



IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.



ALARGAR  
HORIZONTES  
SEMINÁRIOS T&N 2012

1.º PAINEL – O ESTADO DA MARINHA DE COMÉRCIO  
JOÃO CARVALHO – PRESIDENTE DO IPTM

22 DE MARÇO DE 2012 - HOTEL TIARA PARK ATLANTIC – PORTO

[WWW.IPTM.PT](http://WWW.IPTM.PT)

# ÍNDICE

- 1** - Ajudas de Estado
- 2** - Ajudas de Estado ao Transporte Marítimo
- 3** - Alguns exemplos da evolução em Estados-membros mais representativos após a introdução de apoio ao setor
- 4** - Situação em Portugal
- 5** - Conclusões

# AJUDAS DE ESTADO

O Painel de Avaliação dos Auxílios Estatais de Outono de 2010 - Comunicação da Comissão COM (2010) 701 final - descreve a situação existente em 2009 nos 27 Estados-Membros e apresenta uma panorâmica geral dos níveis de auxílio e dos objetivos visados pelos auxílios concedidos pelos Estados-Membros.

## **O Painel é composto por duas partes:**

- Relatório de síntese que descreve os fatos essenciais, as conclusões a extrair, as tendências e a estrutura dos auxílios estatais concedidos pelos Estados-Membros da União Europeia, bem como os principais progressos realizados no quadro do controlo dos auxílios estatais;
- Factos e dados relativos aos auxílios estatais nos Estados-Membros da UE que apresenta informações fatuais.

# AJUDAS DE ESTADO

**De acordo com esses Factos é possível sintetizar o seguinte:**

- Entre 2002 e 2007, o nível dos auxílios estatais concedidos aos sectores industrial e dos serviços diminuiu, em média, 2 % ao ano, ascendendo a 65 mil milhões de EUR, ou seja, menos de 0,5 % do PIB em 2007. Paralelamente, os défices orçamentais desceram, em média, para 0,8 %, do PIB, em 2007, o que constituiu o melhor resultado registado nos últimos trinta anos. Durante o mesmo período, o desemprego diminuiu a nível da UE, sendo os 7 % registados em 2008 o nível mais baixo desde há longa data.
- A crise financeira pôs abruptamente termo ao crescimento estável do PIB, mas, apesar disso, o nível global dos auxílios estatais continuou a aumentar em 2009, relativamente a 2008, e atingiu 3,6 % do PIB.

# AJUDAS DE ESTADO

Efetivamente, em 2009, o valor total dos auxílios concedidos pelos Estados-Membros ascendeu a 427,2 mil milhões de EUR, o que correspondeu, em termos relativos, a 3,6% do PIB da União Europeia a 27.

**Relativamente à repartição destes auxílios destacam-se os seguintes auxílios:**

- Indústria e serviços representaram 79,3% do total;
- Agricultura representou 15,9% do total;
- Pescas representaram 0,3% do total.

# AJUDAS DE ESTADO

**No período que decorre de 2007 a 2009, segundo os Estados-Membros, em média, os auxílios atribuídos cifraram-se:**

- Ao setor ferroviário, em 33,1 mil milhões de EUR;
- Ao setor da aviação civil em cerca de 338 milhões EUR;
- E no setor rodoviário e transporte combinado, nos termos do Regulamento 1191/69, em 641 milhões de EUR.

# AJUDAS DE ESTADO

**Em termos absolutos, os cinco países que concederam os montantes mais elevados totalizam 39,8 mil milhões de EUR, como se indica:**

- A Alemanha concedeu 15,3 mil milhões de EUR (26,3% do total dos auxílios);
- A França concedeu 11,7 mil milhões de EUR (20,1% do total dos auxílios);
- A Espanha concedeu 4,9 mil milhões de EUR (8,4% do total dos auxílios);
- A Itália concedeu 4,6 mil milhões de EUR (7,9% do total dos auxílios);
- E o Reino Unido concedeu 3,3 mil milhões de EUR (5,5% do total dos auxílios).

Em termos de percentagem do PIB importa realçar que Malta concedeu auxílios no valor de 1,7% do PIB, seguida da Hungria com 1,0%, Portugal e Dinamarca 0,9% cada e Suécia 0,8%.

# AJUDAS DE ESTADO AO TRANSPORTE MARÍTIMO

As Ajudas de Estado ao transporte marítimo são enquadradas por linhas orientadoras comunitárias adotadas em 1997 e continuadas na sua atual versão de 2004 - Comunicação da Comissão COM (2004) 43.

## **Em síntese, estas Orientações permitem aos Estados-Membros:**

- a. Reduzir ou, no máximo, eliminar o imposto sobre o rendimento das empresas de transportes marítimos (IRC);
- b. Reduzir ou, no máximo, eliminar as contribuições para a segurança social (encargos sociais) e as imposições fiscais (IRS) aplicáveis aos marítimos;
- c. Apoiar financeiramente a modernização do equipamento dos navios que se traduza na melhoria das condições de segurança da navegação e da prevenção da poluição do meio marinho;
- d. Apoiar financeiramente o ensino e a formação profissional.



# AJUDAS DE ESTADO AO TRANSPORTE MARÍTIMO

Apesar de liberalizada em termos concorrenciais, a Comissão apoiou a atividade do transporte marítimo, fundamentalmente porque, a partir da década de 80, os navios registados nos Estados-Membros deixaram de ser competitivos com os registados nos chamados Registos Abertos ou Bandeiras de Conveniência.

**As principais componentes da estrutura de custos das empresas de navegação que desequilibram a balança a favor principalmente do Panamá e da Libéria, podem sintetizar-se no seguinte:**

- a. A atividade desenvolvida pelas empresas, pelos navios e pelos tripulantes estarem isentos de impostos desde que as empresas e os navios se localizassem e registassem, respetivamente, naqueles países;
- b. As empresas e os marítimos não estarem obrigados a efetuar descontos para a segurança social e a suportarem outras obrigações sociais;
- c. Disporem de flexibilidade total no que respeita à lotação de segurança dos navios e nacionalidade dos tripulantes.

# AJUDAS DE ESTADO AO TRANSPORTE MARÍTIMO

**Assim, tendo por base as orientações comunitária, a generalidade dos Estados-Membros têm vindo a adotar medidas para estancar o "*flagging out*" que se traduzem fundamentalmente no seguinte:**

- a. Quase todos adotaram um sistema denominado *tonnage tax* que consiste, basicamente, na substituição do IRC por este imposto sobre a tonelagem operada pela empresa de transporte marítimo.
- b. Quase todos os países adotaram, com particularidades específicas, medidas de apoio em conformidade com as orientações.

Tal como consta de avaliação da Comissão Europeia os resultados obtidos nos Estados-Membros que introduziram medidas de auxílios, designadamente sob a forma de redução fiscal, conseguiram que uma tonelagem significativa voltasse a arvorar o seu pavilhão.

# AJUDAS DE ESTADO AO TRANSPORTE MARÍTIMO

**Em termos percentuais a frota inscrita nos registos dos Estados-Membros aumentou:**

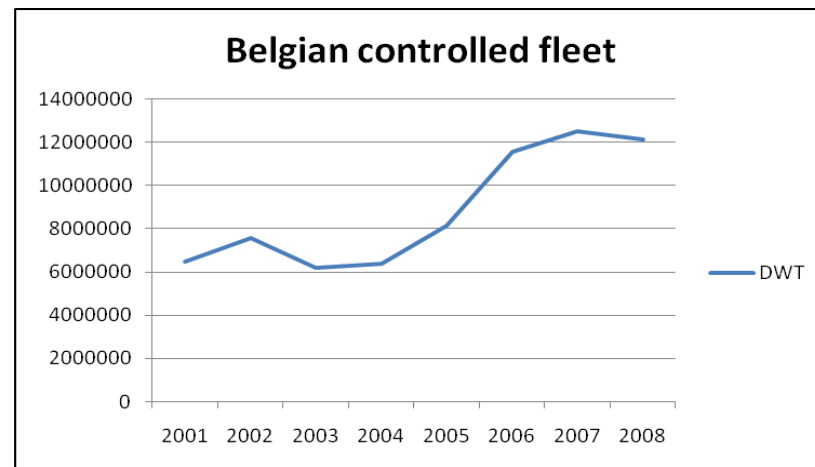
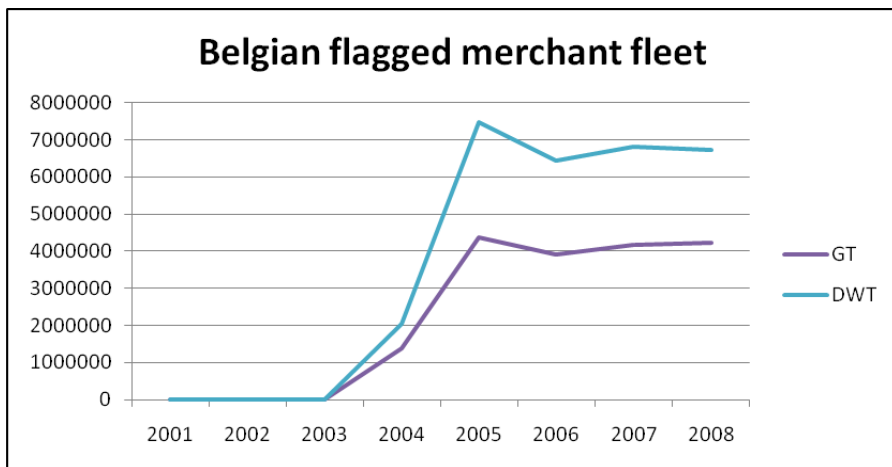
- 0,4 % em média, por ano em número de navios;
- 1,5 % em tonelagem;
- 12,4 % em número de porta contentores.

**Estes valores podem ser considerados como uma inversão da tendência para o abandono dos pavilhões comunitários observada até 1997.**

## ALGUNS EXEMPLOS DE EVOLUÇÃO EM ESTADOS-MEMBROS MAIS REPRESENTATIVOS APÓS A INTRODUÇÃO DE APOIO AO SETOR

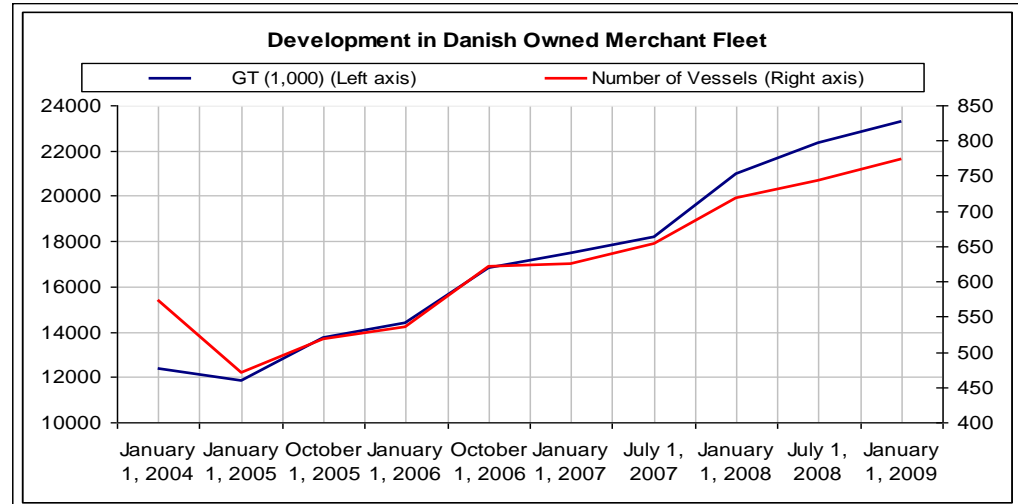
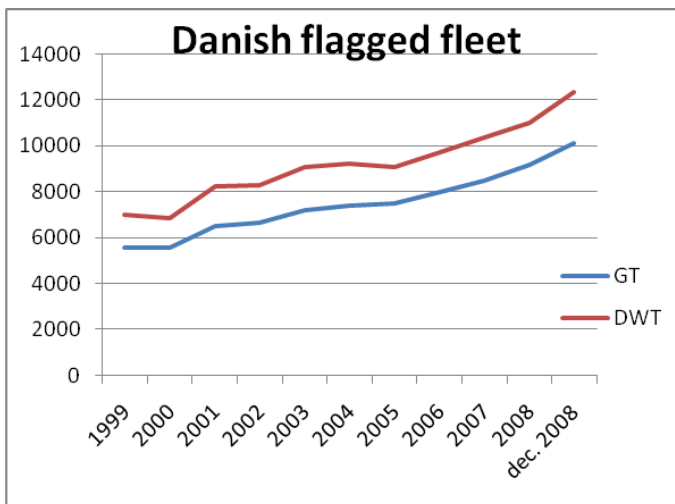
Na **Bélgica** foi estabelecida uma política integrada de apoio ao sector, centrada em cinco vetores: Legislação tributária e encargos sociais dos marítimos; formação, tripulações e privilégios creditórios sobre hipotecas de navios.

Em consequência, em 2003, passou a existir frota de pavilhão Belga, inexistente até então tendo igualmente sido registado um incremento da frota controlada principalmente nos quatro anos seguintes.



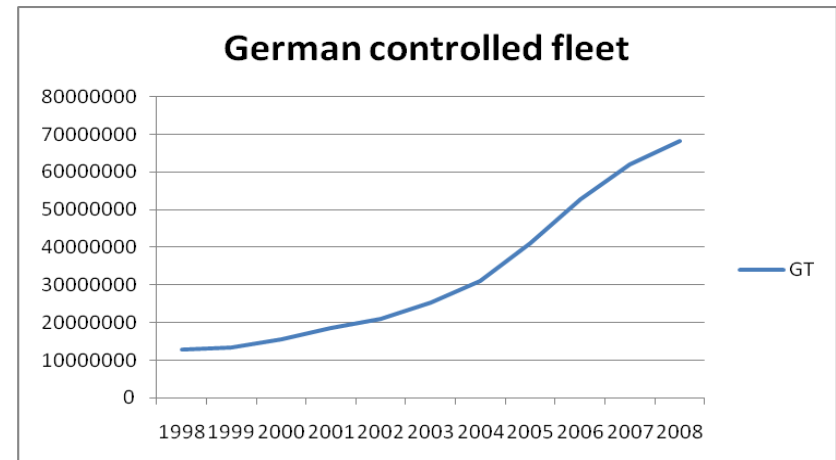
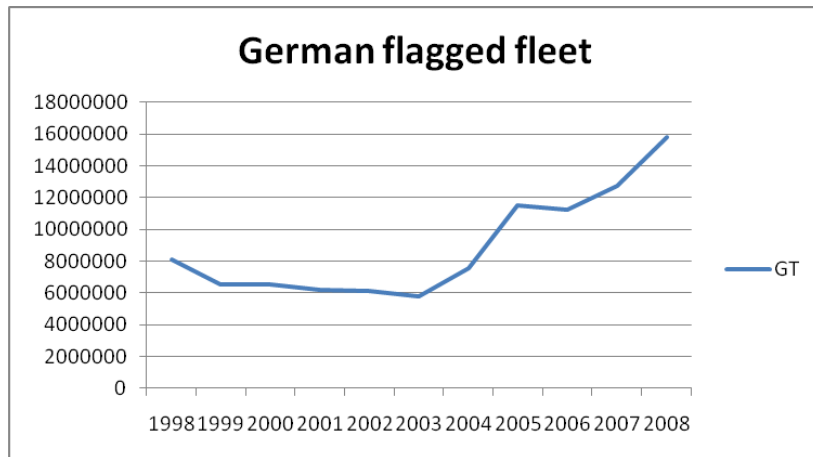
## ALGUNS EXEMPLOS DE EVOLUÇÃO EM ESTADOS-MEMBROS MAIS REPRESENTATIVOS APÓS A INTRODUÇÃO DE APOIO AO SETOR

A **Dinamarca** introduziu, em 2002, um regime de imposto sobre a tonelagem, que foi objeto de sucessivos melhoramentos até 2007, tendo por base uma estratégia que envolveu cerca de 60 medidas que vão desde a remoção de pesquisa, de normas técnicas especiais, adaptações fiscais, a educação para o recrutamento, e que visa torná-lo mais atraente para o desenvolvimento do transporte e atividades marítimas.



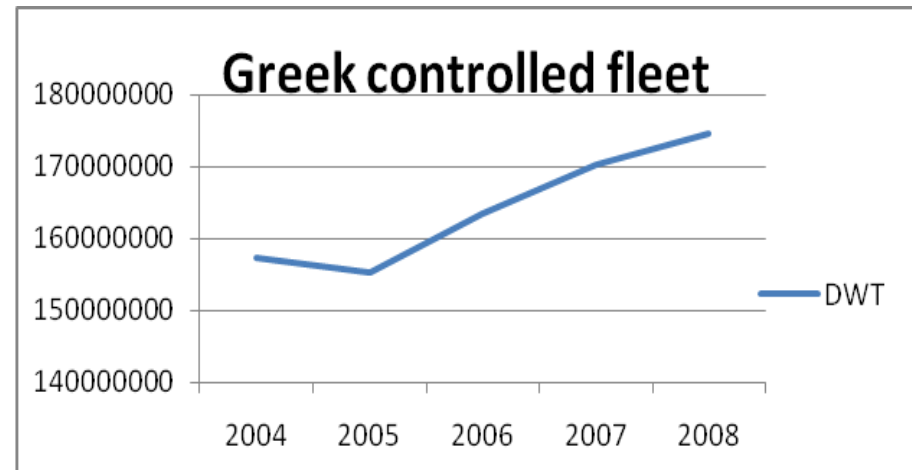
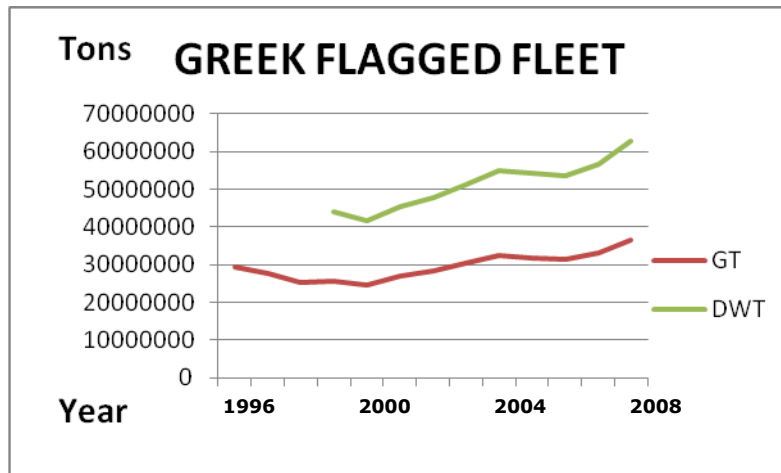
## ALGUNS EXEMPLOS DE EVOLUÇÃO EM ESTADOS-MEMBROS MAIS REPRESENTATIVOS APÓS A INTRODUÇÃO DE APOIO AO SETOR

A **Alemanha** introduziu em 1999, um regime de imposto sobre a tonelagem, bem como a retenção de 40% dos impostos sobre os salários dos marítimos constituindo o remanescente receita fiscal, o que contribui para o aumento significativo, quer da frota de pavilhão, quer da frota controlada.



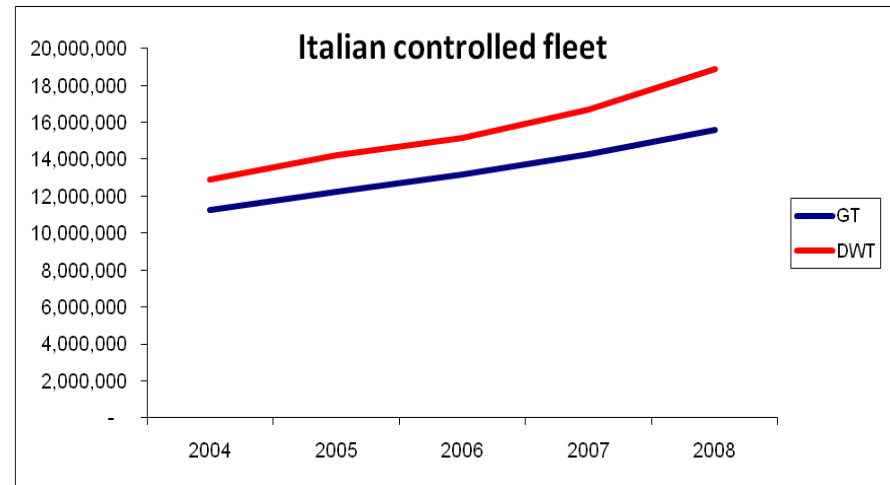
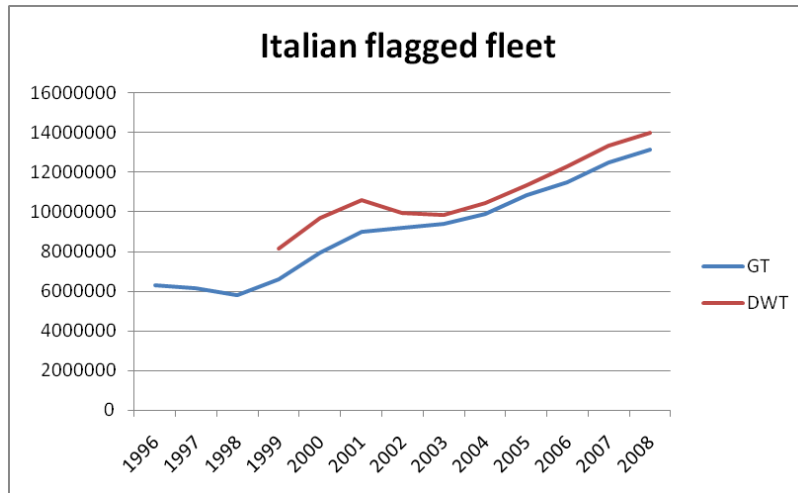
## ALGUNS EXEMPLOS DE EVOLUÇÃO EM ESTADOS-MEMBROS MAIS REPRESENTATIVOS APÓS A INTRODUÇÃO DE APOIO AO SETOR

A **Grécia**, desde 1938, aplica um sistema de imposto de tonelagem em vez de imposto sobre rendimento. Por sua vez o atual sistema foi introduzido em 1975 prevendo uma taxa anual, que varia em função da dimensão e idade do navio, igualmente independente do rendimento da empresa armadora, tendo como resultado o crescimento da já vasta frota de pavilhão grego e controlada.



## ALGUNS EXEMPLOS DE EVOLUÇÃO EM ESTADOS-MEMBROS MAIS REPRESENTATIVOS APÓS A INTRODUÇÃO DE APOIO AO SETOR

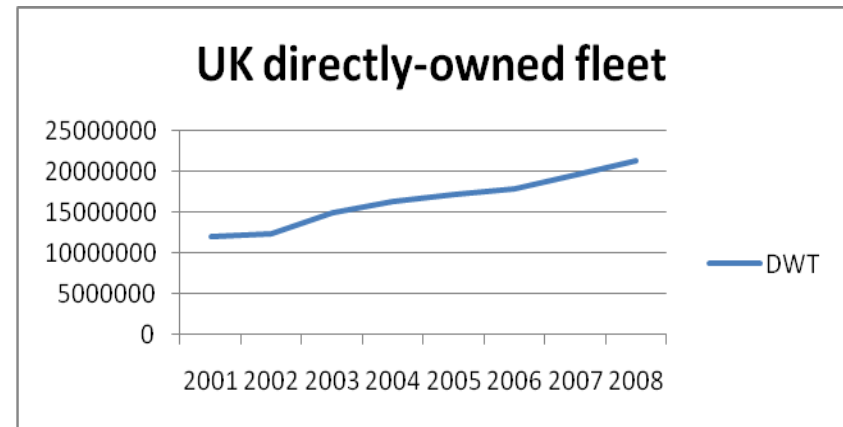
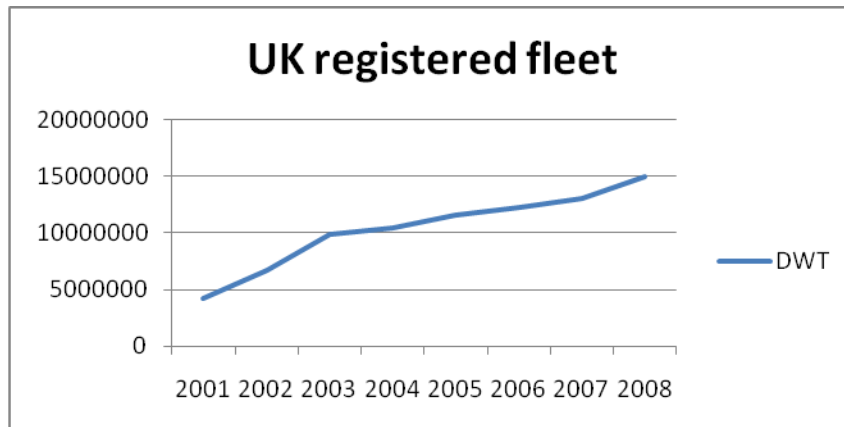
A **Itália** começou a aplicar, em 2005, um regime fiscal opcional de tributação com base na tonelagem, válido por 10 anos, apenas disponível para navios do Registo Internacional de Transporte italiano. As companhias de navegação que não optem por este regime são tributadas pelo regime fiscal ordinário apesar de com uma dedução especial de 80%, tendo como resultado um crescimento contínuo das frotas sob pavilhão e controladas por Itália.





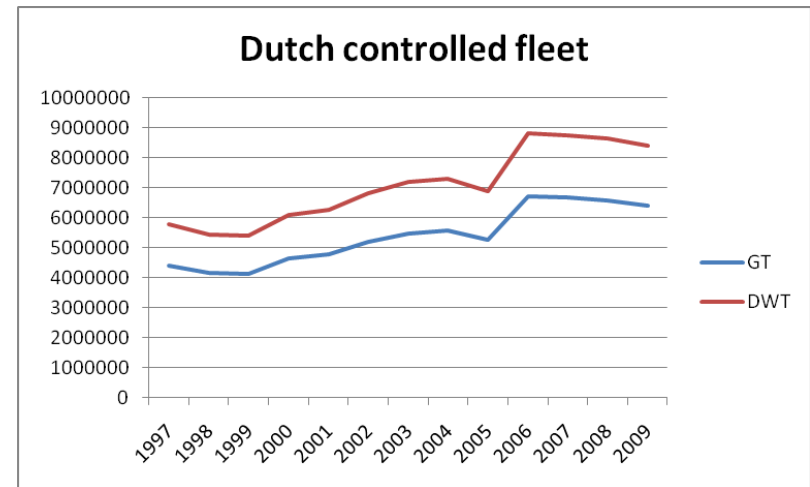
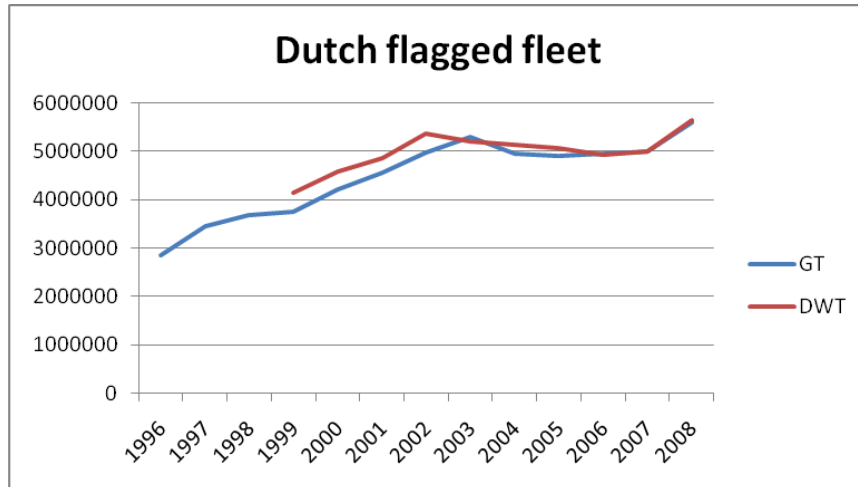
## ALGUNS EXEMPLOS DE EVOLUÇÃO EM ESTADOS-MEMBROS MAIS REPRESENTATIVOS APÓS A INTRODUÇÃO DE APOIO AO SETOR

No **Reino Unido** foi adotado, a partir de 2000, um regime fiscal opcional de tributação da tonelagem, associada à obrigação específica de formação de novos marítimos, o qual contribuiu para o crescimento das frotas de pavilhão e controlada pelo Reino Unido.



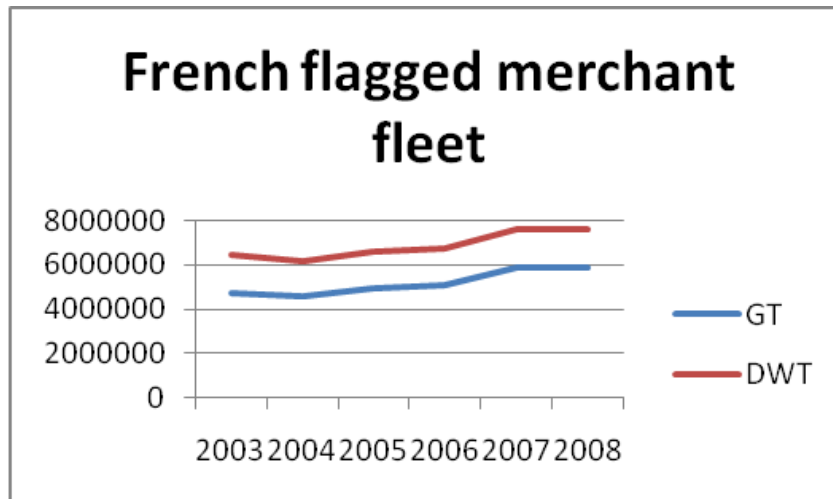
## ALGUNS EXEMPLOS DE EVOLUÇÃO EM ESTADOS-MEMBROS MAIS REPRESENTATIVOS APÓS A INTRODUÇÃO DE APOIO AO SETOR

A **Holanda** introduziu o regime com base na tonelagem a partir de 1996, com resultados expressivos no crescimento das frotas de pavilhão e controlada.



## ALGUNS EXEMPLOS DE EVOLUÇÃO EM ESTADOS-MEMBROS MAIS REPRESENTATIVOS APÓS A INTRODUÇÃO DE APOIO AO SETOR

A **França**, aplica desde 2004 um regime de imposto sobre a tonelagem tendo em 2005 aprovado um novo registo internacional que substituiu gradativamente o regime anterior até 2007, o que permitiu o crescimento da frota mercante



# SITUAÇÃO EM PORTUGAL

A quase inexistência de navios de bandeira nacional, enquanto sector estratégico, para além da dependência total de terceiros no transporte de produtos essenciais ao funcionamento da economia e ao bem-estar dos cidadãos, implica também um impacto negativo na balança de pagamentos.

O desequilíbrio da balança de serviços de transportes marítimos em Portugal tem vindo a refletir esta situação.

Por outro lado, a quase inexistência de navios de registo convencional contribui para o esvaziamento definitivo das Escolas de Ensino Náutico e de formação profissional marítima, conduzindo, conseqüentemente, ao desaparecimento, a curto/médio prazo, do *know-how* necessário à existência e desenvolvimento do conjunto das atividades marítimas.

# SITUAÇÃO EM PORTUGAL

**O Programa de Apoios à Marinha de Comércio Nacional, no âmbito do PIDDAC, e em consonância com o permitido pelas Orientações da Comissão Europeia, contemplando apoios destinados a:**

- a. Atenuar ou a anular os encargos suportados pelos armadores com as contribuições para a Segurança Social e IRS retido aos tripulantes ao seu serviço;
- b. Modernização da frota existente;
- c. Formação - Bolsas de estudos e embarque de praticantes a oficiais da marinha mercante).

# SITUAÇÃO EM PORTUGAL

**Neste contexto, foram criados os seguintes quatro projetos suportados pelo Orçamento Geral do Estado:**

- a. Investimento Estruturante da Marinha de Comércio Nacional, atuando sobre a componente dos encargos com a Segurança Social e IRS retido aos tripulantes, representando um apoio compensatório aos armadores nacionais previsto em cerca de 4 milhões de EUR para 2012;
- b. Modernização da Frota da Marinha de Comércio Nacional, apoiando os armadores nacionais em montantes previstos de aproximadamente 300 milhares de EUR, para 2012;
- c. Subsídio ao Embarque de Praticantes, apoiando a área da formação de marítimo, previsto na ordem de 200 milhares de EUR, para 2012;
- d. Bolsas de Estudo – Formação de Quadros de Terra, também associado à formação, previsto em cerca de 50 milhares de EUR, para 2012 de apoios.

# SITUAÇÃO EM PORTUGAL

## **Programa de Apoios à Marinha de Comércio Nacional**

Este modelo tem possibilitado a permanência no Registo Convencional de alguma tonelagem.

A atual formulação de apoios à Marinha de Comércio assenta numa política de reembolso, nem sempre total, dos encargos suportados pelos armadores no ano anterior e sem que no momento da assunção de tais encargos exista qualquer garantia real do seu ressarcimento.

Os atuais apoios têm por referência as candidaturas apresentadas pelos armadores e têm sido concedidos, numa base anual e com pagamentos muitas vezes parcelares e diferidos no tempo.

# SITUAÇÃO EM PORTUGAL

Tendo em vista obviar à incerteza associada à atribuição dos apoios o IPTM elaborou juntamente com a AAMC um projeto legislativo, com vários cenários, com o objetivo de garantir a plurianualidade da aplicação do Programa de Apoios a Marinha de Comércio Nacional (PAMCN).



# CONCLUSÕES

O modelo de auxílios de Estado adotado por Portugal, no quadro das Orientações Comunitárias, difere dos outros países europeus

Baseia-se numa política de reembolso anual, não garantindo, à partida, nem o quantitativo do montante necessário ao seu reembolso, nem a perspetiva de continuidade da sua concessão.

Estes pressupostos são considerados pelo setor como constituindo fator determinante da não atratividade do registo convencional português porquanto não garantem as condições necessárias para que os armadores possam dispor de um *level playing field* de competitividade semelhante ao dos seus concorrentes e assumir um programa de investimentos a médio prazo.

# CONCLUSÕES

**Assim, parece urgente tomar medidas para manter atrativo o registo convencional de navios em Portugal, as quais poderão passar por:**

- a. Dar solidez ao sistema que tem vigorado em Portugal, através de ações legislativas, nomeadamente garantir a continuidade da aplicação do Programa de Apoios a Marinha de Comércio Nacional;
- b. Aproximar o modelo de apoio à marinha mercante nacional, nos aspetos fiscais/contributivos, aos que foram adotados com êxito por outros países europeus.

MUITO OBRIGADO