



SOCIEDADE DE ADVOGADOS, SP,RL
ROGÉRIO FERNANDES FERREIRA
& ASSOCIADOS



Nº10/18

NEWSLETTER

A NOVA “TAXA DE TONELAGEM”
(TONNAGE TAX)

This Information is intended for general distribution to clients and colleagues and the information contained herein is provided as a general and abstract overview. It should not be used as a basis on which to make decisions and professional legal advice should be sought for specific cases. The contents of this Information may not be reproduced, in whole or in part, without the express consent of the author. If you should require further information on this topic, please contact contact@rfflawyers.com.

*

This Information is sent in compliance with articles 22 and 23 of Decree-Law no. 7/2004, of 7 January, regarding unsolicited e-mails. If you wish to be removed from our mailing list and avoid similar future communications, please send an email with "Remove" to the email address newsletter@rffadvogados.com.

Legal 500 – Band 1 Tax “Portuguese Law Firm” and Band 1 Tax “RFF Leading Individual” 2013/2014/2015/2016
Chambers & Partners – Band 1 “RFF Leading Individual” 2013/2014/2015/2016
International Tax Review – “Best European Newcomer” (shortlisted) 2013 / “Tax Firm of the Year” (shortlisted) 2014/ “Tax Controversy Leaders” 2014/2015 / “Indirect Tax Leaders 2015” / “Women in Tax Leaders Guide 2015” / “European Best Newcomer” 2016/ “Portugal Tax Firm of the Year” (shortlisted) 2017/ “European tax Disputes of the Year” (shortlisted) 2017/ “European Indirect Tax Firm of the Year” (shortlisted) 2017
Best Lawyers – “RFF Tax Lawyer of the Year” 2014 / “Recommended Lawyers” 2015/2016
Who’s Who Legal – “RFF Corporate Tax Adviser of the Year” 2013/2015 / “Corporate Tax – Controversy” 2016 / “Corporate Tax section of WWL - Thought Leaders” 2017
IBFD – Tax Correspondent Angola, Mozambique and East-Timor 2013/2014/2015/2016

SUMÁRIO

Após a aprovação pela Comissão Europeia no passado dia 6 de Abril, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais, o Governo português ultrapassa o primeiro passo de validação da proposta de Lei n.º 111/XIII. Visando impulsionar e dinamizar o sector marítimo, propõe a criação de um regime especial de tributação que potencia a actividade de transporte marítimo. Segundo se espera, este regime permitirá alavancar, ainda mais, o Registo Internacional de Navios da Madeira.



www.rfflawyers.com
Praça Marquês de Pombal, 16 – 5th (Reception)/6th
1250-163 Lisboa • Portugal
T: +351 215 915 220 • F: +351 215 915 244
contact@rfflawyers.com



INTRODUÇÃO

Com vista a contribuir para a competitividade internacional da marinha mercante Portuguesa e a preservar o crescimento económico do mercado nacional, foi aprovada em Conselho de Ministros a proposta de Lei n.º 111/XIII. Esta proposta cria um regime especial de tributação para a actividade de transporte marítimo (“*tonnage tax*”), assim como um regime de benefícios fiscais e contributivos aplicáveis aos tripulantes das embarcações.

A proposta de Lei – que contempla, simultaneamente, uma proposta de Lei de Autorização e o respectivo projecto de Decreto-Lei – surge na sequência da aprovação, a 6 de Abril, do Regime da “*tonnage tax*” pela Comissão Europeia (a versão não confidencial da decisão ainda não foi disponibilizada), no âmbito da sua fiscalização de Auxílios de Estados (Fiscais).

A TONNAGE TAX

A Taxa de Tonelagem (“*tonnage tax*”) traduz-se num método opcional de determinação da matéria colectável aplicável aos rendimentos obtidos através de navios ou embarcações registados e estratégica e comercialmente geridos na União Europeia (EU) ou no Espaço Económico Europeu (EEE), e que permitirá aos armadores portugueses calcular a sua matéria tributável com base na tonelagem líquida dos navios, isto é, com base na dimensão da frota marítima, consumando, assim, um desvio ao princípio da tributação pelo lucro real das empresas.

A AUTORIZAÇÃO DA COMISSÃO EUROPEIA

Uma das traves mestras para a autorização deste tipo de regime fiscal diferenciado reconduz-se à percepção e consciência da UE da necessidade de evitar o risco de transferência de pavilhão e de deslocalização das companhias de

navegação para países de baixa tributação situados fora da UE.

Com efeito, tal entendimento decorre das Orientações da Comissão sobre transportes marítimos praticadas desde 2004, e, bem assim, de várias autorizações concedidas no âmbito dos Auxílios de Estado Fiscais.

Através da referida autorização, a Comissão procura, além do mais, assegurar que o tratamento fiscal favorável concedido às companhias de navegação não tem repercussões noutros sectores não relacionados com o transporte marítimo, que não existe qualquer discriminação contra os registos de outro Estado do EEE, e que o auxílio não excede o limite máximo estabelecido nas Orientações sobre transportes marítimos.

OS REQUISITOS DE SUBSTÂNCIA ECONÓMICA

A aplicação do regime da “*tonnage tax*”, nos termos da legislação proposta,

encontra-se sujeita a certas condições legais.



LOCAL DE GESTÃO

ESTRATÉGICA E COMERCIAL

As sociedades beneficiárias devem ser estratégica e comercialmente geridas a partir de um Estado-membro da UE ou do EEE.



DETENTORES DE NAVIOS

Caso os beneficiários sejam detentores de navios, exige-se que um mínimo 60% da tonelagem líquida da sua frota esteja inscrita num pavilhão aí localizado.



FRETADORES DE NAVIOS

Caso, inversamente, os beneficiários fretem embarcações, devem corresponder a uma tonelagem líquida inferior a 75% da totalidade da frota do armador.



PROVENIÊNCIA

DAS TRIPULAÇÕES

As tripulações devem ser compostas, pelo menos, por 50% de tripulantes nacionais,

da UE, do EEE, ou de países de expressão oficial portuguesa.

ACTIVIDADES MARÍTIMAS ABRANGIDAS E EXCLUÍDAS



ACTIVIDADES ABRANGIDAS

As sociedades beneficiárias devem, também, exercer determinadas actividades de transporte marítimo de mercadorias e pessoas, designadamente o transporte propriamente dito, a venda de produtos destinados a consumo a bordo e a prestação de serviços directamente relacionados com o transporte, mas incluem, ainda, a actividade de navios de investigação, de apoio a actividade offshore, a actividade de reboque e de dragagem, desde que 50% das operações anuais constituam transporte marítimo, entre outras.



ACTIVIDADES

(EXPRESSAMENTE)

EXCLUÍDAS

Encontram-se excluídas do regime proposto as actividades não abrangidas, mas, também, expressamente:

- i. as actividades de transporte regular de passageiros, excepto as realizadas na Madeira e nos Açores;
- ii. as actividades que não tenham por objecto o transporte de mercadorias ou de passageiros, tal como piscatórias;
- iii. a prestação de serviços a terceiros de carga, descarga, pilotagem e rebocagem;
- iv. as actividades museológicas, estudos de viabilidade, exploração e extracção de recursos naturais e conservação marinha;
- v. Os navios ancorados em carácter de permanência; e
- vi. As actividades lúdicas, de recreio, educacionais ou sociais.

AS RECEITAS ABRANGIDAS

A nova taxa de tonelagem incidirá:

- i. sobre as principais receitas provenientes de actividades de transporte marítimo (mercadorias e passageiros);
- ii. sobre as receitas acessórias estreitamente relacionadas com actividades de navegação, com o limite de 50% das receitas provenientes da exploração de cada navio elegível; e
- iii. sobre as receitas de actividades de reboque e dragagem.

A DETERMINAÇÃO DA MATÉRIA COLETÁVEL

Nos termos da Proposta de Lei, quando a arqueação líquida for superior a 1.000 toneladas líquidas, o quantitativo da matéria colectável dos sujeitos passivos de IRC será apurado pela aplicação de cada escalão às toneladas líquidas da embarcação que couberem dentro do mesmo escalão, conforme tabela infra:

Arqueação Líquida	Matéria Coletável diária por cada 100 toneladas líquidas
Até 1.000 toneladas líquidas	€ 0,75
Entre 1.001 e 10.000 toneladas líquidas	€ 0,60
Entre 10.001 e 25.000 toneladas líquidas	€ 0,40
Superior a 25.001 toneladas líquidas	€ 0,20

Prevêem-se, ainda, reduções dos referidas quantitativos da matéria colectável em causa de *start ups* do sector marítimo, de 50% e 25% nos dois primeiros anos de actividade e, bem assim, de 10% a 20% no caso de embarcações de capacidade superior a 50.000 toneladas líquidas que cumpram certos requisitos ambientais.

Adicionalmente, o regime estabelece ainda a bonificação de 10% a 20% da matéria colectável aplicável aos navios menos poluentes.

A ADESÃO AO NOVO REGIME

O regime proposto prevê que o regime tenha uma natureza opcional e, ainda, que as entidades que aderirem ao regime especial deverão nele permanecer durante, pelo menos, três anos.

O ÂMBITO TEMPORAL DE VIGÊNCIA

O regime, de natureza facultativa, é aplicável aos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de Janeiro de 2018, sendo que o regime estabelecido tem uma vigência de dez anos, i.e. até 2028, com renovação condicionada a validação pela Comissão Europeia no âmbito de Auxílios de Estado Fiscais.

O REGISTO INTERNACIONAL DE NAVIOS DA MADEIRA

De sublinhar, ainda, a possibilidade das empresas do sector marítimo registarem os seus navios e, bem assim, sociedades *shipping* no Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR).

O IRS DAS TRIPULAÇÕES

Cumpra, ainda, salientar, relativamente aos benefícios fiscais e contributivos aplicáveis aos tripulantes das embarcações elegíveis, que a nova “*tonnage tax*” isenta os tripulantes do pagamento de Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares (IRS).

A SEGURANÇA SOCIAL DAS TRIPULAÇÕES

O novo regime permite ainda o pagamento de taxas reduzidas de contribuições nas Segurança Social (SS), correspondendo, respectivamente a 4,1% e 1,9% para as entidades empregadoras e para os trabalhadores, e respectivas protecções sociais.

ENTRADA EM VIGOR

Na sequência da apresentação da proposta de lei em análise à Assembleia da República pelo Governo, esta entrará em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

CONCLUSÃO

Os espaços marítimos de soberania e de jurisdição originados pela faixa continental e por treze ilhas atlânticas são factores que ditam o entrosamento de Portugal com o mar.

A circunstância de 53% do comércio externo da UE passar em águas jurisdicionais portuguesas, faz notar a sua importância, a que acresce que cerca de 60% a 70% de todo o comércio externo português e como importações nacionais, ocorrer por via marítima.

Tendo Portugal a 11.^a maior área de águas jurisdicionais do mundo, e um dos locais de maior confluência de tráfego marítimo a nível mundial, a actuação através do mar tem um cariz estratégico na criação de sinergias económicas vitais para o país.

Lisboa, 19 de Abril de 2018

Rogério M. Fernandes Ferreira

Jorge S. Lopes de Sousa

José Pinto Santos