



Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa

Parecer

Proposta de Lei n.º 111/XIII/3.ª (GOV)

Autor: Paulo Sá (PCP)

Proposta de Lei n.º 111XIII/3.ª (GOV) - ***Autoriza o Governo a aprovar um regime fiscal e contributivo mais favorável para a atividade de transporte marítimo e um regime especial de determinação de matéria coletável com base na tonelagem de navios***



PARTE I – CONSIDERANDOS

1. Nota Preliminar

A Proposta de Lei n.º 111/XIII/3ª, que autoriza o Governo a aprovar um regime fiscal e contributivo mais favorável para a atividade de transporte marítimo e um regime especial de determinação de matéria coletável com base na tonelagem de navios, foi apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República.

A presente iniciativa legislativa toma a forma de proposta de lei, em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 119.º do Regimento da Assembleia da República, tendo sido subscrita pelo Primeiro-Ministro, pela Ministra do Mar e pelo Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares e aprovada em Conselho de Ministros no dia 13 de julho de 2017.

Cumprindo os requisitos formais estabelecidos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento da Assembleia da República, a Proposta de Lei n.º 111/XIII/3ª encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos.

A Proposta de Lei n.º 111/XIII/3ª deu entrada na Assembleia da República no dia 15 de fevereiro de 2018, tendo sido admitida no dia 19 de fevereiro e baixado, nesse mesmo dia, à Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa, em conexão com a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas e a Comissão de Agricultura e Mar, para apreciação na generalidade.

No dia 28 de fevereiro de 2018 a Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa nomeou relator da presente iniciativa legislativa o Deputado Paulo Sá do Grupo Parlamentar do PCP.

2. Objeto, conteúdo e motivação da iniciativa

Com a Proposta de Lei n.º 111/XIII/3ª, o Governo *«pretende promover a marinha mercante nacional, com vista a potenciar o alargamento do mercado português de transporte marítimo e o desenvolvimento dos portos nacionais e da indústria naval, a criação de emprego, a inovação do sector e o aumento da frota de navios que arvoram a bandeira portuguesa, com o consequente aumento da receita fiscal»*.



Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa

PARTE III – CONCLUSÕES

A Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa é de parecer que a Proposta de Lei n.º 111/XIII/3^a, que autoriza o Governo a aprovar um regime fiscal e contributivo mais favorável para a atividade de transporte marítimo e um regime especial de determinação de matéria coletável com base na tonelagem de navios, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser agendada para apreciação pelo Plenário da Assembleia da República.

PARTE IV – ANEXOS

Nota Técnica sobre a Proposta de Lei n.º 111/XIII/3.^a (GOV) – Autoriza o Governo a aprovar um regime fiscal e contributivo mais favorável para a atividade de transporte marítimo e um regime especial de determinação de matéria coletável com base na tonelagem de navios, elaborada por João Rafael Silva (DAPLEN), Tiago Tibúrcio (DILP), Helena Medeiros (Biblioteca), Filipe Xavier e Ângela Dionísio (DAC).

Palácio de S. Bento, 7 de março de 2018

O Deputado Autor do Parecer

(Paulo Sá)

A Presidente da Comissão

(Teresa Leal Coelho)

I. **Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa**

A proposta de lei (PPL) apresentada **TEM POR OBJETIVO FACULTAR AO GOVERNO A POSSIBILIDADE DE LEGISLAR EM MATÉRIA** fiscal, que integra a reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República.

Concretamente, a proposta de lei de autorização legislativa, em sendo aprovada, habilita o Governo a criar um regime de incentivos aos navios de marinha mercante registados no registo convencional português. Pretende o Governo aprovar um regime fiscal para as empresas de transporte marítimo (Regime Especial de Determinação da Matéria Coletável) bem como um regime contributivo específico aplicável aos tripulantes. Entre os objetivos apresentados na exposição de motivos destacamos: a) promoção da marinha mercante visando o desenvolvimento dos portos portugueses e da indústria naval, incluindo a frota de navios que arvoram a bandeira nacional; b) crescimento económico e promoção do emprego marítimo qualificado; c) aumento da receita fiscal.

Esta iniciativa contempla a fixação de uma taxa contributiva global reduzida - "*tonnage tax*"¹ - com o objetivo promover a indústria da marinha mercante no país tornando o registo convencional de navios mais competitivo. Pressupõe-se que esta medida de regulação económica permitirá aumentar a competitividade do setor, atraindo para Portugal armadores, navios e embarcações. Este sistema fiscal especial já vigora em vários países da União Europeia – Países Baixos, Bélgica, Alemanha, França, Grécia, Malta, Chipre, entre outros - e será objeto de desenvolvimento mais adiante, no capítulo relativo enquadramento do tema no plano da UE.

A PPL propõe também um regime fiscal especial para os tripulantes sustentando que "*os estudos de benchmarking realizados sobre as situações existentes nos vários países da União Europeia revelaram como principais fatores críticos de sucesso o regime fiscal aplicável à atividade da marinha mercante e o regime de proteção social aplicável aos tripulantes (...)*"

¹ O imposto é calculado, não com base nos lucros do armador, mas de acordo com a tonelagem dos navios.

encontravam-se licenciadas para operar no CINM, 1996 entidades: 47 na zona franca industrial, 1458 nos serviços internacionais e 491 no registo internacional de navios.

Os benefícios fiscais associados a este regime, e especificamente concebidos para esta região, incluem nomeadamente: a aplicação de taxa reduzida de IRC de 5%, isenção de retenção na fonte de dividendos distribuídos quer a residentes quer a não residentes, bem como de juros pagos a não residentes, isenção de IRS para tripulantes, de ISP sobre o combustível, de IVA se a atividade for comercial e exercida em alto mar (com direito a reembolso do IVA suportado), e de imposto do selo.

Sublinha-se finalmente que o projeto de decreto-lei consubstancia um regime optativo, ou seja, aos sujeitos passivos que optarem por este regime não são aplicáveis outros benefícios ou incentivos de natureza fiscal previstos no âmbito do EBF. Também se prevê que a opção pelo Regime Especial de Determinação da Matéria Coletável determina a prevalência sobre as regras gerais previstas no Código do IRC. A PPL nada refere sobre o MAR – Registo Internacional de Navios da Madeira, ou sobre o regime CINM, inferindo-se que os sujeitos passivos possam optar pelo regime que lhe for mais conveniente ou favorável.

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

• Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais

A Proposta de Lei n.º 111/XIII/3.ª foi apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa, plasmado no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, e do artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (doravante referido como Regimento), detendo exclusividade na iniciativa originária em relação a autorizações legislativas, nos termos do n.º 1 do artigo 188.º do Regimento.

Esta iniciativa reveste a forma de proposta de lei, nos termos do n.º 1 do artigo 119.º do Regimento. Conforme disposto no n.º 2 do artigo 123.º do Regimento, é subscrita pelo Primeiro-Ministro, pelo Ministro do Mar e pelo Secretário de Estado e dos Assuntos

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa legislativa - *“Autoriza o Governo a aprovar um regime fiscal e contributivo mais favorável para a atividade de transporte marítimo e um regime especial de determinação de matéria coletável com base na tonelagem de navios”* - traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como *lei formulário* ⁴, podendo, no entanto, ser aperfeiçoado em caso de aprovação.

Apenas de assinalar que a redação do título e da norma sobre o objeto podem ser alvo de uma maior convergência, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final ⁵, uma vez que neste se prevê autorização legislativa para aprovar um regime especial de tributação para a atividade de transporte marítimo, bem como para a criação de um regime fiscal e contributivo aplicável aos tripulantes.

Em caso de aprovação esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da *lei formulário*.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 4.º desta proposta de lei estabelece que a sua entrada em vigor ocorrerá no dia seguinte ao da sua publicação, mostrando-se assim conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, segundo o qual os atos legislativos *“entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação”*.

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da *lei formulário*.

⁴ Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, que estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas, alterada e republicada pelas Leis n.ºs 2/2005, de 24 de janeiro, 26/2006, de 30 de junho, 42/2007, de 24 de agosto, e 43/2014, de 11 de julho.

⁵ Artigo 1.º da proposta de lei: “A presente lei concede ao Governo autorização legislativa para aprovar um regime especial de tributação para a atividade de transporte marítimo, bem como um regime de benefícios fiscais e contributivos aplicáveis aos tripulantes.”

Artigo 1.º do projeto de decreto-lei: “O presente decreto-lei institui um regime especial de determinação de matéria coletável com base na tonelagem dos navios e embarcações e um regime fiscal e contributivo aplicável aos tripulantes.”

Noutro plano, refira-se o Estatuto dos Benefícios Fiscais, onde, no seu artigo 51.º, se diz que às empresas armadoras da marinha mercante nacional são concedidos os seguintes benefícios fiscais:

- a) Tributação dos lucros, resultantes exclusivamente da atividade de transporte marítimo, incidindo apenas sobre 30 % dos mesmos;
- b) Isenção de imposto do selo nas operações de financiamento externo para aquisição de navios, contentores e outro equipamento para navios, contratados por empresas armadoras da marinha mercante, ainda que essa contratação seja feita através de instituições financeiras nacionais.

Esta norma transitória no âmbito do Estatuto dos Benefícios Fiscais foi prorrogada por um ano, nos termos previstos no artigo 226.º da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro: "1 - São prorrogadas por um ano as normas que consagram os benefícios fiscais que caducariam a 1 de janeiro de 2017, constantes dos artigos 19.º, 20.º, 26.º, 28.º, 29.º, 30.º, 31.º, 47.º, 50.º, 51.º, 52.º, 53.º, 54.º, 63.º e 64.º do EBF."

O Registo Internacional de Navios da Madeira – MAR

O Registo Internacional de Navios da Madeira – MAR prevê alguns benefícios fiscais e contributivos. O MAR foi criado no âmbito do CINM (Zona Franca da Madeira), em 1980, através do Decreto-Lei n.º 500/80, de 20 de outubro, um regime de auxílios de Estado sob a forma fiscal, com vista ao desenvolvimento regional e mitigar a periferia insular.

O MAR consiste, assim, num segundo registo de navios, beneficiando de um regime específico, distinto do registo convencional de navios em Portugal. Este regime foi criado pelo Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, tendo sido republicado pelo Decreto-Lei n.º 234/2015, de 13 de outubro. Deve fazer-se ainda referência à Portaria n.º 715/89, de 23 de agosto⁷ (para os navios), com o fito, designadamente, de harmonizar os atos de registo e certificação do MAR com os das demais entidades nacionais com competências análogas. Relativamente à inscrição de embarcações de recreio no MAR, interessa igualmente o Decreto-Lei n.º 192/2003, de 22 de agosto (para as embarcações de recreio).

⁷ Com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 23/2007, de 1 de fevereiro e Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de dezembro.

<http://catalogobib.parlamento.pt:81/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=124194&img=7613&save=true>

Resumo: Este Guia da Deloitte faz uma análise comparativa relativamente à tributação individual e à tributação sobre a marinha mercante em 6 países: Grécia, Chipre, Luxemburgo, Malta, Singapura e Reino Unido. É analisado o regime de tributação individual especial e a legislação, regras e procedimentos de registo dos navios mercantes e a tributação a que se encontram sujeitos.

SWEDISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION – **The Swedish tonnage taxation system : FAQ.** Göteborg, 2017. 12 p. [Consult. 5 março 2018]. Disponível na intranet da AR:<URL: <http://catalogobib.parlamento.pt:81/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=124195&img=7614&save=true>>

- **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

A UE sempre procurou ter um sector marítimo competitivo em termos internacionais. Face à crescente diminuição da frota comunitária, a Comissão Europeia iniciou a aprovação de regimes de *tonnage tax*, em determinadas jurisdições da UE, em sede de regime de auxílios de Estado, com o intuito de estimular os armadores comunitários a registar as embarcações em registos comunitários, beneficiando assim de taxas reduzidas de tributação.

A aprovação dos regimes de *tonnage tax* resultou da necessidade de estimular o segmento de *shipping*, com o objetivo de evitar o *flagging-out*, promover a manutenção dos postos de trabalho de marítimos europeus e o seu *know-how* na Comunidade Europeia, sendo que a grande vantagem destes regimes é a taxa de tributação efetiva reduzida, dado que a tributação é feita com base na arqueação bruta da frota.

Relativamente aos requisitos de bandeira das embarcações, apenas os navios e embarcações registadas sob pavilhão comunitário ou de uma jurisdição do Espaço Económico Europeu poderão beneficiar desses regimes, podendo porém, respeitando determinados requisitos, também outras embarcações cair no escopo do *tonnage tax*⁸.

⁸ -Os navios e embarcações de bandeira comunitária e do Espaço económico europeu sejam mantidos pelo menos durante um ano;

não residentes num determinado Estado-Membro ao mercado dos transportes marítimos entre os portos desse Estado-Membro, e, em particular, o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 de 7 de dezembro de 1992.

A Diretiva 1999/63/CE, de 21 de junho de 1999, tem por base um acordo celebrado entre a Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) na UE e regula o horário de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da UE, enquanto a Diretiva 1999/95/CE, de 13 de dezembro de 1999, a torna aplicável aos navios que arvoram pavilhão de um país terceiro e escalam em portos comunitários. Em 23 de fevereiro de 2006, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) adotou a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (CTM), criando assim um instrumento único e coerente que incorpora todas as normas atualizadas aplicáveis ao trabalho marítimo: o direito dos marítimos a locais de trabalho seguros e protegidos nos quais se cumpram as normas de segurança, a condições dignas de trabalho e vida, bem como à proteção da saúde, assistência médica e proteção social. A Diretiva 2009/13/CE que altera a Diretiva 1999/63/CE aplica o acordo celebrado pela CTM.

O Regulamento (CEE) n.º 4056/86 foi revogado pelo Regulamento (CE) n.º 1419/2006 do Conselho, de 25 de Setembro de 2006, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos, pelo que o âmbito foi alargado de forma a incluir os serviços de cabotagem e os serviços internacionais de *tramp*.

Na sua resolução de 12 de abril de 2005 relativa ao transporte marítimo de curta distância, o Parlamento Europeu solicitava uma promoção reforçada do mesmo, a redução dos processos administrativos, o desenvolvimento de corredores de qualidade entre os Estados-Membros e a atribuição de prioridade ao investimento nas infraestruturas com vista a melhorar o acesso aos portos.

Em 1 de julho de 2008, a Comissão adotou diretrizes sobre a aplicação do artigo 81.º do Tratado CE aos serviços de transporte marítimo (substituído pelo artigo 101.º do TFUE). Em setembro de 2013, decidiu não prorrogar as diretrizes sobre os acordos no setor do transporte marítimo, por considerar que o seu objetivo de facilitar a mudança do regime na aplicação das regras de concorrência ao domínio marítimo tinha sido alcançado. Em matéria de auxílios estatais, já em 1997 a Comissão adotara um quadro jurídico que

todos os fornecedores de serviços portuários a prestar aos trabalhadores uma formação adequada.

Na sua resolução de 5 de maio de 2010 relativa à definição de objetivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018, o Parlamento Europeu (PE) apoiava, em princípio, a abordagem da Comissão, solicitando, nomeadamente: a aplicação de novas medidas contra a utilização indevida de pavilhões de conveniência, a introdução de novas regras em matéria de auxílios estatais e de diretrizes para os portos, uma maior promoção do transporte marítimo no âmbito das RTE-T (nomeadamente através das autoestradas do mar), a melhoria da sustentabilidade do transporte marítimo, através da redução das emissões de navios, e o desenvolvimento de uma política europeia de transporte marítimo no interior de um espaço marítimo comum.

Em 15 de dezembro de 2011, o PE adotou uma resolução sobre um Roteiro do espaço único europeu dos transportes, em resposta ao Livro Branco da Comissão, de 2011. No que diz respeito ao transporte marítimo, o Parlamento solicitava:

- a apresentação, até 2013, de uma proposta sobre a "cintura azul" (ver COM(2013)0510 final de 8 de julho de 2013);
- a introdução de uma política europeia para o transporte marítimo de curta e média distância;
- a atribuição de, pelo menos, 15 % do financiamento da RTE-T a projetos de melhoria das ligações sustentáveis e multimodais entre portos marítimos, portos de navegação interior e plataformas multimodais.

As disposições sociais que regem o regime laboral nos portos são debatidas pelo comité do diálogo social para os portos, que foi lançado em 2013 e que reúne autoridades portuárias, operadores de terminais, estivadores e outros trabalhadores portuários.

A Diretiva 2012/35/UE, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva 2008/106/CE relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos, estipula que a formação e a certificação dos marítimos são reguladas pela Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI) sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos («Convenção STCW»), que foi adotada em 1978 e entrou em vigor em 1984, tendo sido significativamente alterada em 1995 e, pela segunda vez, em 2010.

verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE.

Atualmente, 75% das transações comerciais da Europa com outros países e 40% do transporte de mercadorias no interior da Europa são feitos por via marítima e, anualmente, cerca de 400 milhões de passageiros utilizam as vias navegáveis europeias. A abertura do mercado marítimo permitiu às companhias de navegação operar livremente noutros países para além do seu país de origem. Em 2014, o Conselho e o Parlamento Europeu chegaram a acordo no sentido de promover, até 2025, a constituição de uma rede de postos de abastecimento de gás natural liquefeito nos principais portos marítimos integrados na rede transeuropeia, bem como o abastecimento de eletricidade a partir da rede terrestre.

Por último, a Diretiva 2015/1794/UE, de 6 de outubro de 2015, altera o texto de cinco diretivas (2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE e 2001/23/CE) relativas à informação e consulta de trabalhadores, aos conselhos de empresa europeus, aos despedimentos coletivos, à transferência de empresas e à insolvência do empregador, visando a integração dos marítimos por todos os Estados-Membros no âmbito de aplicação dessas diretivas.

- **Enquadramento internacional**

- Países europeus**

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados-Membros da União Europeia: Bélgica, Grécia, Países Baixos. Também se apresentará a legislação norueguesa sobre esta matéria.

BÉLGICA

Uma companhia marítima belga está, em princípio, sujeita ao regime comum de imposto sobre o rendimento das empresas (33,99%). No entanto, pode optar pelo regime específico de tributação da tonelagem (*tonnage tax*).

Esta última tarifa, para navios que excedem 40 mil toneladas, pode ser aplicada apenas em casos específicos, nomeadamente a navios adquiridos em estado novo ou navios adquiridos em segunda mão com menos de cinco anos, e que estavam registados (permanentemente) num Estado não pertencente à UE (artigo 119).

GRÉCIA

O regime grego foi introduzido há várias décadas (em 1957), tendo sido depois adotado (com algumas adaptações) por países como Malta e Chipre.

Este regime encontra-se atualmente previsto na Lei 27/2007. Segundo esta, os armadores dos navios com bandeira grega (indivíduos e empresas) estão sujeitos à taxa de tonelagem, em vez do imposto sobre o rendimento, ao passo que os gestores dos navios são solidariamente responsáveis pelo pagamento do imposto de tonelagem juntamente com os armadores e as companhias de transporte marítimo.

Contrariamente ao que se passa noutros países, como a Holanda e a Noruega, este regime é obrigatório,

O tratamento fiscal difere entre os navios da categoria A e da categoria B (artigo 3 da Lei 27/2007). Os navios da categoria A incluem, entre outros, os navios de carga motorizados, navios-tanque e refrigeradores com tonelagem bruta igual ou superior a 3.000 toneladas, navios de carga de casco de ferro para cargas secas e líquidas e navios frigoríficos com tonelagem bruta superior a 500 toneladas, mas não mais de 3.000 toneladas. Os navios da categoria B incluem todos os outros navios motorizados, veleiros e todos os outros tipos de embarcações.

Quanto ao seu tratamento fiscal, os navios da categoria A estão sujeitos ao imposto sobre a tonelagem, nos termos do artigo 6 da Lei 27/1975, de acordo com a sua idade e tonelagem bruta. As taxas de imposto são aumentadas numa base anual. Para o período 2016-2020, estão definidas no artigo 2 da Lei 4336/2015). As taxas de imposto para 2016 são estabelecidas na circular do Secretário Geral da Receita Pública 1209/2015, nos termos abaixo descritos:

Tabela 3 - Taxas de imposto para embarcações da categoria B

Tonelagem bruta	Taxa de imposto (em euros) por tonelagem bruta	Taxa (em euros)	Tonelagem bruta total	Imposto anual total (em euros)
20	0.60	12	20	12
30	0.70	21	50	33
50	0.76	38	100	71

Fonte: Greek Law Digest e Shipping Industry Almanac 2016.

PAÍSES BAIXOS

O *tonnage tax* de modelo holandês foi introduzido em 1996 e implementado por várias jurisdições europeias. Através deste modelo, a matéria coletável é calculada de acordo com a tonelagem do navio e não com base no lucro tributável. Encontra-se previsto nos artigos 3.22 a 3.24 do Dutch individual income tax act.

Este regime baseado em tonelagem é opcional, valendo a decisão de aplicar este regime pelo período de dez anos.

O lucro tributável baseado na tonelagem é calculado por navio, por dia e por 1000 toneladas líquidas, nos seguintes termos:

- 9,08 € para as primeiras 1.000 toneladas líquidas;
- 6,81 € para qualquer excesso até 10 mil toneladas líquidas;
- 4,54 € para qualquer excesso até 25 mil toneladas líquidas;
- 2,27 € por qualquer excesso acima de 25 mil toneladas líquidas;
- 0,50 €* por qualquer excesso acima de 50 mil toneladas líquidas.

A taxa reduzida de € 0,50 por dia por 1.000 toneladas líquidas para navios de pelo menos 50.000 toneladas líquidas é apenas aplicável em determinados casos, nomeadamente aos navios que se encontram registrados sob uma bandeira após 31 de dezembro de 2008.

- 0,9 NOK¹⁴ por 100 toneladas líquidas até 1 000 toneladas líquidas;
- 9 NOK por 1 000 toneladas líquidas para as primeiras 1 000 toneladas líquidas;
- 18 NOK por 1 000 toneladas líquidas de 1 001 a 10 000 toneladas líquidas;
- 12 NOK por 1 000 toneladas líquidas de 10 001 a 25 000 toneladas líquidas;
- 6 NOK por 1 000 toneladas líquidas acima de 25 000 toneladas líquidas.

Deve realçar-se o facto de se prever que o imposto sobre a tonelagem pode ser reduzido até 25% com base na classificação ambiental do navio em questão¹⁵.

Outros países

Para um maior desenvolvimento acerca do regime em vigor nos países analisados, bem como num considerável número de outros países (como o Chipre, Dinamarca, França, Alemanha), pode consultar-se o Shipping Industry 2016.

Cumprе ainda salientar que existem vários países que não preveem um tipo de regime específico com base na tonelagem. É o caso de países como a Argentina, a Austrália, os Barbados, o Canadá, a Estónia ou o Brasil.

¹⁴ Coroas norueguesas.

¹⁵ Cfr. referida carta do Governo norueguês (pp. 16 e 17).

- **Contributos enviados pelo Governo**

O Governo não procedeu ao envio de pareceres ou contributos de entidades.

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Não sendo previsível nenhum impacto direto resultante da aprovação desta proposta de lei de autorização podemos contudo refletir sobre o impacto previsível do decreto-lei autorizado.

O regime ora apresentado, beneficiando fiscalmente os sujeitos passivos, terá impacto na redução da receita fiscal arrecadada pelo Estado. Do mesmo modo, a aplicação de um sistema contributivo mais favorável para os tripulantes destes navios gerará uma perda de receita para a segurança social que, neste momento e face à informação disponível, é difícil de quantificar. Note-se ainda que o artigo 5.º do anexo da PPL admite a possibilidade de impacto orçamental, prevendo que *"a perda de receita associada à fixação da taxa contributiva prevista no número anterior, por relação à taxa contributiva prevista para o regime geral de segurança social, é suportada por transferência do Orçamento do Estado"*.

Todavia, ignorando a dimensão do multiplicador fiscal, não é possível determinar até que ponto o efeito negativo no Orçamento será compensado, a prazo, com efeito positivo que resultará do esperado aumento da receita fiscal.

Assim, e em face da informação disponível, não é possível quantificar eventuais encargos resultantes da aprovação da presente iniciativa.