

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**  
**ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΜΕ**  
**ΑΛΛΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΚΑΙ ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ**  
**Ε.Ο.Χ**

Δασκαλάκης Αυγερινός

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος στην Ναυτιλία

Πειραιάς, Άγουστος 2016

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Εγώ, ο Δασκαλάκης Αυγερινός, υπεύθυνος για την εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας, φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και του χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιείται (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιείται σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

## ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- κ. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (επιβλέπων)
- κ. Βαλμά Ερασμία
- κ. Πελαγίδης Θεόδωρος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|   |      |
|---|------|
| <b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ</b> .....   | vi   |
| <b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....   | vii  |
| <b>ABSTRACT</b> .....   | viii |
| <b>1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....   | 1    |
| 1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΔΙΑΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ...  | 1    |
| 1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....   | 2    |
| 1.3 ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ .....   | 3    |
| <b>2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΤΟΣ 2015</b> .....   | 7    |
| 2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....  | 7    |
| 2.2 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....                                       | 8    |
| 2.2.1 ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ.....  | 8    |
| 2.2.2 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ .....   | 10   |
| 2.2.3 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....   | 11   |
| 2.3 Η ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΗ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ: Η ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ..   | 12   |
| <b>3 ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b> ..... | 17   |
| 3.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.....   | 17   |
| 3.2 ΠΕΔΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ.....                                       | 20   |
| 3.3 ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ.....   | 21   |
| 3.4 ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ.....   | 22   |
| 3.4.1 ΜΕΤΡΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΛΑΦΡΥΝΣΗΣ.....   | 22   |
| 3.4.2 ΜΕΙΩΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ .....  | 26   |
| 3.4.3 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ .....   | 27   |
| 3.4.4 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ.....   | 27   |
| 3.4.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ.....   | 28   |
| 3.4.6 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ .....   | 28   |
| 3.4.7 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ.....  | 30   |
| 3.4.8 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ.....   | 30   |
| 3.4.9 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ .....   | 31   |

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| 3.5      | ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ .....   | 33        |
| <b>4</b> | <b>ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....</b>   | <b>34</b> |
| 4.1      | ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ.....  | 34        |
| 4.1.1    | ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ Α΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ .....   | 35        |
| 4.1.2    | ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ Β΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ .....   | 37        |
| 4.2      | ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ Ε.Ε. ΚΑΙ Ε.Ο.Χ.....  | 37        |
| 4.3      | ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ .....   | 42        |
| 4.4      | ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΑΛΛΟΔΑΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ<br>ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....  | 43        |
| 4.5      | ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ .....  | 44        |
| 4.6      | ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....   | 45        |
| 4.7      | ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ .....  | 46        |
| 4.8      | ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ.....   | 47        |
| 4.9      | ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ .....  | 48        |
| <b>5</b> | <b>ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ<br/>ΣΗΜΑΙΕΣ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε ΚΑΙ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ Ε.Ο.Χ.....</b> | <b>50</b> |
| 5.1      | ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ .....  | 50        |
| 5.2      | ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ.....   | 51        |
| 5.3      | ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ.....  | 54        |
| 5.4      | ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ .....   | 56        |
| 5.5      | ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΑΝΙΑ .....  | 58        |
| <b>6</b> | <b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>   | <b>61</b> |
|          | <b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>   | <b>65</b> |
|          | <b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΗΓΩΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ.....</b>  | <b>67</b> |
|          | <b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....</b>  | <b>68</b> |

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

|  |    |
|--|----|
| <b>Εικόνα 1:</b> Η επίδραση της ναυτιλίας σε οικονομικά μεγέθη την εγχώριας οικονομίας.<br>.....                                     | 12 |
| <b>Εικόνα 2:</b> Πλοία του ελληνικόκτητου στόλου με ξένη σημαία .....  | 14 |
| <b>Εικόνα 3:</b> Φορολογικοί συντελεστές πλοίων της κατηγορίας Α που έχουν νηολογηθεί<br>μετά το 1975 .....                          | 36 |
| <b>Εικόνα 4:</b> Φορολογικοί συντελεστές πλοίων της κατηγορίας Α νηολογημένα υπό τον<br>Ν.Δ.2687/53 .....                            | 36 |
| <b>Εικόνα 5:</b> Φορολογικοί συντελεστές που αντιστοιχούν στην ηλικία του πλοίου.....  | 37 |
| <b>Εικόνα 6:</b> Φορολογικοί συντελεστές πλοίων της κατηγορίας Β.....  | 37 |
| <b>Εικόνα 7:</b> Φορολογικοί συντελεστές πλοίων με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ .....   | 39 |
| <b>Εικόνα 8:</b> Φορολογικοί συντελεστές που αντιστοιχούν στην ηλικία του πλοίου με<br>σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ.....                      | 39 |
| <b>Εικόνα 9:</b> Φορολογικοί συντελεστές για παραρτήματα ή γραφεία αλλοδαπών<br>εταιρειών.....                                       | 43 |
| <b>Εικόνα 10:</b> Φορολογικοί συντελεστές για παραρτήματα ή γραφεία αλλοδαπών<br>εταιρειών για τα επόμενα 4 χρόνια (2016-2019) ..... | 43 |
| <b>Εικόνα 11:</b> Εμπορικός στόλος της Ε.Ε .....   | 50 |
| <b>Εικόνα 12:</b> Φορολογικοί συντελεστές Μάλτας Πίνακας 1 .....   | 52 |
| <b>Εικόνα 13:</b> Φορολογικοί συντελεστές Μάλτας Πίνακας 2 .....   | 53 |
| <b>Εικόνα 14:</b> Φορολογικοί συντελεστές Κύπρου .....   | 55 |
| <b>Εικόνα 15:</b> Φορολογικοί συντελεστές Ηνωμένου Βασιλείου.....  | 57 |
| <b>Εικόνα 16:</b> Φορολογικοί συντελεστές Δανίας .....   | 59 |

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει σκοπό την ανάλυση του ελληνικού φορολογικού καθεστώτος που διέπει την ναυτιλιακή δραστηριότητα και την σύγκριση του με τα αντίστοιχα χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μέσα από την παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου των ενισχύσεων της Ε.Ε. για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας, είναι πιο εμφανής οι βάσεις στις οποίες στηρίχθηκε η εξέλιξη του φορολογικού συστήματος της Ελλάδας, αποσκοπώντας στην προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών και στην μεγιστοποίηση της συμβολής του κλάδου στην εγχώρια οικονομία. Η καθιέρωση του φόρου χωρητικότητας στην Ε.Ε τα τελευταία χρόνια, είχε σαν αποτέλεσμα πολλά κράτη-μέλη να αναπτύξουν σημαντικά νηολόγια, αυξάνοντας έτσι την δυναμική της Ευρώπης. Επιπλέον, παρουσιάζονται τα φορολογικά συστήματα των τεσσάρων πρώτων χωρών της Ε.Ε. , με βάση το μέγεθος του νηολογίου τους. Οι χώρες αυτές είναι: Μάλτα, Κύπρος, Ηνωμένο Βασίλειο και Δανία.

Ο φορολογικός ανταγωνισμός εντός και εκτός Ευρώπης είναι πολύ έντονος και οι χώρες καλούνται να εξελίξουν το φορολογικό τους καθεστώς σε όσο το δυνατόν ευνοϊκότερο προκειμένου να διατηρήσουν τόσο το στόλο τους αλλά και την σημαία τους.

Λέξεις κλειδιά : φορολογικό καθεστώς-σύστημα, φόρος χωρητικότητας, φορολογικός ανταγωνισμός, Ευρωπαϊκή και Ελληνική ναυτιλία

## **ABSTRACT**

The purpose of this master thesis is to analyze the taxation regime of the maritime industry in Greece, as well as tax competition among European countries.

This has been done by examining the Commission's Guidelines that cover any aid granted by Member States or through State resources in favour of maritime transport. In particular, is discussed the widespread extension in Europe of flat rate tonnage taxation systems ("tonnage tax"). A measure seeking to maintain the competitiveness of the European fleet also have repercussions on investments on land in maritime-related industries and on the contribution of maritime transport to the economy of the Community as a whole and to jobs in general. In addition, this paper illustrates the concerns of European Commission about the Greek tonnage tax system.

To conclude, Europe's economic development has relied heavily on maritime transport, this is why Commission's Guidelines should target to reduce tax burdens in order to benefit the industry's competitiveness.

Keywords: taxation regime, tax competition, Commission's Guidelines, State Aid Guidelines (S.A.G.), tonnage tax



# 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΔΙΑΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Επί σειρά ετών, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, ωστόσο εξαιτίας του μεγάλου φορολογικού ανταγωνισμού και του χαμηλού λειτουργικού κόστους που προσφέρουν πολλές χώρες, η ελληνική σημαία αποτελεί πλέον δευτερεύουσα επιλογή.

Η διπλωματική αυτή εργασία έχει στόχο να παρουσιάσει και να αναλύσει το φορολογικό σύστημα που διέπει την ελληνική εμπορική ναυτιλία, περιγράφοντας ταυτόχρονα τον τρόπο που αυτό διαμορφώθηκε μέσα από την διαχρονική εξέλιξη των κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δευτερευόντως, θα αναλυθεί ο φορολογικός ανταγωνισμός με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διαθέτουν ένα εξίσου σημαντικό νηολόγιο με το ελληνικό. Η σύγκριση αυτή θα επιφέρει κρίσημα συμπεράσματα, όπως είναι ο βαθμός ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Η διάρθρωση της έχει ως εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας που είχε σαν αποτέλεσμα η Ελλάδα πλέον να κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή ναυτιλιακή αγορά, μέσα από την απόκτηση του μεγαλύτερου στόλου παγκοσμίως.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν το έτος 2015 τόσο για την παγκόσμια ναυτιλία όσο και για την ελληνική, ενώ επίσης γίνεται εκτενής αναφορά στην συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην εγχώρια οικονομία. Επιπλέον, διατυπώνεται ο προβληματισμός της εργασίας, που προέκυψε μέσα από την επιτακτική ανάγκη για αναθεώρηση του ελληνικού φορολογικού

συστήματος χωρητικότητας, όπως ανακοινώθηκε επισήμως από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις αρχές του έτους 2015.

Στο τρίτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται αρχικά, η εξέλιξη των κατευθυντήριων γραμμών της Ε.Ε. που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της ναυτιλίας και ως στόχο έχουν την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά. Στην συνέχεια, παρατίθεται πλήρης ανάλυση του πεδίου εφαρμογής και των μορφών των κρατικών ενισχύσεων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, πραγματοποιείται εκτενής ανάλυση του ελληνικού φορολογικού συστήματος που διέπει την ναυτιλιακή δραστηριότητα στην χώρα μας, περιλαμβάνοντας όλες τις τελευταίες αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν έως και το έτος 2015.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, ακολουθεί η παρουσίαση των φορολογικών συστημάτων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το μεγαλύτερο στόλο. Οι χώρες αυτές είναι η Μάλτα, η Κύπρος, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Δανία.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο παρατίθενται η αξιολόγηση και τα συμπεράσματα της εργασίας.

## 1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η φράση του Περικλή, του μεγαλύτερου ηγέτη της Αθηναϊκής Πολιτείας, «μέγα το της θαλάσσης κράτος», όπως τη μαρτυρεί ο Θουκυδίδης, δεν αφορά κράτη με τη σύγχρονη έννοια αφού δεν υπήρχε καν η σημερινή έννοια του κράτους τα χρόνια εκείνα. Αντιθέτως, περιγράφει την δύναμη που δίνει σε ένα έθνος η επικράτηση στις θάλασσες.

Το έθνος των Ελλήνων θαλασσοκρατεί επί 3.000 χρόνια. Πρωτοστάτες στον αγώνα αυτόν, οι καραβοκύρηδες και οι Έλληνες ναυτικοί. Σε καιρό ειρήνης επικράτησαν με τη ναυτοσύνη και την ευελιξία του ελληνικού πνεύματος, ενώ σε καιρό πολέμου μετατρέπουν την ελληνική ναυτιλία «στο ξύλινο τείχος που μόνο αυτό θα σώσει εσάς και τα παιδιά σας...» (χρησμός της Πυθίας Αριστονίκης του μαντείου των Δελφών στους Αθηναίους πριν από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας, το 480 π.Χ.). Με τον τρόπο

αυτό, οι Έλληνες ναυτικοί δίνουν διαχρονικά την απάντηση εκείνων των «ολίγων ελεύθερων ανθρώπων» σε κάθε είδους επιβολή<sup>1</sup>.

Σήμερα η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική ακόμα και μέσα στην περίοδο της παγκόσμιας ύφεσης, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να ελέγχουν πάνω από το 15% του παγκόσμιου στόλου. Ο κλάδος αποδεικνύει συνεχώς την ικανότητά του για προσαρμογή στις διαρκώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες. Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν την ανανέωση του στόλου τους επενδύοντας σε σύγχρονα, τεχνολογικά προηγμένα, αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, με μία τάση προς μεγαλύτερα πλοία κατά μέσο όρο. Το 2015, οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν επίσης δραστήριοι στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, καθώς συμμετείχαν σχεδόν στο 50% όλων των αναφερόμενων συναλλαγών σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά είτε ως αγοραστές είτε ως πωλητές.

Η καταγεγραμμένη συνολική συμβολή της ναυτιλίας για την Ελλάδα είναι πολύ σημαντική, καθώς, σύμφωνα με τα επίσημα δεδομένα, ανέρχεται σε €13 δισεκατομμύρια προστιθέμενη αξία και 192 χιλιάδες θέσεις εργασίας<sup>2</sup>. Η συνολική προστιθέμενη αξία που δυνητικά μπορεί να δημιουργήσει ο κλάδος ξεπερνά τα €25,9 δισεκατομμύρια, ενώ η δυνητική απασχόληση, τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα, ξεπερνά τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας.

### 1.3 ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Το φράγμα των 5.000 πλοίων ετοιμάζεται να σπάσει η ελληνική ναυτιλία, και μάλιστα εν μέσω παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Ο στόλος όχι μόνο αυξάνεται σε αριθμό πλοίων αλλά και σε χωρητικότητα, ενώ ταυτόχρονα εκσυγχρονίζεται αφού κάθε χρόνο μειώνεται ο μέσος όρος ηλικίας. Η κυριαρχία της Ελλάδας στο σημαντικότερο βιομηχανικό κλάδο όχι μόνο παραμένει αδιαμφισβήτητη αλλά ενισχύεται συνεχώς. Παρά το εξαιρετικά δυσμενές οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα και παγκοσμίως, η ελληνική ναυτιλία διατήρησε την ηγετική της θέση. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει στην πρώτη θέση διεθνώς.

---

<sup>1</sup> Επιμελημένο άρθρο του Μανώλη Κεφαλογιάννη, πρώην Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, με τίτλο «Αιχρόν έστι σιγάν, της Ελλάδος πάσης αδικουμένης», Ναυτικά Χρονικά, Φεβρουάριος 2013

<sup>2</sup> IOBE, «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία», Αθήνα 2013

Πιο συγκεκριμένα μέσα στο 2015 η δύναμη του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε κατά 202 πλοία και από τα 4.707 έφτασε τα 4.909. Παράλληλα, μεγάλωσε και η χωρητικότητά του κατά 24,6 εκατομμύρια τόνους, ποσοστό αύξησης 7,2%, αγγίζοντας τους 328,2 εκατομμύρια τόνους. Όσον αφορά τα πλοία άνω των 1.000 gt, ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία χωρητικότητας 341,17 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt), αύξηση περίπου 22% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, που αντιπροσωπεύει το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αμφότερα τα ποσοστά παρουσιάζουν ανοδική πορεία συγκρινόμενα με τα προηγούμενα έτη. Το 2015 η ελληνική σημαία αριθμούσε 770 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 41,37 εκατομμυρίων gt<sup>4</sup>. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt).

Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου. Τα στοιχεία προκύπτουν από την ετήσια έρευνα της Petrofin Research.

Ο μέσος όρος ηλικίας μειώθηκε στα 12,7 έτη, έναντι 13,26 το 2014, 14,05 το 2013 και 14,7 το 2012. Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2015 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,2 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,4 έτη<sup>7</sup>. Ο ελληνικός στόλος παραμένει στη λίστα του Qualship 21 των ΗΠΑ, στη Λευκή Λίστα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) και στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (MOU), ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως με λιγότερο από 1% μικρά ναυτικά ατυχήματα καταγεγραμμένα για το 2015.

Με αυτά τα δεδομένα δεν προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι ο ελληνόκτητος στόλος παραμένει πρώτος στον κόσμο. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία του Αυγούστου του 2015, όπως τα παρουσιάζει η [vesselsvalue.com](http://vesselsvalue.com), η αξία των πλοίων που βρίσκονταν υπό τον έλεγχο ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων ανερχόταν σε 108,84 δισεκατομμύρια δολάρια. Ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται πολύ μπροστά από άλλες μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου, όπως την Ιαπωνία, την Κίνα, την Γερμανία, τη Σιγκαπούρη και τις ΗΠΑ. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Review of Maritime Transport 2015 της UNCTAD (United Nations

Conference on Trade and Development) ο ελληνόκτητος στόλος παραμένει ο μεγαλύτερος στον κόσμο, αντιπροσωπεύοντας το 16,11% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, ακολουθούμενος από τους στόλους της Ιαπωνίας (13,30), της Κίνας (9,08), της Γερμανίας (7,04), και της Σιγκαπούρης (4,84)<sup>3</sup>.

Συγκεκριμένα, η αξία του εμπορικού στόλου της Ιαπωνίας φτάνει τα 89,4 δις δολάρια, της Κίνας τα 73,9 δις, της Γερμανίας 47,7 δις, της Σιγκαπούρης 39,1 δις και των ΗΠΑ τα 35,9 δις δολάρια. Οι δέκα μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, με βάση την αξία των πλοίων τους, ελέγχουν ένα σύνολο στόλου 579 πλοίων με συνολική αξία 29,12 δις δολάρια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ελληνόκτητα πλοία αποτελούν σχεδόν το 7,6% του παγκόσμιου στόλου με βάση τον αριθμό των πλοίων, το 13,5% με βάση τους gt και το 15,9% με βάση τη μεταφορική ικανότητα (dwt).

Παρά τη συρρίκνωση της χρηματοδότησης και την ασταθή ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 407 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 44,83 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 3.507 παραγγελιών χωρητικότητας 260,35 εκατομμυρίων dwt νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2015. Από αυτά τα πλοία, 221 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,88% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και 63 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG / LPG που ανέρχονται στο 19,72% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 153 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 14,39% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 30 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 6,12% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία και 3 άλλα σκάφη. Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν την ανανέωση του στόλου τους επενδύοντας σε σύγχρονα, τεχνολογικά προηγμένα, αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, με μία τάση προς μεγαλύτερα πλοία κατά μέσο όρο. Η παρατεταμένη περίοδος εξαιρετικά χαμηλών ναύλων, ειδικά στον τομέα πλοίων μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων, είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των παροπλισμένων πλοίων.

---

<sup>3</sup> Ο στόλος των Ελλήνων – Isalos.net

Από τα παραπάνω στοιχεία είναι φανερό ότι ο ελληνικός εφοπλισμός δίνει έμφαση στην αγορά και ναυπήγηση πλοίων μεγάλου μεγέθους για να επιτυγχάνει οικονομίες κλίμακος και πλοίων εξειδικευμένου τύπου ώστε να παραμένει ανταγωνιστικός.

## 2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΤΟΣ 2015

### 2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το έτος 2015 οι μεγάλες μεταβολές που παρατηρήθηκαν στην παγκόσμια οικονομία εξαιτίας της αναπάντεχης επιβράδυνσης του εμπορίου, βρήκαν τη διεθνή ναυτιλία ευάλωτη λόγω της υφιστάμενης υπερπροσφοράς χωρητικότητας και των προβλημάτων ρευστότητας από τη δυστοκία στη χρηματοδότηση και το δανεισμό. Το πρόβλημα ήταν εντονότατο στα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου όπου οι ναύλοι υπέστησαν δραματική πτώση, σημειώνοντας ιστορικά χαμηλό ρεκόρ. Υπήρξαν όμως και θετικές παράμετροι, όπως στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων που διατηρεί υγιή ναυλαγορά.

Ήταν μια πολύ δύσκολη χρονιά για τις ναυτιλιακές αγορές, με μία υποτονική εικόνα του παγκόσμιου εμπορίου και μια πιο αργή από την αναμενόμενη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε αναιμική στο 3,1%, με τις αναδύμενες και τις αναπτυσσόμενες χώρες να σημειώνουν πτώση στην ανάπτυξη για πέμπτη συνεχή χρονιά και την ανάπτυξη στις προηγμένες οικονομίες να παρουσιάζει μέτρια και άνιση ανάκαμψη. Το έτος σημαδεύτηκε από: επιβράδυνση και επανεξισορρόπηση της οικονομικής δραστηριότητας στην Κίνα με λιγότερη εξάρτηση από επενδύσεις έντασης εισαγωγών και μεγαλύτερη έμφαση στην κατανάλωση και τις υπηρεσίες, χαμηλότερες τιμές ενέργειας και άλλων εμπορευμάτων, αδύναμες προοπτικές των εξαγωγών και δραματική μείωση των εισαγωγών από ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες. Η ενίσχυση της μέτριας ανάκαμψης στην Ευρωζώνη, η επιστροφή σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης στην Ιαπωνία και η οριοθετημένη ανάκαμψη στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ) μετριάστηκαν από συνολικά χαμηλή αύξηση της παραγωγικότητας, χαμηλές επενδύσεις διεθνώς, υψηλό δημόσιο και ιδιωτικό χρέος και αδυναμία του χρηματοπιστωτικού τομέα σε ορισμένες προηγμένες οικονομίες.

Η αργή ανάκαμψη διεθνώς από την οικονομική κρίση του 2008 είχε ουσιαστικό αντίκτυπο στην επιβράδυνση του παγκόσμιου εμπορίου, το οποίο παρουσίασε

αύξηση 2,6% το 2015<sup>4</sup>. Εντός του έτους, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο κατέληξε με ανάπτυξη 2% έναντι αύξησης του παγκόσμιου στόλου 3%.

Συνολικά, ήταν μια χρονιά αντιθέσεων για τη ναυτιλία, με πολύ χαμηλά έσοδα σε πολλούς τομείς και ακμάζουσα την αγορά των δεξαμενοπλοίων. Η αγορά πλοίων χύδην ξηρού φορτίου είναι σε σταθερή πτώση με μειωμένη εμπορική δραστηριότητα και υπερπροσφορά χωρητικότητας. Ο δείκτης Baltic Dry Index έπεσε στα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών με μέσο όρο 718 μονάδες το 2015, το δεύτερο χαμηλότερο ετήσιο μέσο όρο στα χρονικά. Παρά το γεγονός ότι ο ρυθμός αύξησης του στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου ήταν στο 2,4% για το 2015, ο χαμηλότερος ρυθμός σε 16 χρόνια, η χαμηλή κινεζική ζήτηση για σχετικές εισαγωγές (κυρίως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα) και η μείωση των εισαγωγών άνθρακα από την Ινδία δημιούργησαν αυξημένες πιέσεις.

Στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, το 2015 χαρακτηρίστηκε από σαφή ανάκαμψη των κερδών το πρώτο εξάμηνο ακολουθούμενη από κατάρρευση των εσόδων στο δεύτερο εξάμηνο, με μείωση 9% στο επίπεδο των ναύλων. Η αύξηση του εμπορίου πετρελαίου αναδείχθηκε ως η μεγαλύτερη κινητήρια δύναμη της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου, κυρίως λόγω των κινεζικών εισαγωγών αργού πετρελαίου διά θαλάσσης.

## 2.2 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

### 2.2.1 ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί μαζί με τον τουρισμό τους δύο βασικότερους πυλώνες των ελληνικών εξαγωγών υπηρεσιών. Αποτελεί μια σημαντική παραγωγική δραστηριότητα για την εγχώρια οικονομία, συμβάλλοντας δυναμικά στο Εθνικό Προϊόν και στην διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος. Ο βαθμός συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στα παραπάνω οικονομικά μεγέθη υπολογίζεται μέσα από το άμεσο εισόδημα της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, το εισόδημα των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων, το εισόδημα άλλων

---

<sup>4</sup> Ετήσια έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2015-2016



άμεσα συνδεδεμένων με την ναυτιλία οικονομικών κλάδων, καθώς επίσης από τις εισπράξεις του Ελληνικού Δημοσίου και της Κοινωνικής Ασφάλισης μέσω των φόρων και των ασφαλιστικών εισφορών.

Τα έσοδα από την ελληνική ναυτιλία στηρίζονται στην ηγετική θέση των Ελλήνων εφοπλιστών στον κλάδο, οι οποίοι ελέγχουν πάνω από το 16% του παγκόσμιου στόλου, σε όρους χωρητικότητας. Στην περίοδο 2000-2013, οι καθαρές εισπράξεις (εισπράξεις μείον πληρωμές) που προέρχονται από την ποντοπόρο ναυτιλία ανήλθαν στο 4,2% του ΑΕΠ κατά μέσο όρο, ενώ συνέβαλαν στην χρηματοδότηση του 16,6% των εισαγωγών την ίδια περίοδο.

Ισχυρή είναι η σχέση μεταξύ του ύψους των καθαρών εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία με το επίπεδο των ναύλων και τη χωρητικότητα του στόλου υπό την ελληνική σημαία. Συγκεκριμένα, μια αύξηση 10% στο επίπεδο των ναύλων σε ένα τρίμηνο επιφέρει αύξηση των καθαρών εσόδων από τη ναυτιλία κατά 2,6% το ίδιο τρίμηνο και 6,2% μακροχρόνια. Επιπλέον, μια αύξηση 10% στο μέγεθος του στόλου σε ένα τρίμηνο επιφέρει 7,8% αύξηση στα καθαρά έσοδα το ίδιο τρίμηνο και 18,6% μακροχρόνια.

Με βάση τα παραπάνω ευρήματα και εκτιμήσεις για το ρυθμό αύξησης των ναύλων και για την εξέλιξη της χωρητικότητας του στόλου υπό την ελληνική σημαία, τα καθαρά έσοδα από την ελληνική ναυτιλία ανέρχονται στο 4,2% του ΑΕΠ το 2013<sup>5</sup>, ενώ στο 4,9% και 5,7% του ΑΕΠ για το 2014 και 2015, αντίστοιχα.

Εξίσου σημαντικό να τονίσουμε, είναι το γεγονός ότι η ελληνική πλοιοκτησία διά της υπογραφής συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό Δημόσιο, ξεκίνησε το 2014 να εισφέρει ποσό ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. Η συνεισφορά αυτή αποσκοπεί στην ενίσχυση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους κατά την κρίσιμη αυτή περίοδο για την ελληνική οικονομία επισημαίνουν κύκλοι της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

---

<sup>5</sup> Άρθρο της Μαρίας Πρανδέκα και του Βασίλη Ζάρκου, οικονομικών αναλυτών της Τράπεζας Eurobank , με τίτλο: «Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία και η συμβολή της στην εγχώρια οικονομία».

Σε ένα πιο αισιόδοξο σενάριο, όπου τα ναύλα και ο στόλος αυξάνονται περισσότερο, την ίδια ώρα που η συνεισφορά της ελληνικής πλοιοκτησίας στα δημόσια έσοδα βρίσκεται στα υψηλότερα επίπεδα από ποτέ όπως θα δούμε παρακάτω, η ελληνική ναυτιλία είναι δυνατόν να συνεισφέρει άνω του 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) για το 2016<sup>6</sup>.

## 2.2.2 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Τα έσοδα της εμπορικής ναυτιλίας αποτελούν συναλλαγματικές πράξεις με διεθνή νομίσματα (κατά βάση το αμερικάνικο δολλάριο \$), έχουν τη σημασία εσόδων από εξαγωγικές δραστηριότητες και συνυπολογίζονται στο ισοζύγιο άδηλων πόρων του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Συνεπώς ενισχύουν το Ισοζύγιο Πληρωμών της Ελλάδας και διαχρονικά εξισορροπούν το εμπορικό της έλλειμμα συμμετέχοντας στη συναλλαγματική σταθερότητα. Μέσα από τις ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν στην χώρα μας, εισρέουν τεράστιες ποσότητες συναλλάγματος, οι οποίες καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα αναγκών της οικονομίας, όπως είναι οι εργοδοτικές εισφορές, οι μισθοί του διοικητικού προσωπικού, τα λειτουργικά έξοδα των γραφείων, οι δαπάνες από τις συναλλαγές με εταιρίες του ναυτιλιακού πλέγματος, εφοδιασμοί, επισκευές, καύσιμα, ασφάλειες, ναυλομεσιτικά, τραπεζικά, καθώς και τους μισθούς των ελληνικών πληρωμάτων που δαπανώνται εγχώρια από τα νοικοκυριά.

Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων έχουν επηρεάσει αρνητικά το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία. Το πρώτο εξάμηνο του 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση 2,13% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 6,29 δισεκατομμύρια ευρώ. Στο διάστημα, όμως, Ιουλίου - Δεκεμβρίου 2015 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν μόνο σε 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση σχεδόν 50% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 6,84 δισεκατομμύρια ευρώ. Η μείωση αυτή είναι αποτέλεσμα των ελέγχων στη διακίνηση κεφαλαίων και της πολιτικοοικονομικής αστάθειας.

---

<sup>6</sup> Έρευνα Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) (2013)

Συνολικά, το 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 24% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 13,13 δισεκατομμύρια ευρώ. Παρά τη δεινή οικονομική κατάσταση, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 142 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2006-2015, καλύπτοντας έτσι άνω του 30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

Ο τομέας της ελληνικής ναυτιλίας προσφέρει πολυδιάστατα οφέλη στην Ελλάδα, οικονομικής, κοινωνικής και στρατηγικής σημασίας. Είναι επίσης σημαντικό το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία δεν ήταν ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους. Αντίθετα, η συνεπής συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και στο ισοζύγιο πληρωμών κατά τα τελευταία 35 χρόνια υπήρξε ουσιαστική και αναντικατάστατη ιδιαίτερα μετά τον επαναπατρισμό των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που άρχισε στη δεκαετία του 1980.

### 2.2.3 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Την ώρα που η ανεργία αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της Ελληνικής οικονομίας, φθάνοντας στο 24,9%, με τον αριθμό των ανέργων να ανέρχεται σε 1.112.075, η ελληνική ναυτιλία απασχολεί περισσότερους από 250.000 εργαζόμενους, δηλαδή το 3,5% της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα<sup>7</sup>.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα περιλαμβάνει 1.300 επιχειρήσεις με περίπου 12.000 εξειδικευμένα άτομα, ως υπάλληλοι των γραφείων τους. Ωστόσο η άμεση και επαγωγική απασχόληση στον ναυτιλιακό κλάδο συμβάλει σε ακόμη μεγαλύτερο αριθμό θέσεων εργασίας. Υπενθυμίζεται πως σύμφωνα με τον IOBE η δυνητική απασχόληση τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα θα μπορούσε δυνητικά από τις 250.000 περίπου θέσεις εργασίας σήμερα να υπερβεί τις 550.000, ειδικά εάν προσελκυστούν περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στη χώρα. Παράλληλα, αν προσελκύαμε τη διαχείριση στόλου αντίστοιχου με την

---

<sup>7</sup> Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) - [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

παρουσία ελλήνων εφοπλιστών στο εξωτερικό δημιουργείται διπλάσια «δεξαμενή» για την ελληνική οικονομία.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η εκτιμώμενη δυνητική επίδραση της ποντοπόρου ναυτιλίας σε οικονομικά μεγέθη την εγχώριας οικονομίας με την υπόθεση ότι προσελκύαμε τη διαχείριση στόλου αντίστοιχου με την παρουσία ελλήνων εφοπλιστών στο εξωτερικό.

| Επίδραση | Απασχόληση<br>(χιλ. άτομα) | Προστιθέμενη<br>Αξία<br>(δισεκ. €) | Αμοιβές<br>(δισεκ. €) | Φόροι<br>(δισεκ. €) |
|----------|----------------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Άμεση    | 75                         | 8,6                                | 3,5                   | 1,2                 |
| Συνολική | 552                        | 25,9                               | 10,0                  | 1,9                 |

*Εικόνα 1 Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ – IOBE*

Συνεπώς από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό το πόσο σημαντική είναι η προσφορά της εγκατεστημένης στη χώρα ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης του εγχώριου εργατικού δυναμικού, ειδικά σε δυσμενείς περιόδους καλπάζουσας ανεργίας όπως η υφιστάμενη.

Το αβέβαιο και ευμετάβλητο φορολογικό καθεστώς στην χώρα μας που αποτελεί εμπόδιο για την εγκαθύδριση πολλών ξένων ναυτιλιακών εταιρειών και η ελάχιστη απασχόληση ελλήνων στα πλοία ξένης σημαίας, είναι τα δύο μεγάλα προβλήματα που πρέπει να ξεπεραστούν προκειμένου η ποντοπόρος ναυτιλία να αποδόσει τα μέγιστα στην αντιμετώπιση της ανεργίας και της οικονομικής κρίσης.

### 2.3 Η ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΗ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ: Η ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Σε ό,τι αφορά τον ελληνόκτητο στόλο, την 1η Ιανουαρίου του 2015 περιελάμβανε 4.017 πλοία. Μόλις τα 796 από αυτά, με χωρητικότητα που ανέρχεται στους 70.425.265 dwt, πλέουν υπό ελληνική σημαία ενώ 3.221, με χωρητικότητα

209.004.526 dwt, υπό ξένη σημαία. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι η ελληνική σημαία καταλαμβάνει την έβδομη θέση στην παγκόσμια κατάταξη των κυριότερων σημαίων νηολόγησης, σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2013 της τάξης του 4,45%. Στην πρώτη θέση, βεβαίως, συναντάμε τη σημαία του Παναμά, με 8.351 πλοία και με το παγκόσμιο μερίδιό της να αγγίζει το 20,13%.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, μόλις το 5% του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος είναι ο μεγαλύτερος παγκοσμίως, πλέει με ελληνική σημαία. Αυτό συνέβη, καθώς πολλές ελληνικές, μα και ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες την περίοδο της οικονομικής κρίσης του 2008, προτίμησαν να μειώσουν το λειτουργικό κόστος επιλέγοντας μια σημαία ευκαιρίας. Είναι ευρέως γνωστό, ότι οι σημαίες ευκαιρίες προσφέρουν συγκριτικά χαμηλότερο εργατικό κόστος και φορολογία σε σχέση με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι επιπτώσεις για την ευρωπαϊκή οικονομία ήταν σφοδρές και η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγκάστηκε να αναπτύξει ένα ευνοϊκότερο για την ναυτιλία περιβάλλον εφαρμόζοντας μια πιο ελαστική φορολογική πολιτική. Αυτό το εκμεταλλεύτηκαν πολλές χώρες, ανάμεσα τους και η Ελλάδα, με αποτέλεσμα να παρατηρείται ένας αθέμιτος ανταγωνισμός εντός συνόρων της Ε.Ε. μέσω των φοροελαφρύνσεων που προσέφερε κάθε χώρα. Άμεσος ήταν ο κίνδυνος, να μην επιτύχει τους στόχους της η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική καθώς δεν υπήρχε πλέον ένα σαφές και ενιαίο φορολογικό μοτίβο.

Οι τελευταίες ημέρες του 2015 επεφύλασσαν στην ελληνική ναυτιλία μια δυσάρεστη έκπληξη. Μετά από τρία σχεδόν χρόνια ανεπίσημης διερεύνησης του φορολογικού της πλαισίου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατά τη διάρκεια της οποίας δόθηκαν όλες οι αιτούμενες διευκρινίσεις, η ελληνική κυβέρνηση ενημερώθηκε ότι ορισμένες πτυχές του ελληνικού συστήματος φόρου χωρητικότητας θεωρούνται μη συμβατές με τις κοινοτικές Κατευθυντήριες Γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς παρέχουν τη δυνατότητα σε μετόχους ναυτιλιακών εταιρειών να επωφελούνται από ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση η οποία θα έπρεπε να παρέχεται αποκλειστικά σε επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης, η Επιτροπή εκφράζει την ανησυχία ότι η ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση επεκτείνεται και σε ενδιάμεσους φορείς του ναυτιλιακού τομέα και εταιρείες εκμετάλλευσης πλοίων που δεν παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών και επομένως, θα πρέπει να τροποποιηθούν ή να καταργηθούν. Μια εξαιρετικά δυσάρεστη εξέλιξη για την ελληνική ναυτιλία που αντί να παραμένει επικεντρωμένη στην αντιμετώπιση της παγκόσμιας ύφεσης στις

θαλάσσιες μεταφορές και της κατάρρευσης των ναύλων, καλείται επειγόντως να προασπίσει αποτελεσματικά το δικαίωμά της να παραμείνει ανταγωνιστική στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές.

| Πάνω από το 80% του ελληνόκτητου στόλου της ποντοπόρου ναυτιλίας αφορά σε πλοία με ξένη σημαία |                 |             |               |
|--|-----------------|-------------|---------------|
|  | Ελληνική Σημαία | Ξένη Σημαία | Σύνολο        |
| Στόλος (αριθμός πλοίων)  | 650             | 3.250       | <b>3.900</b>  |
| Απασχόληση   | 17.022          | 74.750      | <b>91.772</b> |
| Αμοιβές (σε εκατ. €)   | 469             | 1.693       | <b>2.163</b>  |

Εικόνα 2 Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ – ΙΟΒΕ - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Κ ΑΙΓΑΙΟΥ

Στο πλαίσιο άτυπης διαδικασίας διερεύνησης από τον Αύγουστο του 2012, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG COMP) απέστειλε στην ελληνική κυβέρνηση επιστολή (21/12/2015) ισχυριζόμενη ότι ορισμένες διατάξεις του ελληνικού ναυτιλιακού φορολογικού συστήματος (νόμος 27/1975) αντίκεινται στις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις Κατευθυντήριες Γραμμές της ΕΕ περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές (State Aid Guidelines - SAG) και ζητώντας από το ελληνικό κράτος τροποποίηση του ελληνικού συστήματος φόρου χωρητικότητας σε πολλά σημεία. Η Επιτροπή εκφράζει την ανησυχία της ότι το ελληνικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας δεν είναι κατάλληλα στοχευμένο και ότι ευνοεί τους μετόχους ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και επιχειρήσεις άλλες από τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών, πέραν των ορίων που επιτρέπονται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ζήτησε από την Ελλάδα να επανεξετάσει ποια πλοία είναι επιλέξιμα για υπαγωγή στο σύστημα που εφαρμόζει και να εξαιρέσει από το καθεστώς αυτό τα αλιευτικά σκάφη, τα ρυμουλκά, καθώς και

τα σκάφη αναψυχής (γιοτ) χωρίς πλήρωμα που ενοικιάζονται σε τουρίστες.<sup>8</sup> Οι εταιρείες εκμετάλλευσης αυτών των πλοίων θα υπόκεινται στο μέλλον στον γενικό φόρο εισοδήματος.

Από παρόμοια φορολογική μεταχείριση θα πρέπει επίσης να εξαιρεθούν οι ασφαλιστικοί διαμεσολαβητές, οι ναυτιλιακοί πράκτορες και άλλοι ενδιάμεσοι φορείς του ναυτιλιακού τομέα, καθώς και οι μέτοχοι ναυτιλιακών εταιρειών - από τους οποίους κανένας δεν εκτελεί πραγματικές θαλάσσιες μεταφορές.

Τα αιτήματα της Επιτροπής δεν αφορούν τις κύριες δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλιακής οικονομίας, κυρίως την εκμετάλλευση φορτηγών πλοίων και δεξαμενόπλοιων. Οι δραστηριότητες αυτές θα εξακολουθήσουν να υπόκεινται σε φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας αντί για φορολόγηση βάσει των κερδών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εταιρείες εκμετάλλευσης αυτών των πλοίων θα διατηρούν αμετάβλητο το μερίδιο του στόλου τους υπό σημαίες ΕΕ/ΕΟΧ.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) αντέδρασε στην απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, επισημαίνοντας τη στρατηγική, οικονομική και εμπορική σημασία της ναυτιλίας και υπογραμμίζοντας τις επιζήμιες συνέπειες που θα είχαν για την Ελλάδα και την ΕΕ ενδεχόμενες θεμελιώδεις αλλαγές στο ελληνικό θεσμικό και δημοσιονομικό ναυτιλιακό πλαίσιο<sup>9</sup>. Η απάντηση της ελληνικής κυβέρνησης ήταν και αυτή ενάντια των ισχυρισμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αιτιολόγησε και παρουσίασε ισχυρά νομικά στοιχεία σχετικά με τη νομιμότητα του ελληνικού φορολογικού συστήματος της ναυτιλίας τονίζοντας ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί σημαντικό μέρος της εθνικής ταυτότητας, στοιχείο που απηχείται στο Σύνταγμα. Επιπροσθέτως, η απάντηση υποστηρίζει ότι το θεσμικό καθεστώς της ελληνικής ναυτιλίας είναι συμβατό με τις Κατευθυντήριες Γραμμές της Ε.Ε. για τις Κρατικές Ενισχύσεις στις Θαλάσσιες Μεταφορές που θα παρουσιαστούν και στο επόμενο κεφάλαιο, και τελικώς, καταρρίπτει τον ισχυρισμό ότι το ελληνικό σύστημα φόρου

---

<sup>8</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Αντιπροσωπεία στην Ελλάδα  
[http://ec.europa.eu/greece/node/520\\_el](http://ec.europa.eu/greece/node/520_el)

<sup>9</sup> Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ( Ετήσια αναφορά 2015-2016)

χωρητικότητα αποτελεί προνομιακή μεταχείριση και ότι στρεβλώνει τον ανταγωνισμό της Ε.Ε.

Η Ελλάδα πρέπει να ενημερώσει την Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών για το αν συμφωνεί με τα προτεινόμενα μέτρα. Στην περίπτωση αυτή, οφείλει να τροποποιήσει τους σχετικούς εθνικούς κανόνες, ώστε να αρχίσουν να ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2019 το αργότερο. Η προθεσμία αυτή ευθυγραμμίζεται απολύτως με το μνημόνιο συνεννόησης που υπογράφηκε με την Ελλάδα τον Αύγουστο του 2015, το οποίο προβλέπει ότι οι ειδικές συνεισφορές των ναυτιλιακών εταιρειών και των μετόχων τους για την αντιμετώπιση της κρίσης θα διατηρηθούν μέχρι το τέλος του 2018.

Το ελληνικό ναυτιλιακό φορολογικό καθεστώς έχει επιτύχει σε μεγάλο βαθμό τον επαναπατρισμό της ελληνόκτητης ναυτιλίας και την προσέλκυση επενδύσεων στον ναυτιλιακό τομέα, χωρίς, ταυτόχρονα, να δημιουργεί στρέβλωση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού.

Αρνητικό είναι το κλίμα που δημιουργήθηκε από την απόφαση, όσον αφορά στην Ελλάδα θα υπονομεύσει σοβαρά έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας σε μια χρονική περίοδο εξαιρετικά υψηλής ανεργίας και άμεσης ανάγκης προοπτικών ανάπτυξης. Παράλληλα, η Ε.Ε. κινδυνεύει να χάσει ένα σημαντικό τμήμα του στόλου της και του ευρύτερου πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Οι ενέργειες αυτές δεν ευθυγραμμίζονται με τη δεδηλωμένη πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ανάπτυξη, εργασία, βελτιωμένη ανταγωνιστικότητα και παραγωγή καλύτερης νομοθεσίας. Επίσης, θα υποσκάψουν την εμπιστοσύνη των ναυτιλιακών επιχειρηματιών και μπορεί να ενθαρρύνουν τη μετεγκατάσταση εταιρειών εκτός ΕΕ.



### **3 ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

#### **3.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.**

Σε αυτήν την ενότητα, θα παρουσιαστεί η πρόοδος προς την ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής πολιτικής για την ναυτιλία, με έμφαση στις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. , οι οποίες διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις στα κράτη μέλη.

Από τη δεκαετία του 1970, ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες οι οποίες δεν μεριμνούν ιδιαίτερα ούτε τηρούν την κοινωνική νομοθεσία και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο. Ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας με βάση το κόστος λειτουργίας του πλοίου οδήγησε στη μεταφορά των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από σημαίες χωρών της Ευρώπης, που είναι πιο υψηλού κόστους και απαιτήσεων ασφαλείας, σε σημαίες τρίτων χωρών με χαμηλότερο κόστος εργασίας, ασφαλιστικών εισφορών, φορολογίας και τήρησης υποβαθμισμένων απαιτήσεων λειτουργίας των πλοίων. Ακόμη και όσον αφορά στη διαχείριση και διοίκηση των πλοίων από την έδρα της ναυτιλιακής εταιρείας, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση εγκατάστασης τους σε τρίτες χώρες είναι εντονότατος. Σε αυτό συνέβαλλε επίσης το διεθνές περιβάλλον φορολογικού ανταγωνισμού και η ανάπτυξη πλέον σε πολλές χώρες των κατάλληλων και τεχνολογικά εξελιγμένων υποδομών που είναι απαραίτητες για τις δραστηριότητες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές.<sup>10</sup>

Την δεκαετία του 1980 ο ανταγωνισμός που δέχθηκε ο ευρωπαϊκός στόλος έλαβε εκρηκτικές διαστάσεις, οδηγώντας στην απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος που είχε με το τεχνολογικά εξελιγμένο πλοίο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ένα συνολικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα που οδήγησε σε μεγάλη συρρίκνωση της ευρωπαϊκής χωρητικότητας. Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των πλοίων υπό κοινοτική σημαία αναγνωρίστηκε στο τέλος της δεκαετίας και, καθώς δεν υπήρχαν εναρμονισμένα ευρωπαϊκά μέτρα, πολλά κράτη μέλη ενέκριναν διαφορετικές μορφές ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών. Οι στρατηγικές που εγκρίθηκαν και οι

---

<sup>10</sup> Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Λεκάκου Β. Μαρία, Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) 'Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία', Εκδόσεις Τυπωθήτω.

προϋπολογισμοί που χορηγήθηκαν για τα μέτρα ενίσχυσης διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο ανατακλώντας τη στάση αυτών των κρατών ως προς τις κρατικές ενισχύσεις καθώς και τη σημασία που αποδίδουν στο ναυτιλιακό κλάδο. Εξάλλου, για να ενθαρρύνουν την επανανηολόγηση πλοίων, τα κράτη μέλη χαλάρωσαν τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα, ιδίως μέσω της δημιουργίας δευτέρων νηολογίων.

Τα δεύτερα νηολόγια περιλαμβάνουν, πρώτον, «τα νηολόγια offshore» που υπάρχουν στα εδάφη τα οποία έχουν μεγαλύτερη ή μικρότερη αυτονομία σε σχέση με το κράτος μέλος, και δεύτερον, τα «διεθνή νηολόγια», τα οποία είναι προσαρτημένα απευθείας στο κράτος το οποίο τα έχει καταρτίσει.

Παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν, μεγάλο τμήμα του στόλου της Κοινότητας εξακολουθούσε να νηολογείται με σημαίες τρίτων κρατών. Αυτό συνέβαινε επειδή τα νηολόγια τρίτων κρατών που εφαρμόζουν πολιτικές ανοιχτής νηολόγησης, μερικά από τα οποία καλούνται «σημαίες ευκαιρίας», εξακολούθησαν και εξακολουθούν να έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό προβάδισμα σε σχέση με τα νηολόγια των κρατών μελών.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων ενίσχυσης που θέσπισαν τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν εντονότερο ανταγωνισμό από τα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία, το 1989 η Επιτροπή εξέδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για το θέμα, ώστε να εξασφαλίσει κάποια σύγκλιση μεταξύ των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη. Αυτή η μέθοδος ωστόσο αποδείχθηκε αναποτελεσματική και η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου συνεχίστηκε.

Οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν αναλόγως, οδηγώντας στην ανακοίνωση του 1997 που καθορίζει νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών.

Η κυριότερη εξέλιξη κατά τα τελευταία έτη όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών που λαμβάνουν τα κράτη μέλη είναι η γενικευμένη εφαρμογή στην Ευρώπη των συστημάτων φόρου χωρητικότητας κατ' αποκοπή (ο επονομαζόμενος φόρος χωρητικότητας). Ο φόρος χωρητικότητας άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα πολύ νωρίς και επεκτάθηκε σταδιακά στις Κάτω Χώρες (1996), στη Νορβηγία (1996), στη Γερμανία (1999), στο Ηνωμένο Βασίλειο (2000), στη Δανία,

στην Ισπανία και στη Φινλανδία (2002) και τέλος στην Ιρλανδία (2002). Το Βέλγιο και η Γαλλία αποφάσισαν επίσης να τον θεσπίσουν το 2002<sup>11</sup>.

Το πλαίσιο και οι κατευθυντήριες γραμμές των κρατικών ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης επαναδιατυπώθηκαν το 2004, αντικαθιστώντας έτσι τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997, ενώ παράλληλα τέθηκαν οι παράμετροι εντός των οποίων θα εγκρίνονται από την Επιτροπή οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει των κοινοτικών κανόνων και διαδικασιών για τις κρατικές ενισχύσεις.

Έκτοτε δεν υπήρξε επαναδιατύπωση στο σύνολο των κατευθυντήριων γραμμών παραμόνο μεμονωμένες ανακοινώσεις κρατικών ενισχύσεων που συμβάλλουν στην επίτευξη ειδικών στόχων. Το 2008 ανακοινώθηκαν κρατικές ενισχύσεις συμπληρωματικές προς την κοινοτική χρηματοδότηση με σκοπό την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών, όπως αυτές περιγράφονται στην Λευκή Βίβλο (2001).

Επίσης, υπήρξε άλλη μια σημαντική ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το 2009, και η οποία αφορούσε κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις εταιρείες διαχείρισης πλοίων. Προβλέπουν τη δυνατότητα οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων να είναι επιλέξιμες για το φόρο χωρητικότητας ή τις άλλες φορολογικές ρυθμίσεις που ισχύουν για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Εντούτοις, η επιλεξιμότητα περιορίζεται στην κοινή παροχή τόσο της τεχνικής διαχείρισης, όσο και της διαχείρισης του πληρώματος για το ίδιο πλοίο («πλήρης διαχείριση»), ενώ οι εν λόγω δραστηριότητες δεν είναι επιλέξιμες για το φόρο χωρητικότητας ή τις λοιπές φορολογικές ρυθμίσεις, όταν ασκούνται μεμονωμένα.

Τα τελευταία χρόνια δεν υπήρξε περαιτέρω τροποποίηση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις των θαλάσσιων μεταφορών από την Ε.Ε., ωστόσο έπειτα από το πρόβλημα που παρατηρήθηκε στην εφαρμογή τους σε μερικές χώρες, ανάμεσα τους και η Ελλάδα, και έχει παρουσιαστεί εκτενώς σε παραπάνω ενότητα, είναι πολύ πιθανό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προχωρήσει σε έκδοση διευκρινιστικών οδηγιών.

---

<sup>1111</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2004), 'Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών', [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117(01)&from=EN).

### 3.2 ΠΕΔΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν όλες τις ενισχύσεις υπέρ των θαλασσιών μεταφορών που χορηγούνται από τα κράτη μέλη ή από κρατικούς πόρους. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται υπό οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο). Για τους σκοπούς αυτούς, στις «δημόσιες αρχές» μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και οι δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και οι ελεγχόμενες από το κράτος τράπεζες.

Στο πεδίο ορισμού των ενισχύσεων μπορεί επίσης να εμπίπτουν και όλες οι ρυθμίσεις βάσει των οποίων το κράτος εγγυάται δάνεια ή άλλες μορφές χρηματο-δοτήσεων από τις εμπορικές τράπεζες. Στις κατευθυντήριες γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός μεταξύ των κατηγοριών δικαιούχων όσον αφορά τη νομική δομή τους (όπως εταιρείες, μορφές εταιρικής συνεργασίας ή μεμονωμένα άτομα) αλλά ούτε και μεταξύ δημόσιων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας και όποια αναφορά γίνεται σε εταιρείες θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνει όλους τους άλλους τύπους νομικών προσώπων.

Τα προγράμματα ενισχύσεων δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών και πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν διακινδυνεύουν τη στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει πάντοτε να περιορίζονται στην έκταση που είναι αναγκαία για την επίτευξη των σκοπών τους και πρέπει να χορηγούνται με διαφανή τρόπο. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη ο σωρευτικός αντίκτυπος όλων των ενισχύσεων που χορηγούνται από κρατικές αρχές (συμπεριλαμβανομένων των χορηγήσεων σε εθνική, περιφερειακή και τοπική κλίμακα). Οι ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στις δραστηριότητες «θαλασσιών μεταφορών», όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό 4055/86 και στον κανονισμό 3577/92, δηλαδή στις «θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών». Σε συγκεκριμένα μέρη συνδέονται επίσης με τις υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης.

Ωστόσο, οι κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία. Οι επενδύσεις σε έργα υποδομής δεν λογίζονται υπό κανονικές συνθήκες ότι εμπεριέχουν κρατικές ενισχύσεις, εάν το κράτος παρέχει ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές του, προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων φορέων. Η Επιτροπή έχει ωστόσο τη δυνατότητα να ελέγχει τις επενδύσεις αυτές, κρίνοντας κατά πόσο είναι σε θέση να προσκομίσουν άμεσο ή έμμεσο όφελος σε ορισμένους πλοιοκτήτες.

Τέλος, η Επιτροπή θέσπισε τη βασική αρχή ότι δεν περιέχεται καμία κρατική ενίσχυση στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι δημόσιες αρχές συνεισφέρουν ποσά σε κάποια εταιρεία, σύμφωνα με τη βασική αρχή των κριτηρίων που θα ήταν αποδεκτά για έναν ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος λειτουργεί υπό ομαλές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς.

### 3.3 ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

Η αυξημένη διαφάνεια στα θέματα της χορήγησης κρατικών ενισχύσεων είναι αναγκαία, για να έχουν πλήρη επίγνωση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους όχι μόνον οι εθνικές αρχές, υπό την ευρεία έννοια, αλλά και οι εταιρείες και τα μεμονωμένα άτομα. Προορισμός αυτών των κατευθυντηρίων γραμμών είναι να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού, αλλά και στην αποσαφήνιση των προγραμμάτων παροχής κρατικών ενισχύσεων που επιτρέπεται να θεσπιστούν προς υποστήριξη των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων, με σκοπό την:

- Βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλασσίων μεταφορών
- Ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών
- Συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη μέλη, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές
- Διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών

- Συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων, σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για την πολιτική μεταφορών της Κοινότητας

Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται γενικά να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών. Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται ωστόσο να χορηγούνται, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος, υπό τον όρο ότι:

- Συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία
- Η εκμετάλλευσή τους εκτελείται από έδαφος της Κοινότητας
- Ο πλοιοκτήτης τους είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποδεικνύει ότι το νηολόγιο αυτό συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη των προαναφερομένων στόχων.

Σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις επιτρέπεται, επιπροσθέτως, η έγκριση μέτρων χορήγησης ενισχύσεων ουδέτερων προς τη σημαία των πλοίων, όταν αποδεικνύεται σαφώς ότι η Κοινότητα αποκομίζει συγκεκριμένο όφελος.

### 3.4 ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

#### 3.4.1 ΜΕΤΡΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΛΑΦΡΥΝΣΗΣ

Μια από τις πιο σημαντικές συνιστώσες του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος απέναντι στις τρίτες χώρες που έπρεπε να αντιμετωπιστεί είναι το λειτουργικό κόστος του πλοίου αλλά και των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη διαχείριση του. Τα στοιχεία που συνθέτουν το κόστος αυτό είναι δύο: το κόστος εργασίας (το οποίο θα εξεταστεί στην επόμενη ενότητα) και το φορολογικό κόστος.

Το φορολογικό κόστος αφορά στη φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών και των συναφών με τη μισθοδοσία υποχρεώσεων για τους ναυτικούς που απασχολούν στο στόλο τους<sup>12</sup>. Δεδομένου πως το κεφαλαιουχικό κόστος είναι το ίδιο σε παγκόσμιο επίπεδο και οι διαφορές στην τεχνολογία τείνουν να εξαλειφθούν, ο φορολογικός παράγοντας έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στη φυγή από την ευρωπαϊκή σημαία με άμεση συνέπεια πολλές τρίτες χώρες να έχουν αναπτύξει αξιосέβαστα νηολόγια και μερικές διαθέτουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών προσελκύοντας τους πλοιοκτήτες.

Τα χαμηλά επίπεδα φορολογίας δημιούργησαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρείας τους. Πρέπει να τονισθεί ότι δεν υπάρχουν, προς το παρόν, αποτελεσματικοί διεθνείς κανόνες για την περιστολή του φορολογικού ανταγωνισμού αυτής της μορφής, ενώ λίγοι είναι οι διοικητικοί, νομικοί ή τεχνικοί φραγμοί που αποτρέπουν τη μετεγγραφή ενός πλοίου από τα νηολόγια ενός κράτους μέλους. Δεδομένης της κατάστασης, η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.

Υπάρχει αυξανόμενος βαθμός σύγκλισης στις εφαρμοζόμενες προσεγγίσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις ενισχύσεις προς τη ναυτιλία. Σπάνιο είναι το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας μεταξύ των κρατών μελών. Ο φορολογικός ανταγωνισμός αποτελεί κυρίως ζήτημα μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, αφενός, και άλλων τρίτων χωρών, αφετέρου, εφόσον οι δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους που παραχωρούνται στους πλοιοκτήτες για την εγγραφή πλοίων τους στα νηολόγια τρίτων χωρών είναι σημαντικές, σε σύγκριση με τις εναλλακτικές λύσεις που τους παρέχονται εντός της Κοινότητας.

Για τον παραπάνω λόγο, πολλά κράτη μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα με στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, όπως:

- η δυνατότητα επιταχυμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία και

---

<sup>12</sup> Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Φεβρουάριος 2012), 'Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία: Επικαιροποίηση της θεματολογίας.

- το δικαίωμα αφορολόγητης αποθεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων επί ορισμένα έτη, υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά επανεπενδύονται σε άλλα πλοία.

Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα για τη ναυτιλία θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Ως η σημαντικότερη κρατική ενίσχυση θεωρείται η αντικατάσταση της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων από το φόρο επί της χωρητικότητας καθώς με την εφαρμογή του μείωσε σημαντικά το μέχρι τότε μειονέκτημα της Ε.Ε. στον φορολογικό ανταγωνισμό ενώ παράλληλα προσέδωσε ομοιομορφία όσον αφορά την φορολογική πολιτική των κρατών μελών.

Συνέπεια του φόρου επί της χωρητικότητας είναι να καταβάλλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα που χρησιμοποιείται πραγματικά. Ο φόρος επί της χωρητικότητας είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή ζημίες που πραγματοποιεί η εταιρεία ενώ η μέθοδος για την αξιολόγηση των κοινοποιημένων συστημάτων φόρου χωρητικότητας μέχρι τώρα αποτελείται από τα εξής στάδια:

- Τα δυνητικά κέρδη των πλοιοκτητών έχουν υπολογιστεί με την εφαρμογή ονομαστικού συντελεστή κερδών στη χωρητικότητά τους
- Στο ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτό επιβάλλεται ο εθνικός φόρος εταιρειών.
- Το τελικό ποσό είναι ο «φόρος χωρητικότητας» που πρέπει να καταβληθεί.

Η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι τα έσοδα των πλοιοκτητών προέρχονται σήμερα συχνά από τη λειτουργία πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες, για παράδειγμα, όταν εκμεταλλεύονται ναυλωμένα σκάφη με ξένες σημαίες ή όταν χρησιμοποιούν σκάφη συνεταιίρων τους στο πλαίσιο συμμαχιών. Αναγνωρίζει επίσης ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν κίνητρα για τον εκπατρισμό της διοίκησης και των βοηθητικών δραστηριοτήτων, εάν οι πλοιοκτήτες αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη διατηρώντας διαφορετικές έδρες και τηρώντας χωριστά λογιστικά στοιχεία για τις εισπράξεις τους από τις κοινοτικές σημαίες και για τις υπόλοιπες εισπράξεις τους. Αυτό θα ισχύει, για παράδειγμα, εάν τα έσοδά τους από μη κοινοτικά πλοία υπόκεινται σε καθεστώς πλήρους φορολογίας των εταιρειών σε ένα κράτος μέλος, ή σε καθεστώς μειωμένης φορολογίας σε υπερπόντια εδάφη, όταν αποδεικνύουν ότι η διοίκηση της εταιρείας είναι εγκατεστημένη στα υπερπόντια εδάφη.



Αντικειμενικός στόχος των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών είναι η προώθηση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Στα καθεστώτα φορολογικών ελαφρύνσεων θα πρέπει ως εκ τούτου να απαιτείται, κατά κανόνα, η διασύνδεσή τους με κοινοτική σημαία. Κατ' εξαίρεση, τα καθεστώτα αυτά θα μπορούν ωστόσο να εγκρίνονται στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται κάποια πλοιοκτήτρια εταιρεία που έχει την έδρα της στην επικράτεια κράτους μέλους και υπόκειται σε φόρο εταιρειών, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των εν λόγω πλοίων ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους μέλους και ότι οι εν λόγω δραστηριότητες συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην Κοινότητα.

Όπως έχει προαναφερθεί σε προηγούμενη ενότητα, οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι επιλέξιμες για καταβολή ενίσχυσης μόνο για τα πλοία των οποίων έχουν αναλάβει πλήρως την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος.

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν μόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχτεί ότι από τον ορισμό καλύπτεται και η ρυμούλκηση στη θάλασσα άλλων σκαφών, εξεδρών πετρελαίου κ.λπ.

Σε κάθε περίπτωση, τα κέρδη από τα προγράμματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να διευκολύνουν την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου και της απασχόλησης με βάση τα κοινοτικά συμφέροντα. Κατά συνέπεια, τα προαναφερόμενα φορολογικά πλεονεκτήματα πρέπει να περιορίζονται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις στις οποίες η πλοιοκτήτρια εταιρεία αναλαμβάνει και άλλες εμπορικές δραστηριότητες, θα απαιτείται η τήρηση διαφανών λογιστικών στοιχείων, ούτως ώστε να αποτρέπεται η μετακύλιση σε μη συναφείς προς τη ναυτιλία δραστηριότητες. Αυτή η προσέγγιση θα βοηθήσει το ναυτιλιακό κλάδο της Κοινότητας να καταστεί ανταγωνιστικός, με φορολογικές οφειλές συγκρίσιμες με τα επίπεδα που εφαρμόζονται σε άλλα μέρη του κόσμου, διατηρώντας όμως σε ισχύτο κανονικό φορολογικό επίπεδο ενός κράτους μέλους για τις υπόλοιπες δραστηριότητες, αλλά και για τις προσωπικές αμοιβές των μετόχων και των διευθυντών.

### 3.4.2 ΜΕΙΩΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αποτελεί πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων στον κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Έχει ταυτοχρόνως σημειωθεί ότι η απασχόληση ευρωπαίων πολιτών είναι σημαντική σε ποσοστό και σε αριθμό στην ενδοκοινοτική τακτική μεταφορά επιβατών. Η απαγόρευση στα κράτη μέλη μείωσης της φορολογίας όλων των ναυτικών που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο, θα είχε πολύ αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαίων πλοιοκτητών, ωθώντας τους να αλλάξουν σημαία. Η προστασία της απασχόλησης στην Κοινότητα αποτελεί επομένως βασικό στόχο των ενισχύσεων σε αυτόν τον κλάδο.

Το κόστος εργασίας περιλαμβάνει εκτός από τον καταβαλλόμενο μισθό των ναυτικών, τις ασφαλιστικές τους εισφορές και το φόρο εισοδήματος. Στόχος λοιπόν των μέτρων στήριξης για το ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να είναι η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα. Σε αρμονία με τους στόχους αυτούς, πρέπει να επιτραπούν στην κοινοτική ναυτιλία τα ακόλουθα μέτρα για τη μείωση του κόστους της απασχόλησης:

- Μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος
- Μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Οι ασφαλιστικές εισφορές στην χώρα μας αλλά και στις άλλες χώρες τις Ε.Ε- Ε.Ο.Χ είναι πολύ υψηλότερες από τις αντίστοιχες των χωρών με σημαία ευκαιρίας. Αυτό συμβαίνει διότι οι χώρες με σημαίες ευκαιρίες ανταγωνίζονται το κόστος έναντι της ασφάλειας τόσο του πλοίου αλλά και του πληρώματος. Οι υψηλές προϋποθέσεις ασφαλείας της Ε.Ε καθώς επίσης και οι πολύ καλά οργανωμένοι φορείς ασφάλισης δίνουν πολύ μικρά περιθώρια για περαιτέρω μείωση των εισφορών.

Όσον αφορά το φόρο εισοδήματος στην χώρα μας ισχύει, ότι οι ναυτικοί που είναι ναυτολογημένοι σε εμπορικά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας (με την προϋπόθεση πως είναι φορολογικοί κάτοικοι της Ελλάδας) υπάγονται στην εξής φορολογική κλίμακα:

- 10% επί των συνολικών αποδοχών για τα κατώτερα πληρώματα και
- 15% επί των συνολικών αποδοχών για τους αξιωματικούς.

Ενώ οι αποδοχές που αποκτούν αξιωματικοί και κατώτερα πληρώματα, που είναι Έλληνες υπήκοοι και απασχολούνται σε πλοία υπό ξένη σημαία που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, αποτελούν εισόδημα αλλοδαπής προέλευσης στο οποίο δεν διενεργείται παρακράτηση φόρου.

Το τελευταίο τμήμα του κόστους εργασίας, αφορά την καθαρή αμοιβή των ναυτικών. Οι χώρες της Ε.Ε. με χαμηλά επίπεδα μισθών διαθέτουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εντός της κοινότητας ωστόσο είναι σαφώς υψηλότεροι σε σύγκριση με τρίτες χώρες. Τα μέτρα πρέπει να τονώσουν άμεσα την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη.

### 3.4.3 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Οι ενισχύσεις για αντικατάσταση των πληρωμάτων συντελούν στη μείωση του κόστους της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας, και ιδίως των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Οι ενισχύσεις, οι οποίες υπόκεινται σε ανώτατο όριο, ενδέχεται κατά συνέπεια να χορηγούνται υπό τη μορφή της καταβολής ποσών ή της επιστροφής του κόστους επαναπατριsmού ναυτικών της Κοινότητας οι οποίοι εργάζονται σε πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών.

### 3.4.4 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Οι επιδοτήσεις για την ανανέωση των πλοίων του στόλου δεν αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό στους άλλους τρόπους μεταφοράς όπως οι οδικές μεταφορές και η αεροπορία. Επειδή η πρακτική αυτή τείνει να οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Επιτροπή είναι διστακτική στην έγκριση τέτοιων προγραμμάτων, εκτός από τις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου. Οι επενδύσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 ή τυχόν άλλη κοινοτική νομοθεσία που θα εκδοθεί προς αντικατάστασή του. Στο πλαίσιο που θέτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, είναι δυνατή η χορήγηση άλλων επενδυτικών ενισχύσεων, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις,

σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, προκειμένου να βελτιωθεί ο εξοπλισμός των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών ή να προωθηθεί η χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων. Συνεπώς δύναται να επιτραπεί η ενίσχυση η παρέχουσα κίνητρα για την αναβάθμιση πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια της Κοινότητας ώστε αυτά να ευθυγραμμιστούν με πρότυπα αυστηρότερα από τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις, και να επιτύχουν υψηλότερα πρότυπα πριν ακόμη αυτά θεσπιστούν σε διεθνές επίπεδο, βελτιώνοντας κατά τον τρόπο αυτό τους ελέγχους σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις για τις ναυπηγικές εργασίες.

Εφόσον η ναυτιλία χαρακτηρίζεται κατά βάση από έντονη κινητικότητα, η χορήγηση των περιφερειακών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε υποβαθμισμένες περιοχές, ενισχύσεις που λαμβάνουν συχνά τη μορφή επενδυτικών ενισχύσεων προς τις εταιρείες που επενδύουν στις περιφέρειες, επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που είναι σαφές ότι τα κέρδη θα εισρεύσουν στη συγκεκριμένη περιφέρεια εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος. Αυτό θα ίσχυε για παράδειγμα για επενδύσεις που σχετίζονται με την κατασκευή εξειδικευμένων αποθηκευτικών χώρων ή την αγορά πάγιου εξοπλισμού διαμεταφόρτωσης. Η χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες σε υποβαθμισμένες περιοχές επιτρέπεται μόνο όταν συμβαδίζει με τους κανόνες χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων.

#### 3.4.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο των καθεστώτων παροχής περιφερειακών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τους γενικούς κανόνες που περιλαμβάνονται στις ανακοινώσεις της ή σε άλλες διατάξεις για τις εθνικές περιφερειακές ενισχύσεις ή τις μελλοντικές τροποποιήσεις αυτών.

#### 3.4.6 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι οι ενισχύσεις για την κατάρτιση καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση, ο οποίος ισχύει επίσης και για

τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον, πολλά από τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος δεν λογίζονται ως κρατικές ενισχύσεις επειδή έχουν γενικό χαρακτήρα (είτε επαγγελματικό είτε ακαδημαϊκό). Τα προγράμματα αυτά δεν υπόκεινται ως εκ τούτου σε κοινοποίηση και εξέταση από την Επιτροπή. Ωστόσο, στις περιπτώσεις που κάποιο πρόγραμμα μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει κρατική ενίσχυση, απαιτείται η κοινοποίησή του. Για παράδειγμα, συγκεκριμένο πρόγραμμα πρέπει να κοινοποιείται όταν σχετίζεται ειδικά με την κατάρτιση ατόμων επί του πλοίου και εάν τα ευεργετήματα της χρηματοοικονομικής υποστήριξης που παρέχεται από το κράτος περιέρχονται στον οργανισμό κατάρτισης, τους μαθητευόμενους, τους ναυτικούς ή τους πλοιοκτήτες.

Η Επιτροπή διάκειται ευνοϊκά έναντι των ενισχύσεων που χορηγούνται, άνευ διακρίσεων, για κατάρτιση που λαμβάνει χώρα σε πλοία νηολογημένα στα κράτη μέλη. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η υποστήριξη μέτρων κατάρτισης σε άλλα πλοία, όταν αυτό το μέτρο δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η έλλειψη διαθέσιμων θέσεων σε πλοία εγγεγραμμένα στο νηολόγιο ενός κράτους μέλους. Εφόσον καταβάλλονται χρηματοδοτικές εισφορές για μέτρα κατάρτισης στα πλοία, ο εκπαιδευόμενος δεν επιτρέπεται κανονικά να αποτελεί ενεργό μέλος του πληρώματος, αλλά πρέπει να είναι υπεράριθμος. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να εξασφαλισθεί ότι οι καθαρές επιδοτήσεις μισθών δεν είναι δυνατό να καταβάλλονται για ναυτικούς που απασχολούνται σε κανονικές δραστηριότητες του πληρώματος. Παρομοίως, για να διασφαλισθεί και να αναπτυχθεί η ναυτική εμπειρία στην Κοινότητα και για να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό προβάδισμα της ναυτιλίας της, είναι αναγκαίο να καταβληθούν περαιτέρω έντονες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης, με επίκεντρο την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Για να υλοποιηθούν τα έργα αυτά, επιτρέπεται επίσης να εγκριθεί η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων εντός των ορίων που καθορίζονται στη Συνθήκη.

Οι ενισχύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση και την ενημέρωση των δεξιοτήτων των αξιωματικών της Κοινότητας επιτρέπονται καθ' όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους. Η ενίσχυση μπορεί να συνίσταται σε εισφορά στα έξοδα επιμόρφωσης ή και σε αντιστάθμιση για τον μισθό που καταβάλλεται στον αξιωματικό κατά το χρονικό διάστημα της επιμόρφωσης. Παρ' όλα ταύτα, τα

προγράμματα πρέπει να καταρτίζονται κατά τρόπο ώστε η ενίσχυση για επιμόρφωση να μην καταλήγει σε άμεση ή έμμεση επιδότηση στους μισθούς των αξιωματικών. Μπορούν επίσης να επιτρέπονται οι ενισχύσεις που έχουν σκοπό την επαγγελματική επανεκπαίδευση των αλιέων που εργάζονται σε πλοία ανοικτής θαλάσσης, οι οποίοι επιθυμούν να εργαστούν ως ναυτικοί.

#### 3.4.7 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Παρά το γεγονός ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την αναδιάρθρωση και τη διάσωση προβληματικών επιχειρήσεων εφαρμόζονται στις μεταφορές μόνο στο βαθμό που λαμβάνεται υπόψη η ιδιάζουσα φύση του συγκεκριμένου τομέα, η Επιτροπή θα εφαρμόσει αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, ή όποια άλλη κοινοτική ρύθμιση τις αντικαταστήσει, κατά την εξέταση των ενισχύσεων για αναδιάρθρωση που προορίζονται για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

#### 3.4.8 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Στο πεδίο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Για τις υπηρεσίες αυτές, οι υποχρεώσεις παροχής και οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας καθώς και οι προσφερόμενες οικονομικές αντιστάθμισεις πρέπει να πληρούν τους όρους της εν λόγω διάταξης και τους κοινοτικούς κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο. Η Επιτροπή δέχεται ότι όταν είναι απαραίτητη μια διεθνής μεταφορική γραμμή προκειμένου να ικανοποιηθούν επιτακτικές ανάγκες δημοσίων συγκοινωνιών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας συγκοινωνίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον η σχετική οικονομική αντιστάθμιση υπόκειται στους προαναφερόμενους κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις. Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων εκπλήρωσης καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να περιορίζεται σε εύλογο και όχι υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα, που κανονικά κυμαίνεται γύρω στην εξαετία, καθώς συμβάσεις για σημαντικά μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα εμπεριέχουν τον κίνδυνο δημιουργίας (ιδιωτικού) μονοπωλίου.

### 3.4.9 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Δεν υπάρχει νομικός ορισμός των «θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων». Η ανακοίνωση ωστόσο της Επιτροπής για την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη (29 Ιουνίου 1999), περιλάμβανε έναν ορισμό για πρακτικούς σκοπούς των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων, οι οποίες νοούνται ως «η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη». Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή τόνισε τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει αυτός ο τρόπος μεταφοράς για την προώθηση βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας, την ενίσχυση της συνοχής στην Κοινότητα και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών στο πλαίσιο μιας διατροφικής προσέγγισης. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι η προώθηση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να λάβει χώρα σε όλα τα επίπεδα, τόσο το κοινοτικό, όσο και το εθνικό ή περιφερειακό.

Δεδομένου ότι κύριος στόχος των ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι να βελτιωθεί η αλυσίδα των διάφορων τρόπων μεταφοράς και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο των κρατών μελών, ο ορισμός των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ο οποίος προβλέπεται στην ανακοίνωση του 1999, για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης πρέπει να περιοριστεί στη μεταφορά μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων στην επικράτεια των κρατών μελών.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η έναρξη λειτουργίας γραμμών μικρών αποστάσεων μπορεί να συνοδεύεται από σημαντικές οικονομικές δυσχέρειες, τις οποίες μπορεί να θελήσουν να μετριάσουν τα κράτη μέλη, προκειμένου να εξασφαλίσουν την προώθηση των εν λόγω γραμμών. Όταν συμβαίνει αυτό, η Επιτροπή θα μπορεί να εγκρίνει αυτόν τον τύπο ενισχύσεων, υπό τον όρο ότι προορίζονται για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους.

Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται και να πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- Η διάρκεια της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την τριετία και πρέπει να αποσκοπεί στη χρηματοδότηση γραμμής που συνδέει λιμένες εντός της επικράτειας των κρατών μελών.
- Τα χαρακτηριστικά της εκτελούμενης γραμμής πρέπει να καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση των μεταφορών (ως επί το πλείστον, εμπορευματικών) που εκτελούνται οδικώς, πλήρως ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές, και αυτό χωρίς εκτροπή των θαλασσιών μεταφορών που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον.
- Η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί στη θέση σε εφαρμογή λεπτομερούς σχεδίου, με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, που αφορά νέα διαδρομή, ή την αναβάθμιση των υπηρεσιών σε υφιστάμενη γραμμή, με σύμπραξη περισσότερων του ενός πλοιοκτητών, εάν χρειάζεται, και χρηματοδότηση ενός μόνο έργου ανά γραμμή, χωρίς ανανέωση, παράταση ή επανάληψη του εν λόγω έργου.
- Η ενίσχυση πρέπει να έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής, μέχρι ύψους 30 %, ή τη χρηματοδότηση της αγοράς εξοπλισμού μεταφόρτωσης για την παροχή της προβλεπόμενης υπηρεσίας, μέχρι ύψους 10 % των επενδύσεων.
- Η ενίσχυση για την υλοποίηση του έργου πρέπει να χορηγείται με βάση διαφανή κριτήρια, που εφαρμόζονται αμερόληπτα έναντι πλοιοκτητών εγκατεστημένων στην Κοινότητα. Κατά κανόνα, η ενίσχυση πρέπει να διατίθεται σε έργο, που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της Κοινότητας.
- Τέλος, η γραμμή την οποία αφορά το έργο πρέπει να διαθέτει το δυναμικό για να είναι εμπορικά βιώσιμη μετά την περίοδο κατά την οποία είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση.



### 3.5 ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

Όπως αναλύθηκε προηγουμένως, ορισμένα κράτη μέλη υποστηρίζουν το ναυτιλιακό τους κλάδο με τη μείωση της φορολογίας του, ενώ άλλα κράτη μέλη προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές, για παράδειγμα, με την επιστροφή ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών. Αν ληφθεί υπόψη ότι τα φορολογικά καθεστώτα των κρατών μελών δεν είναι έως τώρα εναρμονισμένα, εκείνο που γίνεται αντιληπτό είναι ότι θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις. Προφανώς, οι δύο αυτές προσεγγίσεις είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις, να συνδυαστούν. Η πρακτική αυτή ενέχει ωστόσο τον κίνδυνο συσσώρευσης των ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους στόχους του κοινοτικού συμφέροντος και μπορεί να οδηγήσει σε αγώνα επιδοτήσεων μεταξύ των κρατών μελών.

Το ανώτατο επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατό να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και η μείωση της φορολογίας επιχειρήσεων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, δεν επιτρέπεται άλλα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων να παραχωρήσουν μεγαλύτερο όφελος από αυτό. Ιδίως, παρά το ότι κάθε κοινοποιούμενο από ένα κράτος μέλος καθεστώς ενισχύσεων θα εξετάζεται με βάση τα δικά του χαρακτηριστικά, λογίζεται ότι το συνολικό ποσό των ενισχύσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

## **4 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

### **4.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ**

Κατά την ελληνική νομοθεσία, τα έσοδα από ναυτιλιακές δραστηριότητες (π.χ. τα κέρδη από την κυριότητα ενός πλοίου υπό ελληνική σημαία) φορολογούνται ετησίως με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ) του πλοίου. Η καταβολή του φόρου αυτού έχει ως αποτέλεσμα την απαλλαγή από οποιαδήποτε άλλη υποχρέωση των εταιρειών αυτών σε φόρο εισοδήματος, και σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν.27/1975 αυτή η εξαίρεση ισχύει επίσης και για τα μερίσματα των μετόχων. Επιπλέον, η απαλλαγή αυτή καλύπτει την τυχόν υπεραξία που προκύπτει από την εκποίηση του πλοίου, κάθε ασφαλιστική αποζημίωση που συνδέεται με αυτό, και γενικότερα οποιαδήποτε άλλη αιτία σχετική με την εκμετάλλευση του πλοίου. Ο φόρος καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη ή την πλοιοκτήτρια εταιρεία της οποίας το πλοίο είναι γραμμένο στο Ελληνικό νηολόγιο σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ.2687/53, σε ετήσια βάση στην Δ.Ο.Υ πλοίων την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους.

Είναι απαραίτητο να αναφερθούμε σε αυτό το σημείο για την καλύτερη κατανόηση των παρακάτω στην σημασία που έχουν για την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας οι νόμοι Ν.27/1975 και Ν.Δ.2687/53. Ο «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» Ν.Δ.2687/53 είναι ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά στο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο στηρίχθηκε η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική. Την ναυτιλία αφορά συγκεκριμένα το άρθρο 13, το οποίο περιέχει το σύνολο των κανόνων που διέπουν την νηολόγηση ενός πλοίου υπό ελληνική σημαία. Σημείο αναφοράς στην φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα είναι η θέσπιση των διατάξεων του νόμου Ν.27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» καθώς μέχρι και σήμερα και ύστερα από μερικές τροποποιήσεις που θα παρατεθούν παρακάτω, αποτελεί την βάση του ελληνικού φορολογικού καθεστώτος της ναυτιλίας.

Σύμφωνα λοιπόν με την ελληνική φορολογική νομοθεσία του νόμου Ν.27/1975, και συγκεκριμένα το άρθρο 2, τα πλοία κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες:

### **Κατηγορία Α**

- Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και άνω.
- Σιδηρού κύτους φορτηγά πλοία ξηρού ή υγρού φορτίου και τα ψυγεία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων τα οποία πραγματοποιούν δρομολόγια από ελληνικούς σε ξένους λιμένες ή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εξωτερικού.
- Επιβατηγά πλοία τα οποία πραγματοποιούν δρομολόγια από ελληνικούς σε ξένους λιμένες ή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εξωτερικού, ανεξαρτήτου χωρητικότητας.
- Κρουαζιερόπλοια ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων που κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους από το φορολογικό έτος, πραγματοποίησαν ταξίδια αναψυχής μεταξύ των εγχώριων λιμένων ή μεταξύ ξένων λιμένων τακτικά για διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών.
- Υπεράκτιες εξέδρες γεώτρησης (πλωτά γεωτρύπανα) εκτοπίσματος άνω των 5.000 τόνων, καθώς και πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και εκφόρτωσης πετρελαίου (μονάδες FPSO) ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων, που χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση του βυθού, για υπεράκτιες γεωτρήσεις και για άντληση, διύλιση και αποθήκευση πετρελαίου ή φυσικού αερίου.

### **Κατηγορία Β**

- Αλιευτικά σκάφη
- Ιστιοπλοϊκά σκάφη και πλοία
- Κάθε άλλο σκάφος που δεν ταξινομείται στην κατηγορία Α

#### **4.1.1 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ Α΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ**

Το 2002, η ελληνική κυβέρνηση μείωσε τον φόρο με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ) περίπου 70% για τα δεξαμενόπλοια, τα φορτηγά πλοία και τα ψυγεία ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κόρων, με την προϋπόθεση να έχουν νηολογηθεί με τον Ν.Δ.2687/53, με σκοπό να προσελκύσει όλο και περισσότερα πλοία να πλέουν με ελληνική σημαία. Οι μειωμένοι συντελεστές παρέμειναν έως την 1η Δεκεμβρίου του 2007. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου του 2008 άρχισαν να αυξάνονται 4% ετησίως.

Ο φόρος χωρητικότητας λοιπόν, που εφαρμόζεται στην παραπάνω κατηγορία πλοίων και εφόσον έχουν νηολογηθεί μετά την 22<sup>η</sup> Απριλίου του 1975, υπολογίζεται με την βοήθεια των παρακάτω πινάκων.

| ΚΛΙΜΑΚΑ (Κ.Ο.Χ) | ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ |
|-----------------|-------------------------|
| 100-10.000      | 1,2                     |
| 10.001-20.000   | 1,1                     |
| 20.001-40.000   | 1                       |
| 40.001-80.000   | 0,9                     |
| 80.001 ΚΑΙ ΑΝΩ  | 0,8                     |

*Εικόνα 3 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac, 2016*

Η φορολογητέα ολική χωρητικότητα υπολογίζεται με πολλαπλασιασμό των παραπάνω τιμών συντελεστή με κάθε κλίμακα ΚΟΧ και προσθέτοντας το σύνολο.

Για παράδειγμα, η φορολογητέα χωρητικότητα ενός δεξαμενόπλοιου 30.000 ΚΟΧ υπολογίζεται στους:  $(10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1,2) + (10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1,1) + (10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1) = 33.000 \text{ ΚΟΧ}$ .

Για πλοία νηολογημένα υπό τον Ν.Δ.2687/53, ο φόρος μειώνεται επιπλέον 50% μεταξύ των 40.001-80.000 (Κ.Ο.Χ) και 75% στους 80.000 και άνω (Κ.Ο.Χ). Έτσι ο φόρος για αυτά τα πλοία υπολογίζεται με βάση τον παρακάτω πίνακα.

| ΚΛΙΜΑΚΑ (Κ.Ο.Χ) | ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ |
|-----------------|-------------------------|
| 100-10.000      | 1,2                     |
| 10.001-20.000   | 1,1                     |
| 20.001-40.000   | 1                       |
| 40.001-80.000   | 0,45                    |
| 80.001 ΚΑΙ ΑΝΩ  | 0,2                     |

*Εικόνα 4 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac, 2016*

Το ποσό των φορολογητέων κόρων χωρητικότητας πολλαπλασιάζεται στη συνέχεια με τον αντίστοιχο φορολογικό συντελεστή που αντιστοιχεί στην ηλικία του πλοίου, όπως ορίζεται στον πίνακα:

| ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ (ΕΤΗ) | ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ 2016 ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ Ν 2687/53 |
|---------------------|---|
| 0-4                 | 0,432   |
| 5-9                 | 0,775   |
| 10-19               | 0,759   |
| 20-29               | 0,718   |
| 30 ΚΑΙ ΑΝΩ          | 0,555   |

Εικόνα 5 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

Ακολουθώντας το ίδιο παράδειγμα, αν η ηλικία του παραπάνω δεξαμενόπλοιου είναι στα 4 έτη, για το 2016 ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται στα:

$$33.000 \text{ ΚΟΧ} \times 0,432\$ = 14.256\$$$

#### 4.1.2 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ Β΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Αυτή η κατηγορία πλοίων φορολογείται κατά κανόνα με την παρακάτω κλίμακα φόρου χωρητικότητας:

| ΚΛΙΜΑΚΑ (ΣΕ Κ.Ο.Χ) | ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ(€ ΑΝΑ Κ.Ο.Χ) | ΦΟΡΟΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ (€) | ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ | ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΗΣΙΟΥ ΦΟΡΟΥ (€) |
|--------------------|--------------------------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|
| 20                 | 0,6                                  | 12                 | 20                   | 12                       |
| 30                 | 0,7                                  | 21                 | 50                   | 33                       |
| 50                 | 0,76                                 | 38                 | 100                  | 71                       |

Εικόνα 6 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

Για την επιπλέον των 100 κ.ο.χ, ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ ανά κόρο.

Για παράδειγμα, ο φόρος που αναλογεί σε ένα σκάφος 350 ΚΟΧ υπολογίζεται στα:  
 $100 \text{ ΚΟΧ} (71,00\text{€}) + 250 \text{ ΚΟΧ} (250,00\text{€}) = 321,00\text{€}$

#### 4.2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ Ε.Ε. ΚΑΙ Ε.Ο.Χ

Με την Εγκύκλιο ΠΟΛ.1263/2015 παρασχέθηκαν οδηγίες για την εφαρμογή του νέου άρθρου 26α του Ν. 27/1975 (που προστέθηκε με τον Ν.4336/2015) αναφορικά με την φορολογία πλοίων με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.). Ειδικότερα με τις νέες διατάξεις του άρθρου 26α του Ν. 27/1975, αλλάζει ο τρόπος φορολόγησης ορισμένων κατηγοριών πλοίων με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. (πλην της ελληνικής), για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται με τα πλοία αυτά από την 1η Ιανουαρίου 2015 και εφεξής.

Συγκεκριμένα από την ημερομηνία αυτή και μετά, τα πλοία αυτά θα υπόκεινται στο φόρο χωρητικότητας του Ν. 27/1975 με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.), και όχι σε φόρο εισοδήματος με βάση τις γενικές διατάξεις του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.).

Τα πλοία με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ. που υπάγονται από 1-1-2015 σε φόρο χωρητικότητας με βάση τους κ.ο.χ. είναι τα εξής:

- Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής καθώς και τα ημερόπλοια του Ν. 4256/2014
- Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, που εκτελούν υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ελλάδα (Ν. 2932/2001)
- Τα λοιπά πλοία θαλασσιών μεταφορών μεταξύ λιμένων εσωτερικού (ενδομεταφορών)
- Πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές (με την επιφύλαξη της εφαρμογής τυχόν συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας και ναυτιλιακών συμβάσεων)

Οι παραπάνω κατηγορίες πλοίων με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ. θα φορολογούνται κατά κανόνα με την κλίμακα φόρου χωρητικότητας πλοίων δεύτερης κατηγορίας του Ν.27/1975:

| ΚΛΙΜΑΚΑ<br>(ΣΕ<br>Κ.Ο.Χ) | ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ<br>ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ(€ ΑΝΑ<br>Κ.Ο.Χ) | ΦΟΡΟΣ<br>ΚΛΙΜΑΚΑΣ (€) | ΣΥΝΟΛΟ<br>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ | ΣΥΝΟΛΟ<br>ΕΤΗΣΙΟΥ<br>ΦΟΡΟΥ (€) |
|--------------------------|--|-----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 20                       | 0,6  | 12                    | 20                      | 12                             |
| 30                       | 0,7  | 21                    | 50                      | 33                             |
| 50                       | 0,76                                       | 38                    | 100                     | 71                             |

Εικόνα 7 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

Κατ' εξαίρεση:

- Τα φορτηγά πλοία που δρομολογούνται σε τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα, εφόσον έχουν χωρητικότητα από 3000 κ.ο.χ. και άνω, καθώς και
- Τα επιβατηγά πλοία μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, θα φορολογούνται με την κλίμακα πλοίων πρώτης κατηγορίας ανάλογα με το έτος γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης:

| ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ (ΕΤΗ) | ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ 2016 (σε δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ) |
|---------------------|---|
| 0-4                 | 1,399   |
| 5-9                 | 2,508   |
| 10-19               | 2,455   |
| 20-29               | 2,323   |
| 30 ΚΑΙ ΑΝΩ          | 1,795   |

Εικόνα 8 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

Με την καταβολή του φόρου χωρητικότητας των πλοίων, εξαντλείται κάθε υποχρέωση των πλοιοκτητών ή των πλοιοκτητριών εταιρειών από το φόρο εισοδήματος, επί των εισοδημάτων που αποκτώνται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η ίδια απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος ισχύει για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι και φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων.

Ο φόρος πλοίων βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες, τους εγγεγραμμένους στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξάρτητα από την κατοικία ή τη διαμονή ή την έδρα αυτών στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή. Αλληλεγγύως υπόχρεος προς καταβολή του φόρου είναι και οποιοσδήποτε διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους, καθώς και ο νόμιμος εκπρόσωπος και εγγυητής του πλοιοκτήτη, που αποδέχεται εγγράφως τον διορισμό του. Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, ο νέος

πλοιοκτήτης τυγχάνει εξ ολοκλήρου υπόχρεος μαζί με τους κατά την μεταβίβαση υπόχρεους δικαιοπαρόχους του σε πληρωμή του φόρου που βαρύνει το πλοίο κατά το χρόνο της μεταβίβασης.

Ο τρόπος δραστηριοποίησης στην Ελλάδα των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης των πλοίων με σημαία E.E. / E.O.X. θα προσδιορίζεται από τις οικείες διατάξεις των συμβάσεων για την αποφυγή της διπλής φορολογίας του εισοδήματος (ΣΑΔΦΕ) που έχει συνάψει και εφαρμόζει η Ελλάδα. Οι πλοιοκτήτες-πλοιοκτήτριες εταιρείες των πλοίων υπό σημαία E.E. / E.O.X., εφόσον υποχρεούνται σε μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα, σύμφωνα με τη ΣΑΔΦΕ, μπορούν να επιλέξουν τη μορφή της μόνιμης εγκατάστασης στην Ελλάδα (τόπος διοίκησης, υποκατάστημα, γραφείο, άσκηση της δραστηριότητας της επιχείρησης μέσω εξαρτημένου προσώπου κλπ.).

Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο ή η διαχείριση των πλοίων από την Ελλάδα, γίνεται από νομικό πρόσωπο, για την καταβολή του φόρου χωρητικότητας των πλοίων και για τις λοιπές φορολογικές υποχρεώσεις, είναι αλληλέγγυα υπόχρεος με τα πρόσωπα αυτά και εις ολόκληρο, ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου, ο διευθύνων ή εντεταλμένος ή συμπράττων σύμβουλος, ο διαχειριστής, ο νόμιμος εκπρόσωπος και κάθε πρόσωπο εντολοδόχο για τη διοίκηση ή διαχείριση του πλοίου. Τα εν λόγω φυσικά πρόσωπα πρέπει να είναι φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος και οπωσδήποτε υπήκοοι E.E. ή E.O.X.

Οι πλοιοκτήτες (με τη δραστηριοποίηση τους στην Ελλάδα), καθώς και οι διαχειριστές - εγγυητές εφόσον η διαχείριση των πλοίων γίνεται από την Ελλάδα, οι νόμιμοι εκπρόσωποι και εγγυητές των πλοιοκτητών έχουν την υποχρέωση να υποβάλλουν ετησίως εντός του Ιανουαρίου κάθε έτους συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας στην αρμόδια για την φορολογία των πλοίων Δ.Ο.Υ.

Στη συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας θα πρέπει να αναφέρονται:

- Τα ονόματα των πλοίων που εντάσσονται στο άρθρο 26<sup>α</sup>
- Η σημαία των πλοίων Το λιμάνι νηολόγησης των πλοίων Το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.)
- Ο αριθμός IMO
- Η ολική χωρητικότητα των πλοίων σε κ.ο.χ.
- Η ηλικία των πλοίων



- Τα στοιχεία των πλοιοκτητών
- Τα στοιχεία των διαχειριστών - εγγυητών που διεξάγουν τη διαχείριση των πλοίων από την Ελλάδα
- Τα στοιχεία των νομίμων εκπροσώπων και εγγυητών που εκπροσωπούν τους πλοιοκτήτες

Εξαιρετικά, κατά την υποβολή των παραπάνω συγκεντρωτικών δηλώσεων για πρώτη φορά, θα συνυποβάλλονται τα εξής δικαιολογητικά:

- Βεβαίωση του οικείου ναυπηγείου για το χρόνο παράδοσης του πλοίου, έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση
- Έγγραφο εθνικότητας
- Συμβολαιογραφικό έγγραφο των πλοιοκτητών για την ανάθεση της διαχείρισης ή την εκπροσώπηση
- Υπεύθυνη δήλωση αποδοχής εκ μέρους της διαχειρίστριας - εγγυήτριας ή του νομίμου εκπροσώπου και εγγυητή
- Βεβαίωση μελέτης υπολογισμού του πλοίου σε κ.ο.χ. από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ν.Α.

Υποχρέωση για συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας υφίσταται και για την εκμετάλλευση πλοίων εντός του έτους 2015.

Για τα πλοία πρώτης κατηγορίας, η δήλωση καταβολής του φόρου υποβάλλεται από τον υπόχρεο στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου κάθε έτους. Εξαιρετικά, μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου του 2016, θα πρέπει να υποβληθούν δύο χωριστές δηλώσεις, εκ των οποίων η μία θα αφορά το έτος 2015 και η άλλη το έτος 2016. Ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης φόρου χωρητικότητας πλοίων με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ. είναι παρόμοιος με τον τύπο και το περιεχόμενο της δήλωσης των πλοίων με ελληνική σημαία με ορισμένες προσαρμογές για τις ανάγκες του άρθρου 26α. Μαζί με την δήλωση καταβάλλεται το ένα τέταρτο (1/4) του οφειλόμενου φόρου, ενώ τα άλλα τρία τέταρτα (3/4) του φόρου καταβάλλονται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις μέσα στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του έτους που υποβάλλεται η δήλωση.

Ωστόσο, για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας δεν υποβάλλεται δήλωση φόρου, αλλά η εκκαθάριση του φόρου γίνεται οίκοθεν από την αρμόδια Δ.Ο.Υ. Υπάλληλος της

αρμόδιας Δ.Ο.Υ. υποχρεούται μόλις συντάξει το απόσπασμα του οικείου χρηματικού καταλόγου βεβαίωσης του φόρου, να το κοινοποιήσει στον υπόχρεο πλοιοκτήτη ή στους εκπροσώπους του. Ο φόρος καταβάλλεται σε τέσσερις ίσες τριμηνιαίες δόσεις μέσα στους μήνες Απρίλιο, Ιούλιο, Οκτώβριο και Ιανουάριο κάθε έτους. Σε περίπτωση μη υποβολής ή υποβολής εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν.4174/2013 (Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας).

### 4.3 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Με την πρόσφατη τροποποίηση του άρθρου 26 του Ν.27/1975, από 1.1.2013 επεβλήθη φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει του άρθρου 25 του Ν.27/1975 (η διαχειρίστρια εταιρία είναι αλληλεγγύως υπεύθυνη για την καταβολή του φόρου μαζί με τις πλοιοκτήτριες).

Ο φόρος αυτός εξαντλεί κάθε υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρίας πλοίου υπό ξένη σημαία «έναντι οποιουδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης στο εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου, του οποίου είναι πλοιοκτήτρια».

Η εξάντληση αυτή της φορολογικής υποχρέωσης ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιριών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων είτε απευθείας είτε από εταιρίες χαρτοφυλακίου (holding companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιριών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρίας και του τελικού μετόχου ή εταίρου.

Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία (δυνάμει του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953) κατά το προηγούμενο έτος από το έτος επιβολής του φόρου του αρ.26.

Επειδή όμως tonnage tax πληρώνεται κατά κανόνα και στην ξένη χώρα της σημαίας του πλοίου, από το ποσό του φόρου του αρ.26 εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας

(tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία<sup>13</sup>.

#### 4.4 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΑΛΛΟΔΑΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα παραρτήματα ή τα γραφεία αλλοδαπών εταιρειών εγκατεστημένα υπό το άρθρο 25 του Ν.27/1975 ( πρώην Ν.89/1967 ) τα οποία δραστηριοποιούνται με ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων (δηλ. εκτός όσων ασχολούνται από διαχείριση και εκμετάλλευση πλοίων)φορολογούνται ετήσιως με βάση την ποσότητα συναλλάγματος που εισάγουν στην Ελλάδα σύμφωνα με την παρακάτω κλίμακα:

| ΑΞΙΑ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΥ<br>ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ (US\$) | ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ (%) | ΑΞΙΑ<br>ΦΟΡΟΥ (US\$) | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΥ<br>ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ (US\$) | ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ<br>ΦΟΡΟΣ (US\$) |
|--|-----------------|----------------------|---|---------------------------|
| 200.000                                  | 5               | 10.000               | 200.000   | 10.000                    |
| 200.000                                  | 4               | 8.000                | 400.00  | 18.000                    |
| ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ ΠΟΣΟ                          | 3               |                      |   |                           |

*Εικόνα 9 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016*

Όπως έχει ανακοινωθεί επίσημα από την κυβέρνηση, η παραπάνω φορολογική εισφορά θα ισχύει και για τα επόμενα 4 χρόνια (2016-2019) με αυξημένους φορολογικούς συντελεστές όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

| ΑΞΙΑ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΥ<br>ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ (US\$) | ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ (%) | ΑΞΙΑ<br>ΦΟΡΟΥ (US\$) | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΥ<br>ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ (US\$) | ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ<br>ΦΟΡΟΣ (US\$) |
|--|-----------------|----------------------|---|---------------------------|
| 200.000                                  | 7               | 14.000               | 200.000   | 14.000                    |
| 200.000                                  | 6               | 12.000               | 400.00  | 26.000                    |
| ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ ΠΟΣΟ                          | 5               |                      |   |                           |

*Εικόνα 10 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016*

<sup>13</sup> Χρήστος Τιμαγένης, Εισήγηση: << Φορολογικό καθεστώς στην Ναυτιλία>>, 2<sup>η</sup> Διημερίδα e-Θέμις, 12 - 13 Δεκεμβρίου 2015, Αθήνα

#### 4.5 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η Διαχειρίστρια Εταιρία αποτελεί την «ψυχή» του εκάστοτε ναυτιλιακού ομίλου καθώς απασχολεί όλο το προσωπικό στην Ελλάδα, έχει νόμιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Νόμου 27/1975 – πρώην Αναγκαστικό Νόμο 89/1967 (για αυτό και συχνά αναφέρονται ως «Εταιρίες του Νόμου 89»).

Γενικά για τις εταιρίες, αλλοδαπές και ημεδαπές, που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν.27/1975 (όχι μόνο τις διαχειρίστριες) προβλέπονται διάφορες φορολογικές απαλλαγές στην παρ.3(α) του ίδιου άρθρου:

- Απαλλαγή από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς η κρατήσεως υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου για το εισόδημα αυτών, που αποκτάται από εργασίες ή παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στην παρασχεθείσα άδεια.
- Απαλλαγή από έμμεσους φόρους (πχ. τέλη χαρτοσήμου)

Περαιτέρω προβλέπεται απαλλαγή από τον ειδικό φόρο επί των ακινήτων (15%) για τα ακίνητα που ιδιοχρησιμοποιούν στην Ελλάδα αποκλειστικά ως γραφεία ή αποθήκες για την κάλυψη των λειτουργικών τους αναγκών. Για την καταβολή ΦΠΑ εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του Ν.2859/2000 «Κώδικας ΦΠΑ».

Γραφεία ή υποκαταστήματα δύναται να εγκατασταθούν στην Ελλάδα σύμφωνα με αρ. 25 - Ν. 27/1975 μόνον εφόσον ασχολούνται αποκλειστικά με μία ή περισσότερες από τις περιοριστικά αναφερόμενες δραστηριότητες στην παρ.1 του αρ. 25 - Ν. 27/1975, ήτοι: διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες.

Προϋπόθεση των διευκολύνσεων και απαλλαγών είναι τα παραπάνω γραφεία ή υποκαταστήματα να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος ή ευρώ:

- Τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δολλαρίων Η.Π.Α. και
- Όλες γενικά τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων.

#### 4.6 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν.3790/2009, ο οποίος αντικαθιστάθηκε με την σειρά του από το άρθρο 64 του Ν.3842/2010, ένας ειδικός ετήσιος φόρος επιβάλλεται στα σκάφη αναψυχής. Αυτός ο ειδικός φόρος επιβάλλεται μόνο όταν ένα σκάφος παραμείνει σε ελληνικά ύδατα περισσότερο από 60 ημέρες σε ένα ημερολογιακό έτος, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, έχοντας ωστόσο τα απαραίτητα έγγραφα από τις αρμόδιες αρχές.

Πιο συγκεκριμένα, το τέλος παραμονής και πλόων επιβάλλεται σε μηχανοκίνητα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους άνω των 10 μέτρων και υπολογίζεται ανάλογα με το μήκος του πλοίου ως εξής:

- για τα επόμενα δύο μέτρα, (ήτοι 10,01 έως 12 μέτρα), 100 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα τρία μέτρα, (ήτοι 12,01 έως 15 μέτρα), 200 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα πέντε μέτρα (ήτοι 15,01 έως 20 μέτρα), 250 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα πέντε μέτρα (ήτοι από 20,01 έως 24 μέτρα), 350 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα μέτρα από 24,01 και άνω, 400 ευρώ ανά μέτρο

Το τέλος παραμονής επιβάλλεται επίσης σε ιστιοφόρα ιδιωτικά πλοία αναψυχής και επίσης υπολογίζεται ανάλογα με το μήκος του πλοίου.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.4211/2013 ένας νέος ειδικός ετήσιος φόρος τέθηκε σε εφαρμογή την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου για τα σκάφη αναψυχής (ιδιωτικά-εταιρικά), τα μηχανοκίνητα πλοία άνω των 7 μέτρων και τα τουριστικά πλοία άνω των 7 μέτρων και υπολογίζεται εώς εξής:

- Από 7 έως 8 μέτρα, 200 ευρώ ετησίως
- Από 8 έως 10 μέτρα, 300 ευρώ ετησίως
- Από 10 έως 12 μέτρα, 400 ευρώ ετησίως

Ο φόρος για πλοία μακρύτερα από 12 μέτρα υπολογίζεται είτε με 100 ευρώ ανά μέτρο το χρόνο, είτε με 10 ευρώ το μέτρο ανά μήνα. Ο φόρος μειώνεται κατά 50% για τα επαγγελματικά πλοία (π.χ. τουριστικά) και 30% για πλοία άνω των 12 μέτρων τα οποία έχουν αγκυροβολήσει μόνιμα στην Ελλάδα.

Η πληρωμή του φόρου πραγματοποιείται προκαταβολικά με ηλεκτρονικό τρόπο , κάθε χρόνο για τον επόμενο. Τέλος, σε περίπτωση μη πληρωμής του παραπάνω φόρου το πρόστιμο είναι ίσο με το 100% του φόρου.

#### 4.7 ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ

Εισφορά Αλληλεγγύης: Αν και σύμφωνα με τα ανωτέρω τα εισοδήματα των φυσικών προσώπων απαλλάσσονται εκ του νόμου από «κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση» στην πράξη επιβάλλεται η «Ειδική Εισφορά Αλληλεγγύης» του άρθρου 29 του Ν.3986/2011 (ήδη με 6% >€100.000 και 8% >€500.000).

Οικειοθελής παροχή της Ναυτιλιακής Κοινότητας : Η ελληνική πλοιοκτησία δια της υπογραφής συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό δημόσιο (άρθρο 42 του Ν.4301/2014), ξεκίνησε την 31<sup>η</sup> Ιουλίου 2014 να εισφέρει ποσό ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. Η συνεισφορά αυτή αποσκοπεί στην ενίσχυση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους κατά την κρίσιμη αυτή περίοδο για την ελληνική οικονομία.

Η εθελοντική συνεισφορά αυτή θα έχει ύψος 105 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο, για τα έτη 2014,2015,2016,2017 και θα εφαρμόζεται σε :

- Πλοία με ελληνική σημαία
- Πλοία ξένης σημαίας τα οποία διαχειρίζονται εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν.27/1975

Και στις δύο περιπτώσεις, ο φόρος θα ισούται με τον τελικό φόρο χωρητικότητας του πλοίου στο τέλος του φορολογικού έτους, χωρίς να προβλέπεται φοροαπαλλαγή σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας του πλοίου.

Οι πλοιοκτήτες καθώς επίσης και οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων θα συμβάλλουν σε αυτή την προσπάθεια μέσω της μη άσκησης της επιστροφής φόρου που προβλέπεται στο τέλος κάθε έτους.

#### 4.8 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Η Ελλάδα έχει συνάψει φορολογικές συμβάσεις (DTTs) για το φόρο εισοδήματος και το φόρο κεφαλαίου, προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση, με τις εξής χώρες:

Αλβανία, Αρμενία, Αυστρία, Αζερμπαϊτζάν, Βέλγιο, Βουλγαρία, Καναδάς, Κίνα, Κροατία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Αίγυπτος, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γεωργία, Γερμανία, Ουγγαρία, Ισλανδία, Ινδία, Ιρλανδία, Ισραήλ, Ιταλία, Κουβέιτ, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Μεξικό, Μολδαβία, Μαρόκο, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Κατάρ, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Άγιο Μαρίνο, Σαουδική Αραβία, Σερβία, Σλοβακία, Σλοβενία, Νότια Αφρική, Νότια Κορέα, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Τυνησία, Τουρκία, Ουκρανία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και το Ουζμπεκιστάν.

Σύμφωνα με τις περισσότερες από τις παραπάνω συμβάσεις, τα κέρδη από τις παγκόσμιες μεταφορές φορολογούνται στην χώρα που έχει νηολογηθεί το πλοίο.

Επιπλέον η Ελλάδα έχει συνάψει συμβάσεις για την αποφυγή της διπλής φορολογίας στον τομέα της ναυτιλίας αλλά και στον τομέα των αερομεταφορών. Οι συμβαλλόμενες χώρες είναι : Αλβανία, Αυστραλία, Βουλγαρία, Κίνα, Δανία, Αίγυπτος, Εσθονία, Αιθιοπία, Γεωργία, Γερμανία, Ιορδανία, Λίβανος, Μαρόκο, Ολλανδία, Νορβηγία, Πακιστάν, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Νότιος Αφρική, Ελβετία, Συρία και η Γιουγκοσλαβία

#### 4.9 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Οι πλοιοκτήτες καταβάλλουν τακτικές μηνιαίες ασφαλιστικές εισφορές με εξαίρεση τους αλλοδαπούς και τους μη απογεγραμμένους Έλληνες ναυτικούς εφόσον αυτοί δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση στο πλοίο. Ο υπολογισμός των οφειλομένων εισφορών καθώς και η εκκαθάριση και βεβαίωση αυτών ενεργείται από το ΝΑΤ. Οι τακτικές εισφορές οφείλονται για όλο το χρόνο κατά τον οποίο οι ναυτικοί είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο και για τον υπολογισμό τους βάση αποτελούν οι τριάντα ημέρες. Οι εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών υπολογίζονται επί του προβλεπομένου μισθού από τις Συλλογικές Συμβάσεις και όταν δεν υπάρχουν Συλλογικές Συμβάσεις τότε με τις αποφάσεις του Υ.Ε.Ν.

Οι εισφορές που ισχύουν είναι οι ακόλουθες:

- Ν.Α.Τ. : Οι τακτικές μηνιαίες εισφορές που καταβάλλουν ναυτικοί-μέλη πληρωμάτων σε πλοία με ελληνική σημαία και οι πλοιοκτήτες αυτών καθορίζονται σε ποσοστό επί του μηνιαίου μισθού των ναυτικών (περίπου 14% του φορολογητέου εισοδήματος)<sup>14</sup> ως εξής:  
Για πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 25 ΚΟΧ.Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/2000  
Για πλοία ολικής χωρητικότητας από 25 ΚΟΧ-1500 ΚΟΧ.Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/1998  
Για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1500 ΚΟΧ.Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/1998
- Τ.Π.Ε.Ν. : Οι υπέρ των Ταμείων Πρόνοιας Ε.Ν. εισφορές βαρύνουν μόνο τους ναυτικούς και είναι ανάλογες της ειδικότητας τους (Αξιοματικοί ή Κατώτερο Πλήρωμα) και προσδιορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργείων Ναυτιλίας και Οικονομικών. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται με πρόσθετη μηνιαία εισφορά για τα Τ.Π.Α.Ε.Ν. 2,12% επί της εκάστοτε τακτικής ισχύουσας μηνιαίας εισφοράς και για το Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. 1,79%. Με το νομοσχέδιο του 2013, για το Τ.Π.Α.Ε.Ν. αποφασίστηκε από 01.01.2013 αύξηση της τακτικής εισφοράς των ασφαλισμένων κατά 41,5%.

<sup>14</sup> Isalos.net, Φορολογία Ναυτικών , <http://www.isalos.net/ploiarchos/forologia-naftikon/>



- Κ.Ε.Α.Ν. : Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% επί του μισθού της συλλογικής σύμβασης μετ' επιδόματος και του ναυτικού σε ποσοστό 2% επί του μισθού του.
- Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. : Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% και του ναυτικού σε 1% επί του μισθού της συλλογικής σύμβασης μετ' επιδόματος.
- Ν.Ε.Ε. : Οι εισφορές εισπράττονται από το Ν.Α.Τ., υπολογίζονται και καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη σε ευρώ (με εξαίρεση τα πλοία συναλλάγματος των οποίων οι εισφορές υπολογίζονται σε ευρώ αλλά καταβάλλονται σε συνάλλαγμα).
- Εστία Ναυτικού : Οι ναυτικοί βαρύνονται με εισφορά ποσοστού 0,35% επί του συμβατικού μισθού, οι πλοιοκτήτες βαρύνονται με εισφορά ποσοστού 0,18% επί του μισθού αυτού.
- Κ.Ν.Ε. (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης): ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται και με εισφορές οι οποίες καθορίζονται αναλόγως της χωρητικότητας του πλοίου.

Όσον αφορά στη φορολογία μισθωτών υπηρεσιών των ναυτικών και των αξιωματικών, γίνεται παρακράτηση από τους υπόχρεους πλοιοκτήτες του Φόρου Μισθωτών Υπηρεσιών (ΦΜΥ) για αμοιβές που καταβλήθηκαν σε ξένο νόμισμα και η απόδοση των ποσών που παρακρατούνται γίνεται με εξαμηνιαίες δηλώσεις.

Σύμφωνα με την εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών (ΠΟΛ.1084/8.4.2015), οι ναυτικοί που είναι ναυτολογημένοι σε εμπορικά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας (με την προϋπόθεση πως είναι φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος) υπάγονται στην εξής φορολογική κλίμακα:

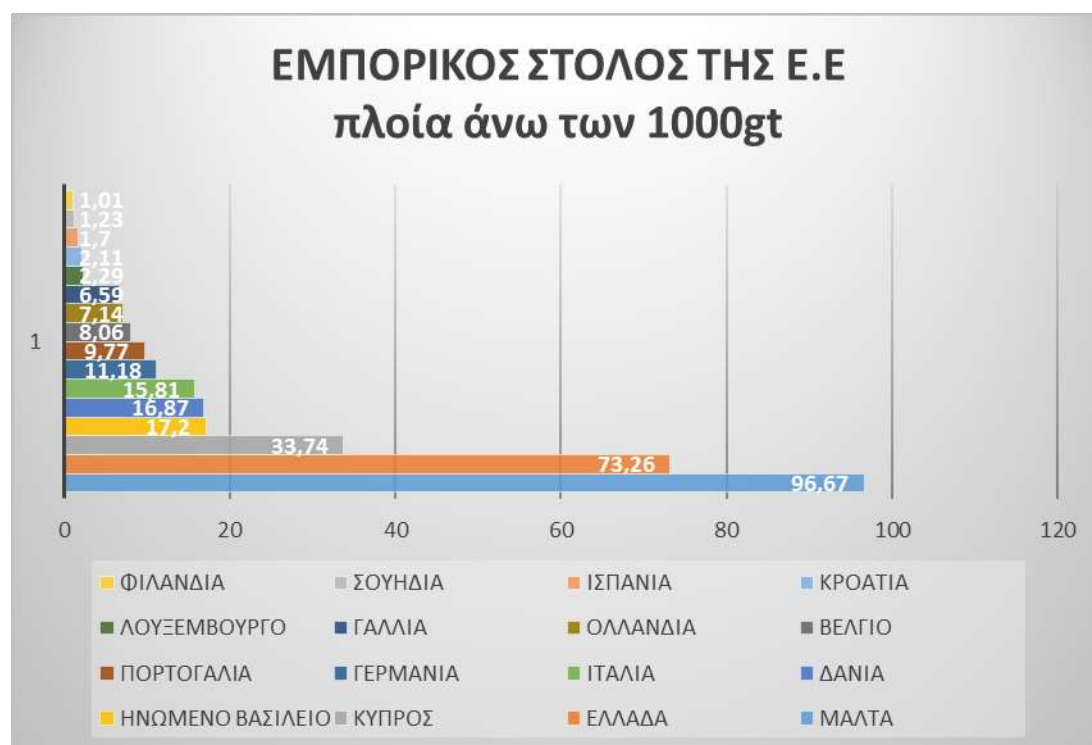
- 10% επί των συνολικών αποδοχών – για τα κατώτερα πληρώματα (Οι δόκιμοι είναι κατώτερο πλήρωμα)
- 15% επί των συνολικών αποδοχών – για τους Αξιωματικούς

Επιπρόσθετη φορολόγηση: Φόρος αλληλεγγύης (solidarity tax) 2012 = 1,4 και Π.Ν.Ο.= 4,5 ευρώ

## 5 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε ΚΑΙ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ Ε.Ο.Χ.

### 5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν τα βασικά χαρακτηριστικά και το φορολογικό πλαίσιο των κύριων ανταγωνιστικών ευρωπαϊκών νηολογίων. Όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα, η ελληνική σημαία κατέχει τη δεύτερη θέση στην Ε.Ε. (23,98% σε dwt). Πρώτη έρχεται η σημαία της Μάλτας με ποσοστό 31,65% του ευρωπαϊκού στόλου ενώ τρίτη είναι η Κύπρος με 11,04%, ακολουθούν το Ηνωμένο Βασίλειο (5,63%) και η Δανία (5,52%).

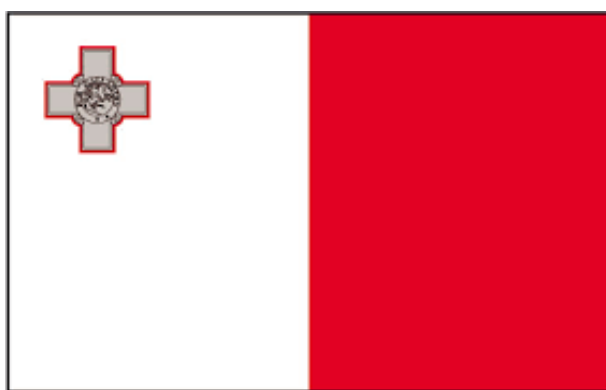


Εικόνα 11 Πηγή: Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2016

Όπως έχει προαναφερθεί, στην Ευρωπαϊκή Ένωση το κύριο καθεστώς φορολόγησης, επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητας του (tonnage tax). Θα δούμε λοιπόν στις επόμενες ενότητες πώς εφαρμόζεται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες με αξιόλογη ναυτιλιακή παρουσία.

## 5.2 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ

Όπως είδαμε από το παραπάνω διάγραμμα, η Μάλτα έχει τον μεγαλύτερο στόλο στην Ευρωπαϊκή Ένωση βάσει χωρητικότητας (G.T.) και τον έβδομο παγκοσμίως. Η Μάλτα προσχώρησε στην Ε.Ε. το 2004, αυξάνοντας σημαντικά το μερίδιο της Ευρώπης στην ναυτιλιακή αγορά. Ιδιοκτήτες όλων των τύπων πλοίων, από σκάφη αναψυχής μέχρι κρουαζιερόπλοια, δεξαμενόπλοια και εξέδρες άντλησης πετρελαίου, εγγράφουν τα σκάφη τους υπό τη σημαία της Μάλτας και επωφελούνται από τα διάφορα οφέλη, κυρίως φορολογικά, που διατίθενται σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας.



Στην Μάλτα δεν ισχύει φόρος εισοδήματος που να επιβάλλεται στο εισόδημα που προέρχεται από ναυτιλιακές δραστηριότητες, με την προϋπόθεση, ότι τα τέλη εγγραφής στο νηολόγιο και ο φόρος χωρητικότητας έχουν καταβληθεί κατά το έτος για το οποίο ισχύει η απαλλαγή. Ομοίως, κανένας φόρος εισοδήματος δεν επιβάλλεται στα κέρδη που προκύπτουν από την εκκαθάριση, την εξαγορά, ακύρωση ή οποιαδήποτε άλλη διάθεση των μετοχών, τίτλων ή οποιοδήποτε άλλο συμφέρον. Κάθε εισόδημα που αποκτάται από δραστηριότητες διαχείρισης πλοίων θεωρείται ότι είναι εισόδημα που προέρχεται από ναυτιλιακές δραστηριότητες και απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- Η εταιρεία να διατηρεί ορθούς λογαριασμούς που σχετίζονται με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες της
- Ο διαχειριστής του πλοίου να έχει καταβάλει τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας
- Τουλάχιστον στα δύο τρίτα της χωρητικότητας των πλοίων, η διαχείριση τους να γίνεται εντός των συνόρων της Ε.Ε.

- Τουλάχιστον το 60% της χωρητικότητας των πλοίων να έχει καταχωρηθεί υπό κοινοτική σημαία

Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της Μάλτας καταβάλλουν φόρο χωρητικότητας και τέλη εγγραφής, σύμφωνα με τους παρακάτω πίνακες:

| ΠΛΟΙΑ   | ΤΕΛΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ                                | ΕΤΗΣΙΟΣ                                      |   |
|---|--|--|---|
|   |  | ΒΑΣΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ                                | ΦΟΡΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ                       |
| <b>Πλοία με μήκος μικρότερο από 24μ.</b>                                      |  |  |   |
| 1) αλιευτικά σκάφη  | 70 €   | 25 €   | 36 €                                      |
| 2) τουριστικά σκάφη   | 115 €  | 150 €  | 175 €                                     |
| 3) σκάφη αναψυχής   | 115 €  | 25 €   | 175 €                                     |
| 4) πλοία κάτω των 50 κόρων  | 115 €  | 25 €   | 200 €                                     |
| 5) πλοία άνω των 50 κόρων   |  | 150 €  |   |
| <b>Πλοία με μήκος μεγαλύτερο από 24μ.</b>                                     |  |  |   |
| 1) σκάφη αναψυχής   | 25 λεπτά ανά κόρο με ελάχιστη χρέωση 187,50€ | 255 €  | 40 λεπτά ανά κόρο με ελάχιστη χρέωση 400€ |
| 2) τουριστικά σκάφη   | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα                | 625€ τον χρόνο εγγραφής<br>1.095€ κάθε χρόνο | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα             |
| 3) μη αυτοκινούμενα, με ναύλωση γυμνασίου και ξένη σημαία                     | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα                | 150 €  | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα             |
| 4) εμπορικά πλοία άνω των 2.500 κόρων   | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα                | 255 €  | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα             |
| <b>Πλοία με μήκος άνω των 24μ. που δεν εμπίπτουν στις παραπάνω κατηγορίες</b> |  |  |   |
| 1) πλοία κάτω των 300 κόρων   | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα                | 370€ τον χρόνο εγγραφής<br>840€ κάθε χρόνο   | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα             |
| 2) πλοία άνω των 300 κόρων  | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα                | 625€ τον χρόνο εγγραφής<br>1.095€ κάθε χρόνο | σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα             |

Εικόνα 12 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac, 2016

Οι τιμές ανά τόνο καθαρής χωρητικότητας που καταβάλλονται για την εγγραφή και τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας είναι οι ακόλουθες:

| ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΤΟΝΟΙ) | ΤΕΛΟΣ ΕΓΓΡΑΦΗΣ  | ΕΤΗΣΙΟΣ ΦΟΡΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ                            |
|--------------------------------------|---|--|
| 0 έως 2.500                          | 625 €   | 1.000 €  |
| 2.500 έως 8.000                      | 625€ συν 25 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 2.500 τόνων   | 1.000€ συν 40 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 2.500 τόνων  |
| 8.000 έως 10.000                     | 2000€ συν 7 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 8.000 τόνων   | 3.200€ συν 19 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 8.000 τόνων  |
| 10.000 έως 15.000                    | 2.140€ συν 7 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 10.000 τόνων | 3.580€ συν 14 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 10.000 τόνων |
| 15.000 έως 20.000                    | 2.490€ συν 7 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 15.000 τόνων | 4.280€ συν 12 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 15.000 τόνων |
| 20.000 έως 30.000                    | 2.840€ συν 7 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 20.000 τόνων | 4.880€ συν 9 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 20.000 τόνων  |
| 30.000 έως 50.000                    | 3.540€ συν 7 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 30.000 τόνων | 5.780€ συν 7 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 30.000 τόνων  |
| άνω των 50.000                       | 4.940€ συν 7 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 50.000 τόνων | 7.180€ συν 7 λεπτά για κάθε τόνο άνω των 50.000 τόνων  |

Εικόνα 13 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac, 2016

Τέλος, υπάρχουν μειώσεις ή αυξήσεις στο φόρο χωρητικότητας και στο τέλος εγγραφής που συνδέονται με την ηλικία του πλοίου :

- Για τα πλοία έως 5 ετών υπάρχει μείωση 50% στο τέλος εγγραφής και 30% στον φόρο χωρητικότητας
- Για τα πλοία από 5 έως 10 ετών υπάρχει μείωση 25% στο τέλος εγγραφής και 15% στον φόρο χωρητικότητας
- Για τα πλοία από 15 έως 20 ετών υπάρχει αύξηση 5% στο φόρο χωρητικότητας
- Για τα πλοία από 20 έως 25 ετών υπάρχει αύξηση 10% στο φόρο χωρητικότητας
- Για τα πλοία από 25 έως 30 ετών υπάρχει αύξηση 25% στο φόρο χωρητικότητας
- Για τα πλοία από 30 ετών και άνω υπάρχει αύξηση 50% στο φόρο χωρητικότητας.

### 5.3 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Από πολύ νωρίς, από το 1963, η Κύπρος έχει αναγνωρίσει την πολιτική, οικονομική και κοινωνική σπουδαιότητα και σημασία της ναυτιλίας. Έκτοτε, με την εφαρμογή της σωστής πολιτικής, οι εκάστοτε κυβερνήσεις κατάφεραν να προσελκύσουν στο νησί αρκετούς επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας. Η Κύπρος εξελίχθηκε σε ένα πλήρες ανεπτυγμένο ναυτιλιακό κέντρο που συνδυάζει μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας και μια εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία φημισμένη για τις άριστης ποιότητας υπηρεσίες που προσφέρει, όπως και τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας.

Το Κυπριακό Νηολόγιο βρίσκεται σήμερα στη 10<sup>η</sup> θέση του παγκόσμιου στόλου και στη 3<sup>η</sup> θέση του Ευρωπαϊκού στόλου, με εγγεγραμμένα 1,857 πλοία ολικής χωρητικότητας που ξεπερνά τα 21 εκατομμύρια κόρους.



Η Κύπρος παρέχει πολλά πλεονεκτήματα όπως, το νομικό της σύστημα που είναι βασισμένο σε αγγλικές πρακτικές, έχει αποδοτική δημόσια υπηρεσία, καλές εργασιακές σχέσεις, ένα εξαιρετικά υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού στο νομικό και λογιστικό τομέα, ένα άριστο τραπεζικό σύστημα και τηλεπικοινωνίες και αεροπορικές συνδέσεις με όλους τους σημαντικούς προορισμούς. Ο συνδυασμός των πλεονεκτημάτων αυτών θέτει γερά θεμέλια, τα οποία αποτελούν ισχυρό κίνητρο για τους επιχειρηματίες να ιδρύσουν τις εταιρίες τους στην Κύπρο.

Η Κύπρος επίσης προσφέρει ένα αριθμό χρηματικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων που παρακίνησαν πολλούς Ευρωπαίους επιχειρηματίες να ιδρύσουν τοπικές εταιρίες με πλήρως ανεπτυγμένα γραφεία στο νησί. Οι ανταγωνιστικές δαπάνες για εγγραφή πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο και οι ανταγωνιστικοί ετήσιοι φόροι χωρητικότητας, το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που ισχύει για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρίες και άλλες διεθνείς επιχειρήσεις είναι από τα βασικά πλεονεκτήματα. Επίσης, σημαντικά πλεονεκτήματα αποτελούν η ύπαρξη ικανού εγχώριου εργατικού δυναμικού και τα χαμηλά κατασκευαστικά και λειτουργικά έξοδα<sup>15</sup>.

Η Κύπρος, μετά την προσχώρηση της στην Ε.Ε. το 2004, υιοθέτησε ως καθεστώς φορολογίας της ναυτιλιακής της δραστηριότητας το φόρο με βάση την χωρητικότητα. Ο φόρος αυτός είναι διαθέσιμος σε κάθε πλοιοκτήτη, ναυλωτή ή διαχειριστή πλοίου σύμφωνα με την νομοθεσία. Κάθε πλοιοκτήτης, ναυλωτής ή διαχειριστής που θα επιλέξει το φόρο χωρητικότητας πρέπει να παραμείνει στο ίδιο καθεστώς για 10 έτη.

Πλοιοκτήτες, ναυλωτές και διαχειριστές πλοίων που υπάγονται στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας απαλλάσσονται από τον εγχώριο φόρο εισοδήματος και από άλλους φόρους επί των κερδών της ναυτιλιακής δραστηριότητας ( συμπεριλαμβανομένων των τόκων του κεφάλαιου κίνησης), των μερισμάτων που καταβάλλονται άμεσα ή έμμεσα από τα κέρδη, και των κερδών από την πώληση μετοχών.

Στην Κύπρο, ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται με βάση τους παρακάτω συντελεστές:

| <b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΚΟΡΟΙ)</b> | <b>ΦΟΡΟΣ ΑΝΑ 100 ΚΟΡΟΥΣ</b> |
|---|-----------------------------|
| 0 έως 1000                                  | 36,50 €                     |
| 1.001 έως 10.000                            | 31,03 €                     |
| 10.001 έως 25.000                           | 20,08 €                     |
| 25.001 έως 40.000                           | 12,78 €                     |
| άνω των 40.000                              | 7,30 €                      |

Εικόνα 14 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

<sup>15</sup> Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, Αρχική Σελίδα, Κυβερνητική Πύλη Διαδικτύου, 2007 - 2016

Για του διαχειριστές πλοίων ισχύει το 25% των παραπάνω συντελεστών του φόρου χωρητικότητας.

#### 5.4 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Η ναυτιλία διακινεί το 95% του διεθνούς εμπορίου του Ηνωμένου Βασιλείου. Το Ηνωμένο Βασίλειο αποτελεί μια παραδοσιακή ναυτιλιακή δύναμη, με αξιοσημείωτο νηολόγιο. Σημειωτέον, ότι στο Λονδίνο (City) δραστηριοποιούνται πολλοί εφοπλιστές δεύτερης ή και τρίτης γενιάς των οποίων οι επιχειρήσεις βρίσκονται εκεί για περισσότερα από 30 ή και 40 χρόνια, συμβάλλοντας έτσι στην ανάδειξη του ως το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο παγκοσμίως.



Με την ανακοίνωση της εξόδου του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση (BREXIT), το ναυτικό επιμελητήριο της χώρας εξετάζει το ενδεχόμενο μιας σειράς αλλαγών στο φορολογικό καθεστώς συμπεριλαμβανομένου του φόρου χωρητικότητας (Tonnage Tax). Παρακάτω θα παρατεθεί το ισχύων φορολογικό καθεστώς της χώρας.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο υπάρχουν δύο εναλλακτικά καθεστάτα φορολόγησης του εισοδήματος των ναυτιλιακών εταιρειών :

- τον φόρο με βάση την χωρητικότητα και
- τον φόρο επί των κερδών.

Ο φόρος με βάση την χωρητικότητα εισήχθη στο Ηνωμένο Βασίλειο τον Αύγουστο του 2000, ακολουθώντας έτσι το μοντέλο φορολόγησης που είχε επιλέξει ήδη σημαντικό αριθμός Ευρωπαϊκών χωρών. Τα κέρδη αυτού του φόρου εξαρτώνται από την εκπλήρωση συγκεκριμένων απαιτήσεων που θα παρουσιαστούν παρακάτω.



Για την εφαρμογή του παραπάνω νόμου,πρέπει πρώτα μια εταιρεία ή ένα γκρούπ εταιρειών που πληρούν κάποιες προϋποθέσεις να επιλέξουν αυτόν τον τρόπο φορολόγησης. Η επιλογή αυτή έχει ισχύει 10 έτη, με εξαίρεση αν μια εταιρεία πάψει να πληρεί τις προϋποθέσεις. Οι εταιρείες ή το γκρούπ εταιρειών που πληρούν τις προϋποθέσεις, έχουν διορία να εφαρμόσουν το φόρο χωρητικότητας 12 μήνες από την μέρα που άρχισαν να πληρούν τις προϋποθέσεις ή εναλλακτικά 12 μήνες από την ημέρα που η εν λόγω εταιρεία συγχωνεύτηκε στο γκρούπ εταιρειών.

Για την επικερδή εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας, πρέπει αρχικά η εταιρεία να υπόκειται στο φόρο εισοδήματος του Ηνωμένου Βασιλείου και να διαχειρίζεται πλοίο που να υπηρετεί τους εμπορικούς στόχους της χώρας. Ένα γκρούπ εταιρειών μπορεί να εφαρμόσει τον φόρο χωρητικότητας εφόσον τουλάχιστον μια ή περισσότερες εταιρείες πληρούν τις προϋποθέσεις. Η βασική προϋπόθεση είναι η εταιρεία ανάλογα με το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζεται, να διαθέτει ή να χρηματοδοτήσει χώρο προκειμένου να στεγάζει τον προβλεπόμενο αριθμό εργαζομένων και εκπαιδευόμενων. Υπάρχουν ωστόσο περιορισμοί στο ποσοστό των πλοίων που επιτρέπεται να ταξιδεύουν με χρονοναύλωση και οδηγίες για την εφαρμογή του leasing στην ναυτιλία.

Ο υπολογισμός του φόρου χωρητικότητας γίνεται με τον εξής τρόπο: Μια εταιρεία που εφαρμόζει τον παραπάνω φόρο ονομάζεται tonnage tax company (TTC) ή tonnage tax group (TTG) αν είναι όμιλος εταιρειών. Τα κέρδη επομένως από τον φόρο λέγονται tonnage tax profit (TTP). Τα κέρδη υπολογίζονται σε σχέση με την ημερήσια καθαρή χωρητικότητα του πλοίου με βάση τον παρακάτω πίνακα.

| <b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΤΟΝΟΙ)</b> | <b>ΚΕΡΔΟΣ £ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ ΑΝΑ 100 ΤΟΝΟΥΣ</b> |
|---|--|
| έως 1.000                                   | 0,6                                      |
| 1.001 έως 10.000                            | 0,45                                     |
| 10.001 έως 25.000                           | 0,3                                      |
| άνω 25.000                                  | 0,15                                     |

*Εικόνα 15 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016*

Το tonnage tax profit (TTP) είναι το άθροισμα των υπολογισμών για κάθε πλοίο. Τέλος, στο παραπάνω αποτέλεσμα θα εφαρμοστεί ο βασικός φορολογικός συντελεστής εισοδήματος των ναυτιλιακών εταιρειών

Όσον αφορά τον φόρο επί των κερδών, από την 1η Απριλίου 2015 ισχύει ένα ενιαίο ποσοστό του 20% για μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις. Η βρετανική κυβέρνηση έχει ανακοινώσει τις προθέσεις της να μειώσει το ποσοστό στο 19% από την 1η Απριλίου 2017 και σε 17% από την 1η Απριλίου 2020.

## 5.5 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΑΝΙΑ

Η Δανία είναι μια χώρα με αυξανόμενη δυναμική στον χώρο της ναυτιλίας. Το 2015 ήταν η μόνη χώρα που κατάφερε να αυξήσει την αξία του στόλου της από τα 18,8 δισ. δολάρια στα 22,9 δισ. δολάρια, αποτελώντας έτσι τον τέταρτο μεγαλύτερο στόλο στην Ε.Ε. Στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην ναυτιλιακή της δραστηριότητα καθώς το εμπορικό της ισοζύγιο είναι συνήθως παθητικό και αντισταθμίζεται με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Σε συνάρτηση με το γεγονός ότι η Δανία παραμένει ένας καθαρός εξαγωγέας πετρελαίου, με παραγωγή 150.000 βαρελιών πετρελαίου ημερησίως και η παραγωγή φυσικού αερίου που θα αγγίξει εφέτος τα 3,9 δισεκατομμύρια Nm<sup>3</sup>, μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε ότι η Δανία θα αποτελεί και για τα επόμενα χρόνια μια αξιόσηβαστη ναυτιλιακή δύναμη.



Οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Δανία φορολογούνται όπως και οι υπόλοιπες εταιρείες, ωστόσο μπορούν να επιλέξουν να φορολογηθούν με βάση το φόρο χωρητικότητας.

Το φορολογικό καθεστώς της Δανία βασίζεται στην αρχή της εδαφικότητας, ως εκ τούτου το εισόδημα από μια εταιρεία μόνιμα εγκατεστημένη στο εξωτερικό, εξαιρείται από κάθε φορολογική υποχρέωση εντός Δανίας. Έαν όμως επιλέξουν διεθνή κοινή φορολογία, τα έσοδα από όλες τις ξένες θυγατρικές εταιρείες και την εκμετάλλευση ξένων ακινήτων θα φορολογηθούν σύμφωνα με το εγχώριο καθεστώς.

Το φορολογητέο εισόδημα υπολογίζεται με βάση τα κέρδη ή τις ζημιές των επιχειρήσεων. Ενσώματα και άυλα πάγια περιουσιακά στοιχεία μπορούν (με ορισμένες εξαιρέσεις, όπως κτίρια γραφείων) να αποσβεστούν για φορολογικούς σκοπούς. Το τρέχον ποσοστό απόσβεσης του εξοπλισμού ενός πλοίου είναι 25% ενώ το αντίστοιχο για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 20 τόνων που χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές, είναι 12%. Τα κτίρια αποσβένονται με τη μέθοδο της σταθερής απόσβεσης κατά 4% σε ετήσια βάση. Το φορολογητέο εισόδημα των επιχειρήσεων φορολογείται με συντελεστή 22% το 2016.

Μια ναυτιλιακή εταιρεία ωστόσο, μπορεί να επιλέξει να φορολογηθεί υπό το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, εναλλακτικά από την παραπάνω τακτική φορολογία εισοδήματος. Η εταιρεία που θα κάνει αυτή την επιλογή, δεσμεύεται για 10 έτη. Εφόσον η εταιρεία πληρεί τις προϋποθέσεις για τη φορολογία χωρητικότητας μπορεί να την εφαρμόσει για ένα έτος και θα κληθεί στο τέλος του έτους κατά την κατάθεση της επιστροφής φόρου, να αποφασίσει για την περαιτέρω 10 ετή εφαρμογή της. Μετά το πέρας των 10 ετών, οι επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν την συνέχιση της εφαρμογής του φόρου για ακόμη 10 έτη. Εφόσον ο φόρος χωρητικότητας επιλεγθεί, οι φορολογικοί κανόνες χωρητικότητας ισχύουν αυτόματα για όλα τα πλοία και άλλα περιουσιακά στοιχεία που συνδέονται με την ναυτιλιακή δραστηριότητα της εταιρείας.

Το φορολογητέο εισόδημα υπό το καθεστώς φορολογίας με βάση το φόρο χωρητικότητας, δεν υπολογίζεται με βάση τα κέρδη και τις ζημιές της εταιρίας. Αντ' αυτού, υπολογίζεται για κάθε σκάφος με την βοήθεια του πίνακα που ακολουθεί ( εισόδημα ανά 100 καθαρούς τόνους ανά ημέρα), ανεξάρτητα από το αν το πλοίο είναι σε κίνηση ή όχι.

| <b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΤΟΝΟΙ)</b> | <b>ΕΙΣΟΔΗΜΑ € ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ ΑΝΑ 100 ΤΟΝΟΥΣ</b> |
|---|--|
| έως 1.000                                   | 1,3 (DKK9.40)                              |
| 1.001 έως 10.000                            | 0,9 (DKK6.75)                              |
| 10.001 έως 25.000                           | 0,5 (DKK4.04)                              |
| άνω 25.000                                  | 0,4 (DKK2.65)                              |

Εικόνα 16 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

Για πλοία που φορολογούνται με βάση τον φόρο χωρητικότητας δεν λογίζονται αποσβέσεις εξοπλισμού, ούτε εκπίπτουν τα έξοδα τους.

Τέλος, τα καθαρά χρηματοοικονομικά έσοδα φορολογούνται σύμφωνα με τους συνήθεις κανόνες φορολόγησης. Για τις ναυτιλιακές εταιρείες, μόνο ένα πολύ μικρό μέρος των καθαρών χρηματοοικονομικών εξόδων εκπίπτουν.

## 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει τον ηγετικό ρόλο της Ευρώπης στην παγκόσμια ναυτιλία την ώρα που κατέχει ποσοστό άνω του 32% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αλλά για πόσο ακόμα; Η Ευρωπαϊκή σημαία αντιπροσωπεύει μόλις το 19% του παγκόσμιου στόλου και τα ποσοστά της μειώνονται ραγδαία τα τελευταία έτη, εξαιτίας του υψηλού ανταγωνισμού από τις σημαίες ευκαιρίας. Πολλοί ευρωπαίοι επιχειρηματίες και πλοιοκτήτες που προσπαθούν να μειώσουν το λειτουργικό τους κόστος, εξετάζουν πλέον την επιλογή εγκατάστασης τους εκτός Ε.Ε. ή την νηολόγηση των πλοίων τους με σημαία ευκαιρίας.

Σε σύνδεση με τα παραπάνω, αν αναλογιστούμε ότι το 90% των εμπορικών συναλλαγών με τρίτες χώρες και το 40% των συναλλαγών εντός της ΕΕ πραγματοποιούνται θαλασσίως και ο τομέας αυτός αντιπροσωπεύει σχεδόν 5,4 εκατομμύρια θέσεις εργασίας, παράγοντας μικτή προστιθέμενη αξία σχεδόν 500 δισ. ευρώ ετησίως, συνειδητοποιούμε την επίπτωση που έχει η παραπάνω τάση στην ευρωπαϊκή οικονομία από τα διαφυγόντα κέρδη της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η Ε.Ε φαίνεται να έχει επίγνωση του ζητήματος και να αναγνωρίζει τη σημασία της διατήρησης ενός ανταγωνιστικού τομέα θαλάσσιων μεταφορών. Για να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της μέσω της νομοθεσίας της για τις κρατικές ενισχύσεις θεσπίζει κοινούς κανόνες για τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη μπορούν να στηρίζουν τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού στην ενιαία αγορά. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές, τα κράτη μέλη μπορούν να φορολογούν τις ναυτιλιακές εταιρείες βάσει της χωρητικότητας του στόλου που διαθέτουν (δηλαδή με βάση το μέγεθος του στόλου τους) και όχι βάσει των πραγματικών κερδών τους.

Τα μέτρα αυτά θεσπίστηκαν για να ενθαρρύνουν τους πλοιοκτήτες της ΕΕ να νηολογούν τα πλοία τους και να αναπτύσσουν δραστηριότητες διαχείρισης πλοίων εντός της ΕΕ. Ωστόσο, για να αποτραπεί ο αγώνας δρόμου για επιδοτήσεις μεταξύ των κρατών μελών και να περιοριστούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκαλούν οι κρατικές ενισχύσεις, οι διατάξεις αυτές πρέπει να εφαρμόζονται με συνέπεια σε ολόκληρη την ΕΕ και να συμμορφώνονται με τους όρους που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Ελλάδα δεν συμμορφώθηκε, και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέφρασε την ανησυχία της ότι το ελληνικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας δεν είναι κατάλληλα στοχευμένο και ότι ευνοεί τους μετόχους ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και επιχειρήσεις άλλες από τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών, πέραν των ορίων που επιτρέπονται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ζήτησε από την Ελλάδα να επανεξετάσει ποια πλοία είναι επιλέξιμα για υπαγωγή στο σύστημα που εφαρμόζει και να εξαιρέσει από το καθεστώς αυτό τα αλιευτικά σκάφη, τα ρυμουλκά, καθώς και τα σκάφη αναψυχής (γιοτ) χωρίς πλήρωμα που ενοικιάζονται σε τουρίστες. Οι εταιρείες εκμετάλλευσης αυτών των πλοίων θα υπόκεινται στο μέλλον στον γενικό φόρο εισοδήματος.

Από παρόμοια φορολογική μεταχείριση θα πρέπει επίσης να εξαιρεθούν οι ασφαλιστικοί διαμεσολαβητές, οι ναυτιλιακοί πράκτορες και άλλοι ενδιάμεσοι φορείς του ναυτιλιακού τομέα, καθώς και οι μέτοχοι ναυτιλιακών εταιρειών από τους οποίους κανένας δεν εκτελεί πραγματικές θαλάσσιες μεταφορές. Τα αιτήματα της Επιτροπής δεν αφορούν τις κύριες δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλιακής οικονομίας, όπως την εκμετάλλευση φορτηγών πλοίων και δεξαμενόπλοιων. Οι δραστηριότητες αυτές θα εξακολουθήσουν να υπόκεινται σε φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας αντί για φορολόγηση βάσει των κερδών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εταιρείες εκμετάλλευσης αυτών των πλοίων θα διατηρούν αμετάβλητο το μερίδιο του στόλου τους υπό σημαίες ΕΕ/ΕΟΧ.

Η Ελλάδα πρέπει να ενημερώσει την Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών για το αν συμφωνεί με τα προτεινόμενα μέτρα. Στην περίπτωση αυτή, οφείλει να τροποποιήσει τους σχετικούς εθνικούς κανόνες, ώστε να αρχίσουν να ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2019 το αργότερο. Η προθεσμία αυτή ευθυγραμμίζεται απολύτως με το μνημόνιο συνεννόησης που υπογράφηκε με την Ελλάδα τον Αύγουστο του 2015, το οποίο προβλέπει ότι οι ειδικές συνεισφορές των ναυτιλιακών εταιρειών και των μετόχων τους για την αντιμετώπιση της κρίσης θα διατηρηθούν μέχρι το τέλος του 2018.

Δυσανεστημένοι με αυτή την εξέλιξη ήταν τόσο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) αλλά και η ελληνική κυβέρνηση, υπογραμμίζοντας τις επιζήμιες συνέπειες που θα είχαν για την Ελλάδα και την ΕΕ ενδεχόμενες θεμελιώδεις αλλαγές στο ελληνικό θεσμικό και δημοσιονομικό ναυτιλιακό πλαίσιο.

Το σίγουρο είναι ότι η ελληνική κυβέρνηση οφείλει να ακολουθήσει την παραπάνω οδηγία και να θέσει ως πρωταρχικό της στόχο την ανάπτυξη ενός ναυτιλιακού φορολογικού καθεστώτος που θα επιτύχει τον επαναπατρισμό της ελληνόκτητης ναυτιλίας και την προσέλκυση επενδύσεων στον ναυτιλιακό τομέα, χωρίς, ταυτόχρονα, να δημιουργεί στρέβλωση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού. Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου, η ελληνική κυβέρνηση θα πρέπει να προβεί στις εξής ενέργειες:

- Ανάπτυξη σταθερού θεσμικού και φορολογικού περιβάλλοντος
- Ενίσχυση της εγχώριας ναυτιλιακής συστάδας
- Ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού που στελεχώσει την ναυτιλιακή δραστηριότητα
- Διαμόρφωση εθνικής στρατηγικής για την ναυτιλία

Όπως είδαμε στο πέμπτο κεφάλαιο, η φορολόγηση της χωρητικότητας των πλοίων είναι το κυρίαρχο σύστημα φορολόγησης με ελάχιστες διαφοροποιήσεις, ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες με αξιοσημείωτη ναυτική παρουσία. Οι διαφορές αυτές δεν φαίνονται ικανές να δημιουργήσουν στρέβλωση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού, είτε να τροφοδοτήσουν στο μέλλον μια τάση ενδοκοινοτικής μετεγκατάστασης ή αλλαγής σημαίας. Η Δανία και το Ηνωμένο Βασίλειο μπορεί να προσφέρουν την εναλλακτική επιλογή του φόρου εισοδήματος των επιχειρήσεων αντί του φόρου χωρητικότητας, ωστόσο οι συντελεστές φορολογίας δεν είναι χαμηλότεροι από τους αντίστοιχους ελληνικούς. Επομένως, οι διαφορές που δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι της Ελλάδας, είναι η απλούστευση της γραφειοκρατείας, η παροχή ενός σταθερού και ευέλικτου νομοθετικού και φορολογικού συστήματος και η εύκολια εγγραφής στο νηολόγιο. Παράδειγμα των ανωτέρω, αποτελούν η Μάλτα και η Κύπρος.

Με βάση την παραπάνω ανάλυση και με δεδομένη την παρούσα οικονομική συγκυρία, ο ρόλος της ποντοπόρου ναυτιλίας καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικός σε μια εποχή που το μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης της χώρας προσανατολίζεται προς τους εξαγωγίμους τομείς. Έτσι, προκειμένου να αυξηθεί το καθαρό όφελος της οικονομίας από τα έσοδα των Ελλήνων εφοπλιστών, η πολιτεία οφείλει να ενισχύσει την θέση της χώρας ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο με δράσεις που να παρέχουν κίνητρα για την εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα, να καθιστούν ελκυστική την

επιλογή εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο, να ενθαρρύνουν την είσοδο ναυτιλιακών κεφαλαίων στο εγχώριο τραπεζικό σύστημα και να μειώνουν τα γραφειοκρατικά εμπόδια.

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους τελευταίους εναπομείναντες αληθείς επιχειρηματικούς τομείς που αποτελείται κατά βάση από μικρομεσαίες μη εισηγμένες ιδιωτικές εταιρείες, κυρίως οικογενειακής δομής. Είναι σημαντικό τα ειδικά χαρακτηριστικά αυτού του επιχειρηματικού μοντέλου να κατανοηθούν και να υποστηριχθούν.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αθανασίου Σάββας Ν., Ποιοι φορολογούνται περισσότερο; Οι εφοπλιστές ή οι ναυτικοί; 05/05/2013, [www.matrix24.gr](http://www.matrix24.gr)
- Αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα, Ειδήσεις, Κρατικές ενισχύσεις στον ναυτιλιακό τομέα: Διασφάλιση της συμβατότητας των ενισχύσεων με τους ευρωπαϊκούς κανόνες, 21/12/2015, [http://ec.europa.eu/greece/node/520\\_el](http://ec.europa.eu/greece/node/520_el)
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, Ναυτιλία, <http://www.statistics.gr/el/statistics/ind>
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσια Έκθεση, 2015-2016
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Λεκάκου Β. Μαρία, Πάλλης Α. Αθανάσιος, 2006, Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθήτω
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία: επικαιροποίηση της θεματολογίας, Φεβρουάριος 2012
- Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές, Ιανουάριος 2013
- Κυπριακή Δημοκρατία, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, Η Κύπρος ως ναυτιλιακό κέντρο, 2016, [http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/cypmarcentre\\_gr/cypmarcentre\\_gr?OpenDocument](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/cypmarcentre_gr/cypmarcentre_gr?OpenDocument)
- Ναυτικά Χρονικά, Οι χώρες με τις χαμηλότερες φορολογίες επιχειρήσεων, 4/07/2016
- Ναυτικά Χρονικά, Τριμερής συνάντηση αρμόδιων για ναυτιλιακά θέματα υπουργών Ελλάδας, Κύπρου και Μάλτας, 02/10/2016
- Ναυτικά Χρονικά, Ειδησεογραφία, Ναυτιλιακή Πολιτική, <http://www.naftikachronika.gr/>
- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Ναυτιλιακή Νομοθεσία, Φορολογικά-Σκάφη αναψυχής, <http://www.nee.gr/default.asp?t=MaritimeLegislation>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ναυτιλία, <https://www.yen.gr/>

- Χρήστος Γρ. Τιμαγένης, Φορολογικό καθεστώς της Ναυτιλίας, 2015, 2η Δημερίδα e-Θέμις
- Deloitte, Ο φορολογικός οδηγός της Deloitte για τη Ναυτιλία, 2016, <http://www2.deloitte.com/gr/en/pages/energy-and-resources/articles/shipping-tax-guides.html>
- Ernst & Young, Shipping Industry Almanac 2016
- Ernst & Young, Tax Alert report, Φεβρουάριος 2016
- European Commission, Competition, Transport, Maritime transport, State aid, [http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/legislation\\_maritime\\_state\\_aid.html](http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/legislation_maritime_state_aid.html)
- Financial Times, Greek maritime industry fears being punished for its success, 1/07/2015, Christian Oliver, <https://www.ft.com/content/f99c3fc0-2b9d-11e5-acfb-cbd2e1c81cca>
- Taxheaven, Κατηγορία: Φορολογία Εισοδήματος, Αθήνα, 14/03/2013, <https://www.taxheaven.gr/search/laws/companycats/catname/%CE%9D>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΗΓΩΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

|  |    |
|--|----|
| Εικόνα 1 Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ – ΙΟΒΕ .....                                | 12 |
| Εικόνα 2 Πηγή:ΕΛ.ΣΤΑΤ – ΙΟΒΕ - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Κ ΑΙΓΑΙΟΥ ..... | 14 |
| Εικόνα 3 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....           | 36 |
| Εικόνα 4 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....           | 36 |
| Εικόνα 5 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....           | 37 |
| Εικόνα 6 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....           | 37 |
| Εικόνα 7 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....           | 39 |
| Εικόνα 8 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....           | 39 |
| Εικόνα 9 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....           | 43 |
| Εικόνα 10 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....          | 43 |
| Εικόνα 11 Πηγή: Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών,2016 .....        | 50 |
| Εικόνα 12 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....          | 52 |
| Εικόνα 13 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....          | 53 |
| Εικόνα 14 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....          | 55 |
| Εικόνα 15 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....          | 57 |
| Εικόνα 16 Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 .....          | 59 |

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Ως "νηολόγια των κρατών μελών" νοούνται τα νηολόγια που διέπονται από τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους της Κοινότητας που εφαρμόζονται στο έδαφός τους το οποίο αποτελεί μέρος της Κοινότητας.

1. Όλα τα κύρια νηολόγια των κρατών μελών αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών.

2. Επιπλέον, τα ακόλουθα νηολόγια που βρίσκονται σε κράτη μέλη και υπόκεινται στις διατάξεις της νομοθεσίας τους αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών:

- το διεθνές νηολόγιο της Δανίας (DIS)·
- το διεθνές νηολόγιο της Γερμανίας (ISR)·
- το διεθνές νηολόγιο της Ιταλίας·
- το διεθνές νηολόγιο της Μαδέρας (MAR)·
- το νηολόγιο των Καναρίων Νήσων.

3. Τα άλλα νηολόγια δεν λογίζονται ότι αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών, έστω και εάν στην πράξη παίζουν το ρόλο της πρώτης εναλλακτικής λύσης για τους πλοιοκτήτες που έχουν την έδρα τους σε αυτό το κράτος μέλος. Αυτό συμβαίνει επειδή βρίσκονται και υπόκεινται στη νομοθεσία εδαφών στα οποία δεν εφαρμόζεται η Συνθήκη, εν όλω ή εν μέρει. Κατά συνέπεια, τα ακόλουθα νηολόγια δεν αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών:

- το νηολόγιο των νήσων Kerguelen (η Συνθήκη δεν εφαρμόζεται στο έδαφος αυτό)·
- το νηολόγιο των ολλανδικών Αντιλλών (το έδαφος αυτό είναι συνδεδεμένο με την Κοινότητα· εφαρμόζεται σε αυτό μόνο το μέρος IV της Συνθήκης· είναι υπεύθυνο για το δικό του φορολογικό καθεστώς)·
- τα νηολόγια:
  - της νήσου του Μαν [στη νήσο εφαρμόζονται μόνο ορισμένα ειδικά μέρη της Συνθήκης - βλέπε το άρθρο 299, παράγραφος 6, στοιχείο γ) της Συνθήκης· το κοινοβούλιο της νήσου του Μαν έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να νομοθετεί για φορολογικά ζητήματα]·
  - των Βερμούδων και των Καϋμάν (που αποτελούν μέρος εδαφών που είναι συνδεδεμένα με την Κοινότητα· σε αυτά εφαρμόζεται μόνο το μέρος IV της Συνθήκης· διαθέτουν φορολογική αυτονομία).

4. Η Συνθήκη εφαρμόζεται πλήρως στην περίπτωση του Γιβραλτάρ και το νηολόγιο του Γιβραλτάρ λογίζεται ότι αποτελεί νηολόγιο κράτους μέλους, για τους σκοπούς των παρουσών κατευθυντηρίων γραμμών.

