cobrança deve responder ao pedido mediante o envio da mensagem «Notificação de aceitação de pedido de cobrança» (IE151), respondendo «Sim» ou «Não» quanto à transferência da competência (caso não tenham sido entregues as mensagens IE118 ou IE006). Se a resposta for negativa, o país de partida mantém a competência. Se a resposta for afirmativa, a competência é transferida para o país que aceitou o pedido, que dará início ao procedimento de cobrança. O país de partida deve informar desse facto o titular do regime.

Artigo 87.º, n.º 4, CAU A mensagem «Notificação de aceitação de pedido de cobrança»

Artigo 311.º, AE

(IE151) deve ser enviada no prazo de 28 dias.

Se a dívida aduaneira for inferior a 10 000 EUR, mesmo que a estância aduaneira competente para a cobrança não seja a estância aduaneira de partida (ou seja, é a estância aduaneira de destino ou a estância aduaneira de trânsito) essa estância aduaneira deve, primeiro, enviar a mensagem IE150 à estância aduaneira de partida, que responderá sempre com a mensagem IE151, indicando «Sim». Em seguida, a estância aduaneira competente para a cobrança introduz na mensagem IE150 a referência ao artigo 87.º, n.º 4, do Código⁹¹. A competência não pode ser alterada pela estância aduaneira de partida, mas essa estância aduaneira tem de ser informada de modo a fiscalizar adequadamente todo o processo de cobrança.

Nota:

Operações de trânsito comum (exemplo: Itália — Suíça — Alemanha):

Se se constatar que foi apresentada uma mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) numa estância aduaneira de passagem à entrada noutra parte contratante (na Suíça, sem que tenha sido apresentada a mensagem IE118 à entrada na Alemanha), essa autoridade deve aceitar o pedido de cobrança e enviar, sem demora (no prazo máximo de 28 dias), a mensagem «Notificação de aceitação de pedido de cobrança» (IE151), indicando «Sim» quanto à transferência da competência. O país que aceitar a responsabilidade deve então dar início ao procedimento de cobrança.

Operações de trânsito da União entre dois pontos situados no território aduaneiro da União através de um país terceiro [exemplo: União (Polónia) — Ucrânia — União (Roménia)]

Se se constatar que foi apresentada uma mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) numa estância aduaneira de trânsito noutro Estado-Membro (Roménia) e a autoridade competente do país de partida tiver concluído que esse Estado-Membro é responsável pela cobrança, a autoridade que tiver recebido a mensagem «Pedido de cobrança» (IE150) deve aceitar o pedido e enviar, sem demora (no prazo máximo de 28 dias), a mensagem «Notificação de aceitação de pedido de cobrança» (IE151), indicando «Sim» quanto à transferência imediata da competência. O Estado-Membro que aceitar a

⁹¹ Regime de trânsito da União apenas.

responsabilidade deve então dar início ao procedimento de cobrança.

Operações de trânsito da União entre dois pontos situados no território aduaneiro da União

(exemplo: Lituânia-França)

Se a autoridade aduaneira do país de destino estabelecer a constituição de uma dívida aduaneira, mas essa dívida for inferior a 10 000 EUR, essa autoridade envia à autoridade aduaneira da estância de partida a mensagem «Pedido de cobrança» (IE150), com referência ao artigo 87.º, n.º 4, do Código, solicitando a transferência da competência. A autoridade que receber essa mensagem deve aceitar o pedido e enviar, sem demora (no prazo máximo de 28 dias), a mensagem «Notificação de aceitação de pedido de cobrança» (IE151), indicando «Sim» quanto à transferência da competência. O Estado-Membro que aceitar a responsabilidade deve então dar início ao procedimento de cobrança.

SERVIÇOS ADUANEIROS

Ausência de resposta ao pedido de cobrança

Se a autoridade competente requerida no país de destino não responder, quer enviando a mensagem «Resposta a inquérito» (IE143), quer assumindo a responsabilidade pela cobrança mediante o envio da mensagem «Notificação de aceitação de pedido de cobrança» (IE151), no prazo acordado (o mais tardar, 28 dias), os agentes de ligação locais da rede de trânsito [ver lista de endereços da rede de trânsito (Transit Network Address Book), no sítio Web Europa] do país requerido devem ser informados, com o envio dos necessários elementos comprovativos, a fim de tomarem medidas, uma vez que a competência deve ser assumida pela autoridade requerida. Se tal ação não surtir os efeitos necessários, o serviço nacional de assistência e o coordenador de trânsito nacional do país de partida devem ser informados, a fim de tomarem medidas. Em todo o caso, a autoridade competente do país de partida deve certificar-se de que a competência foi aceite antes de revogar as suas medidas de cobrança.

Aplica-se o mesmo procedimento se a autoridade competente para a cobrança se situar num país de trânsito [ou seja, se a mensagem «Aviso de passagem de fronteira» (IE118) tiver sido enviada à estância aduaneira de partida, mas as mercadorias não tenham sido entregues no local de destino].

Importa ter em atenção que é obrigatório por lei responder a estas mensagens.

VIII.3.3.6 Comunicação do início do procedimento de cobrança

Quando a competência em matéria de cobrança tiver sido determinada com o intercâmbio das mensagens «Pedido de cobrança» (IE150) e «Notificação de aceitação de pedido de cobrança» (IE151), a

autoridade do país de partida tem de enviar a mensagem «Comunicação de cobrança» (IE063) a todas as estâncias aduaneiras que tiverem recebido uma mensagem IE001, IE003, IE050 ou IE115 em relação ao movimento em causa, informando-as de que já não devem esperar um movimento com o MRN em questão. Esta comunicação dá a conhecer às referidas estâncias aduaneiras que o movimento não chegará e se encontra «Em processo de cobrança», e que a utilização das mensagens «Aviso de chegada» (IE006), «Resultados do controlo na estância de chegada» (IE018), «Pedido de cobrança» (IE150) e «Notificação de aceitação de pedido de cobrança» (IE151) se encontra bloqueada. O intercâmbio de informações utilizando as mensagens IE144 e IE145 (ver ponto VIII.3.3.1) poderá continuar até à conclusão do procedimento de cobrança.

Haverá que notificar:

- o titular do regime de trânsito, mediante o envio da mensagem «Notificação de cobrança» (IE035) ou de uma carta equivalente, e
- a entidade garante, mediante o envio da mensagem «Notificação da entidade garante» (IE023) ou de uma carta equivalente (para mais informações, ver ponto VIII.2.4.5.3).

Na mensagem «Notificação de cobrança» (IE035) enviada ao titular do regime de trânsito devem figurar o número e a data de aceitação da declaração de trânsito, o nome da estância aduaneira de partida, o nome do titular do regime de trânsito e o montante reclamado, com indicação da respetiva divisa.

Por outro lado, a autoridade competente do país de partida, em resultado das suas constatações ou em reação a mensagens «Resposta a inquérito» (IE143) recebidas com a indicação do código «4», a mensagens «Pedido de cobrança» (IE150) ou a informações suficientes, deve transferir a responsabilidade para outro Estado-Membro ou parte contratante ou aceitar, ela própria, a responsabilidade.

No final do procedimento (depois de cobrados todos os direitos e outras imposições), a autoridade competente para a cobrança (se não for a do país de partida) deve informar a autoridade competente do país de partida sobre a cobrança da dívida, mediante o envio da mensagem «Notificação de resolução de cobrança» (IE152). A autoridade competente do país de partida reencaminha ou envia a mensagem IE152 a todas as estâncias envolvidas no movimento

(exceto a que a enviou).

VIII.3.4 Identificação *a posteriori* do local de constituição da dívida

Artigo 114.º, n.º 1, apêndice I, Convenção O resultado do processo de determinação da autoridade competente por predefinição pode ter carácter provisório, mas não invalida as medidas já tomadas para a cobrança da dívida em causa.

Artigo 87.º, CAU

VIII.3.4.1 Novos elementos comprovativos após o início do procedimento de cobrança

O local onde efetivamente ocorreram os factos constitutivos da dívida pode, por vezes, só ser identificado *a posteriori*, quando se verifica que a autoridade competente para a cobrança deveria ter sido outra.

Artigo 115.º, apêndice I, Convenção Podem ser utilizados quaisquer meios para apresentar à autoridade inicialmente determinada como competente para a cobrança da dívida os elementos comprovativos do local em que a dívida foi efetivamente constituída.

Artigos 311.º e 167.º, n.º 1, AE

Se esses elementos comprovativos forem facultados e já se tiver procedido ao intercâmbio das mensagens «Pedido de cobrança» (IE150) e «Notificação de aceitação de pedido de cobrança» (IE151) para efeitos de transferência da competência para a cobrança da dívida, a autoridade competente inicial mantém a competência no âmbito do sistema NSTI (não é possível anular a mensagem IE151) e regista o caso devidamente no seu sistema NSTI para eventuais questões/elementos comprovativos posteriores. Para o efeito, podem ser utilizadas as mensagens «Informação sobre o inquérito e a cobrança» (IE144) e «Pedido de informação sobre o inquérito e a cobrança» (IE145).

A autoridade inicialmente determinada como competente para a cobrança da dívida deve fornecer imediatamente à autoridade eventualmente competente para a cobrança, mediante o envio de um aviso de cobrança TC25 conforme com o modelo que figura no anexo VIII.8.2, todos os documentos pertinentes, incluindo uma cópia dos factos comprovados. A nova autoridade deve, no prazo de três meses a contar da data de envio do TC25, acusar a receção desses documentos, indicando se é ou não competente para a cobrança, mediante a devolução do TC25 devidamente preenchido. Se a autoridade inicialmente determinada como competente para a

cobrança não receber qualquer resposta no referido prazo de três meses, deve retomar a ação de cobrança que tinha iniciado.

Após a cobrança da dívida, esta nova estância informa a autoridade competente inicial da conclusão do procedimento de cobrança, a fim de permitir que esta envie a mensagem «Notificação de resolução de cobrança» (IE152) à estância aduaneira de partida, que a enviará a todas as outras estâncias envolvidas para encerrar o movimento em todos os sistemas.

VIII.3.4.2 Nova autoridade competente e nova ação de cobrança

*Artigo 115.º,
apêndice I,
Convenção*

Se a nova autoridade aceitar a transferência da responsabilidade, deve dar início à ação de cobrança da dívida.

*Artigos 311.º e
167.º, n.ºs 1 e 3, AE*

Assumida a competência, a nova autoridade deve imediatamente informar desse facto a autoridade competente inicial (mesmo após o termo do referido período de três meses), que deve suspender a sua ação de cobrança caso esta não tenha ainda conduzido ao pagamento dos montantes em dívida. Para o efeito, podem ser utilizadas as mensagens «Informação sobre o inquérito e a cobrança» (IE144) e «Pedido de informação sobre o inquérito e a cobrança» (IE145).

Se a autoridade competente inicial e a nova autoridade pertencerem a diferentes Estados-Membros da UE, a nova ação de cobrança incidirá exclusivamente sobre outras imposições (por estarem envolvidos dois territórios fiscais diferentes), não havendo dívidas aduaneiras a cobrar, uma vez que ambos os Estados-Membros são parte do mesmo território aduaneiro.

Em contrapartida, se as autoridades e os locais estiverem sob a jurisdição de duas partes contratantes diferentes, tanto os direitos aduaneiros (por se tratar de dois territórios aduaneiros diferentes) como as outras imposições (por se tratar de territórios fiscais diferentes) deverão ser cobrados.

VIII.3.4.3 Consequências para a cobrança inicial

*Artigo 118.º,
apêndice I,
Convenção*

Logo que a nova autoridade competente para a cobrança tiver concluído os procedimentos de cobrança e enviado a mensagem «Notificação de resolução de cobrança» (IE152), a autoridade

Artigo 165.º, AE

competente inicial para a cobrança:

- anula a ação de cobrança que iniciou, mas não concluiu (e depois suspendeu), ou
- reembolsa os montantes já cobrados ao devedor (ou à entidade garante).

Nota:

Se as autoridades e os locais dependem da mesma parte contratante, apenas são reembolsados os encargos cobrados que não sejam direitos aduaneiros.

VIII.3.4.4 Consequências para a ação de cobrança

VIII.3.4.4.1 Notificação das estâncias de partida e garantia em caso de cobrança ou de apuramento

*Artigo 118.º,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 165.º, AE

A autoridade competente para a cobrança deve informar a estância aduaneira de partida da cobrança de direitos e outras imposições através da mensagem «Notificação de resolução de cobrança» (IE152), a fim de permitir que esta envie a mensagem «Notificação de resolução de cobrança» (IE152) a todas as estâncias envolvidas no movimento. Com o envio da mensagem IE152 pela estância aduaneira de partida, realiza-se o apuramento do movimento no sistema.

Além disso, a estância aduaneira de partida informa a estância aduaneira de garantia, utilizando a mensagem «Crédito montante de referência» (IE209), bem como, caso ainda o não tenha feito, o titular do regime de trânsito, utilizando as mensagens «Notificação de cobrança» (IE035) e «Notificação de anulação» (IE045).

VIII.3.4.4.2 Notificação da cobrança ou do apuramento à entidade garante

*Artigo 117.º, n.º 4,
apêndice I,
Convenção*

Artigo 85.º, AD

Se uma entidade garante tiver sido notificada do não apuramento de um dos movimentos do seu cliente, a autoridade competente para a cobrança deve informá-la no caso de a dívida ser posteriormente cobrada (ao devedor) ou de o regime ser posteriormente apurado, utilizando para o efeito a mensagem «Notificação de anulação» (IE045) ou uma carta equivalente.

VIII.4 Situações específicas (*pro memoria*)

VIII.5 Exceções (*pro memoria*)

VIII.6 Instruções nacionais específicas (reservado)

VIII.7 Parte reservada exclusivamente aos serviços aduaneiros

VIII.8 Anexos

VIII.8.1 Lista das autoridades competentes para a cobrança no procedimento de continuidade das atividades

Para obter a versão mais recente desta lista, clique na ligação seguinte:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VIII.8.2 TC24 nota informativa e TC25 aviso de cobrança

TC24 TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO NOTA INFORMATIVA DETERMINAÇÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE PARA A COBRANÇA nos termos dos artigos 311.º e 167.º do AE/artigo 115.º, apêndice I, da Convenção	
1. Autoridade requerente Nome e endereço completo: Referência n.º: Fax: Correio eletrónico:	2. Autoridade requerida Nome e endereço completo:
3. Declaração de trânsito N.º: Estância aduaneira de partida: Data: O procedimento de inquérito foi iniciado: <input type="checkbox"/> Sim Data: Referência: <input type="checkbox"/> Não	
4a. Pedido <input type="checkbox"/> A autoridade requerente do país de partida informa que a autoridade requerida é competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito acima referida. Esta asserção baseia-se nos seguintes factos: Em anexo, encontram-se os seguintes documentos: Informações sobre a entidade garante:	

4b. Pedido

☐ A autoridade requerente de um país que não o de partida informa que é competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito acima referida. Esta asserção baseia-se nos seguintes factos:

.....
.....

Em anexo, encontram-se os seguintes documentos:

.....
.....

5. Pela autoridade requerente

Local:

Data:

Assinatura:

Carimbo

6a. Receção e resposta ao pedido na casa 4a. (a devolver à autoridade requerente)

☐ A autoridade requerida de um país que não o país de partida acusa a receção da comunicação e:

☐ confirma ser competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito acima referida.

☐ comunica que não é competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito acima referida. Esta asserção baseia-se nos seguintes factos:

.....
.....

6b Receção e resposta ao pedido na casa 4b. (a devolver à autoridade requerente)

☐ A autoridade requerida do país de partida acusa a receção da comunicação e:

☐ confirma que a autoridade requerente é competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito acima referida.

☐ comunica à autoridade requerente que não é competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito acima referida. Esta asserção baseia-se nos seguintes factos:

.....
.....

Informações sobre a entidade garante:

7. Pela autoridade requerida

Local:

Data:

Assinatura:

Carimbo

TC25
TRÂNSITO COMUM/DA UNIÃO

AVISO DE COBRANÇA

DETERMINAÇÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE PARA A COBRANÇA
nos termos dos artigos 311.º e 167.º do AE/artigo 115.º, apêndice I, da Convenção

1. Autoridade requerente

Nome e endereço completo:

Referência n.º:

Fax:

Correio eletrónico:

2. Autoridade requerida

Nome e endereço completo:

3. Declaração de trânsito

N.º:

Estância aduaneira de partida:

Data:

O procedimento de inquérito foi iniciado: ☐ Sim

Data:

Referência:

☐ Não

4. Pedido

A autoridade requerente informa que a autoridade requerida é competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito acima referida. Esta asserção baseia-se nos seguintes factos:

.....
.....

Em anexo, encontram-se os seguintes documentos:

.....
.....

5. Informações sobre a entidade garante

6. Pela autoridade requerente

Local:

Data:

Assinatura:

Carimbo

7. Aviso de receção (a devolver à autoridade requerente)

A autoridade requerida acusa a receção da comunicação e informa que

☐ ☐ é competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito
acima referida.

☐ ☐ não é competente para a cobrança da dívida constituída em relação à operação de trânsito
acima referida. Esta asserção baseia-se nos seguintes factos:

.....
.....

8. Pela autoridade requerida

Local:

Data:

Assinatura:

Carimbo

VIII.8.3 TC30 Pedido de endereço(s)

<p>Garantia do trânsito comum/da União TC30: pedido de endereço(s)</p>	
<p>1. Autoridade requerente Nome e endereço completo:</p>	<p>2. Autoridade requerida Nome e endereço completo:</p>
<p>3. <input type="checkbox"/> N.º do certificado de garantia global <input type="checkbox"/> N.º do título de garantia isolada</p> <p style="text-align: center;">Nome e endereço do titular do regime de trânsito</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	
<p>4. Solicita-se o preenchimento das alíneas seguintes e a devolução do formulário.</p> <p>a) Nome e endereço da entidade garante:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>b) Nome e endereço do mandatário da entidade garante em</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>(país da estância que solicita as informações)</p> <p>.....</p> <p>c) Referências (eventuais) a citar na carta endereçada ao mandatário da entidade garante:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	
<p>5. Pela autoridade requerente</p> <p>Local:</p> <p>Data:</p> <p>Assinatura:</p> <p style="text-align: right;">Carimbo</p>	<p>6. Pela autoridade requerida</p> <p>Local:</p> <p>Data:</p> <p>Assinatura:</p> <p style="text-align: right;">Carimbo</p>

PARTE IX — O REGIME TIR (APLICÁVEL NA UNIÃO)

A parte IX trata da circulação de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR.

O ponto IX.2 trata das habilitações da associação garante e dos titulares da caderneta TIR.

O ponto IX.3 descreve o sistema de garantia TIR no contexto da sua aplicação dentro da União.

O ponto IX.4 descreve as medidas a adotar na estância aduaneira de partida ou de entrada, bem como discrepâncias.

O ponto IX.5 descreve as medidas a adotar na estância aduaneira de destino ou de saída, bem como as irregularidades e o apuramento da operação TIR.

O ponto IX.6 descreve os procedimentos de inquérito e de cobrança.

O ponto IX.7 descreve as instalações do destinatário autorizado.

O ponto IX.8 contém os anexos da parte IX.

IX.1 TIR (Transporte Internacional Rodoviário)

O presente ponto fornece informações sobre:

- o contexto e a legislação (ponto IX.1.1),
- os princípios do regime TIR (ponto IX.1.2).

IX.1.1 Contexto e legislação

Artigos 226.º, n.º 3, alínea b), e 227.º, n.º 2, alínea b), CAU

O principal texto legislativo que rege o regime TIR é a Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de mercadorias ao abrigo das cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), realizada sob os auspícios da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). A Convenção TIR foi aprovada em nome da União Europeia pelo Regulamento (CEE) n.º 2112/78 do Conselho, de 25 de julho de 1978, e entrou em vigor na União em 20 de junho de 1983. Foi publicada uma versão consolidada da Convenção TIR como anexo à Decisão 2009/477/CE do Conselho, de 28 de maio de 2009. A Convenção TIR é atualizada regularmente e a Comissão publica as alterações à convenção no *Jornal Oficial da União*

Europeia, indicando a data de entrada em vigor.

As regras internas da União relativa ao transporte de mercadorias na UE ao abrigo do regime TIR são descritas no CAU e no respetivo ato de execução (artigos 163.º, 164.º, 167.º, 168.º, 274.º a 282.º) e ato delegado (artigos 184.º, 186.º e 187.º).

Desde 17 de julho de 2020, a Convenção TIR conta com 76 Partes Contratantes, incluindo a União Europeia e os seus 27 Estados-Membros. Todavia, só é possível realizar uma operação de trânsito TIR nos países onde existe uma associação garante habilitada (63 países em 23 de janeiro de 2020).

Nos termos da legislação da União, o regime TIR só pode ser utilizado na União para um movimento de trânsito com início ou fim fora do território aduaneiro da União, ou entre dois pontos do território aduaneiro da União com travessia do território de um país terceiro.

IX.1.2 Princípios do regime TIR

O regime TIR assenta em cinco pilares principais:

- transporte de mercadorias em veículos aprovados que apresentem placas TIR ou em contentores com selo aduaneiro;
- durante o transporte TIR, os direitos e outras imposições devidos sobre as mercadorias estão suspensos e cobertos por uma cadeia de garantias válidas internacionalmente. A associação garante nacional de cada parte contratante assegura o pagamento do montante segurado das dívidas fiscais e de outras imposições devidas em caso de irregularidade constatada nesse país durante a operação de transporte TIR. Cada parte contratante estabelece o limite da sua garantia, embora o montante máximo recomendado que deve ser exigido a cada associação garante nacional em caso de irregularidade esteja fixado em 100 000 EUR (para a União: 100 000 EUR, ou o montante equivalente na moeda nacional),
- a caderneta TIR é uma declaração aduaneira de transporte de mercadorias e prova a existência de uma garantia. As cadernetas TIR são distribuídas às associações garantes nacionais por uma organização internacional autorizada pelo Comité de Gestão TIR (atualmente, a União Internacional dos Transportes Rodoviários — IRU). A caderneta TIR é válida para apenas um transporte

TIR. É utilizada no país de partida e serve de documento de controlo aduaneiro nas partes contratantes de partida, de trânsito e de destino,

- as medidas de controlo aduaneiro adotadas no país de partida são reconhecidas pelos países de trânsito e de destino. Em consequência, as mercadorias transportadas ao abrigo do regime TIR em veículos ou contentores selados não são, por regra, examinadas nas estâncias aduaneiras dos países de passagem,
- como forma de controlar o acesso ao regime TIR, as associações nacionais que pretendam emitir cadernetas TIR e as pessoas que pretendam utilizá-las devem satisfazer condições e prescrições mínimas e ser habilitadas pelas autoridades competentes (por norma, as administrações aduaneiras) do país onde estão estabelecidas.

IX.2 Habilitações

O presente ponto fornece informações sobre:

- habilitação de associações garante (ponto IX.2.1),
- habilitação dos titulares da caderneta TIR (ponto IX.2.2).

IX.2.1 Habilitação de associações garantes

Artigo 228.º, CAU

*Artigo 6.º, n.º 1, e
anexo 9, 1.ª parte,
Convenção TIR*

Para efeitos da Convenção TIR, considera-se que a União Europeia forma um único território. O regime TIR estabelece como requisito prévio que todos os países que utilizam este regime devem estar cobertos por um sistema internacional de garantia. Por conseguinte, as associações garantes nacionais têm de ser habilitadas em conformidade com a Convenção TIR.

A Convenção TIR estabelece as condições e prescrições mínimas que as associações garantes devem cumprir para estarem habilitadas a emitir cadernetas TIR.

IX.2.1.1 Procedimento de habilitação

*Anexo 9, 1.ª parte,
n.º 1, Convenção
TIR*

A habilitação comporta dois elementos distintos: os critérios básicos de habilitação e um acordo escrito, ou qualquer outro ato jurídico, entre a associação garante e as autoridades aduaneiras.

IX.2.1.2 Critérios de habilitação

*Anexo 9, 1.^a parte,
n.º 1, alíneas a) a
d), Convenção TIR*

Os critérios de habilitação abrangem várias questões técnicas e factuais, incluindo a prova de experiência e conhecimentos, uma situação financeira sólida e um registo de cumprimento das obrigações. Estes critérios são, de um modo geral, muito semelhantes aos aplicados nos regimes de trânsito comum/da União respeitantes à habilitação para utilizar uma garantia global (para mais informações sobre as garantias, ver parte III).

IX.2.1.3 Acordo escrito

*Anexo 9,
1.^a parte,
n.º 1,
alínea e),
Convenção
TIR*

O acordo escrito, ou qualquer outro ato jurídico, inclui um compromisso sobre várias obrigações a serem cumpridas pela associação garante.

A fim de assegurar um elevado grau de harmonização, o anexo IX.8.7 estabelece um modelo do acordo escrito, com condições e prescrições mínimas, que as autoridades aduaneiras da União e as respetivas associações garantes poderão aplicar.

IX.2.1.4 Monitorização da habilitação

No interesse da boa gestão, é necessário efetuar uma monitorização permanente da habilitação, a fim de verificar se a associação garante continua a ser elegível e apresenta garantias de que as condições e prescrições respetivas continuam a ser apropriadas e necessárias, tendo eventualmente em conta qualquer alteração nas circunstâncias notificadas por essa associação garante.

IX.2.2 Habilitação dos titulares da caderneta TIR

O acesso controlado à utilização do regime TIR é um dos pilares do regime TIR.

*Artigo 1.º, alínea
o), Convenção TIR*

Artigo 184.º, AD

*Artigos 273.º e
276.º, AE*

Entende-se por «titular» (titular da caderneta TIR) a pessoa a quem tenha sido emitida uma autorização para operar ao abrigo do regime TIR e em nome da qual é apresentada uma caderneta TIR. O titular da caderneta TIR é responsável pela apresentação do veículo e das mercadorias com a caderneta TIR às estâncias aduaneiras de partida, de passagem e de destino. No território aduaneiro da União, o titular da caderneta TIR é igualmente responsável pela apresentação dos dados da caderneta TIR da operação TIR na(s) estância(s)

aduaneira(s) de partida ou de entrada.

*Artigo 6.º, n.º 4, e
anexo 9, 2.ª parte,
Convenção TIR*

O conceito jurídico de «titular» (titular da caderneta TIR) apresentado na Convenção TIR estabelece as condições e prescrições mínimas a cumprir para que os titulares da caderneta TIR possam estar autorizados a beneficiar do regime TIR.

IX.2.2.1 Procedimento de habilitação

*Anexo 9, 2.ª parte,
n.º 3, Convenção
TIR*

Na prática, a avaliação para determinar se os critérios estipulados na Convenção TIR foram cumpridos é uma tarefa partilhada pela associação garante e pelas autoridades competentes do país onde o requerente está registado. A Convenção TIR não atribui qualquer tarefa específica à associação garante ou às autoridades competentes. Pelo contrário, deixa ao critério do direito nacional e das regras e práticas de cada país o procedimento a seguir.

IX.2.2.2 Partilha do procedimento de habilitação

Ao nível da União, o Código Aduaneiro e as respetivas disposições de aplicação são omissos nesta matéria, pelo que a definição dos procedimentos de habilitação aplicáveis é da competência nacional.

Numa primeira fase, a associação garante aprecia todos os pedidos de habilitação. Se o parecer da associação garante for positivo, o pedido é transmitido às autoridades competentes. Se estas derem parecer positivo aos controlos das autoridades aduaneiras e da associação garante, as autoridades aduaneiras podem então habilitar o requerente.

A consulta entre a autoridade aduaneira competente e a associação garante será efetuada através do Banco de Dados TIR Internacional (ITDB).

IX.2.2.2.1 Controlos das autoridades aduaneiras

Sem prejuízo dos controlos que a associação garante possa realizar, cabe à autoridade competente verificar se os pedidos cumprem o critério «Inexistência de infrações graves ou recidivas à legislação aduaneira ou fiscal».

Embora o termo «graves» possa muito provavelmente aplicar-se a infrações ao direito penal, tal não deve implicar que as irregularidades administrativas e cíveis possam também ser

consideradas «graves» à luz da prática nacional.

*Anexo 9, 2.^a parte,
n.º 1, alínea d),
Convenção TIR*

De igual modo, o termo «recidivas» deve ser interpretado não só em termos do número de infrações cometidas, mas também em relação a um determinado período. Propõe-se que três ou mais infrações cometidas durante um período de cinco anos sejam consideradas infrações «recidivas».

IX.2.2.2.2 Monitorização da habilitação

*Notas explicativas
9.II.4 e 9.II.5,
Convenção TIR*

Tendo em conta o papel central que o titular da caderneta TIR desempenha no regime TIR e, em especial, o seu papel de declarante, importa que a lista dos titulares habilitados constante do Banco de Dados TIR Internacional (ITDB) seja atualizada. As autoridades competentes devem comunicar atempadamente à Comissão de Controlo TIR informações atualizadas sobre o estatuto dos titulares da caderneta TIR a quem concederam habilitação. As autoridades aduaneiras competentes devem registar diretamente no ITDB as informações sobre habilitações e cancelamentos de habilitações para utilizar cadernetas TIR.

*Anexo 9, 2.^a parte,
n.ºs 4 e 5,
Convenção TIR*

Tal implica que as habilitações devem ser sujeitas a uma monitorização permanente para verificar se os titulares da caderneta TIR continuam a ser elegíveis e se as condições e prescrições respeitantes à sua habilitação continuam a ser adequadas e necessárias.

Recomenda-se igualmente que as habilitações inativas sejam revogadas sempre que for constatado não ter sido emitida qualquer caderneta TIR ao seu titular durante um determinado período (por exemplo, um ano). As autoridades competentes devem registar a cessação da atividade no ITDB sem demora.

A monitorização da habilitação deve ser efetuada em conjunto com a associação garante. Caso os resultados da monitorização revelem qualquer incumprimento das condições relativas à habilitação, as autoridades competentes devem ponderar o cancelamento da mesma.

As associações garantes devem também cooperar com as autoridades aduaneiras competentes e solicitar as alterações (atualizar informações sobre os titulares habilitados de cadernetas TIR) através do ITDB. Esses pedidos devem ser validados pelas autoridades aduaneiras competentes.

IX.2.2.3 Cancelamento da habilitação

*Anexo 9, 2.^a parte,
n.º 6, Convenção
TIR*

A associação garante pode recusar ao titular da caderneta TIR a habilitação para utilizar a garantia ao abrigo do sistema TIR. Existem duas formas de recusar o acesso ao regime TIR a um titular habilitado:

- o titular pode ser excluído do benefício do regime TIR ao abrigo do artigo 38.º da Convenção TIR, ou
- a sua habilitação para utilizar as cadernetas TIR pode ser revogada ao abrigo do artigo 6.º, n.º 4, da Convenção TIR.

A habilitação também pode ser revogada pela autoridade competente com base num pedido de um titular da caderneta TIR.

Artigo 229.º, CAU

Uma decisão adotada por uma autoridade aduaneira de um Estado-Membro deve ser aplicada ao território aduaneiro da União para todas as operações TIR enviadas pelo titular da caderneta TIR para aceitação por uma estância aduaneira.

Aplicação do artigo 38.º versus o artigo 6.º, n.º 4

*Observações ao
artigo 38.º e ao
anexo 9, 2.^a parte,
Convenção TIR*

O artigo 6.º, n.º 4, prevê uma sanção alternativa que, sob vários aspetos, é preferível à prevista no artigo 38.º. Assim, qualquer circunstância que leve a uma exclusão ao abrigo do artigo 38.º resulta igualmente na revogação da habilitação, nos termos do artigo 6.º, n.º 4, e do anexo 9, 2.^a parte.

*Artigo 38.º,
Convenção TIR*

Aos titulares de caderneta TIR estabelecidos na União, deve ser aplicada a revogação da habilitação, nos termos do artigo 6.º, n.º 4 e do anexo 9, 2.^a parte, sempre que a revogação de um operador nacional seja permanente. Aos titulares de caderneta TIR excluídos temporariamente ou habilitados por outro Estado-Membro ou por outras partes contratantes situadas fora da União, só pode ser aplicado o artigo 38.º.

IX.2.2.3.2 Aplicação do artigo 38.º da Convenção TIR

O artigo 38.º prevê a exclusão a título temporário ou definitivo. A Convenção TIR não define estes termos. A exclusão temporária deve significar a suspensão da habilitação por um determinado período. Esta aceção pode gerar dificuldades logísticas para as partes contratantes, a quem caberá efetuar um controlo rigoroso do

período de suspensão.

A decisão de excluir um operador do regime TIR é extremamente grave e deve ser sempre devidamente justificada. Se uma infração ou irregularidade for considerada suficientemente grave para justificar uma exclusão, esta deve, preferencialmente, ter um carácter definitivo. Do mesmo modo, um operador que tenha sido definitivamente excluído deve poder ser novamente habilitado no futuro, se as circunstâncias tiverem mudado.

No entanto, existem circunstâncias específicas que podem levar a uma exclusão temporária se, por exemplo, a irregularidade que motiva a decisão (atraso na apresentação de certificados de aprovação, problemas técnicos nos compartimentos de carga) for passível de ser resolvida num prazo curto.

IX.2.2.3.3 Aplicação do artigo 6.º, n.º 4, da Convenção TIR

*Anexo 9, 2.ª parte,
Convenção TIR e
nota explicativa
9.II.4*

Qualquer titular da caderneta TIR que deixe de reunir as condições de elegibilidade para habilitação (por deixar de cumprir os critérios mínimos para tal, por exemplo) ou que perca legitimidade para tal (nomeadamente por ter cometido uma infração grave ou reiterada) deve ver a sua habilitação revogada.

Quando um Estado-Membro revoga uma habilitação deve, além de notificar o titular da caderneta TIR, registar a informação imediata e diretamente no ITDB.

IX.2.2.3.4 Notificação à Comissão Europeia e aos Estados-Membros

Artigo 229.º, CAU

As exclusões efetuadas nos termos do artigo 38.º da Convenção TIR devem, sem demora, ser registadas pelas autoridades aduaneiras competentes no ITDB. Esse registo é considerado como tendo notificado a Comissão Europeia e os outros Estados-Membros, conforme previsto no artigo 229.º, n.º 2, do CAU.

A Comissão Europeia não pode garantir a fiabilidade total dos dados, pelo que os Estados-Membros devem ser rigorosos ao recusar o acesso de um operador ao regime TIR. Em caso de dúvida, o ponto de contacto TIR do Estado-Membro que comunicou a exclusão deve ser contactado para confirmar a informação.

IX.2.2.4 Notificação de decisões para restabelecer o acesso ao regime TIR

Poderá haver casos em que um Estado-Membro seja levado a revogar a sua decisão de excluir um titular da caderneta TIR ou a restabelecer a habilitação. É igualmente importante que todos os outros Estados-Membros sejam informados dessas decisões. Para o efeito, os procedimentos de notificação mencionados no ponto IX.2.2.3 *supra* aplicam-se também a estas decisões.

IX.3 Garantias

O presente ponto fornece informações sobre:

- introdução (ponto IX.3.1),
- montante de garantia (ponto IX.3.2);
- âmbito de cobertura da garantia (ponto IX.3.3);
- responsabilidade das associações garantes da União (ponto IX.3.4).

IX.3.1 Introdução

Artigos 3.º, alínea b), 6.º, n.º 1, 8.º, n.ºs 3 e 4, e 11.º, Convenção TIR

O sistema de garantia internacional é um dos chamados pilares do regime de trânsito aduaneiro TIR. A garantia visa assegurar que os direitos e taxas aduaneiros em risco durante as operações de transporte realizadas ao abrigo do regime TIR estejam sempre cobertos.

IX.3.2 Montante da garantia

IX.3.2.1 Montante máximo da garantia

Artigo 8.º, n.º 3, e nota explicativa 0.8.3, Convenção TIR

O limite da garantia por caderneta TIR é determinado por cada parte contratante.

Artigo 163.º, AE

Ao nível da União, foi acordado que este montante seja expresso em euros, com um montante máximo de 100 000 EUR.

IX.3.2.2 Regras respeitantes à taxa de câmbio

As regras seguintes aplicam-se aos Estados-Membros que ainda não adotaram o euro como moeda única:

- Artigo 53.º, n.º 2, CAU* a) Para efeitos do acordo/compromisso, o montante máximo por caderneta TIR é equivalente ao valor cambiado para a moeda nacional de 100 000 EUR. As taxas a utilizar para esta conversão são fixadas pelo Banco Central Europeu, uma vez por ano, no primeiro dia útil de outubro, e publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta taxa é aplicável a partir de 1 de janeiro do ano seguinte.
- Artigo 48.º, n.ºs 2 e 3, AE*
- Artigo 53.º, n.º 1, alínea b), CAU* b) Em caso de reclamação ao abrigo da garantia, é utilizada a taxa de câmbio aplicável no dia da aceitação da caderneta TIR na estância aduaneira de partida ou de entrada. Estas taxas são fixadas uma vez por mês e publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*.
- Artigo 48.º, n.º 1, AE*

IX.3.3 Âmbito de cobertura da garantia

- Artigo 2.º, Convenção TIR* A Convenção TIR não faz qualquer distinção relativamente às mercadorias que podem ser transportadas a coberto de uma caderneta TIR. No entanto, a cadeia de garantia internacional não cobre os produtos de tabaco e álcool a seguir enumerados. Esta restrição aplica-se independentemente das quantidades das mercadorias em causa. O montante máximo da garantia mencionada no ponto IX.3.2.1 *supra* aplica-se ao transporte de todas as mercadorias, com exceção dos seguintes produtos de tabaco e álcool:

Código SH	Designação do produto
2207.10	Álcool etílico não desnaturado com um teor alcoométrico volúmico igual ou superior a 80 %
2208	Álcool etílico não desnaturado com um teor alcoométrico volúmico inferior a 80 %
2402.10	Charutos e cigarrilhas, que contenham tabaco
2402.20	Cigarros que contenham tabaco
2403.11 e 2403.19	Tabaco para fumar, mesmo que contenha sucedâneos de tabaco

IV.3.4 Responsabilidade das associações garantes da União

- Artigo 228.º, CAU* Para efeitos do regime TIR, considera-se que a União forma um único território. No entanto, cada Estado-Membro possui, pelo menos, uma associação garante nacional habilitada.
- Artigo 164.º, AE* A emissão de uma notificação válida de não apuramento pela autoridade aduaneira pertinente à sua associação garante, em conformidade com a Convenção TIR, produz um efeito legal idêntico ao de uma notificação emitida a outra associação garante pela sua própria autoridade aduaneira.
- Artigo 11.º, n.º 1, Convenção TIR*

IX.4 Formalidades na estância aduaneira de partida ou de entrada

O presente ponto fornece informações sobre:

- introdução (ponto IX.4.1),
- aceitação dos dados de uma caderneta TIR (ponto IX.4.2),
- segurança do veículo/contentor (ponto IX.4.3),
- formalidades na estância aduaneira de partida ou de entrada (ponto IX.4.4),
- carregamento intermédio (ponto IX.4.5),
- discrepâncias (ponto IX.4.6).

IX.4.1 Introdução

- Artigo 1.º, alínea k), Convenção TIR* A estância aduaneira de partida desempenha duas funções distintas e vitais. Estas funções estão relacionadas com três dos cinco pilares do regime TIR. A primeira função consiste na aceitação da caderneta TIR, na garantia da integridade física do veículo/contentor rodoviário e na realização dos controlos aduaneiros.
- Secção 1.2, Manual TIR*
- Artigo 228.º, CAU* A outra função, igualmente importante, consiste no apuramento (ver ponto IX.5.2) da operação TIR e, quando necessário, na cobrança dos direitos e taxas devidos (ver ponto IX.6.4). Uma vez que, para efeitos das regras relativas ao uso da caderneta TIR, a União é considerada um único território, a estância aduaneira de partida da

União possui uma função e uma responsabilidade particularmente importantes.

Artigo 273.º, n.º 1, AE

O sistema eletrónico de trânsito da União a utilizar para o intercâmbio de mensagens no âmbito do regime TIR é o novo sistema de trânsito informatizado (NSTI), que já é utilizado para o trânsito da União.

Artigo 276.º, AE

No território aduaneiro da União, o termo/apuramento de uma operação TIR entre as estâncias aduaneiras de partida ou de entrada e as estâncias aduaneiras de destino ou de saída passou a ser um processo mais rápido graças à substituição da devolução da parte da folha n.º 2 pelo envio das seguintes mensagens: «Aviso de chegada» (IE006) e «Resultados do controlo» (IE018).

Nota:

O NSTI é utilizado apenas para as operações TIR realizadas na União (ou seja, não é utilizado nos países de trânsito comum). Para os transportes TIR que entram na União e provêm de um país terceiro, em que parte da viagem é efetuada num país não pertencente à União antes de voltar a entrar na União, o titular da caderneta TIR (ou o seu representante) é responsável pela apresentação dos dados da caderneta TIR para poder iniciar a operação TIR em cada estância aduaneira de entrada na União.

Ver exemplos no anexo IX.8.9.

IX.4.2 Aceitação dos dados da caderneta TIR

Artigo 273.º, AE

Para o intercâmbio de dados da caderneta TIR para as operações TIR e **para o cumprimento das formalidades aduaneiras dos regimes de trânsito da União**, é utilizado o sistema NSTI.

O intercâmbio de dados da caderneta TIR através de mensagens eletrónicas ocorre a três níveis:

- entre o titular da caderneta TIR e os serviços aduaneiros (domínio externo),
- entre as estâncias aduaneiras de um mesmo país (domínio nacional), e
- entre as administrações aduaneiras nacionais e a Comissão Europeia (domínio comum).

De modo geral, o titular de uma caderneta TIR dispõe das seguintes opções para proceder à apresentação dos dados de uma caderneta TIR, dependendo do Estado-Membro em causa:

- introdução direta de dados pelo operador (nomeadamente através do sítio Internet de uma entidade aduaneira),
- intercâmbio eletrónico de dados (IED),
- introdução de dados na estância aduaneira (num terminal colocado à disposição dos operadores),
- através de uma interface desenvolvida pela organização internacional (por exemplo, pedido de DAP da União Internacional dos Transportes Rodoviários).

A utilização da caderneta TIR sem o intercâmbio de dados da mesma para operações TIR em caso de falha temporária do sistema eletrónico está descrita no anexo IX.8.4. (procedimento de contingência).

Artigo 274.º, AE

Embora o titular de uma caderneta TIR seja obrigado a registar os dados dessa caderneta na estância aduaneira de partida ou de entrada, utilizando o NSTI, as autoridades aduaneiras da União devem continuar a preencher a caderneta TIR em conformidade com as prescrições da Convenção TIR, para evitar consequências jurídicas decorrentes de uma discrepância entre os dados da mensagem eletrónica e os elementos constantes da própria caderneta.

*Anexo I,
Convenção TIR*

Numa situação em que se verifique uma discrepância entre os dados constantes do NSTI e os elementos da caderneta TIR, prevalecem estes últimos, devendo os dados eletrónicos ser corrigidos pelo titular da caderneta TIR de forma a corresponderem às informações nela constantes.

*Anexo 10, n.º 4,
Convenção TIR*

Cada caderneta TIR tem um número de referência único. Uma caderneta TIR pode ter 4, 6, 14 ou 20 folhas. São utilizadas duas folhas por parte contratante; o número de folhas indica o número de partes contratantes em cujo território as mercadorias podem transitar, incluindo as partes contratantes de partida e de destino.

É importante assegurar que apenas sejam aceites cadernetas TIR válidas. A lista de cadernetas TIR registadas como inválidas pela organização internacional pode ser descarregada a partir da

respetiva base de dados.

A União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU), responsável pela impressão e distribuição da caderneta TIR, introduziu algumas medidas de segurança para assegurar o reconhecimento de qualquer caderneta TIR falsificada ou contrafeita. Essas medidas de segurança incluem:

- o logótipo em relevo representado por um camião na capa,
- o uso de tinta de impressão termocrómica.

Um código de barras correspondente ao código alfanumérico da caderneta TIR.

*Artigo 12.º,
Convenção TIR*

Ainda assim, qualquer caderneta TIR genuína pode ser inválida se, por exemplo, não apresentar a assinatura e o selo da associação emitente ou se a data de validade indicada na casa 1 da capa tiver expirado.

Tal como em qualquer controlo aduaneiro, o grau e rigor das verificações a aplicar antes da aceitação da caderneta TIR serão determinados com base numa análise de risco. Estes controlos permitem assegurar que as mercadorias carregadas estão cobertas pela garantia (ver ponto IX.3.3).

IX.4.3 Segurança do veículo/contentor

*Anexo 2,
Convenção TIR*

Uma vez que os controlos aduaneiros obedecem ao princípio do reconhecimento mútuo, é fundamental que a estância aduaneira de partida se certifique de que o veículo ou contentor está aprovado para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR. Na maioria dos casos, e em conformidade com a análise de risco, esse controlo consistirá apenas em examinar o certificado de aprovação do veículo. Importa, todavia, ter em conta que estes certificados podem ser facilmente falsificados ou alterados. Nenhuma operação TIR pode ser iniciada na ausência ou não validade de um certificado de aprovação.

IX.4.3.1 Recomendação para a utilização de um sistema de código para a comunicação de observações de defeitos no certificado de aprovação

*Anexos 2, 3 e 4,
Convenção TIR*

Em 11 de junho de 2015, o Comité de Gestão para a Convenção TIR decidiu recomendar às autoridades aduaneiras que, no momento do

registo de observações de defeitos na rubrica n.º 10 do certificado de aprovação, devem complementar o registo manual desses defeitos com um sistema de código que indique a localização e o tipo do defeito. O sistema de código uniformizado que está especificado nessa recomendação deve ser utilizado por todas as autoridades aduaneiras da União. Contudo, a ausência de qualquer código na rubrica n.º 10 do certificado de aprovação não deve impedir a aceitação de um certificado de aprovação, desde que sejam cumpridas as disposições do anexo 3 da Convenção TIR.

IX.4.4 Formalidades na estância aduaneira de partida ou de entrada

Artigo 276.º, AE Além de apresentar a caderneta TIR e todos os documentos de acompanhamento necessários para acompanhar a caderneta, o veículo e as mercadorias, o titular da caderneta TIR ou o seu representante é responsável por apresentar à estância aduaneira de partida ou de entrada os dados da caderneta TIR através do NSTI, juntamente com a mensagem «Dados da declaração» (IE015), respeitando as regras e utilizando os códigos especificados para as declarações de trânsito eletrónicas.

Apêndice C2, ADT Os elementos de dados da caderneta TIR correspondentes aos atributos dos dados do NSTI são apresentados no anexo IX.8.2.

Anexo B, AD

Anexo B, AE As estâncias aduaneiras de destino ou de saída na União em que as mercadorias devem ser apresentadas para pôr termo à operação TIR figuram na base de dados das estâncias aduaneiras da UE. O endereço do sítio Web é o seguinte:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_search_home.jsp?Lang=en

O NSTI valida automaticamente a declaração. A validação pode incluir uma verificação do titular da identificação TIR através do ITDB. Uma declaração incorreta, incompleta ou incompatível é rejeitada com a mensagem «Declaração rejeitada» (IE016).

Quando a declaração é aceite pelas autoridades aduaneiras, o sistema gera um número de referência principal (MRN) que é atribuído à operação TIR e comunicado, juntamente com a mensagem «MRN atribuído» (IE028), ao titular da caderneta TIR ou ao seu representante.

A declaração passa, então, a ter o estatuto «Aceite». A estância aduaneira de partida ou de entrada define um prazo para a

apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino ou de saída (ver ponto IX.4.4.6) e decide sobre o controle das mercadorias/do veículo, incluindo a selagem do veículo.

A estância aduaneira de partida ou de entrada pode verificar a validade do número de identificação do titular TIR, utilizando um dos seguintes métodos:

Artigo 276.º, AE

- automaticamente, durante a aceitação da declaração que liga o seu sistema de trânsito nacional ao ITDB,
- manualmente, antes da autorização de saída de uma operação TIR através do ITDB,
- manualmente, através do ITDB, no caso de um procedimento de contingência, conforme descrito no anexo IX.8.4.

Para mais informações sobre a alteração, a anulação e a verificação da declaração eletrónica, ver parte IV, capítulo 2, do Manual do Trânsito.

IX.4.4.1 Utilização correta da caderneta TIR

À semelhança das instruções sobre o preenchimento correto da caderneta TIR, devem também ser seguidas as instruções relativas à sua correta utilização. O anexo IX.8.3 apresenta instruções pormenorizadas sobre como preencher uma caderneta TIR e utilizar as folhas nas diferentes estâncias aduaneiras (de partida, passagem e de destino).

A estância aduaneira de partida deve igualmente prestar especial atenção ao correto preenchimento da capa da caderneta TIR.

IX.4.4.2 Recomendações sobre a utilização do código SH

Resoluções e recomendações do Manual TIR

Em 31 de janeiro de 2008, o Comité de Gestão para a Convenção TIR de 1975 emitiu uma recomendação no sentido de os titulares de caderneta TIR indicarem o código SH de seis dígitos, além de uma descrição das mercadorias, na casa 10 do manifesto das mercadorias na folha amarela (não destinada aos serviços aduaneiros) da caderneta TIR.

As estâncias aduaneiras de partida na União aceitarão igualmente a inclusão do código SH nas folhas da caderneta TIR destinadas às formalidades aduaneiras e como parte dos dados eletrónicos da caderneta TIR.

Importa salientar que o titular da caderneta TIR não é obrigado a introduzir o código SH.

Sempre que o código SH seja fornecido, as autoridades aduaneiras na estância aduaneira de partida ou de entrada devem verificar se esse código corresponde ao apresentado noutros documentos aduaneiros, comerciais ou de transporte.

IX.4.4.3 Prova do estatuto aduaneiro das mercadorias UE

Artigos 119.º e 127.º, DA e *Artigo 207.º, AE* Sempre que uma caderneta TIR, utilizada como documento de transporte único emitido num Estado-Membro, cobrir mercadorias transportadas a partir de outro Estado-Membro através do território de um país terceiro, o titular da caderneta TIR pode introduzir o código «T2L» (ou «T2LF» para as mercadorias UE com destino a, proveniência de ou entre os territórios fiscais especiais) e apor a sua assinatura (casa 10) em todas as folhas pertinentes do manifesto das mercadorias da caderneta TIR, a fim de comprovar o estatuto aduaneiro de mercadorias UE.

Se a caderneta TIR cobrir também mercadorias não UE, os códigos «T2L» ou «T2LF» e a assinatura devem ser apostos de forma a referirem-se apenas, de forma inequívoca, às mercadorias UE.

O código «T2L» ou «T2LF» inscrito em todas as folhas da caderneta TIR devem ser certificados pela estância aduaneira de partida através do carimbo e da assinatura do funcionário competente.

IX.4.4.4 Apresentação de uma garantia

Para que a saída das mercadorias no âmbito de uma operação TIR seja autorizada, é necessária uma garantia. Para as operações TIR, a garantia é apresentada sob a forma de uma caderneta TIR válida. O NSTI utiliza o tipo de garantia B e o número da caderneta TIR. O ponto IX.3 fornece informações suplementares sobre as garantias.

IX.4.4.5 Selagem de veículos/contentores

Artigo 19.º, Convenção TIR e *Anexo 2, Convenção TIR* Deve também ser prestada especial atenção à selagem dos veículos/contentores. É fundamental verificar o número de selos aduaneiros a apor e a sua localização exata, com base nas indicações constantes do certificado de aprovação (ponto 5), assim como nas fotografias ou esquemas anexados. Se a estância aduaneira de

partida julgar necessário, poderá apor mais selos com vista a prevenir qualquer abertura não autorizada do compartimento de carga.

Os selos aduaneiros apostos pela estância aduaneira de partida devem ser aplicados de forma correta e os selos já apostos devem ser cuidadosamente verificados pela estância aduaneira de entrada, com vista a detetar qualquer interferência ilícita. A utilização de selos de exportador ou de transportador em substituição de selos aduaneiros não é permitida no âmbito do regime TIR.

IX.4.4.6 Prazos

Artigos 276.º e 278.º, AE

A estância aduaneira de entrada ou de partida fixa o prazo no qual as mercadorias devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino ou de saída.

O prazo fixado por essa estância vincula as autoridades competentes do território dos Estados-Membros onde é efetuada a entrada das mercadorias durante a operação TIR. Esses Estados-Membros não podem alterar o prazo fixado.

Quando a apresentação das mercadorias tiver sido realizada na estância aduaneira de destino ou de saída após o termo do prazo fixado pela estância aduaneira de partida ou de entrada, considera-se que o titular da caderneta TIR cumpriu o prazo sempre que ele próprio ou o transportador provar, a contento da estância aduaneira de destino ou de saída, que o atraso não lhe é imputável.

Ao fixar o prazo, a estância aduaneira de partida ou de entrada deve ter em conta:

- o meio de transporte a utilizar,
- o itinerário,
- qualquer legislação em matéria de transportes ou outra legislação que possa ter um impacto na fixação do prazo (por exemplo: legislação social ou ambiental que afete o meio de transporte e os regulamentos relativos a horas de trabalho e a períodos de repouso obrigatório dos condutores),
- quaisquer informações comunicadas pelo titular da caderneta TIR, se for caso disso.

IX.4.4.7 Itinerário para a circulação de mercadorias no âmbito de uma operação TIR

Artigo 275.º, AE Sempre que a estância aduaneira de partida ou de entrada o considere necessário (por exemplo, para o transporte de mercadorias que apresentem riscos elevados), deve determinar um itinerário vinculativo para o transporte das mercadorias, tendo em conta todas as informações pertinentes comunicadas pelo titular da caderneta TIR.

Embora não seja viável fixar o itinerário exato a seguir, devem ser indicados na casa 22 da caderneta TIR e no NSTI, pelo menos, os Estados-Membros por cujo território as mercadorias transitam.

Regra geral, as mercadorias que circulam no âmbito de uma operação TIR, especialmente quando se trata de animais vivos ou bens perecíveis, devem ser transportadas para o seu local de destino utilizando o itinerário economicamente mais justificado.

IX.4.4.8 Autorização de saída de mercadorias para uma operação TIR

Artigo 276.º, AE A autorização de saída de mercadorias sujeitas a um regime TIR será dada após a aceitação dos dados da caderneta TIR e dos controlos necessários. A estância aduaneira de partida ou de entrada notifica o titular da caderneta TIR da saída das mercadorias para a operação TIR.

A estância aduaneira de partida deve registar o MRN da operação TIR no talão n.º 1, casa 2 (sob um número) da caderneta TIR e devolvê-la ao titular TIR ou ao seu representante.

Artigo 184.º, AD Não é condição obrigatória que o documento de acompanhamento de trânsito (DAT) ou o documento de acompanhamento de trânsito/segurança (DATS) acompanhe as mercadorias com a caderneta TIR, desde que o MRN indicado na caderneta TIR seja facilmente legível ou se o MRN for enviado às autoridades aduaneiras por quaisquer outros meios (por exemplo, sob a forma de um código de barras ou apresentado num dispositivo móvel ou eletrónico).

No entanto, o titular da caderneta TIR pode solicitar à estância aduaneira de partida ou de entrada que lhe forneça o DAT ou o DATS num formato determinado por essa estância aduaneira (por documento impresso ou por meios eletrónicos).

A folha n.º 1 da caderneta TIR visada com o MRN é destacada e

conservada pela estância aduaneira de partida ou de entrada.

Artigo 276.º, AE Aquando da autorização de saída das mercadorias, o NSTI transfere automaticamente a mensagem «Aviso antecipado de chegada» (mensagem IE001) à estância aduaneira de destino ou de saída. Poderá também ser enviada a mensagem externa «Autorizado para trânsito» (IE029) ao titular da caderneta TIR ou ao seu representante.

IX.4.5 Carregamento intermédio

Artigo 18.º, Convenção TIR Um transporte TIR pode envolver, no máximo, quatro⁹² estâncias aduaneiras de partida e de destino.

No caso de serem carregadas mercadorias adicionais na estância aduaneira intermédia de passagem, essa estância intervirá na qualidade de estância aduaneira de destino e de estância aduaneira de partida para efeitos das formalidades relacionadas com a caderneta TIR e os dados da caderneta TIR.

Devem ser seguidos os procedimentos descritos no ponto IX.4.4. *supra*. Em especial, a operação anterior deve ser terminada no NSTI e devem ser enviadas as mensagens IE006 e IE018 (ver ponto IX.5.3).

Após o carregamento das mercadorias adicionais, cabe ao titular da caderneta TIR registar uma nova declaração com os dados da caderneta TIR, incluindo todos os dados relativos às remessas anteriores [por exemplo, referência ao documento anterior (MRN)]. Ver exemplos no anexo IX.8.9.

IX.4.5.1 Suspensão temporária do transporte TIR

Artigo 26.º, Convenção TIR A suspensão de um transporte TIR, mesmo que temporária, significa que não é dada qualquer garantia TIR para a parte suspensa do percurso. Um transporte TIR deve ser suspenso se ocorrer numa parte não contratante na Convenção TIR. Quando um transporte TIR incluir um trajeto não rodoviário (por ex., uma travessia marítima que envolva um regime de trânsito mais simples ou que não envolva qualquer regime de trânsito), o titular da caderneta TIR poderá solicitar às autoridades aduaneiras que

Observações aos artigos 2.º e 26.º, Convenção TIR

Artigo 26.º, n.º 2, Convenção TIR

⁹² Este número poderá aumentar para oito, caso as alterações da notificação depositária C.N.99.2021.TREATIES-XI.A.16 entrem em vigor em março de 2022.

suspendam o transporte TIR para aquela parte do percurso e voltem a autorizá-lo no final do trajeto não rodoviário.

*Artigo 26.º, n.º 3,
Convenção TIR*

Nesses casos, serão realizados os controlos e as formalidades pertinentes nas estâncias aduaneiras de saída ou entrada. Ver pontos IX.4.4 e IX.5.3.

*Observações aos
artigos 2.º e 26.º,
Convenção TIR*

Todavia, no território de uma parte contratante, o regime TIR pode ser aplicado numa parte do percurso não efetuada por estrada (por ex., por via ferroviária) se as autoridades aduaneiras puderem assegurar os controlos e as formalidades que garantam o início e o encerramento adequados do regime nas estâncias aduaneiras de entrada e de saída (e de destino, se for caso disso).

IX.4.6 Discrepâncias

IX.4.6.1 Tratamento de discrepâncias

Essencialmente, devem ser tidos em conta três tipos de discrepâncias ou irregularidades respeitantes às mercadorias:

- mercadorias em falta,
- mercadorias em excesso,
- mercadorias descritas incorretamente.

Essas discrepâncias serão tratadas de diferentes formas, consoante a irregularidade que seja detetada pela estância aduaneira de partida ou de entrada e consoante esteja envolvida ou não uma declaração de exportação.

IX.4.6.2 Discrepâncias detetadas pela estância aduaneira de partida

*Artigo 40.º,
Convenção TIR*

Uma irregularidade detetada pela estância aduaneira de partida antes de a caderneta TIR e os respetivos dados serem aceites deve ser tratada como uma irregularidade associada ao regime aduaneiro da operação anterior, por exemplo, do entreposto aduaneiro, do depósito temporário ou de uma autorização de saída de mercadorias para regime de exportação. Trata-se de situações que tendem a surgir quando as discrepâncias dizem respeito à designação e à quantidade das mercadorias, em que a informação relativa ao regime aduaneiro anterior foi simplesmente transposta para a caderneta TIR e para os respetivos dados.

Haverá, todavia, casos em que a irregularidade seja de natureza fraudulenta e vise utilizar de forma indevida ou abusiva o regime TIR e o regime de trânsito, por exemplo, através da descrição de mercadorias com riscos acrescidos como outro tipo de mercadorias. Nestes casos, será apropriado adotar medidas sancionatórias contra as partes responsáveis, de acordo com as disposições nacionais.

IX.4.6.3 Discrepâncias detetadas pela estância aduaneira de entrada

*Artigo 23.º,
Convenção TIR*

As autoridades aduaneiras da estância aduaneira de entrada devem examinar as mercadorias seladas durante o transporte apenas em casos especiais. Caso procedam à inspeção das mercadorias, devem registar os novos selos apostos e, se necessário, os resultados do controlo nas restantes folhas da caderneta TIR e nos talões correspondentes, assim como no NSTI.

*Artigo 8.º, n.º 5,
Convenção TIR*

Qualquer irregularidade detetada na estância aduaneira de entrada deve ser tratada em função da sua especificidade. Se forem detetadas mercadorias não declaradas dentro do compartimento de carga selado do veículo rodoviário, o titular da caderneta TIR é a primeira pessoa diretamente devedora e assumirá a dívida aduaneira. Por razões fiscais, o montante seguro é coberto pela garantia da caderneta TIR e a associação garante será responsável.

*Artigo 8.º, n.º 7,
Convenção TIR*

Se, por qualquer motivo, a operação TIR não for autorizada a prosseguir, devido, por exemplo, ao facto de a importação de mercadorias ser proibida ou sujeita a restrições, as mercadorias visadas devem ser detidas na fronteira.

Artigo 79.º, CAU

*Artigo 8.º, n.º 5,
Convenção TIR*

Se, em contrapartida, a operação TIR for autorizada a prosseguir, os dados relativos às mercadorias detetadas devem ser inscritos nas folhas restantes da caderneta TIR (ver a casa «Para uso oficial»). A casa «Para uso oficial» deve conter a anotação «Mercadorias em excesso: artigo 8.º, n.º 5, da Convenção TIR», seguida da designação das mercadorias detetadas e da quantidade.

No NSTI, os dados devem ser devidamente corrigidos pelo titular da caderneta TIR antes da sua aceitação na estância aduaneira de entrada.

Quando forem detetadas mercadorias em excesso fora do compartimento de carga selado, estas serão consideradas mercadorias de contrabando introduzidas ilicitamente na União, devendo ser adotadas medidas adequadas. No caso vertente, a associação garante não pode ser responsabilizada pelo pagamento

de quaisquer direitos ou taxas que possam decorrer deste tipo de situação, mesmo que o condutor do veículo ou o titular da caderneta TIR sejam considerados devedores.

IX.5 Formalidades na estância aduaneira de destino ou de saída

O presente ponto fornece informações sobre:

- introdução (ponto IX.5.1),
- apuramento da operação TIR à partida (ponto IX.5.2),
- formalidades na estância aduaneira de destino ou de saída (ponto IX.5.3),
- mudança de estância aduaneira de destino ou de saída (ponto IX.5.4),
- incidentes durante o percurso e utilização do relatório de incidente (ponto IX.5.5),
- irregularidades (ponto IX.5.6),
- sistema de controlo das cadernetas TIR (ponto IX.5.7),
- descarga intermédia (ponto IX.5.8),
- utilização da caderneta TIR para mercadorias de retorno (ponto IX.5.9).

IX.5.1 Introdução

As estâncias aduaneiras de destino ou de saída assumem uma responsabilidade essencial para assegurar que as operações TIR cheguem ao seu termo.

IX.5.2 Apuramento da operação TIR pela estância aduaneira de partida ou de entrada

O apuramento da operação TIR é um procedimento muito importante efetuado pelas autoridades competentes na chegada ou entrada de mercadorias, na medida em que dá por efetivamente terminada a responsabilidade da associação garante.

Artigo 10.º, n.º 2, A operação TIR só pode ser apurada se tiver terminado

Convenção TIR corretamente.

Artigo 215.º, n.º 2, CAU

Artigo 1.º, alínea e), Convenção TIR

O apuramento da operação TIR é um procedimento implícito, no sentido de que a autoridade aduaneira de partida ou de entrada não toma qualquer decisão ou medida formal. Também não é enviada qualquer notificação formal à associação garante para confirmar o apuramento. O titular da caderneta TIR e a associação garante podem considerar a operação TIR como apurada na ausência de notificação em contrário.

IX.5.3 Formalidades na estância aduaneira de destino ou de saída

Artigos 278.º e 279.º, AE

Aquando da apresentação das mercadorias, do veículo, da caderneta TIR e do MRN da operação TIR no prazo estabelecido pela autoridade aduaneira de partida ou de entrada, a estância aduaneira de destino ou de saída deve verificar os selos apostos e utilizar o MRN para extrair os dados do NSTI e registá-los.

A mensagem «Aviso de chegada» (IE006) é enviada à estância aduaneira de partida ou de entrada para a informar da chegada da remessa.

Artigo 277.º, AE

Uma vez concluídos todos os controlos necessários baseados nas informações constantes da mensagem «Aviso antecipado de chegada» (IE001), a estância aduaneira de destino ou de saída envia a mensagem «Resultados do controlo» (IE018), utilizando os códigos apropriados, à estância aduaneira de partida ou de entrada. Esta mensagem deve igualmente incluir todas as informações introduzidas no relatório de incidente e na folha n.º 1 da caderneta TIR, durante o transporte. Pode tratar-se de informações relativas a situações como operações de transbordo, aposição de novos selos e ocorrência de incidentes ou acidentes (ponto IX.5.5).

A estância aduaneira de destino deve destacar e conservar ambas as partes da folha n.º 2 da caderneta TIR, efetuar anotações no talão da caderneta TIR e devolvê-la ao seu titular.

Artigo 274.º, AE

Sempre que tenha sido autorizada a saída de mercadorias para uma operação TIR através do NSTI na estância aduaneira de partida ou de entrada e este não estiver disponível na estância aduaneira de destino ou de saída aquando da chegada das mercadorias, a estância aduaneira de destino deve efetuar os controlos necessários e

terminar o regime com base na folha n.º 2 da caderneta TIR.

Os registos no NSTI são realizados pela estância aduaneira de destino ou de saída *a posteriori* quando o sistema se encontrar novamente disponível, a fim de permitir à estância aduaneira de partida ou de entrada efetuar o apuramento da operação no NSTI.

Artigo 274.º, AE

Quando a saída das mercadorias tiver sido autorizada para a operação TIR, na estância aduaneira de partida ou de entrada, sem o intercâmbio de dados da caderneta TIR para a operação TIR, em caso de falha temporária apenas com base na caderneta TIR, a estância aduaneira de destino ou de saída deve terminar o procedimento com base na folha n.º 2 da caderneta TIR e devolver a parte apropriada da folha à estância aduaneira de partida ou de entrada.

Artigo 279.º, n.º 4, AE

A estância aduaneira de destino deve visar a caderneta TIR, preenchendo o talão n.º 2 e conservando a folha n.º 2. Depois de visar a caderneta TIR, a estância aduaneira de destino deve devolvê-la ao seu titular. Se o titular da caderneta TIR não estiver presente, esta deve ser devolvida à pessoa que a apresentou em nome e representação do seu titular.

IX.5.4 Mudança de estância aduaneira de destino ou de saída

Artigo 1.º, alínea l), Convenção TIR

Artigo 278.º, n.º 3, AE

A Convenção TIR prevê que o titular da caderneta TIR possa apresentar as mercadorias e a caderneta TIR e terminar a operação TIR numa estância aduaneira de destino ou de saída diferente da declarada. Nesse caso, essa estância passa a ser a estância aduaneira de destino ou de saída.

Quando o NSTI indicar que a estância aduaneira de destino ou de saída não recebeu a mensagem «Aviso antecipado de chegada» (IE001) para o MRN apresentado, essa estância aduaneira deve enviar a mensagem «Pedido de aviso antecipado de chegada» (IE002).

A estância aduaneira de partida ou de entrada deve responder com a mensagem «Resposta de aviso antecipado de chegada» (IE003), transmitindo os dados da mensagem «Aviso antecipado de chegada» (IE001). A estância aduaneira de destino ou de saída pode então enviar a mensagem «Aviso de chegada» (IE006) e prosseguir as demais formalidades (ver ponto IX.5.3).

Após a receção da mensagem «Aviso de chegada» (IE006), a

estância aduaneira de partida ou de entrada deve informar a estância aduaneira de destino ou de saída declarada, utilizando a mensagem «Reenvio do aviso de chegada» (IE024), de que as mercadorias chegaram a outra estância aduaneira de destino ou de saída.

Se a estância aduaneira de partida ou de entrada não encontrar a operação através do MRN, deve indicar na mensagem «Resposta de aviso antecipado de chegada» (IE003) os motivos (códigos 1 a 4) pelos quais não foi possível enviar a mensagem «Aviso antecipado de chegada» (IE001).

Os possíveis motivos de rejeição são os seguintes:

Código 1: a operação TIR foi apresentada noutra estância aduaneira de destino ou de saída;

Código 2: a operação TIR foi cancelada pela estância aduaneira de partida ou de entrada;

Código 3: o MRN não é conhecido (devido a razões técnicas ou a irregularidades) ou;

Código 4: outros motivos.

(Para uma explicação dos códigos, ver ponto I.4.4.5).

A estância aduaneira de destino ou de saída deve examinar os motivos da rejeição e, caso esses motivos o permitam, deve terminar a operação TIR e destacar e conservar ambas as partes da folha n.º 2 da caderneta TIR. Deve ainda efetuar anotações no talão n.º 2 da caderneta TIR, devolver a parte apropriada da folha n.º 2 à estância aduaneira de partida ou de entrada e devolver ainda a caderneta TIR ao seu titular.

IX.5.5 Incidentes durante o transporte das mercadorias e utilização do relatório de incidente

*Artigo 25.º,
Convenção TIR*

Se os selos aduaneiros se quebrarem ou se as mercadorias tiverem perecido ou sido danificadas na sequência de um acidente ocorrido durante o percurso, o transportador deve contactar imediatamente as autoridades aduaneiras ou, caso tal não seja possível, qualquer outra autoridade competente no país onde se encontrem as mercadorias.

Se o transportador for obrigado a desviar-se do itinerário fixado pela estância aduaneira de partida ou de entrada por circunstâncias que ultrapassem o seu controlo ou se o incidente ou acidente na aceção

Artigo 277.º, AE

do artigo 25.º da Convenção TIR tiver ocorrido no território aduaneiro da União, o transportador deve apresentar as mercadorias, o veículo, a caderneta TIR e o MRN à autoridade aduaneira mais próxima do Estado-Membro em cujo território se encontra o meio de transporte.

As autoridades devem elaborar, com a maior brevidade possível, o relatório de incidente que consta da caderneta TIR.

Em caso de acidente que exija a transferência da carga para outro veículo, essa transferência só poderá ser efetuada na presença da autoridade pertinente. Essa autoridade deve elaborar o relatório de incidente.

*Nota explicativa,
artigo 29.º,
Convenção TIR*

A não ser que a caderneta TIR ostente a menção «mercadorias pesadas ou volumosas», o veículo ou contentor de substituição deve igualmente ser aprovado para o transporte sob regime de selagem aduaneira.

Esse veículo ou contentor deve ainda ser selado e os dados relativos aos selos apostos devem constar do relatório de incidente.

Todavia, se não houver nenhum veículo ou contentor aprovado disponível, as mercadorias podem ser transferidas para um veículo ou contentor não aprovado, desde que este disponha dos meios de segurança adequados. Neste último caso, caberá às autoridades aduaneiras decidir se o transporte a coberto da caderneta TIR pode prosseguir nesse veículo ou contentor.

Caso surja uma situação de perigo eminente que exija a descarga imediata de toda ou parte da carga, o transportador pode tomar uma medida por sua própria iniciativa, sem esperar pela intervenção das autoridades. Neste caso, caberá ao transportador provar às autoridades aduaneiras que a medida por si tomada era necessária para salvaguardar o veículo ou contentor ou a carga. Quando as medidas preventivas tiverem sido tomadas e o perigo estiver controlado, o transportador deve notificar sem demora as autoridades aduaneiras, a fim de permitir a averiguação dos factos, a inspeção da carga, a selagem do veículo ou do contentor e a elaboração do relatório de incidente.

A estância aduaneira de destino ou de saída envia a mensagem «Resultados do controlo» (IE018) com todas as informações disponíveis sobre o incidente registadas no relatório de incidente e na caderneta TIR.

O relatório de incidente deve permanecer anexado à caderneta TIR.

IX.5.6 Irregularidades detetadas na estância aduaneira de destino ou de saída

IX.5.6.1 Irregularidades respeitantes às mercadorias

*Artigo 8.º, n.º 5,
Convenção TIR*

Qualquer irregularidade detetada pela estância aduaneira de destino ou de saída deve ser tratada em função da sua especificidade. Se forem detetadas mercadorias não declaradas no compartimento de carga selado do veículo rodoviário, para efeitos fiscais, essas mercadorias estão cobertas pela garantia da caderneta TIR, cabendo a responsabilidade à associação garante. Devem ser feitas as devidas anotações na casa 27 da folha n.º 2 e na casa 5 do talão n.º 2 da caderneta TIR.

A anotação deve consistir na menção «Mercadorias em excesso: artigo 8.º, n.º 5, da Convenção TIR», seguida da designação das mercadorias e da quantidade. No NSTI, a estância aduaneira de destino ou de saída envia a mensagem «Resultados do controlo» (IE018) com o código «B» e a menção «Na pendência da resolução das discrepâncias», solicitando a investigação do caso à estância aduaneira de partida ou de entrada.

A operação fica então com o estatuto «Aguarda resolução», sendo examinada pela estância aduaneira de partida ou de entrada.

Uma vez resolvida a questão, a estância aduaneira de partida ou de entrada utiliza a mensagem «Notificação da resolução de discrepâncias» (IE020) para informar a estância aduaneira de destino ou de saída. A saída das mercadorias será então autorizada e a operação será objeto de apuramento pela estância aduaneira de partida.

Se a irregularidade disser respeito a mercadorias em falta ou à descrição incorreta das mesmas, deve seguir-se um procedimento similar no que respeita às anotações da caderneta TIR e ao envio de mensagens no NSTI.

IX.5.6.2 Irregularidades respeitantes aos selos

Na estância aduaneira de destino ou de saída, as autoridades aduaneiras devem verificar se os selos apostos estão intactos. Se os selos estiverem quebrados ou apresentarem sinais de manipulação abusiva, a estância aduaneira de destino ou de saída deve indicar

essa informação na mensagem «Resultados do controlo» (IE018) que envia à estância aduaneira de partida ou de entrada.

Nesses casos, essa estância deve avaliar os factos apresentados e determinar as medidas adequadas a adotar (por exemplo, o exame das mercadorias) antes de informar a estância aduaneira de partida ou de entrada.

IX.5.6.3 Outras irregularidades

Se a irregularidade for de natureza fraudulenta e visar uma utilização indevida ou abusiva do regime TIR, devem ser tomadas medidas legais contra as partes responsáveis pela mesma.

IX.5.7 Sistema de controlo das cadernetas TIR

*Artigo 6.º, n.º 2-A,
Convenção TIR*

*Anexo 10,
Convenção TIR*

Uma organização internacional autorizada pelo Comité de Gestão é responsável pela criação de um sistema de controlo das cadernetas TIR destinado a assegurar a organização e o funcionamento eficazes do sistema de garantia internacional. Atualmente, esta organização autorizada é a União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU), que utiliza um sistema de controlo eletrónico (designado SafeTIR).

A estância aduaneira de destino deve disponibilizar informações respeitantes ao termo ou ao termo parcial da operação TIR no NSTI.

Estas informações devem ser transmitidas pelo meio de comunicação mais rápido disponível e, se possível, diariamente. Devem ser enviadas, pelo menos, as seguintes informações relativas a todas as cadernetas TIR apresentadas na estância aduaneira de destino:

- a. Número de referência da caderneta TIR;
- b. Data e o número de inscrição no registo da alfândega (contabilidade);
- c. Nome ou número da estância aduaneira de destino;
- d. Data e número de referência indicados no certificado de fim de operação TIR (casas 24-28 do talão n.º 2) na estância aduaneira de destino (caso sejam diferentes de b.);

- e. Fim parcial ou definitivo;
- f. Fim da operação TIR certificada com ou sem reservas na estância aduaneira de destino, sem prejuízo dos artigos 8.º e 11.º da Convenção TIR;
- g. Outras informações ou documentos (facultativo);

Número da página da caderneta TIR em que foi certificado o fim da operação.

IX.5.8 Descarga intermédia

*Artigo 18.º,
Convenção TIR*

Um transporte TIR pode envolver, no máximo, quatro⁹³ estâncias aduaneiras de partida e destino.

Se uma parte das mercadorias for descarregada na estância aduaneira intermédia de passagem, essa estância deve intervir na qualidade de estância aduaneira de destino e de estância aduaneira de partida para efeitos das formalidades relacionadas com a caderneta TIR e os dados da caderneta TIR.

Devem ser seguidos os procedimentos descritos no ponto IX.5.3. Em especial, a operação anterior deve ser terminada no NSTI e devem ser enviadas as mensagens IE006 e IE018.

Após a descarga, o titular da caderneta é responsável pela apresentação de uma nova declaração das mercadorias restantes no NSTI. Ver exemplo no anexo IX.8.9, alínea c).

IX.5.9 Tratamento de transportes TIR recusados

*Nota explicativa,
artigo 2.º (0.2-1)*

Um transporte TIR pode começar e terminar num mesmo país, desde que uma parte do percurso se faça no território de outra parte contratante.

*Guia sobre boas
práticas de TIR*

Tal pode também aplicar-se nos casos em que outra parte contratante não autoriza o transporte TIR a prosseguir no seu território (por exemplo, se determinadas mercadorias forem proibidas). Nestes casos, existem duas possibilidades:

- A estância aduaneira de entrada da parte contratante em causa

⁹³ Este número poderá aumentar para oito em março de 2022 (cf. nota de rodapé 90).

deve iniciar a operação TIR e certificá-la imediatamente como terminada, indicando o motivo específico da recusa na casa «Para uso oficial» em todas as folhas restantes. O titular da caderneta TIR deve regressar à estância aduaneira de saída do país anterior e solicitar uma alteração do país e da estância aduaneira de destino para o transporte TIR. Para esse efeito, o titular da caderneta TIR deve solicitar às autoridades aduaneiras que certifiquem as alterações efetuadas na casa 7 da página 1 da capa e nas casas 6 e 12 de todas as folhas restantes.

- A estância aduaneira de entrada da parte contratante em causa recusa certificar a caderneta TIR como descrito acima. O titular da caderneta TIR deve regressar à estância aduaneira de saída do país anterior e solicitar uma alteração do país e da estância aduaneira de destino para o transporte TIR. Para esse efeito, o titular da caderneta TIR deve solicitar às autoridades aduaneiras que certifiquem as alterações efetuadas na casa 7 da página 1 da capa e nas casas 6 e 12 de todas as folhas restantes. Além disso, deve solicitar às autoridades aduaneiras que anotem, na casa «Para uso oficial» de todas as folhas restantes, uma menção ao facto de as autoridades do país seguinte terem recusado aceitar a caderneta TIR.

A mesma caderneta TIR (as páginas restantes) pode ser utilizada para dar continuidade ao transporte TIR.

IX.6 Procedimento de inquérito

O presente ponto fornece informações sobre:

- verificação antes de iniciar um inquérito (ponto IX.6.1),
- procedimento de inquérito (ponto IX.6.2),
- prova alternativa de fim de operação (ponto IX.6.3),
- dívida e cobrança (ponto IX.6.4),
- reclamação à associação garante (ponto IX.6.5),
- aplicação dos artigos 163.º e 164.º do AE (ponto IX.6.6).

IX.6.1 Verificação antes de iniciar um inquérito

Nos casos em que a estância aduaneira de partida ou de entrada não receba a mensagem «Aviso de chegada» (IE006) no prazo de apresentação das mercadorias na estância aduaneira de destino ou de saída, essas autoridades devem utilizar a mensagem «Pedido de estatuto» (IE904) para verificar se os dados do NSTI do Estado-Membro de destino ou de saída correspondem a esse estatuto. O sistema verifica automaticamente, no país de destino, o estatuto das mercadorias e responde com a mensagem «Resposta de estatuto» (IE905). Para mais informações, ver ponto VII.2.5.

IX.6.2 Procedimento de inquérito

Artigo 280.º, AE

Se o estatuto descrito no ponto IX.6.1 for idêntico em ambas as estâncias aduaneiras e todas as mensagens devidas tiverem sido enviadas, as autoridades competentes do Estado-Membro de partida ou de entrada devem dar início ao procedimento de inquérito necessário para obter as informações necessárias ao apuramento da operação TIR ou, se tal não for possível, determinar os termos de constituição da dívida aduaneira, identificar o devedor e determinar o Estado-Membro responsável pela cobrança da dívida aduaneira.

Para mais informações sobre o inquérito eletrónico e a cobrança de dívida, ver partes VII e VIII.

Todavia, antes de dar início ao procedimento de inquérito à estância aduaneira de destino ou de saída declarada, recomenda-se que as autoridades competentes do Estado-Membro de partida ou de entrada verifiquem a existência de um registo relativo ao fim da operação no sistema de controlo eletrónico utilizado pela organização internacional, de acordo com o anexo 10 da Convenção TIR.

Em caso de impossibilidade de apuramento da operação TIR no prazo de 28 dias após o envio do pedido de inquérito à estância aduaneira de destino ou de saída declarada, as autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada devem instar o titular da caderneta TIR a fornecer provas do fim da operação TIR ou do local onde a infração ou a irregularidade foi efetivamente cometida, informando do facto a associação garante. A mensagem «Pedido de informação sobre movimentos de mercadorias que não chegaram» (IE140) pode ser utilizada para formular o pedido ao titular da caderneta TIR ou ao seu

representante, e a mensagem «Informação sobre movimentos de mercadorias que não chegaram» (IE141) pode ser utilizada para responder ao pedido.

Em ambos os casos, as provas (do fim da operação ou do local onde foi cometida a irregularidade) devem ser fornecidas pelo titular da caderneta TIR no prazo de 28 dias a contar da data do pedido. Esse prazo pode ser prorrogado por mais 28 dias, mediante pedido do titular da caderneta UE.

Se, após esse período:

- não houver resposta por parte da estância aduaneira de destino ou de saída,
- a estância aduaneira de destino ou de saída enviar a confirmação de que a caderneta TIR não foi apresentada ou se verifique que esta não foi apresentada,
- não for apresentada qualquer prova alternativa, aceite pela autoridade aduaneira,
- não houver provas de que a operação TIR terminou, ou
- nenhum outro Estado-Membro tiver solicitado a transferência da responsabilidade em matéria de cobrança,

*Artigo 11.º, n.º 1,
Convenção TIR*

*Artigo 280.º, n.º 8,
AE*

as autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada devem notificar formalmente a associação garante e o titular da caderneta TIR do não apuramento da operação TIR. A notificação, que poderá ser efetuada em simultâneo para ambas as partes, deve ser enviada por correio postal, recorrendo a todos os meios que permitam assegurar a sua receção pelo destinatário.

A notificação deve, em qualquer dos casos, ser efetuada no prazo de um ano a contar da data de aceitação da caderneta TIR.

Sempre que, durante as fases do procedimento de inquérito, se estabeleça que a operação TIR terminou corretamente, a autoridade aduaneira do Estado-Membro de partida ou de entrada deve proceder ao apuramento da operação TIR e informar do facto, imediatamente, a associação garante e o titular da caderneta TIR, bem como, se for o caso, qualquer autoridade aduaneira que possa ter dado início a um processo de cobrança.

IX.6.3 Prova alternativa de fim de operação

Artigo 281.º, AE

As autoridades aduaneiras poderão aceitar, como prova alternativa do fim da operação TIR, qualquer documento autenticado pela autoridade aduaneira do Estado-Membro de destino ou de saída em que as mercadorias foram apresentadas.

Essa prova alternativa deve identificar as mercadorias e estabelecer que estas foram apresentadas na estância aduaneira de destino ou de saída, ou foram entregues a um destinatário autorizado.

O titular da caderneta TIR ou a associação garante também pode apresentar à autoridade aduaneira de um Estado-Membro, como prova alternativa, os seguintes documentos de identificação das mercadorias:

- um documento ou um registo aduaneiro, autenticado pela autoridade aduaneira de um Estado-Membro, estabelecendo que as mercadorias saíram fisicamente do território aduaneiro da União,
- um documento aduaneiro emitido num país terceiro no qual as mercadorias estejam sujeitas a um regime aduaneiro,
- um documento emitido num país terceiro, autenticado pelas autoridades aduaneiras desse país, que certifique que as mercadorias são consideradas em livre prática nesse país.

Poderá ser apresentada como prova uma cópia dos documentos acima referidos, autenticada pelas autoridades.

Artigo 280.º, n.º 8, AE

A estância responsável pelo inquérito deve informar o titular da caderneta TIR e a associação garante se aceitou ou não a prova alternativa para comprovar o fim do regime TIR. A estância responsável pelo inquérito deve também comunicar ao titular da caderneta TIR qualquer elemento justificativo do apuramento do regime que a estância tenha identificado durante o procedimento de inquérito.

IX.6.4 Dívida e cobrança

Cabe primeiramente às autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada dar início ao processo de cobrança da dívida, caso tenha havido uma irregularidade que justifique o pagamento de uma dívida aduaneira e/ou outras imposições.

IX.6.4.1 Identificação da(s) pessoa(s) diretamente devedora(s)

Artigo 78.º, AD Na ausência de prova do fim da operação TIR, as autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada devem determinar o local onde a dívida aduaneira foi constituída, no prazo de sete meses a contar da data-limite em que as mercadorias deveriam ter sido apresentadas na estância aduaneira de destino ou de saída. Devem ainda identificar o devedor e determinar o Estado-Membro competente para proceder à cobrança da dívida aduaneira.

Artigo 105.º, CAU O registo de liquidação da dívida aduaneira deve ser efetuado no prazo de 14 dias após o termo do referido prazo de sete meses.

Para o efeito, as autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada podem fundamentar a sua intervenção com base nas informações de que dispõem, incluindo qualquer informação fornecida pela associação garante e pelo titular da caderneta TIR.

Artigo 11.º, n.º 1, Convenção TIR A fim de identificar a pessoa ou as pessoas devedoras, devem ser cumpridas as disposições gerais do CAU, do AE e do AD. Na maioria dos casos, a dívida aduaneira é constituída na sequência da subtração das mercadorias à «fiscalização aduaneira» ou do incumprimento das obrigações decorrentes da utilização do regime TIR. Uma vez que o titular da caderneta TIR é responsável pela apresentação, nomeadamente das mercadorias, à estância aduaneira de destino ou de saída, presume-se que o mesmo ou o seu representante sejam *prima facie* a(s) pessoa(s) diretamente devedora(s).

Artigos 79.º, 84.º e 87.º, CAU

Artigos 77.º e 78.º, AD, artigos 163.º e 311.º, AE

Para mais informações sobre o procedimento eletrónico de dívida e cobrança, ver parte VIII.

IX.6.4.2 Cobrança da dívida e/ou de outros encargos

Artigo 11.º, n.º 2, Convenção TIR A cobrança da dívida à pessoa ou às pessoas devedoras deve ser efetuada de acordo com os procedimentos normalizados (ver parte VIII). Nos termos da Convenção TIR, as autoridades competentes devem exigir à pessoa ou às pessoas devedoras o pagamento dos direitos e imposições devidos. Todavia, nos casos em que o titular da caderneta TIR resida num país terceiro, nem sempre será possível assegurar o pagamento dos encargos devidos. A Convenção TIR reconhece esta possibilidade, através da formulação «devem, tanto quanto possível, exigir à pessoa ou às pessoas

devedoras».

A formulação «tanto quanto possível» implica que as autoridades competentes devem envidar esforços no sentido de exigir o pagamento da dívida. Estes esforços devem traduzir-se, no mínimo, na emissão de um pedido formal de pagamento. O pedido deve ser dirigido à pessoa devedora.

Se a dívida não for liquidada no prazo de um mês após a sua data de notificação ao devedor, o montante, que pode ascender ao valor da garantia, deve ser reclamado à associação garante.

IX.6.5 Reclamação à associação garante

Artigo 11.º, n.º 3, Convenção TIR A reclamação à associação garante só pode ser efetuada após um período de um mês a contar da data de notificação de não apuramento e no prazo de dois anos a contar da data de notificação. Deve evitar-se o envio prematuro da reclamação (ou seja, antes de terminado o prazo de um mês), para não comprometer a validade desta.

Na prática, deve utilizar-se o mais curto destes dois prazos sempre que não haja perspectivas de recuperar a dívida junto da pessoa ou das pessoas devedoras ou se não for conhecido o local onde foi cometida a infração ou irregularidade. O prazo mais longo deve ser utilizado quando existir uma probabilidade razoável de recuperação da dívida da pessoa ou das pessoas devedoras.

Reconhece-se que todas as reclamações efetuadas à associação garante são encaminhadas para a União Internacional dos Transportes Rodoviários. Esse facto permite à União Internacional dos Transportes Rodoviários «verificar» a validade das reclamações. Por conseguinte, é importante que estas sejam acompanhadas de documentos de apoio que atestem, no mínimo, que a irregularidade deu origem ao pagamento de direitos e imposições de importação, que o devedor foi identificado, que foram tomadas medidas para exigir o pagamento pelo devedor dos encargos devidos e que as notificações foram enviadas de forma adequada e atempada.

IX.6.6 Aplicabilidade dos artigos 163.º e 164º do AE

Uma vez que o território aduaneiro da União é considerado um único território para efeitos do regime TIR, nem sempre é fácil

identificar o Estado-Membro competente para resolver as irregularidades e outras infrações cometidas no âmbito do regime de trânsito. Assim, as notificações de não apuramento referidas no ponto IX.6.2. devem igualmente ser consideradas enviadas a todas as associações garantes na União.

IX.6.6.1 Transferência da responsabilidade pela cobrança da dívida

Artigo 167.º, n.º 1, AE

Artigo 1.º, alínea o), Convenção TIR

Artigo 11.º, n.º 2, Convenção TIR

Artigo 11.º, n.º 1, Convenção TIR

Artigo 11.º, n.º 2, Convenção TIR

Artigo 11.º, n.º 3, Convenção TIR

Quando se justificar a necessidade de transferir a responsabilidade pela cobrança para outro Estado-Membro, o Estado-Membro requerente deve enviar «todos os documentos úteis» ao Estado-Membro requerido. A expressão «documentos úteis» inclui qualquer correspondência entre o Estado-Membro requerente e a sua associação garante nacional.

Se essa correspondência incluir informações pertinentes enviadas pela associação garante inicial e respeitantes à validade da notificação, o Estado-Membro requerido deve decidir se pode ou não sustentar uma reclamação contra a sua associação garante. Em caso de recurso contra uma reclamação, a associação garante do Estado-Membro requerido pode utilizar esta correspondência para fundamentar o seu recurso contra a reclamação apresentada pelo Estado-Membro requerido, em conformidade com o direito civil desse país.

IX.7 Destinatário autorizado

O presente ponto fornece informações sobre:

- introdução (ponto IX.7.1),
- competência para quebrar ou remover selos aduaneiros (ponto IX.7.2),
- chegada das mercadorias (ponto IX.7.3),
- apresentação da caderneta TIR (ponto IX.7.4),
- visto e devolução da caderneta TIR ao seu titular (ponto IX.7.5).

IX.7.1 Introdução

Regra geral, as mercadorias sujeitas ao regime TIR devem ser apresentadas na estância aduaneira de destino, juntamente com o

veículo, a caderneta TIR e o MRN da operação TIR.

Todavia, o destinatário autorizado pode receber as mercadorias nas suas instalações, ou noutro local aprovado para o efeito, sem ter de apresentar o veículo, a caderneta TIR e o MRN da operação TIR na estância aduaneira de destino.

Artigo 230.º, CAU

*Artigos 186.º
e 187.º, AD*

Artigo 282.º, AE

Os procedimentos relativos ao destinatário autorizado no âmbito do regime TIR assentam nos atuais regimes de trânsito comum/da União. Por conseguinte, devem seguir-se os procedimentos indicados na parte VI.

Em comparação com o regime de operações TIR normalizado, o estatuto de destinatário autorizado em operações TIR aplica-se apenas às operações TIR em que a descarga final é efetuada nas instalações especificadas na autorização em causa.

IX.7.2 Competência para quebrar ou remover selos aduaneiros

Artigo 282.º, AE

O reconhecimento mútuo dos controlos aduaneiros constitui um dos pilares do regime TIR, e a aposição e remoção de selos aduaneiros constitui um elemento essencial desse pilar. Por esse motivo, a autorização deve indicar explicitamente que o titular da caderneta TIR ou o seu representante está habilitado a quebrar ou remover selos aduaneiros.

O destinatário autorizado não deve, em circunstância alguma, remover os selos aduaneiros antes de obter a autorização da estância aduaneira de destino, através da mensagem «Autorização de descarga» (IE043).

IX.7.3 Chegada das mercadorias

Artigo 282.º, AE

O destinatário autorizado deve utilizar a mensagem «Notificação de chegada» (IE007) para informar a estância aduaneira de destino da chegada das mercadorias, em conformidade com as condições estabelecidas na autorização. Este procedimento permite que as autoridades competentes efetuem controlos, se necessário, antes de as mercadorias serem descarregadas pelo destinatário.

A mensagem «Aviso de chegada» (IE006) é enviada à estância aduaneira de partida ou de entrada para a informar da chegada da remessa.

A estância aduaneira de destino autoriza a descarga das

mercadorias, utilizando a mensagem «Autorização de descarga» (IE043), caso não pretenda proceder ao controlo das mercadorias antes de estas serem descarregadas. O destinatário autorizado deve remover os selos, controlar e descarregar as mercadorias, comparando-as com as informações constantes da caderneta TIR e da mensagem «Autorização de descarga», anotar as mercadorias descarregadas nos seus registos e enviar a mensagem «Observações sobre a descarga» (IE044) à autoridade aduaneira de destino, o mais tardar, no terceiro dia após a chegada das mercadorias. Esta mensagem deve conter informações sobre qualquer irregularidade detetada.

IX.7.4 Apresentação da caderneta TIR

Artigo 282.º, AE A caderneta TIR e o MRN da operação TIR devem ser apresentados na estância aduaneira de destino no prazo estipulado na autorização para efeitos de certificação e fim da operação TIR.

IX.7.5 Certificação e devolução da caderneta TIR ao seu titular

Artigo 279.º, n.º 4, AE A estância aduaneira de destino deve visar a caderneta TIR, preenchendo o talão n.º 2 e conservando a folha n.º 2. Depois de visar a caderneta TIR, a estância aduaneira de destino deve devolvê-la ao titular da caderneta TIR ou ao seu representante.

Observações ao artigo 28.º da Convenção TIR A estância aduaneira de destino deve introduzir a mensagem «Resultados do controlo» (IE018) no NSTI e transmitir os dados, conforme especificado no ponto IX.5.7.

IX.8 Anexos da parte IX

IX.8.1 Pontos de contacto na União⁹⁴

Para obter a versão mais recente desta lista de pontos focais, clique na ligação seguinte:

EUROPA: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

94 A lista completa de pontos focais está disponível em <http://www.unece.org/tir/focalpoints/login.html>.

IX.8.2 Tabela de correspondência

Conteúdo da casa na caderneta TIR	Designação do campo no NSTI
País(es) de partida (casa 6 da capa)	País de expedição (casa 15)
País(es) de destino (casa 7 da capa)	País de destino (casa 17)
N.º de matrícula dos veículos (casa 8 da capa)	Identificação na partida (casa 18)
Certificado(s) de aprovação de veículo (casa 9 da capa)	Documentos/certificados apresentados (casa 44)
Número(s) do(s) contentor(es) (casa 10 da capa)	Contentor (casa 19), número de contentor (casa 31)
N.º da caderneta TIR (casa 1 da folha)	Referência do documento apresentado (casa 44)
Titular da caderneta TIR (casa 4 da folha)	Operador titular do regime (casa 50), número EORI, número de identificação do titular TIR, tal como definido para a casa 3 da capa da caderneta TIR (ver anexo IX.8.3), operador económico (casa 50), número EORI
País(es) de partida (casa 5 da folha)	País de expedição (casa 15)
País(es) de destino (casa 6 da folha)	País de destino (casa 17)
N.º de matrícula dos veículos (casa 7 da folha)	Identificação na partida (casa 18)
Documentos em anexo (casa 8 da folha)	Documentos/certificados apresentados (casa 44)
Contentores, marcas e números dos volumes (casa 9 da folha)	Número de contentor (casa 31), marcas e números dos volumes (casa 31)
Número e natureza dos volumes e artigos, descrição das mercadorias (casa 10 da folha)*	Natureza dos volumes (casa 31), número de volumes (casa 31), número de unidades (casa 32), descrição textual (casa 31), código SH (casa 33)
Peso bruto (casa 11 da folha)	Massa bruta total (casa 35)
Local e data da declaração (casa 14 da folha)	Data da declaração (casa C)
Número e identificação dos selos (casa 16 da folha)	Número de selos, identificação dos selos (casa D)
Estância de partida ou de entrada (casa 18 da folha)	N.º de referência da estância aduaneira de partida (casa C)

* Em conformidade com as regras relativas à utilização da caderneta TIR, esta casa é utilizada para indicar «mercadorias pesadas ou volumosas», nos termos do artigo 1.º, alínea p), da Convenção TIR. O mesmo se aplica quando for utilizado o código «T2L» em conformidade com o artigo 319.º das DAC.

Conteúdo da casa na caderneta TIR	Designação do campo no NSTI
Prazo-limite para o trânsito (casa 20 da folha)	Data limite (casa D)
N.º de registo na estância de partida (casa 21 da folha)	Número de referência principal (MRN)
Estância aduaneira de destino (casa 22 da folha)	Estância aduaneira de destino (casa 53), destinatário de IE01
Destinatário (documentos apresentados)	Operador destinatário (casa 8)

IX.8.3 Preenchimento da caderneta TIR

Preenchimento das casas da caderneta TIR

Parte 7.2 Boas práticas no que diz respeito à utilização da caderneta TIR, anexo I do Manual TIR

Página 1 da capa a preencher pela associação ou pelo titular da caderneta TIR

- Casa 1* Uma data final de validade (no formato dd/mm/aaaa) após a qual a caderneta TIR não poderá ser apresentada para aceitação na estância aduaneira de partida. Se tiver sido aceite na estância aduaneira de partida no último dia do prazo de validade ou antes dessa data, a caderneta continuará a ser válida até ao termo da operação TIR na estância aduaneira de destino. [Nota: não são permitidas correções nesta casa.]
- Casa 2* Nome da associação nacional emissora.
- Casa 3* Número de identificação (ID), nome, endereço e país do titular da caderneta TIR. A associação garante atribui ao titular da caderneta TIR um número de identificação (ID) único e pessoal com o seguinte formato harmonizado: «AAA/BBB/XX...X», em que «AAA» representa um código de três letras correspondente ao país onde foi concedida a autorização à pessoa que utiliza a caderneta TIR, «BBB» representa um código de três dígitos correspondente à associação nacional através da qual foi concedida a autorização ao titular da caderneta TIR, e «XX..X» representa uma série de números consecutivos (máximo de 10 dígitos), que identificam a pessoa autorizada a utilizar a caderneta TIR.
- Casa 4* Carimbo e assinatura da associação emissora.
- Casa 5* Assinatura (com carimbo) do secretariado da organização internacional.
- Casa 6* País (países) onde é iniciado o transporte TIR de uma carga ou de parte de uma carga. de mercadorias.
- Casa 7* País (países) onde termina o transporte TIR de uma carga ou de parte de uma carga de mercadorias.
- Casa 8* Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s), não só do veículo trator, como também do reboque ou semirreboque rebocado pelo veículo. Se a legislação nacional não contemplar a matrícula de reboques e semirreboques, deve ser apresentado o número de

identificação do fabricante em vez do número de matrícula.

- Casa 9* Número e data do(s) certificado(s) de aprovação TIR.
- Casa 10* Número(s) do(s) contentor(es), se pertinente.
- Casa 11* Observações diversas, por ex., menção «Mercadorias pesadas ou volumosas».
- Casa 12* Assinatura do titular da caderneta TIR ou do seu representante.

Folha n.º 1/n.º 2 (amarela) não destinada aos serviços aduaneiros

O titular da caderneta TIR deve preencher a folha amarela. O conteúdo da folha deve corresponder ao conteúdo das folhas 1 a 20, ou seja, das folhas brancas e verdes. Regra geral, as autoridades aduaneiras não fazem anotações nessa folha, exceto nos casos em que o titular da caderneta TIR solicite o visto de alterações.

- Resoluções e recomendações do Manual TIR* Em 31 de janeiro de 2008, o Comité de Gestão para a Convenção TIR emitiu uma recomendação no sentido de os titulares de caderneta TIR indicarem o código SH de seis dígitos, além de uma descrição das mercadorias, na casa 10 do manifesto das mercadorias na folha amarela (não destinada aos serviços aduaneiros) da caderneta TIR.

As estâncias aduaneiras de partida na União devem aceitar a introdução do código SH nas folhas da caderneta TIR reservadas aos serviços aduaneiros.

Importa salientar que o titular da caderneta TIR não é obrigado a introduzir o código SH.

Sempre que o código SH seja fornecido, as autoridades aduaneiras na estância aduaneira de partida ou de entrada (de passagem) devem verificar se esse código corresponde ao apresentado noutros documentos aduaneiros, comerciais ou de transporte.

Folha n.º 1 (branca) a preencher pelo titular da caderneta TIR

- Casa 1* Número de referência da caderneta TIR;
- Casa 2* Estância(s) onde é iniciado o transporte TIR de uma carga ou de parte de uma carga de mercadorias. O número de estâncias de partida pode variar de um a três, em função do número de estâncias de destino (casa 12 *infra*). O número total de estâncias aduaneiras

de partida ou de destino não será superior a quatro.

- Casa 3* Nome e/ou logótipo da organização internacional.
- Casa 4* Número de identificação (ID), nome, endereço e país do titular da caderneta TIR. Para mais informações, ver a casa 3 da capa.
- Casa 5* País (países) onde é iniciado o transporte TIR de uma carga ou de parte de uma carga. de mercadorias.
- Casa 6* País (países) onde termina o transporte TIR de uma carga ou de parte de uma carga de mercadorias.
- Casa 7* Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s), não só do veículo trator, como também do reboque ou semirreboque rebocado pelo veículo. Se a legislação nacional não contemplar a matrícula de reboques e semirreboques, deverá ser apresentado o número de identificação do fabricante em vez do número de matrícula.
- Casa 8* Em conformidade com o n.º 10, alínea c), ou o n.º 11, das regras relativas à utilização da caderneta TIR, podem ser anexados documentos suplementares à caderneta TIR. Neste caso, a estância aduaneira de partida deve anexar esses documentos com agrafos ou através de outro meio e carimbá-los de modo que a sua eventual remoção da caderneta TIR seja facilmente detetada. Para evitar que os documentos sejam substituídos, a estância de partida deve carimbar cada página dos documentos anexos. Os documentos devem ser anexados à capa (ou folha amarela) e a cada folha da caderneta TIR. Os elementos constantes destes documentos devem ser indicados nesta casa.
- Casa 9* a) Número(s) de identificação do(s) compartimento(s) ou contentor(es) (caso aplicável);
- b) Marcas ou números de identificação dos volumes ou artigos.
- Casa 10* Número e natureza dos volumes ou artigos, descrição das mercadorias. A descrição das mercadorias deve incluir a sua designação comercial (televisores, aparelhos de vídeo, leitores de CD, etc.) e permitir a sua clara identificação. Indicações genéricas, tais como «equipamentos eletrónicos», «eletrodomésticos», «vestuário» ou «equipamentos para interiores», não são aceites como descrições de mercadorias. O código SH recomendado (da página amarela) também pode ser introduzido nesta casa. Deve ainda indicar-se no manifesto das mercadorias o número de volumes associado a cada descrição das mesmas. No que respeita às

mercadorias volumosas, deve ser declarada a quantidade das mercadorias.

Casa 11 Peso bruto, em quilogramas (kg).

Casa 12 Número de volumes destinados a serem entregues nas diferentes estâncias aduaneiras de destino, número total de volumes e nome (local) das referidas estâncias. O número de estâncias aduaneiras de destino pode variar de um a três, em função do número de estâncias aduaneiras de partida (casa 2 *supra*). O número total de estâncias aduaneiras de partida e de destino não será superior a quatro.

Casas 13 a 15 Local, data e assinatura do titular da caderneta TIR ou do seu agente. Ao preencher esta casa, o titular da caderneta TIR assume a responsabilidade pela veracidade das informações fornecidas na caderneta TIR. Estas anotações devem ser preenchidas em todas as folhas das cadernetas TIR.

Folha n.º 1 (branca), a preencher pelas autoridades aduaneiras

Para uso oficial Qualquer informação que contribua para facilitar o controlo aduaneiro (p. ex., o número do documento aduaneiro anterior, etc.).

Casa 16 Número e elementos de identificação dos selos ou das marcas de identificação apostos. A última estância aduaneira de partida deve indicar esta informação em todas as folhas restantes.

Casa 17 Data (no formato dd/mm/aaaa), carimbo e assinatura do funcionário competente na estância aduaneira de partida. Na última estância aduaneira de partida, o funcionário aduaneiro deve assinar, datar e carimbar a casa 17, por baixo do manifesto, em todas as folhas restantes.

Casa 18 Nome da estância aduaneira de partida ou de entrada.

Casa 19 Caso se constate que os selos ou outras marcas de identificação estão intactos no início da operação TIR, deve assinalar-se com um «X» a casa pertinente. A primeira estância aduaneira de partida não preenche esta casa.

Casa 20 Prazo (data-limite, com a data indicada no formato dd/mm/aaaa, se for caso disso) de trânsito, no qual a caderneta TIR deve ser apresentada na estância aduaneira de saída ou de destino, juntamente com o veículo rodoviário, o conjunto de veículos ou o contentor.

- Casa 21* Elementos de identificação da estância aduaneira de partida ou de entrada, seguidos do n.º de inscrição atribuído à operação TIR no registo da alfândega.
- Casa 22* Informações várias, por exemplo, a estância aduaneira de passagem ou a estância aduaneira de destino onde as mercadorias devem ser apresentadas. Se necessário, o itinerário estabelecido pode ser indicado nesta casa.
- Casa 23* Data (no formato dd/mm/aaaa), carimbo e assinatura de um funcionário competente da estância aduaneira de partida ou de entrada.

Talão n.º 1 (branco), a preencher pelas autoridades aduaneiras

- Casa 1* Elementos de identificação da estância aduaneira de partida ou de entrada.
- Casa 2* Número de referência principal (MRN) ou outros números de registo atribuídos à operação TIR.
- Casa 3* Quando aplicável, número e elementos de identificação dos selos ou das marcas de identificação apostos.
- Casa 4* Caso se constate que os selos ou outras marcas de identificação estão intactos no início da operação TIR, deve assinalar-se com um «X» a casa pertinente. A primeira estância aduaneira de partida não preenche esta casa.
- Casa 5* Informações várias, por exemplo, a estância aduaneira de passagem ou a estância aduaneira de destino onde as mercadorias devem ser apresentadas. Se necessário, o itinerário vinculativo pode ser indicado nesta casa.
- Casa 6* Data (no formato dd/mm/aaaa), carimbo e assinatura de um funcionário competente da estância aduaneira de partida ou de entrada.
- Talão n.º 1* Se a operação TIR foi iniciada sem qualquer intercâmbio de dados relativos à caderneta TIR (procedimento de contingência/continuidade das atividades — ponto IX.8.4), o carimbo (modelo no anexo 8.6) deve ser apostado no talão n.º 1, num local claramente visível.

Folha n.º 2 (verde), a preencher pelo titular da caderneta TIR

O preenchimento das casas 1 a 23 da folha n.º 2 é idêntico ao das casas correspondentes da folha n.º 1.

Folha n.º 2 (verde) a preencher pelas autoridades aduaneiras

- Casa 24* Elementos de identificação da estância aduaneira de destino ou de saída.
- Casa 25* Caso se constate que os selos ou outras marcas de identificação estão intactos, deve assinalar-se com um «X» a casa pertinente.
- Casa 26* Número de volumes descarregados. A preencher apenas pelas estâncias aduaneiras de destino e não pelas estâncias aduaneiras de saída.
- Casa 27* Esta casa só deve ser preenchida caso tenham sido detetadas irregularidades, acidentes ou incidentes relacionados com o transporte TIR. Neste caso, deve introduzir-se um «R», seguido de uma descrição clara de qualquer reserva. Se as autoridades aduaneiras certificarem o fim de operações TIR que sejam objeto de reservas sistemáticas não especificadas, devem fundamentar essa decisão.
- Casa 28* Data (no formato dd/mm/aaaa), carimbo e assinatura de um funcionário competente da estância aduaneira de destino ou de saída.
- Para efeitos da devolução da parte apropriada da folha n.º 2, caso a operação TIR tenha sido iniciada sem o intercâmbio de dados relativos à caderneta TIR (procedimento de contingência/continuidade das atividades — ponto IX.8.4), deve ser anotado no verso da folha o endereço para resposta das entidades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada (de passagem) e deve ser aposto o carimbo «Procedimento de contingência NSTI» (modelo no anexo 8.6) na casa «Para uso oficial».

Talão n.º 2 (verde), a preencher pelas autoridades aduaneiras

- Casa 1* Elementos de identificação da estância aduaneira de destino ou de saída.
- Casa 2* Caso se constate que os selos ou outras marcas de identificação estão intactos, deve assinalar-se com um «X» a casa pertinente.
- Casa 3* Número de volumes descarregados. A preencher apenas pelas

estâncias aduaneiras de destino e não pelas estâncias aduaneiras de saída.

Casa 4 Quando aplicável, o número e os elementos de identificação dos novos selos ou das novas marcas de identificação apostas.

Casa 5 À semelhança da casa 27 da folha n.º 2, esta casa só deve ser preenchida caso tenham sido detetadas irregularidades, acidentes ou incidentes relacionados com o transporte TIR. Neste caso, deve introduzir-se um «R», seguido de uma descrição clara de qualquer reserva. Se as autoridades aduaneiras certificarem o fim de operações TIR que sejam objeto de reservas sistemáticas não especificadas, devem fundamentar essa decisão.

Casa 6 Data (no formato dd/mm/aaaa), carimbo e assinatura de um funcionário competente da estância aduaneira de destino ou de saída.

Preenchimento do relatório de incidente da caderneta TIR

Casa 1 Estância(s) aduaneira(s) de partida.

Casa 2 Número da caderneta TIR.

Casa 3 Nome da organização internacional.

Casa 4 Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s).

Casa 5 Titular da caderneta TIR e respetivo número de identificação.

Casa 6 Estado dos selos aduaneiros; marcar com um X a casa apropriada:

— casa da esquerda: os selos estão intactos,

— casa da direita: os selos foram quebrados.

Casa 7 Estado do compartimento de carga, contentor(es):

— casa da esquerda: o compartimento de carga está intacto,

— casa da direita: o compartimento de carga foi aberto.

Casa 8 Observações/constatações

Casa 9 Deve assinalar-se com um «X» a casa «Mercadorias em falta»:

— casa da esquerda: não há mercadorias em falta,

— casa da direita: há mercadorias em falta. Neste caso, devem ser preenchidas as casas 10 a 13, indicando quais as mercadorias em falta ou inutilizadas.

Casa 10

a) Compartimento(s) ou contentor(es) de carga: indicar elementos de identificação.

b) Marcas e número de volumes ou artigos: indicar elementos de identificação.

Casa 11

Número e natureza dos volumes ou artigos, descrição das mercadorias.

Casa 12

(M) para mercadorias em falta.

(D) para mercadorias inutilizadas.

Casa 13

Observações, especificação das quantidades em falta ou inutilizadas.

Casa 14

Data (dd/mm/aaaa), local e hora do acidente.

Casa 15

Medidas adotadas para permitir o prosseguimento da operação TIR: deve assinalar-se com um «X» a casa apropriada; quando pertinente, devem ser preenchidos outros campos:

— Casa superior: aposição dos novos selos: número e descrição.

— Casa intermédia: transferência de carga, ver casa 16.

— Casa inferior: outros.

Casa 16

Se as mercadorias tiverem sido transferidas: preencher o campo «Descrição de cada veículo rodoviário/contentor substituído»:

a) Número de matrícula do veículo; se o veículo foi aprovado para transporte TIR, assinalar a casa da esquerda com «X». Caso contrário, assinalar a casa da direita com «X».

b) Número de identificação do(s) contentor(es); se o(s) contentor(es) foi/foram aprovado(s) para transporte TIR, assinalar a casa da esquerda com «X». Caso contrário, assinalar a casa da direita com «X».

O número do certificado de aprovação, se for caso disso, deve ser indicado no lado direito da casa da direita. O número e os dados dos selos apostos devem ser indicados na linha à direita da casa da

direita.

- Casa 17* Nome/título e elementos de identificação da autoridade que preencheu o relatório de incidente; local, data (dd/mm/aaaa), carimbo e assinatura.
- Casa 18* Data (dd/mm/aaaa), assinatura e carimbo da estância aduaneira seguinte alcançada pelo transporte TIR.
- Cupão destacável* O canto numerado destacável no verso da folha da caderneta TIR deverá ser destacado e entregue ao seu titular se as autoridades competentes tiverem conservado a caderneta TIR em seu poder para investigação. Deve ser visado pela autoridade que conserva a caderneta TIR em seu poder, com carimbo e assinatura com nome entre parênteses.

IX.8.4 Operações TIR em circunstâncias específicas (procedimento de contingência/continuidade das operações)

Utilização da caderneta TIR

- Artigo 274.º, AE* Quando o NSTI ou o sistema informatizado utilizado pelos titulares de cadernetas TIR para a apresentação dos dados da caderneta TIR não estiver disponível na estância aduaneira de partida ou de entrada, é utilizado o procedimento de contingência/continuidade das atividades e a operação TIR é autorizada com base na caderneta TIR. O recurso ao procedimento de contingência/continuidade das atividades é indicado no talão n.º 1 e na casa «Para uso oficial» da folha n.º 2, mediante a aposição do carimbo cujo modelo consta do anexo 8.6.

Para efeitos de devolução da parte pertinente da folha n.º 2 no procedimento de contingência/continuidade das atividades, deve anotar-se no verso da folha o endereço para resposta das autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada.

- Artigo 279.º, n.º 5, AE* Nesses casos, o NSTI não pode ser utilizado para terminar ou apurar a operação TIR no território aduaneiro da União.

A estância aduaneira de destino ou de saída dá o regime TIR por terminado com base na folha n.º 2 da caderneta TIR e envia a parte pertinente dessa folha às autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada, o mais tardar, oito dias após a data de termo do regime TIR. A estância aduaneira de partida ou de entrada compara as informações fornecidas pela estância aduaneira de

destino ou de saída para apurar o regime.

Verificação antes de iniciar um inquérito em caso de procedimento de contingência/continuidade das atividades

Guia sobre boas práticas de TIR

Caso seja utilizado o procedimento de contingência/continuidade das atividades e as autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada não tenham recebido a parte pertinente da folha n.º 2 da caderneta TIR no prazo de oito dias, devem averiguar se a apresentação da caderneta TIR no destino ou na saída foi declarada no sistema de controlo eletrónico SafeTIR da União Internacional dos Transportes Rodoviários. Essa averiguação pode ajudá-las a determinar se devem enviar o aviso de inquérito relativo à caderneta TIR à atual ou à última estância aduaneira de destino ou de saída na União.

Se a consulta ao sistema indicar que a caderneta TIR não foi apresentada à estância aduaneira de destino, as autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada poderão dar imediatamente início ao procedimento de inquérito junto da estância aduaneira de destino ou de saída declarada na União.

Procedimento de inquérito em caso de procedimento de contingência/continuidade das atividades

Artigo 280.º, n.º 6, AE

Caso as autoridades aduaneiras do Estado-Membro de partida ou de entrada não tenham recebido prova do termo da operação TIR no prazo de dois meses a contar da data da aceitação da caderneta TIR ou tenham suspeitado que a operação TIR não chegou ao seu termo, enviam um aviso de inquérito relativo à caderneta TIR (ver modelo mais adiante) à estância aduaneira de destino ou de saída. O mesmo se aplica sempre que se verificar *a posteriori* que a prova do termo da operação TIR foi falsificada.

O procedimento previsto na parte VII, capítulo 4 (procedimento de inquérito), aplica-se *mutatis mutandis*.

Guia sobre boas práticas de TIR

Os modelos de carta de notificação e de aviso de inquérito a utilizar no âmbito do procedimento de contingência/continuidade das atividades são os seguintes:

IX.8.5 Notificação escrita

Carta de notificação a enviar à associação garante na operação TIR e ao titular da caderneta TIR

.....

.....

(designação completa da estância aduaneira/administração visada)

(local e data)

Assunto: Informações respeitantes à caderneta TIR n.º...

dirigida a

(nome completo e endereço do titular da caderneta TIR)

.....

(nome completo da associação garante)

Ex.mo(a) Senhor(a),

Vimos por este meio informar que os nossos serviços aduaneiros ainda não receberam a confirmação do termo da operação TIR dentro da União Europeia, realizada a coberto da caderneta TIR n.º

Mais informamos que, depois de verificar o estatuto da caderneta TIR no sistema de controlo das cadernetas TIR, constatámos que:

- (2) não existe qualquer informação que confirme o fim da referida operação TIR na União;
- (3) existe um registo respeitante à referida operação TIR e já contactámos a estância aduaneira de destino em ..., a fim de confirmar a informação constante do sistema SafeTIR, mas ainda não recebemos qualquer informação até à data⁹⁵¹.

Por conseguinte, nos termos do artigo 280.º, n.º 7, do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União, e sem prejuízo da notificação a enviar nos termos do artigo 11.º, n.º 1, da Convenção TIR, solicitamos que nos forneça os documentos pertinentes que comprovem que a operação TIR terminou corretamente na União Europeia, no prazo de 28 dias a contar da data da presente carta.

¹ A administração aduaneira visada deverá escolher entre a opção 1 ou 2.

A prova deve ser apresentada sob a forma de um dos seguintes documentos de identificação das mercadorias:

— um documento, autenticado pela autoridade aduaneira do Estado-Membro de destino ou de saída, que identifique as mercadorias e estabeleça que estas foram apresentadas na estância aduaneira de destino ou de saída, ou entregues a um destinatário autorizado,

— um documento ou um registo aduaneiro, autenticado pela autoridade aduaneira de um Estado-Membro, que estabeleça que as mercadorias saíram fisicamente do território aduaneiro da União,

— um documento aduaneiro emitido num país terceiro no qual as mercadorias estejam sujeitas a um regime aduaneiro,

— um documento emitido num país terceiro, carimbado ou autenticado de outro modo pela autoridade aduaneira desse país, que estabeleça que as mercadorias são consideradas como estando em livre prática nesse país.

Podem ser apresentadas como prova, em vez dos documentos supramencionados, as respetivas cópias autenticadas pelo organismo que autenticou os documentos originais, pela autoridade do país terceiro em questão ou por uma autoridade de um Estado-Membro.

.....

(carimbo da estância aduaneira/assinatura da pessoa competente)

Anexo: cópia da folha n.º 1 da caderneta TIR

IX.8.6 Modelo de aviso de inquérito

Caderneta TIR — aviso de inquérito

I. A preencher pela estância aduaneira de partida ou de entrada na União:		
<p>A. Caderneta TIR n.º B. Estância aduaneira de destino ou de saída da União Cópia da folha n.º 1 em anexo (nome e Estado-Membro)</p> <p>C. Estância aduaneira de partida ou de entrada D. Número de matrícula do veículo na União ou nome do navio, se for conhecido (nome, endereço, Estado-Membro)</p> <p>E. De acordo com as informações disponíveis nesta estância, a remessa foi</p> <p><input type="checkbox"/> 1. Apresentada a em / / (estância aduaneira ou destinatário autorizado) DD/MM/AA</p> <p><input type="checkbox"/> 2. Entregue a em / / (nome e endereço da pessoa ou empresa) DD/MM/AA</p> <p><input type="checkbox"/> 3. Não estão disponíveis todas as informações sobre o paradeiro das mercadorias</p> <p>Local e data: Assinatura Carimbo</p>		
II. A preencher pela estância aduaneira de destino ou de saída da União:		
Pedido de informações suplementares		
<p>Para prosseguimento das investigações, solicita-se à estância aduaneira de partida ou de entrada na União o envio de:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uma descrição exata das mercadorias2. Uma cópia da fatura3. Uma cópia da CMR4. Os seguintes documentos ou informações: <p>Local e data: Assinatura Carimbo</p>		

III. A preencher pela estância aduaneira de partida ou de entrada na União:

Resposta ao pedido de informações adicionais

- ☐ 1. Juntam-se em anexo as informações, cópias ou documentos solicitados
- ☐ 2. Não estão disponíveis as informações, cópias ou documentos referidos nos n.ºs 1, 2, 3 e 4 ☐ ☐ ☐ ☐

Local e data:

Assinatura

Carimbo

IV. A preencher pela estância aduaneira de destino ou de saída da União:

- ☐ 1. A parte pertinente da folha n.º 2 foi entregue em/....../....; junta-se em anexo a cópia da folha n.º 1 devidamente visada
- ☐ 2. Junta-se em anexo ao presente aviso de inquérito a parte pertinente da folha n.º 2 devidamente visada
- ☐ 3. Estão em curso investigações e será devolvida no mais curto prazo uma cópia da folha n.º 2 ou uma cópia da folha n.º 1
- ☐ 4. A remessa foi apresentada nesta estância aduaneira sem o respetivo documento
- ☐ 5. Nesta estância aduaneira, não foi apresentada nem a remessa nem a caderneta TIR e não é possível obter qualquer informação sobre estas.

Local e data

Assinatura

Carimbo

IX.8.7 Modelo UE do Acordo/Compromisso

MODELO UE NORMALIZADO DE ACORDO ENTRE AS ADMINISTRAÇÕES ADUANEIRAS DOS ESTADOS-MEMBROS E AS RESPECTIVAS ASSOCIAÇÕES GARANTE NO ÂMBITO DO REGIME TIR[‡]

De acordo com os artigos 6.º e 8.º e com o anexo 9, parte I, n.º 1, alínea d), da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR), feita em Genebra em 14 de novembro de 1975, alterada (adiante designada por Convenção TIR), a *[nome da administração aduaneira]* e a *[nome da associação garante nacional]*, na qualidade de associação aprovada pelas referidas autoridades aduaneiras para servir de entidade garante das pessoas que utilizam o regime TIR[§], acordam o seguinte:

Compromisso

De acordo com o artigo 8.º e com o anexo 9, parte I, n.º 3, subalínea iv), da Convenção TIR, a *[nome da associação garante nacional]* compromete-se a pagar a *[nome da administração aduaneira]* a quantia garantida da dívida aduaneira e de outros encargos, acrescidos, se for caso disso, de juros de mora que deveriam ter sido pagos por força dos regulamentos da União Europeia e, quando apropriado, da legislação nacional de *[nome do Estado-Membro]*, caso tenha sido detetada qualquer irregularidade relativamente a uma operação TIR.

Este compromisso aplica-se ao movimento de mercadorias a coberto de qualquer caderneta TIR emitida pela *[nome da associação garante nacional]* ou por qualquer outra associação garante filiada na organização internacional a que se refere o artigo 6.º, n.º 2, da Convenção TIR.

De acordo com as disposições do artigo 8.º da Convenção TIR, a *[nome da associação garante nacional]* será responsabilizada, conjunta e solidariamente, com os devedores das quantias acima mencionadas, pelo pagamento dessas quantias.

Em conformidade com o artigo 163.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União, o montante máximo que pode ser reclamado por *[nome da Administração Aduaneira]* de *[nome da associação garante nacional]* está limitado a 100 000 EUR (cem mil) por caderneta TIR ou a uma quantia igual a esse montante, determinado em conformidade com o artigo 53.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União.

[‡] Acordo administrativo TAXUD/1958/2003 Final

[§] Ver artigo 1.º, alínea q), da Convenção TIR de 1975. Este Acordo e Compromisso não se aplicam ao transporte de álcool e de produtos de tabaco descritos na nota explicativa 0.8.3 da Convenção TIR.

A [*nome da associação garante nacional*] compromete-se a pagar o montante devido aquando do primeiro pedido por escrito da [*nome da administração aduaneira*] nos prazos previstos pela Convenção TIR e em conformidade com a legislação nacional.

Este compromisso não se aplica a qualquer multa ou sanção que possa ser imposta pelo Estado-Membro em questão.

Notificação e pedidos de pagamento

A fim de determinar qual a administração aduaneira da União Europeia competente para a cobrança das quantias supramencionadas, aplicam-se as disposições do artigo 87.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União. Consequentemente, a [*nome da associação garante nacional*] é igualmente responsável pelo pagamento das quantias supramencionadas nos casos em que se apliquem as condições definidas no artigo 167.º, n.º 1 do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União.

A responsabilidade da [*nome da associação garante nacional*] rege-se pelas disposições da Convenção TIR. Em especial, a responsabilidade começará a partir do momento especificado no artigo 8.º, n.º 4, da Convenção TIR.

Outras disposições

A [*nome da associação garante nacional*] compromete-se igualmente a cumprir as disposições específicas do anexo 9, parte I, n.º 3, subalíneas i), ii), iii) e v) a x), da Convenção TIR, bem como a obrigação de apresentação de dados nos termos das disposições do anexo 9, parte II, da Convenção TIR.

Termo do Acordo

O presente acordo não tem prazo de validade. Qualquer uma das partes pode pôr termo ao acordo unilateralmente, desde que notifique a outra parte, por escrito, com uma antecedência não inferior a três (3) meses.

O termo da vigência do presente acordo em nada prejudica as responsabilidades e obrigações da [*nome da associação garante nacional*] previstas na Convenção TIR. Tal significa que a [*nome da associação garante nacional*] permanecerá responsável por qualquer reclamação válida de pagamento do montante garantido, decorrente das operações TIR abrangidas pelo presente acordo e iniciadas antes da data efetiva do termo do presente acordo, mesmo que o pedido de pagamento seja enviado após essa data.

Jurisdição

Em caso de qualquer litígio decorrente da aplicação do presente acordo, a jurisdição competente e a legislação nacional aplicáveis serão as do Estado-Membro em cujo território se encontra estabelecida a [*nome da associação garante nacional*].

Entrada em vigor

O presente acordo entrará em vigor em ...

Assinatura

Assinatura

Pela associação garante nacional

Pela administração aduaneira

Data

Data

IX.8.8 Modelo de carimbo para o procedimento de contigência/continuidade das atividades

PROCEDIMENTO CONTINUIDADE ATIVIDADES ATRAVÉS DO NSTI	DE DAS DO
<i>DADOS NÃO EXISTENTES NO SISTEMA</i>	
<i>INICIADO EM _____</i>	
<i>(Data/hora)</i>	

(dimensões: 26 × 59 mm, tinta vermelha)

Para todas as versões linguísticas do carimbo, ver parte V, anexo 8.1.

IX.8.9 Exemplos de situações na apresentação dos dados eletrónicos da caderneta TIR

a) Transporte TIR iniciado num país terceiro e cujo percurso envolva um país não pertencente à União:

Exemplo:

[Turquia — Kapitan Andreevo (Bulgária) — Siret (Roménia) — Ucrânia — Medyka e Cracóvia (Polónia)]

O titular da caderneta TIR deverá apresentar os dados da caderneta TIR na estância aduaneira de entrada em Kapitan Andreevo (Bulgária). A estância aduaneira de saída da União em Siret (Roménia) dá a operação TIR por terminada e envia as mensagens IE006 e IE018 à estância

aduaneira de entrada em Kapitan Andreevo (Bulgária). Quando a operação TIR volta a entrar na União, o titular da caderneta TIR deve novamente apresentar os dados da caderneta TIR na estância aduaneira de entrada em Medyka (Polónia). Este procedimento corresponde a um novo movimento NSTI/TIR com um novo MRN. A estância aduaneira de destino (Cracóvia) dá a operação TIR por terminada através do envio das mensagens IE006 e IE018 a Medyka, devendo destacar e conservar as duas partes da folha n.º 2, bem como apor um visto no talão da caderneta TIR.

b) Transporte TIR iniciado no território da União e envolvendo um local de carga intermédio:

Exemplo:

[Turku (Finlândia) — Kotka (Finlândia) — Rússia]

O titular da caderneta TIR deve apresentar os dados da caderneta TIR e a caderneta TIR na estância aduaneira de partida (Turku). No local do carregamento intermédio (Kotka), a operação TIR anterior (de Turku) é dada como terminada através do envio das mensagens IE006 e IE018 a Turku, sendo destacadas e conservadas as duas partes da folha n.º 2 e aposto um visto no talão da caderneta TIR. O titular da caderneta TIR apresenta os dados da caderneta TIR, incluindo os dados da operação anterior a partir de Turku e as mercadorias carregadas, e apresenta ainda a caderneta TIR em Kotka para dar início a uma nova operação TIR. A estância aduaneira de saída da União (Vaalimaa) dá a operação TIR por terminada através do envio das mensagens IE006 e IE018 a Kotka, devendo destacar e conservar as duas partes da folha n.º 2, bem como apor um visto no talão da caderneta TIR.

c) Transporte TIR iniciado num país terceiro (Rússia) e envolvendo dois locais de descarga na União:

Exemplo:

[Murmansk (Rússia) — Oulu (Finlândia) — Turku (Finlândia)]

O titular da caderneta TIR deve apresentar os dados da caderneta TIR e a caderneta TIR na estância aduaneira de entrada (Rajajoosseppi). No local da descarga intermédia (Oulu), a operação TIR anterior (de Rajajoosseppi) é dada como terminada através do envio das mensagens IE006 e IE018 a Rajajoosseppi, sendo destacadas e conservadas as duas partes da folha n.º 2 e aposto um visto no talão da caderneta TIR. O titular da caderneta TIR apresenta os dados da caderneta TIR, incluindo os dados referentes à parte da operação a partir de Rajajoosseppi e apresenta ainda a caderneta TIR em Oulu para iniciar uma nova operação TIR. A estância aduaneira de destino (Turku) dá a operação TIR por terminada através do envio das mensagens IE006 e IE018 a Oulu, devendo destacar e conservar as duas partes da folha n.º 2 da caderneta TIR, bem como apor um visto no talão da caderneta TIR.

IX.9.1. Exemplo de situação envolvendo a Irlanda do Norte após o *Brexit*

O transporte TIR ocorre entre a Alemanha e a Irlanda do Norte, através da Bélgica e da Grã-Bretanha.

O veículo rodoviário, ou o contentor, tem de ser apresentado para fins de controlo na estância aduaneira de partida na Alemanha, juntamente com a caderneta TIR. Quando a estância aduaneira na Alemanha aceita a caderneta TIR, **tem início a primeira operação TIR, desde essa estância aduaneira até à estância aduaneira de saída (de passagem) na Bélgica.** O veículo rodoviário, ou o contentor, tem de ser apresentado juntamente com a caderneta TIR na estância aduaneira de saída (de passagem) na Bélgica, onde esta operação TIR termina.

Importa notar que, além dos requisitos da Convenção TIR (por exemplo, a utilização da caderneta TIR em suporte de papel), o intercâmbio dos dados relativos à caderneta TIR entre as duas estâncias aduaneiras **é efetuado mediante a criação de um movimento TIR no NSTI** na estância aduaneira na Alemanha e terminado na estância aduaneira na Bélgica, conforme estabelecido no AE do CAU.

Em seguida, o veículo rodoviário, ou o contentor, viaja por *ferry* para a Grã-Bretanha e sai do território aduaneiro da União. O veículo rodoviário, ou o contentor, tem de ser apresentado na estância aduaneira de entrada (de passagem) na Grã-Bretanha para fins de controlo, juntamente com a caderneta TIR, para aceitação. **A segunda operação TIR inicia-se nesta estação aduaneira.** O percurso do veículo na Grã-Bretanha termina na estância aduaneira de saída (de passagem) na Grã-Bretanha onde o veículo e a caderneta TIR têm de ser apresentados para fins de controlo e fim da operação.

À entrada na Irlanda do Norte, onde é aplicável o quadro jurídico do CAU, o veículo, ou o contentor, tem de ser apresentado na estância aduaneira de entrada (de passagem) na Irlanda do Norte, para fins de controlo. **Este será o início da terceira e última operação TIR deste transporte TIR, desde a estância aduaneira de entrada (de passagem) da Irlanda do Norte para uma estância aduaneira interna de destino na Irlanda do Norte.** O veículo, ou o contentor, tem de ser apresentado na estância aduaneira de destino para fins de controlo, fim e apuramento da operação TIR. Conforme estabelecido no AE do CAU, o intercâmbio dos dados relativos à caderneta TIR entre a estância aduaneira de entrada (de passagem) na Irlanda do Norte e a estância aduaneira de destino é efetuado mediante a criação de um movimento TIR no NSTI na estância aduaneira de entrada na Irlanda do Norte e terminado na estância aduaneira de destino na Irlanda do Norte.