
PLATAFORMA ASSOCIATIVA

- Conferência de Imprensa -

28 de junho de 2013

Lisboa, Hotel SANA

Bom dia a todos,

Em nome das nove associações que fazem parte desta PLATAFORMA ASSOCIATIVA, agradeço a vossa presença nesta conferência de imprensa.

A gravidade da situação juntou pela primeira vez as nove associações que fazem parte desta plataforma.

Como é do conhecimento de todos, na próxima segunda-feira, dia 1 de julho, entram em vigor as alterações ao Regime de Bens em Circulação, que tem vigorado até agora.

Estas alterações e a inerente carga burocrática que resulta da prévia comunicação do documento de transporte à Autoridade Tributária, antes do início do transporte, vai trazer graves impactos às empresas, podendo mesmo afetar o abastecimento, quer à indústria, quer ao comércio, e mesmo aos consumidores finais.

A partir de 1 julho, data em que se pretende que estas alterações passem a vigorar, para transportar um bem será necessário responder a uma forte complexidade de requisitos, constituindo, por si, um grave obstáculo, quer à eficiência logística, quer à própria eficiência das empresas.

Para além do enorme investimento que estas alterações acarretam, e que as empresas se vêm obrigadas a cumprir, por forma a satisfazer as exigências agora introduzidas ao nível da adaptação de sistemas, acrescem inquantificáveis custos de ineficiência para as mesmas, que se repercutem na já tão débil economia nacional. Só a atualização de software implica às empresas, no mínimo, um custo de centenas de milhões de euros, excessivamente elevado para um sistema que vai trazer graves perturbações à operação das empresas.

Mais: a complexidade do sistema de comunicação prévia, que terá lugar através do Portal das Finanças – Declarações Electrónicas, cuja debilidade todos conhecemos, inclusive pela simples entrega de uma declaração de impostos, irá forçosamente implicar uma falta de resposta atempada e adequada, necessária aos fluxos de mercadorias que se pretendem dinâmicos (por vezes urgentes e inesperados), fluídos e não estagnados.

Assim, em vez de trazer clareza e previsibilidade, as novas alterações ao regime irão gerar conflitos e perturbações entre os diversos agentes da cadeia de abastecimento.

Não é exequível operar com um sistema que gera constantemente atrasos e interrupções e que vai provocar falhas no abastecimento, atingindo diretamente os consumidores. São regras desordenadas e impraticáveis.

Se nada for feito pelo Governo, a partir de segunda-feira poderão verificar-se atrasos na chegada dos jornais às banca, no abastecimento de pão às padarias, no abastecimento de mercadorias aos supermercados e restaurantes e de muitas mais mercadorias que todos os dias circulam pelo país.

Estão em causa fortes e elevados prejuízos para as empresas, que ficarão incapacitadas de servirem atempada, e regularmente, os seus clientes.

A plataforma hoje aqui representada, defende um sistema adequado, que funcione e que combata a economia paralela e a evasão fiscal. As novas alterações nada acrescentam de positivo ao atual regime, além de prejudicar a eficiência das operações, e não são de todo relevantes para o combate à economia paralela e à concorrência desleal, um flagelo contra o qual todos combatemos.

O posterior cruzamento de dados, entre a expedição e a faturação é na prática inexecutável por ausência de denominadores comuns entre uma e outra informação (kg ou m³ versus unidades, caixas, packs, litros, etc.).

Face aos inúmeros constrangimentos identificados, torna-se, por isso, indispensável e imperativa a suspensão da entrada em vigor das alterações ao regime, ou mesmo a sua revogação, até que seja construído

um modelo adequado, exequível, baseado na realidade das operações e não num modelo teórico e virtual, que não teve em conta as situações em concreto.

Se o objetivo é verificar a existência ou validade do Documento de Transporte, já o é no atual sistema, bastando proceder à respetiva análise (através de fiscalização).

Se o objetivo é confrontar o que é transportado com o que é posteriormente faturado (e a possibilidade de apresentar uma fatura para se poder eximir à comunicação prévia, aponta para isso mesmo), então a eventual comunicação pode ser efetuada após o respetivo transporte, e antes da emissão da fatura, sem aparente perda de eficácia tributária.

Esta excessiva burocracia, que classifica Portugal pelas piores razões a nível internacional, contraria também o Memorando de entendimento assinado com a TROIKA, no seu capítulo dedicado à carga burocrática e é impeditivo da captação de investimento estrangeiro para o nosso país.

De acordo com o relatório do Banco Mundial, “Doing Business”, um dos aspectos em que Portugal está pior classificado é na burocracia dos serviços públicos, posicionando-se em 97º lugar num cômputo de 183 economias.

O estudo Burocracia e Justiça, publicado pelo Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia, refere que em Portugal o tempo

médio para pagamento de impostos reportado a 2010, já era cerca de 298 horas.

A crise económica há muito que está a prejudicar fortemente as empresas, levando-as à sua total descapitalização. Não necessitamos de ajuda acrescida da legislação para destruir o tecido empresarial nacional, por si já reduzido.

Em suma, estas alterações ao atual Regime de Bens em Circulação não têm em linha de conta a realidade da produção, da distribuição e da logística modernas, nem as características multifacetadas das diversas operações em Portugal. Constituirá um dos maiores e mais graves obstáculos à eficiência logística, à competitividade da nossa economia, que o mesmo é dizer ao Desenvolvimento Económico Sustentável do nosso País.

Pelo que, esta Plataforma Associativa, pelas razões invocadas, e perante a ausência de diálogo com o Senhor Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, a quem já solicitou audiência por duas vezes, não obtendo qualquer resposta, apela ao Senhor Primeiro-Ministro, a quem irá solicitar de imediato uma audiência, por forma a que não permita a entrada em vigor, no próximo dia 1 de julho, desta gravosa e inaceitável burocracia.

As empresas portuguesas já não possuem condições económicas para suportar mais custos de contexto.

É o regular funcionamento da nossa economia está em causa.



A Plataforma Associativa,

ACIP – Associação do Comércio e da Indústria da Panificação,
Pastelaria e Similares

AHRESP – Associação da Hotelaria, Restauração e Similares de
Portugal

AIPAN – Associação dos Industriais de Panificação, Pastelaria e
Similares do Norte

APIPL – Associação dos Industriais de Panificação de Lisboa

AMD – Associação Portuguesa de Marketing Directo

APAT – Associação dos Transitários de Portugal

APED – Associação Portuguesa das Empresas de Distribuição

API – Associação Portuguesa de Imprensa

APOL – Associação Portuguesa de Operadores Logísticos

EXEMPLOS

- O sistema que está em vigor é baseado em regras de um passado distante em que o produtor das batatas as levava na sua carroça para a mercearia onde as vendia. Ou seja, o pressuposto legal não conhecia (como também parece ainda não conhecer) que o mundo mudou, isto é, que as mercadorias já não circulam de A para B mas através de entidades cujo objectivo é apenas facilitar e agilizar a cadeia de transporte, recorrendo a plataformas logísticas e a múltiplos operadores para concretizar uma distribuição capilar

✓ Exemplo:

Uma mercadoria que sai hoje de Bragança para chegar amanhã a Boliqueime, pode eventualmente circular por diversas plataformas logísticas com o recurso a diversos transportadores ,sendo uma operação normal nos dias de hoje. Só para realçar algumas incongruências das alterações ao regime podemos referir o caso das devoluções de mercadorias, ou alterações de destino, que obrigam o transportador (motorista) a emitir um DT acessório ao inicial, que terá de ser posteriormente comunicado.

Ou seja, todo e qualquer veículo de transporte de mercadorias, tem de possuir um “livro autorizado” para a emissão destes DT acessórios!

Neste pressuposto, desenhar um quadro legal que persiste em ignorar o óbvio, sem ouvir os operadores e conhecer as operações é lógico que não poderá produzir resultados satisfatórios .

✓ Exemplo:

As empresas de Restauração e Bebidas, na sua operação diária de compra de produtos alimentares, carne e peixe, quando se desloca aos seus fornecedores, plataformas e mercados abastecedores, se os mesmos não emitirem fatura como documento de transporte válido, antes de sair do parque de estacionamento, à luz das novas regras, tem que emitir documento de transporte através do sistema informático de faturação, que está no seu estabelecimento, a kms de distância, descrevendo toda a mercadoria que acabou de comprar, efetuar a comunicação prévia do documento de transporte por transmissão eletrónica de dados, obter o código fornecido pela Autoridade Tributária, e só aí poderá iniciar o transporte.

Sendo este setor caracterizado por mais de 96% de micro empresas, em que o empresário é o seu próprio escritório, é impossível cumprir com esta obrigação, totalmente desfasada da realidade e da operação diária deste setor de atividade.

✓ Exemplo:

A distribuição domiciliária, entenda-se, entrega porta a porta de pão, feita muitas vezes durante a madrugada para que se possa cumprir e garantir o abastecimento do consumidor às primeiras horas da manhã, fica comprometida com este regime.

O cumprimento deste regime obrigará a que cada distribuidor tenha um "ajudante" só para preencher cada documento de venda, por forma a conseguir cumprir os prazos de entrega, o que conduzirá a custos acrescidos e incomportáveis, dado que será impossível repercutir o encargo adicional no preço do produto.

Levará, ainda, a que a falta de entrega atempada do produto acarrete a sua não aceitação e, conseqüente devolução.

Será, ainda, necessária a disponibilidade de outro funcionário, para cada rota de distribuição, para introduzir no sistema informático a totalidade das facturas emitidas manualmente, para que, posteriormente, sejam comunicadas à AT.

Caracterizando-se o sector da panificação por micro empresas em que o empresário assume, também, as funções administrativas e tendo em conta, nomeadamente, as empresas de panificação do interior do país que asseguram a distribuição de pão pelas várias povoações do interior, como suportarão estes empresários estes custos acrescidos?

E se tivermos em conta que a internet ainda não está disponível em todas as zonas do país e que a 2 dias de entrada em vigor deste regime ainda não está disponível o número de telefone para comunicação, como poderão os padeiros distribuir o pão na madrugada de Segunda?

✓ Exemplo:

As empresas de Panificação e Pastelaria, na sua operação diária de venda de produtos alimentares, pão e produtos de pastelaria, quando se deslocam aos seus clientes, se os mesmos não emitirem fatura como documento de transporte válido, antes de sair do parque de estacionamento, à luz das novas regras, têm que emitir documento de transporte através do sistema informático de faturação, que está no seu estabelecimento, a horas que poderão não coincidir com o período de funcionamento dos escritórios, descrevendo toda a mercadoria que acabou de colocar nos seus veículos de transporte, efetuar a comunicação prévia do documento de transporte por transmissão eletrónica de dados, obter o código fornecido pela Autoridade Tributária, e só aí poderá iniciar o transporte.

Não esquecer que fazemos o pão de noite e transportamo-lo de madrugada.

Sendo este setor caracterizado por mais de 90% de micro empresas, normalmente do tipo familiar, perfeitamente descapitalizadas, com escassos recursos humanos e com pouco domínio nas áreas das novas tecnologias, será impossível cumprir com esta obrigação, totalmente desfasada da realidade e da operação diária deste setor de atividade.