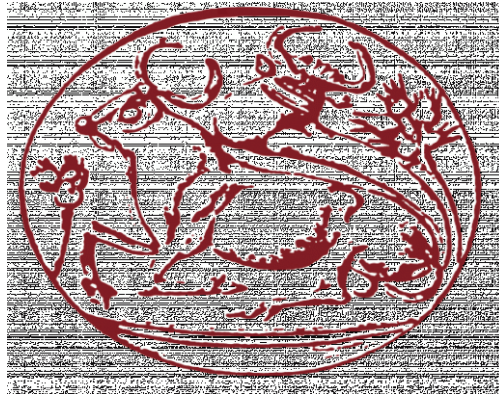


ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας

Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής



ΤΙΤΛΟΣ

**ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΚΥΠΡΟΥ**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ

Πέτρος Ζέρβας

ΔΛ 12365

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

Γιαννούλης Ιωάννης

Ηράκλειο

27/10/2020

copyright © Πέτρος Ζέρβας 2020

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του ΤΕΙ Κρήτης δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του τμήματος.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πρώτο από όλους τον Ιωάννη Γιαννούλη για την βοήθεια του και για τις συμβουλές του σχετικά με την διακπεραίωση της πτυχιακής μου εργασίας. Στη συνέχεια θα ήθελα να ευχαριστήσω τα στελέχη λογιστηρίου της Enesel S.A. για τις πληροφορίες σχετικά με την ναυτιλιακή φορολογία στην Ελλάδα.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλα τα όργανα όπου ασχολούνται με τη συγγραφή και την αρθρογράφηση κειμένων και άρθρων σχετικά με την ναυτιλία.

Τέλος, θέλω να πω ενα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στην οικογενεία μου αλλά και τους φίλους μου για αμέριστη στήριξη όλο αυτό τον καιρό.

Περιεχόμενα

Εξώφυλλο.....	1
Ευχαριστίες.....	2
Περιεχόμενα.....	3
Περίληψη.....	5

Κεφάλαιο 1

1.Εισαγωγή.....	7
-----------------	---

Κεφάλαιο 2

2.Ελλάδα.....	9
2.1. Η πολιτική της ναυτιλιακής φορολογίας στην Ελλάδα και η συνεισφορά της στην οικονομία.....	9
2.2. Φορολογία πλοίων Α κατηγορίας.....	11
2.2.1 Φορολογία πλοίων Α´κατηγορίας τα οποία νηολογούνται υπό Ελληνική σημαία μετά τη 22/4/1975.....	11
2.2.2 Μειώσεις και απαλλαγές φόρου.....	13
2.3 Φορολογία πλοίων Α´κατηγορίας που νηολογήθηκαν υπό Ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.27/1975(πριν απο τη 22/4/1975).....	15
2.3.1 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου πλοίων όπου νηολογήθηκαν με Ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.27/1975.....	15
2.3.2 Εισφορά πλοίων Α´κατηγορίας που νηολογήθηκαν με Ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.27/1975.....	16
2.3.3 Απαλλαγές και μειώσεις εισφοράς πλοίων που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.27/1975.....	18

2.4 Φορολογία πλοίων Β΄ κατηγορίας.....	20
2.4.1 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου για πλοία Β΄ κατηγορίας.....	20
2.4.2 Βεβαίωση καταβολής φόρου πλοίων Β΄ κατηγορίας.....	21
2.4.3 Απαγορεύσεις.....	22
2.5 Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου.....	24
2.5.1 Ανάλυση γραφημάτων.....	26
Κεφάλαιο 3	
3. Κύπρος	27
3.1 Η πολιτική της κυπριακής ναυτιλιακής φορολογίας και η οικονομική συνεισφορά στη χώρα.....	27
3.2 Φορολογικό σύστημα πλοίων στην Κύπρο.....	29
Κεφάλαιο 4	
4. Συμπέρασμα ερευνητικής πρότασης.....	35
Βιβλιογραφία.....	37

Περίληψη

Η παρακάτω έρευνα ασχολείται με την σύγκριση ενός βασικού πυλώνα στην σύγχρονη οικονομία ανάμεσα σε δύο χώρες της Μεσογείου με παράδοση από αρχαιότατους χρόνους στον τομέα αυτό. Πιο συγκεκριμένα, θα παρουσιαστεί μια συγκριτική μελέτη για τον τομέα της ναυτιλίας στην Ελλάδα και στην Κύπρο και θα γίνει μια εμβάθυνση στο μέρος της ναυτιλιακής ναυτιλίας για κάθε χώρα αντίστοιχα και θα εξηγηθεί το πως λειτουργεί το κάθε νομοσχέδιο σε κάθε περίπτωση. Η μέθοδος όπου θα χρησιμοποιηθεί για την διεκπεραίωση αυτής της μελέτης είναι η ποιοτική έρευνα, καθώς έχουν μελετηθεί πηγές από έγκυρα άρθρα αλλά και σχετική βιβλιογραφία, έτσι ώστε να παρουσιαστεί ένα αποτέλεσμα που δεν θα αποκλίνει ιδιαίτερα από την πραγματικότητα.

Η παρακάτω έρευνα θα μας βοηθήσει στο να βγάλουμε βασικά συμπεράσματα σχετικά με την επίδραση που έχει στην οικονομία η φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε κάθε χώρα αντίστοιχα και για το πόσο ελκυστικό για νέες επενδύσεις είναι το φορολογικό σύστημα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα σε σχέση με την Κύπρο.

Summary

The following research deals with comparing a key pillar in the modern economy between two Mediterranean countries with a long tradition in this field. Specifically, a comparative study of the shipping sector in Greece and Cyprus will be presented and an overview of the shipping sector for each country respectively, explaining how each tax plan works in each case. To carry out this study is qualitative research, as sources from authoritative articles and related literature have been studied so as to present a result that will not be excluded from reality.

The following research will help us draw key conclusions about the impact it has on the economy, the taxation of maritime businesses in each country respectively and how attractive the new tax system of maritime corporations in Greece is to new investments compared to Cyprus.

1.Εισαγωγή

Η παρακάτω έρευνα που πραγματοποιήθηκε, σχετίζεται με την φορολογικό σύστημα όπου ανήκουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα και στην Κύπρο. Η ερευνητική πρόταση αυτή, μπορεί να διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο έτσι ώστε να βγουν κάποια συμπεράσματα σχετικά με τον τρόπο όπου φορολογείται ο πυλώνας της σημερινής οικονομίας στην Ελλάδα και να συγκριθεί, με το φορολογικό σύστημα της ανερχόμενης αλλά και σταθερά αναπτυσσόμενης ναυτιλιακής δύναμης της Κύπρου. Οι κύριοι ωφελούμενοι από αυτήν την πραγματοποιούμενη έρευνα, επρόκειτο να είναι οι ήδη υπάρχουσες αλλά και οι ανερχόμενες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και των δύο χωρών αντίστοιχα. Είναι πολύ σημαντικό, να γνωστοποιηθεί, πως το αντικείμενο το οποίο υπόκειται σε μελέτη, σχετίζεται με έναν κλάδο όπου τα τελευταία χρόνια προσφέρει ραγδαία αυξανόμενα έσοδα στα ταμεία της κάθε χώρας, αλλά και στους άμεσα ή έμμεσα απασχολούμενους από αυτό. Αξίζει να σημειωθεί πως, ειδικά σε χαλεπούς καιρούς οικονομικής και πολιτισμικής εξαθλίωσης, από την οποία μαστίζεται η εγχώρια αλλά και η παγκόσμια οικονομία, ο τομέας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, παραμένει η ναυαρχίδα της εγχώριας οικονομίας προσφέροντας τα μέγιστα στον κρατικό προϋπολογισμό. Σχετικά με το φορολογικό σύστημα, το οποίο εφαρμόζεται στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, συστήνεται να γίνουν τροποποιήσεις έτσι ώστε να να εξελιχθεί σε ένα σύγχρονο, με απλούστερη εφαρμογή και πιο επεικές προς τον Έλληνα εφοπλιστή, σύστημα, με σκοπό, την αποφυγή αλλαγής σημαίας σε ελληνόκτητα πλοία, η οποία σημαίνει αποδυνάμωση του εμπορικού στόλου της χώρας και συνάμα μείωση των αποδοχών προς αυτό.

Σε συνέχεια των παραπάνω, σχετικά με την ναυτιλία της Κύπρου, γνωρίζουμε το γεγονός πως απέναντι τάσσεται μια γοργά αναπτυσσόμενη ναυτιλιακή δύναμη, όπου δικαίως πλέον βρίσκεται ανάμεσα στο Top-10 του παγκόσμιου νηολογίου, καθώς μπορεί και αντιμετωπίζει εμπορικά παραδοσιακές δυνάμεις της παγκόσμιας

ναυτιλίας. Βέβαια, αυτό είναι αποτέλεσμα του απλοϊκού αλλά και ευνοϊκού συστήματος φορολογίας όπου υπάγονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της. Τέλος, συνάμα στο εύφορο έδαφος για νέες επενδύσεις όπου προσφέρει η Κύπρος, έρχεται να συμπληρώσει τις ευνοϊκές αυτές καταστάσεις, η γεωγραφική θέση της χώρας, καθώς είναι η σύνδεση ανάμεσα στο ναυτικό εμπόριο της Δύσης με την Ανατολή.

Η παρακάτω έρευνα, χωρίζεται σε τρία βασικά μέρη, όπου το πρώτο ασχολείται με το ναυτιλιακό φορολογικό σύστημα της Ελλάδος, την δύναμη του στόλου της αλλά και κατά πόσο συμβάλει στην εγχώρια οικονομία η ναυτιλία. Το δεύτερο βασικό μέρος της ερευνητικής πρότασης ασχολείται με τη φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Κύπρο και πως αυτή συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας αλλά και στη δύναμη του στόλου της. Τέλος, το τρίτο βασικό σκέλος της έρευνας, είναι το συμπέρασμα το οποίο προκύπτει έπειτα από τη συγκριτική μελέτη ανάμεσα στις δυο χώρες.

Να σημειωθεί πως για τη διεκπεραίωση της έρευνας χρησιμοποιήθηκαν πηγές και επίσημα στατιστικά στοιχεία από βιβλία σχετικά με τον ναυτιλιακό φορολογικό κώδικα, στατιστικοί πίνακες από τις επίσημες σελίδες των Υπουργείων Ναυτιλίας της κάθε χώρας αλλά και άρθρα εφημερίδων όπου σχετίζονται με το αντικείμενο της ναυτιλίας. Παρ'όλα αυτά, δεδομένο δεν μπορούμε να θεωρήσουμε τον αριθμό των ελληνόκτητων πλοίων όπου συνεχίζουν να ταξιδεύουν με ελληνική σημαία αφηφώντας το ασύμφορο σχετικά ελληνικό ναυτιλιακό σύστημα φορολογίας για το λόγο ότι τα ελληνικά λιμάνια κατέχουν υψηλή θέση στην παγκόσμια αγορά, αλλά και τον αριθμό των πλοίων όπου επιλέγουν να ταξιδέψουν με σημαία ξένου κράτους συνήθως ευνοϊκών φορολογικών αντιμετώπισεων δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο την «Σημαία Ευκαιρίας»¹. Τα αντίστοιχα ισχύουν και για την περίπτωση της Κύπρου.

(1) "αποκαλούνται οι σημαίες κάποιων χωρών όπως της Ονδούρας, της Λιβερίας και της Κόστα Ρίκα των οποίων οι νόμοι τους διευκολύνουν επί της ουσίας τα νηολογημένα πλοία ξένης ιδιοκτησίας υπό της σημαίας τους, αντίθετα από άλλες χώρες όπου η χρήση της σημαίας τους επιβάλλει αυστηρούς περιορισμούς και βαριές υποχρεώσεις"

(WIKIPEDIA 2015)



2.Ελλάδα

Η Ελλάδα γνωστή και ως Ελληνική Δημοκρατία, είναι μια χώρα η οποία ανήκει στην Ευρωπαϊκή ήπειρο και βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο των Βαλκανίων. Βόρεια συνορεύει με την Αλβανία, την Βόρεια Μακεδονία και την Βουλγαρία ενώ ανατολικά συνορεύει με την Τουρκία. Βρέχεται από την Μεσόγειο θάλασσα από το Αιγαίο πέλαγος, από το Ιόνιο πέλαγος και από το Λιβυκό και κατέχει την 11η θέση παγκοσμίως με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή και πιο συγκεκριμένα 11.676 χιλιόμετρα. Τέλος, κατατάσσεται στην 97η θέση παγκοσμίως σύμφωνα με την έκτασή της και αριθμεί περίπου 11.000.000 κατοίκους. Πρωτεύουσα της είναι η Αθήνα.

2.1 Η πολιτική της ναυτιλιακής φορολογίας στην Ελλάδα και η συνεισφορά της στην οικονομία

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν βασικό πυλώνα της εγχώριας οικονομίας. Σύμφωνα με στατιστικές έρευνες του 2016 η εμπορική ναυτιλιακή δύναμη της Ελλάδας κατατάσσεται 4η παγκοσμίως. Επίσης για το έτος 2014 απέδωσε άνω του 7% του ΑΕΠ, καλύπτει πάνω από το 30% του εμπορικού ισοζυγίου και τέλος απασχολούνται περίπου 200.000-250.000 εργαζόμενοι στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.²

Σύμφωνα με το νόμο 27/1975, όσα πλοία φέρουν ελληνική σημαία τους επιβάλλεται φόρος και εισφορά. Η επιβαλλόμενη φορολογία εξαντλεί κάθε υποχρέωση των μετόχων, του πλοιοκτήτη ή των εταίρων της ναυτιλιακής επιχείρησης για καταβολή του προβλεπόμενου φόρου εισοδήματος όπου προκύπτει από τα κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου. Βέβαια, εξαιρείται κάθε φορολογικής υποχρέωσης και κάθε υπεραξία όπου προέρχεται από την εκποίηση του πλοίου ή

του σκάφους, από ασφαλιστικές αποζημιώσεις ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία η οποία σχετίζεται με την εκμετάλλευση του πλοίου ή του σκάφους π.χ. σκάφος αναψυχής. Η εισφορά και ο φόρος όπου προκύπτουν από την εφαρμογή του νόμου, επιβαρύνει οικονομικά τον πλοιοκτήτη ή την πλοιοκτήτρια ναυτιλιακή επιχείρηση που είναι εγγραμμένοι στο Ελληνικό νηολόγιο την 1/1 κάθε έτους, ανεξάρτητα την έδρα, τον τόπο κατοικίας ή διαμονής. Για την ορθή επιβολή του φορολογικού συστήματος, η νομοθεσία προβλέπει την κατηγοριοποίηση των πλοίων σε δυο κατηγορίες.³

Πίνακας 1: Ανάλυση κατηγοριών πλοίων

Α' κατηγορία πλοίων	Β' κατηγορία πλοίων
Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία χωρητικότητας 3000 κόρων και άνω	Όλα τα λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοίαρια γενικά.
Φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι των 3000 κόρων ολικής χωρητικότητας.	
Επιβατηγά πλοία που επεκτείνουν τους πλόες τους σε λιμάνια του εξωτερικού ή εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων εξωτερικού.	
Επιβατικά πλοία χωρητικότητας άνω των 500 κόρων που εκτέλεσαν στον προηγούμενο χρόνο και για ένα εξάμηνο τουλάχιστον τακτικούς πλόες περιήγησης μεταξύ λιμανιών εσωτερικού ή εξωτερικού ή και των δύο μαζί.	
Πλωτά γεωτρύπανα με εκτόπισμα μεγαλύτερο από 5000 τόνους καθώς και πλοία διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων χωρητικότητας άνω των 15000 κόρων που χρησιμοποιούνται από κατασκευής ή ύστερα από μετασκευή για εξερευνήσεις, γεωτρήσεις κοκ του θαλάσσιου βυθού.	

(2) (Το 7% του ΑΕΠ παράγει η ελληνόκτητος ναυτιλία, 2016)

(3) (Νόμος 27/1975,2017)

2.2 Φορολογία πλοίων Α Κατηγορίας

Τα πλοία Α' κατηγορίας χωρίζονται σε δύο υποκατηγορίες:

A) Σε πλοία τα οποία νηολογούνται υπό ελληνική σημαία με την έναρξη ισχύος νόμου 27/1975 και στα οποία προβλέπεται μόνο η επιβολή φόρου.⁴

B) Σε πλοία τα οποία είχαν νηολογηθεί υπό Ελληνική σημαία μέχρι τη 22/4/1975 στα οποία προβλέπεται η επιβολή φόρου και εισφοράς.⁴

2.2.1 Φορολογία πλοίων Α'κατηγορίας τα οποία νηολογούνται υπό Ελληνική σημαία μετά τη 22/4/1975

Η συγκεκριμένη περίπτωση πλοίων φορολογείται με συντελεστές ανάλογα:

A) Με την ολική χωρητικότητα τους, η οποία υπολογίζεται σε **κόρους**.

B) Με βάση την ηλικία τους.

Η ηλικία όλων των πλοίων της Α'κατηγορίας αρχίζει να υπολογίζεται από τη 1/1 του επόμενου ημερολογιακού έτους, κατά το οποίο το πλοίο παραδόθηκε στην πλοιοκτήτρια εταιρία έτοιμο προς εμπορική εκμετάλλευση.

Ως ολική χωρητικότητα ορίζεται αυτή που αναγράφεται στο νηολόγιο το οποίο είναι γραμμένο το πλοίο.

Οι συντελεστές φόρου βάσει της ηλικίας του πλοίου, αυξάνονται από τον επόμενο χρόνο ισχύος του ν.27/1975 κατά ποσοστό 4%.

Η αύξηση της τάξεως του 4% κάθε έτος υπολογίζεται επί του συντελεστή που ορίζεται από τον νόμο και όχι επί του ποσού που θα διαμορφωθεί ετησίως έπειτα από την προσαύξηση.

Τέλος, ο φόρος του κάθε πλοίου Α'κατηγορίας αφορά το τρέχον φορολογικό έτος.⁵

Πίνακας 2: Συντελεστές ηλικίας πλοίων

Ηλικία πλοίου	Συντελεστές σε δολάρια/ κόρο ολικής χωρητικότητας
0-4 έτη	0,53
5-9 έτη	0,95
10-19 έτη	0,93
20-29 έτη	0,88
>30 έτη	0,68

Οι παραπάνω συντελεστές πολλαπλασιάζονται κατά κλίμακα ολικής χωρητικότητας με τους συντελεστές που σχετίζονται με την ολική χωρητικότητα.

Πίνακας 3: Συντελεστές ολικής χωρητικότητας σε κόρους

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
>80.001	0,8

Παράδειγμα 1: Υπολογισμός φόρου

Έστω φορτηγό πλοίο 35.000 κόρων ολική χωρητικότητας παραδόθηκε έτοιμο για εκμετάλλευση την 21/4/1995 και πρέπει να φορολογηθεί για το 2019. Μέχρι τέλους του 1995 το πλοίο θεωρείται πως έχει μηδενική ηλικία. Η ηλικία του θα αρχίσει να υπολογίζεται από 1/1/1996. Δηλαδή το 1996 θα είναι 1 έτους το 1997 2 ετών κ.ο.κ. Άρα το 2019 θα είναι 24 ετών. Οπότε ο υπολογισμός φόρου γίνεται με βάση τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας:

$$10.000 * 1,2 = 12.000\$$$

$$10.000 * 1,1 = 11.000\$$$

$$15.000 * 1 = 15.000\$ \text{ (38.000\$)}$$

Άρα το ποσό που προκύπτει με βάση τον συντελεστή χωρητικότητας είναι 38.000\$.

Ο συντελεστής φόρου βάσει ηλικίας προκύπτει με τον εξής τρόπο.

Ο νόμος 27/1975 είναι σε ισχύ από το 1975. Η προσαύξηση της τάξεως του 4% αρχίζει να προσμετράται από το έτος 1976. Από το 1976 έως και το 2019 είναι 43 χρόνια, άρα σύμφωνα με τον πίνακα η ετήσια προσαύξηση υπολογίζεται ως εξής:

$0,88 \cdot 4\% = 0,0352$ έτσι η προσαύξηση τα επόμενα 43 χρόνια θα είναι

$43 \cdot 0,0352 = 1,5136$. Εν τέλη ο συντελεστής θα είναι $0,88 + 1,5136 = 2,3936$

Άρα ο οφειλόμενος φόρος για το έτος 2019 θα είναι $38.000 \cdot 2,3936 = 90.956,8\$$

2.2.2 Μειώσεις και απαλλαγές φόρου

Με βάση τον νόμο αναγνωρίζονται οι παρακάτω μειώσεις και απαλλαγές φόρου

A) Πλοία τα οποία έχουν ναυπηγηθεί εντός συνόρων και βρίσκονται υπό Ελληνική σημαία δικαιούνται απαλλαγή φόρου μέχρι τη συμπλήρωση του 6ου έτους της ηλικίας τους.

B) Πλοία τα οποία έχουν ναυλωθεί σε τακτικές ναυτικές γραμμές μεταξύ εγχώριων και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών καθώς και τα κρουαζιερόπλοια δικαιούνται μείωση κατά 50% για το φόρο που καλούνται να πληρώσουν.

Γ) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών στα οποία έχει πραγματοποιηθεί επισκευή ή μετασκευή εντός ελληνικών συνόρων και οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται με εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, δικαιούνται απαλλαγή φόρου για ένα έτος φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη τουλάχιστον 100.000\$.

Οι παραπάνω μειώσεις ή απαλλαγές από το φόρο ισχύουν και για πλοία τα οποία είναι υπό ελληνική σημαία για πρώτη φορά.

Πλοία που πληρούν τις προϋποθέσεις για περισσότερες από μία κατηγορία μείωσης ή απαλλαγής του φόρου, δικαιούνται μόνο μία απαλλαγή ή μείωση η οποία ορίζεται από ανέκκλητη δήλωση της πλοιοκτήτριας εταιρίας στον αρμόδιο οικονομικό φορέα.⁶

κόρος: Μονάδα μέτρησης ολικής χωρητικότητας πλοίων

- (4) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 3 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)
- (5) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 6 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)
- (6) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 7 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

2.3 Φορολογία πλοίων Α'κατηγορίας που

νηολογήθηκαν υπό Ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη

ισχύος του ν.27/1975 (Πριν από τη 22/4/1975)

Τα πλοία τα οποία ανήκουν αυτή την κατηγορία φορολογούνται με τον εξής τρόπο.⁷

Πίνακας 4: Συντελεστές ηλικίας πλοίου/κ.κ.χ.

Ηλικία Πλοίου	\$/κ.κ.χ (κόρος καθαρής χωρητικότητας)
10-20 έτη	0,20\$/κ.κ.χ.
21-25 έτη	0,30\$/κ.κ.χ.
>26 έτη	0,40\$/κ.κ.χ.

Παράδειγμα 2

Πλοίο φορτηγό 40.000 κ.κ.χ. το οποίο παραδόθηκε έτοιμο για εμπορική χρήση στη 5/8/1969. Το εξής πλοίο το 2019 είναι ηλικίας 50 ετών, άρα ο φόρος ο οποίος καλείται να πληρώσει ο πλοιοκτήτης είναι: $40.000 * 0,40\$ = 16.000\$$.

2.3.1 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου πλοίων όπου

νηολογήθηκαν με Ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του

ν.27/1975

Προβλέπονται οι παρακάτω απαλλαγές και μειώσεις.⁸

A) Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί εντός συνόρων και βρίσκονται υπό ελληνική σημαία εξαιρούνται του φόρου μέχρι να συμπληρωθεί το 12ο έτος της ηλικίας τους.

B) Πλοία τα οποία είναι δρομολογούμενα σε τακτικές ναυτικές γραμμές μεταξύ εγχώριων και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών καθώς και τα κρουαζιερόπλοια δικαιούνται μείωση κατά 50% για το φόρο που καλούνται να πληρώσουν.

Γ) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών απαλλάσσονται του φόρου μέχρι να συμπληρωθεί το 10 έτος της ηλικίας τους.

Δ) Πλοία τα οποία ηλικιακά είναι μικρότερα από 30 ετών και φέρουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται από κάθε φορολογική υποχρέωση για 5 έτη από την χρονιά νηολόγησής τους, εάν και εφόσον για αυτά τα 5 χρόνια είναι ναυλωμένα σε τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μεταξύ μόνο ξένων.

Ε) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών στα οποία έχει πραγματοποιηθεί επισκευή ή μετασκευή εντός ελληνικών συνόρων και οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται με εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, δικαιούνται απαλλαγής φόρου για ένα έτος φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη τουλάχιστον 100.000\$.

Η απαλλαγή του φόρου ξεκινάει από το επόμενο ημερολογιακό έτος των εργασιών και δεν μπορεί να ισχύει για περισσότερο από 10 χρόνια.

Πλοία που πληρούν τις προϋποθέσεις για περισσότερες από μία κατηγορία μείωσης ή απαλλαγής του φόρου, δικαιούνται μόνο μία απαλλαγή ή μείωση η οποία ορίζεται από ανέκκλητη δήλωση της πλοιοκτήτριας εταιρίας στον αρμόδιο οικονομικό φορέα.⁸

2.3.2 Εισφορά πλοίων Α'κατηγορίας που νηολογήθηκαν με

Ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.27/1975

Επιβάλλεται εισφορά στα Α'κατηγορίας πλοία που νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη της ισχύος του ν.27/1975 για την κάλυψη της δαπάνης των υπηρεσιών που προσφέρονται στο Εμπορικό Ναυτικό.

Η εισφορά υπολογίζεται με γνώμονα την ηλικία του πλοίου και την ολική χωρητικότητα του και πληρώνεται από την πλοιοκτήτρια εταιρία επιπλέον του φόρου.⁹

Πίνακας 5: Συντελεστές \$/κ.ο.χ. με βάση την ηλικία του πλοίου

Ηλικία πλοίου	Συντελεστές σε \$/ κ.ο.χ.
0-4 έτη	0,53
5-9 έτη	0,95
10-19 έτη	0,80
20-29 έτη	0,75
>30 έτη	0,50

Πίνακας 6: Συντελεστές κλίμακας ολικής χωρητικότητας σε κόρους

Κλίμακα ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
>80.001	0,8

Η ηλικία των πλοίων υπολογίζεται με δεδομένο ότι υπάρχει από 1/1 του επόμενου ημερολογιακού έτους, κατά το οποίο παραδόθηκε στην πλοιοκτήτρια εταιρία έτοιμο προς εμπορική εκμετάλλευση.

Ως ολική χωρητικότητα πλοίου ορίζεται αυτή όπου αναγράφεται στο νηολόγιο όπου είναι εγγεγραμμένο το πλοίο.

Οι συντελεστές φόρου βάσει τη ηλικίας των πλοίων προσαυξάνονται από τον επόμενο χρόνο ισχύος του ν.27/1975 κατά 4% ετησίως.

Η ετήσια προσαύξηση υπολογίζεται επί των συντελεστών όπου προαναφέρθηκαν και είναι ορισμένοι από τον νόμο και όχι επί του τελικού πόσου που διαμορφώνεται ετησίως έπειτα από την προσαύξηση.⁹

Παράδειγμα 3

Φορτηγό πλοίο 40.000 κ.ο.χ. που παραδόθηκε έτοιμο για εμπορική χρήση στη 21/4/1969. Η εισφορά που πρέπει να πληρώσει το 2019 υπολογίζεται ως εξής:

Το πλοίο το 2019 είναι 50 ετών, άρα με βάση τον πίνακα 6:

$$10.000 \text{ κ.ο.χ.} * 1,2 = 12.000$$

$$10.000 \text{ κ.ο.χ.} * 1,1 = 11.000$$

$$20.000 \text{ κ.ο.χ.} * 1,0 = 20.000 \text{ (43.000)}$$

Άρα 43.000 είναι το ποσό το οποίο προκύπτει βάσει συντελεστών.

Ο συντελεστής όποιος σχετίζεται με την ηλικία του πλοίου προκύπτει από τον πίνακα 5 και είναι 0,50 και η προσαύξηση της τάξεως του 4% πρέπει να υπολογισθεί για 50 χρόνια (1969-2019)

$$\text{Ετήσια προσαύξηση: } 0,5 * 4\% = 0,02$$

$$\text{Προσαύξηση για 50 χρόνια είναι: } 50 * 0,02 = 1$$

$$\text{Ο συντελεστής ορίζεται ως εξής: } 1 + 0,5 = 1,5$$

$$\text{Άρα η εισφορά υπολογίζεται ως εξής για το έτος 2019: } 43.000 * 1,5 = 64.500\$$$

2.3.3 Απαλλαγές και μειώσεις εισφοράς πλοίων που

νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος

του ν.27/1975

A) Πλοία τα οποία έχουν ναυπηγηθεί εντός συνόρων και βρίσκονται υπό Ελληνική σημαία δικαιούνται απαλλαγής φόρου μέχρι τη συμπλήρωση του δου έτους της ηλικίας τους.

Β) Πλοία τα οποία έχουν ναυλωθεί σε τακτικές ναυτικές γραμμές μεταξύ εγχώριων και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών καθώς και τα κρουαζιερόπλοια δικαιούνται μείωση κατά 50% για το φόρο που καλούνται να πληρώσουν.

Γ) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών στα οποία έχει πραγματοποιηθεί επισκευή ή μετασκευή εντός ελληνικών συνόρων και οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται με εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, δικαιούνται απαλλαγή φόρου για ένα έτος φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη τουλάχιστον 100.000\$.

Η απαλλαγή του φόρου ξεκινάει από το επόμενο ημερολογιακό έτος των εργασιών και δεν υφίσταται το ποσό το οποίο απαλλάσσεται να είναι μεγαλύτερο από το 50% της δαπάνης. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και έξι χρόνια.

Πλοία που πληρούν τις προϋποθέσεις για περισσότερες από μία κατηγορία μείωσης ή απαλλαγής του φόρου, δικαιούνται μόνο μία απαλλαγή ή μείωση η οποία ορίζεται από ανέκκλητη δήλωση της πλοιοκτήτριας εταιρίας στον αρμόδιο οικονομικό φορέα.¹⁰

(7) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 8 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

(8) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 9 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

(9) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 10 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

(10) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 11 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

2.4 Φορολογία πλοίων Β' κατηγορίας

Ο απαιτούμενος φόρος των πλοίων Κατηγορίας του αρ.3 ν.27/1975 υπολογίζεται κάθε ημερολογιακό έτος με γνώμονα την κατά κόρον ολική χωρητικότητα (GROSS) του εκάστοτε πλοίου και καταβάλλεται στον αρμόδιο φορέα σε νόμισμα του ευρώ με βάση την παρακάτω κλίμακα.¹¹

Πίνακας 7: Κλίμακα φορολογίας Κατηγορίας πλοίων

Κλίμακα σε κ.ο.χ.	Φορολογικός συντελεστής κλίμακας σε ευρώ κατά κόρον ολικής χωρητικότητας	Φόρος κλίμακας (σε ευρώ)	Σύνολο χωρητικότητας σε κόρους (Gross)	Σύνολο φόρου (σε ευρώ)
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Σημείωση: Για επιπλέον 100 κόρους ολικής χωρητικότητας, ο φόρος ορίζεται σε 1€/κόρο.

2.4.1 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου για πλοία Β' κατηγορίας

Ο φόρος που προκύπτει από την παραπάνω κλίμακα μειώνεται:

A) Κατά 50% σε πλοία τα οποία έχουν δρομολογηθεί σε τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων.

B) Κατά 60% μείωση σε επιβατηγά πλοία,ιστιοφόρα ανεξαρτήτως κατασκευαστικού υλικού και μηχανοκίνητα σκάφη.

Γ) Κατά 75% σε αλιευτικά σκάφη ή πλοία.

Πλοία τα οποία είναι συμβαλλόμενα σε περισσότερες από μία περιπτώσεις εξαίρεσης ή μείωσης φόρου, επιλέγεται η πλέον συμφέρουσα για τον υπόχρεο πλοιοκτήτη.¹²

2.4.2 Βεβαίωση καταβολής φόρου πλοίων Β' κατηγορίας

Σύμφωνα με τον ισχύοντα παρόντα νόμο:¹³

- A)** Η βεβαίωση φόρου πλοίων Β' κατηγορίας πραγματοποιείται σε νόμισμα του ευρώ αυτεπάγγελα από τον αρμόδιο οικονομικό φορέα βάσει των στοιχείων που έχει στην κατοχή του για την ολική χωρητικότητα του κάθε πλοίου. Για την περίπτωση πλοίων των οποίων η χωρητικότητα ανέρχεται μέχρι τους είκοσι (20) κόρους, εξαιρουμένων των πλοίων που υπάγονται στο ν.2743/1999 (**πρώην ν.438/1976, ΦΕΚ Α'**), ο χρωστούμενος φόρος παραβλέπεται και δεν πραγματοποιείται βεβαίωση του συγκεκριμένου φόρου. Σε περίπτωση όπου στο μέλλον υπάρξει αλλαγή στην χωρητικότητα του πλοίου ή του σκάφους πραγματοποιείται συμπληρωματική βεβαίωση(σε περίπτωση αύξησης κόρων) ή μείωση του οφειλόμενου φόρου (σε περίπτωση αφαίρεσης κόρων από το πλοίο ή το σκάφος).Επίσης, έκπτωση δέχονται οι βεβαιωμένοι φόροι έπειτα από οποιαδήποτε καταστροφή του σκάφους ή του πλοίου. Τα αποδεικτικά δικαιολογητικά για την καταστροφή του πλοίου ή του σκάφους έχουν δημοσιευθεί στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως έπειτα από απόφαση που πάρθηκε από το Υπουργείο Οικονομικών. Τέλος, φόροι οι οποίοι βεβαιώθηκαν πριν από την έναρξη του ισχύοντος νόμου δικαιούνται έκπτωση κατά αυτήν την διαδικασία.
- B)** Ο οφειλόμενος φόρος καταβάλλεται σε τέσσερις τριμηνιαίες δόσεις κατά τους μήνες Ιανουάριο, Απρίλιο, Ιούλιο και Νοέμβριο του κάθε ημερολογιακού έτους.
- Γ)** Ο αρμόδιος οικονομικός φορέας έχει την υποχρέωση να κοινοποιεί αποσπάσματα του χρηματικού καταλόγου βεβαιώσεων φόρου έπειτα από την σύνταξη αυτού από τον υπόχρεο ιδιοκτήτη του πλοίου ή του σκάφους.

2.4.3 Απαγορεύσεις

Σύμφωνα με το αρ.19 του ν.27/1975 ισχύει ότι:¹⁴

A) Απαγορεύεται ρητά η καταχώρηση στο νηολόγιο, πράξεων υποθήκευσης ή μεταβίβασης πλοίων τα οποία υπόκεινται στον παρόν ισχύοντα νόμο σε εισφορά και φόρο, χωρίς να υπάρξει σχετική βεβαίωση από το αρμόδιο οικονομικό έφορο πως όλες οι φορολογικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη προς ελληνικό δημόσιο έχουν εκπληρωθεί και πως έχουν εξοφληθεί όλοι οι φόροι και οι εισφορές που επιβαρύνουν το πλοίο, καθώς και οι φόροι και οι εισφορές όπου προκύπτουν αναλογικά μέχρι το χρόνο μεταβίβασης ή υποθήκευσης του πλοίου ή του σκάφους. Οι τυχόν βεβαιωθέντες οφειλές φόρου ή εισφοράς όπου βρίσκονται στο όνομα του παλαιού πλοιοκτήτη δέχονται έκπτωση ή επιστρέφονται αναλόγως την περίπτωση έπειτα από την μεταβίβαση.

B) Στην περίπτωση όπου ο υπόχρεος παραλείπει να καταβάλει εμπρόθεσμα τον βεβαιωμένο φόρο και των επιπρόσθετων φόρων για τα πλοία Κατηγορίας, τα υπουργεία Οικονομικών, Εμπορικής Ναυτιλίας και Εξωτερικών έχουν την υποχρέωση εντός δεκαήμερης προθεσμίας που έχει δοθεί από τις Λιμενικές αρχές να μην εκδοθούν σε καμία περίπτωση τα απαραίτητα έγγραφα για το απόπλου του πλοίου, για το οποίο δεν καταβλήθηκαν οι οφειλόμενοι και πρόσθετοι φόροι. Σε αυτή την περίπτωση εάν ο πλοίαρχος του πλοίου παρά την απαγόρευση απόπλου και την άρνηση θεώρησης των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, αποπλεύσει, η οικεία Λιμενική αρχή είναι υποχρεωμένη να συντάξει πράξη για την πραγματοποιήσα παράβαση και βάσει αυτής η προϊστάμενη του πλοιάρχου αρχή, έχει την υποχρέωση να κινηθεί νομικά εναντίον του ασκώντας του πειθαρχική δίωξη η οποία συνεπάγεται στην άρση του διπλώματος του για χρονικό διάστημα από τρεις (3) έως δώδεκα (12) μήνες.

(11) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 12 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

(12) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 13 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

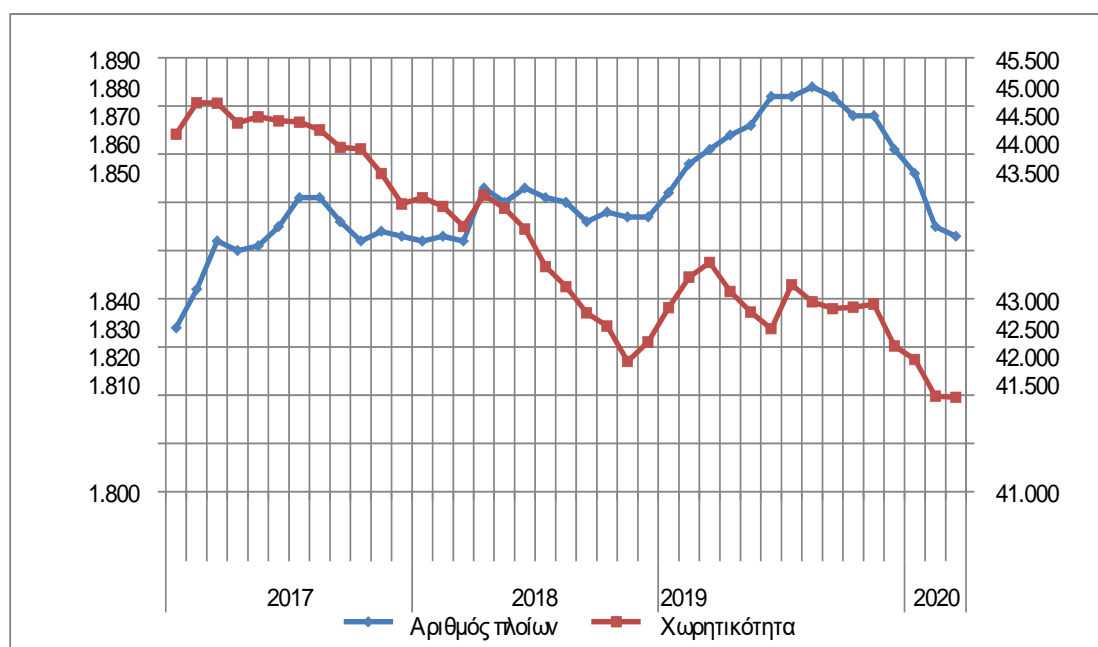
(13) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 17 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

(14) (Εφημερίδα της κυβερνήσεως τεύχος 1ο, αριθμός φύλλου 77, άρθρο 19 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων,2017)

2.5 Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου

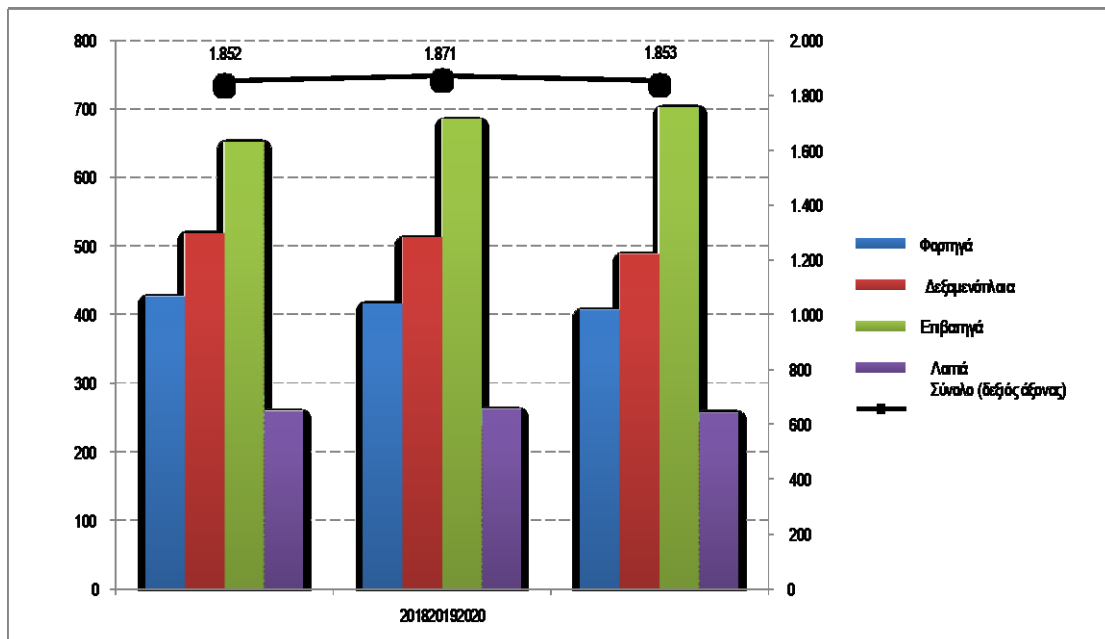
Η δύναμη του εμπορικού στόλου στην Ελλάδα από τον Ιανουάριο του 2017 μέχρι τον Μάρτιο του 2020 διαμορφώνονται ως εξής με βάση τα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ.

Γράφημα 1: Δύναμη και Ολική Χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, σε μηνιαία βάση, Ιανουάριος 2017 – Μάρτιος 2020

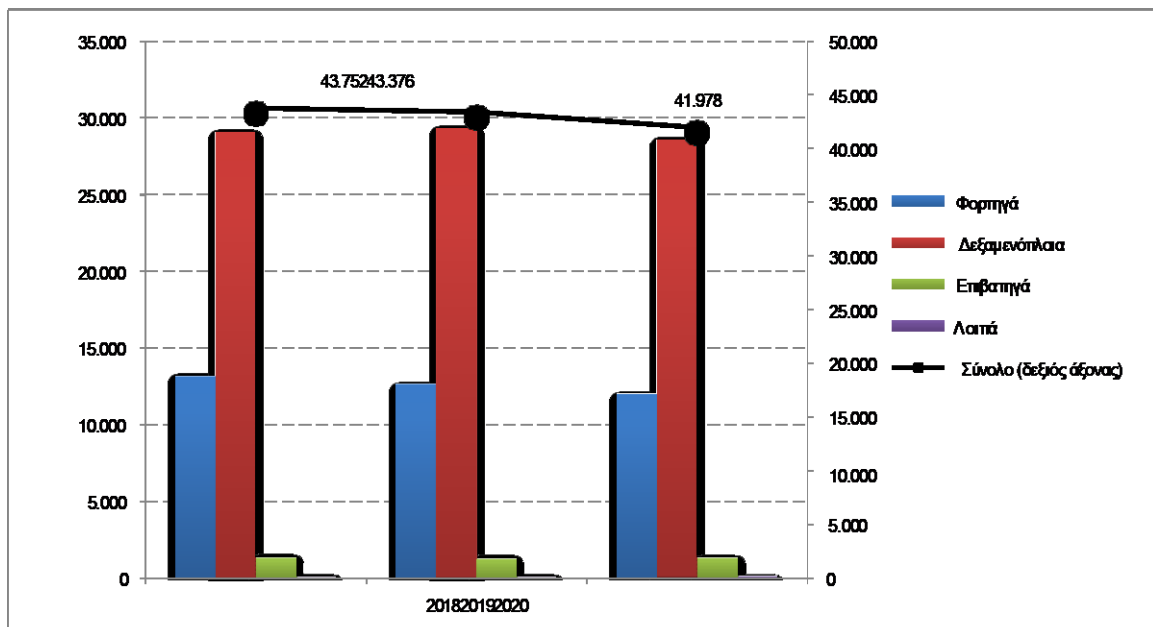


πηγή: Δύναμη του εμπορικού στόλου στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ, Μάιος 2020

Γράφημα 2: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορίες πλοίων, Μάρτιος 2018 –2020



πηγή: Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ, Μάιος 2020



πηγή: Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ, Μάιος 2020

2.5.1 Ανάλυση γραφημάτων

Με βάση λοιπόν την παραπάνω έρευνα βγαίνει συμπέρασμα πως ο ελληνικός στόλος σημείωσε μια μικρή αύξηση κατά το έτος 2019 σε σχέση με το έτος 2018 αλλά παρατηρήθηκε μείωση κατά το πρώτο τρίμηνο του 2020. Πιο συγκεκριμένα υπολογίστηκε πως:

- A. “Η Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου τον μήνα Μάρτιο 2020, σε σύγκριση με την αντίστοιχη Δύναμη του Μαρτίου 2019, παρουσίασε μείωση κατά 1,0%, ενώ αύξηση κατά 1,0% σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2019 προς το 2018 (Γράφημα 1).”
- B. “Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, παρουσίασε μείωση κατά 3,2% τον μήνα Μάρτιο 2020 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Μαρτίου 2019. Μείωση κατά 0,9% σημειώθηκε και κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2019 προς το 2018 (Γράφημα 1).”



3. Κύπρος

Η Κύπρος ή Κυπριακή Δημοκρατία όπως αποκαλείται βάση συντάγματος ανήκει γεωγραφικά στο χώρο της Μεσογείου και είναι το τρίτο κατά σειρά μεγαλύτερο νησί με βάση την έκταση της και τον πληθυσμό της. Η Κυπριακή Δημοκρατία, είναι ανεξάρτητο νησιωτικό κράτος και έχει δια νόμου τον έλεγχο σε όλο το νησί συμπεριλαμβανομένης και της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ). Παρόλα αυτά, διοικητικά είναι διαιρεμένη σε δύο μέρη καθώς το άλλο κομμάτι της ανήκει στην Τουρκία (Κατεχόμενα) έπειτα από την έφοδο του τουρκικών στρατευμάτων το 1974.

3.1 Η πολιτική της κυπριακής ναυτιλιακής φορολογίας και η οικονομική συνεισφορά στη χώρα

“Η Κυπριακή Δημοκρατία κατέχει ένα μοντέρνο σύστημα φορολόγησης στον τομέα της ναυτιλίας το οποίο συζητήθηκε και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Μάιο του 2010. Το παραπάνω φορολογικό σύστημα προβλέπει τα εξής:

1. Πλήρες Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2. Δημοκρατική χώρα με οικονομία ελεύθερης αγοράς
3. Στρατηγική τοποθεσία στο σταυροδρόμι τριών Ηπείρων
4. Προσφέρονται σύγχρονες και αποδοτικές νομικές, λογιστικές και τραπεζικές υπηρεσίες βασισμένες στις αγγλικές πρακτικές
5. Καθεστώς ελεύθερης άμεσης ξένης επένδυσης που επιτρέπει ελευθερία διακίνησης ξένου συναλλάγματος
6. Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 43 χώρες

7. Μη επιβολή φόρου στα κέρδη από τη λειτουργία ή διαχείριση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό νηολόγιο, ούτε και στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρία
8. Μη επιβολή φόρου στα κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση ή μεταβίβαση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό νηολόγιο, ούτε και σε κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση ή μεταβίβαση μετοχών πλοιοκτήτριας εταιρίας.
9. Μη επιβολή φόρου κληρονομιάς στις μετοχές πλοιοκτήτριας εταιρίας
10. Μη επιβολή φόρου εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών
11. Μη επιβολή τέλους χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις
12. Συμβαλλόμενο μέρος σε πολυάριθμες Διεθνής Ναυτιλιακές Συμβάσεις
13. Έχουν υπογραφεί διμερείς συμφωνίες με 29 χώρες μέσω των οποίων τα Κυπριακά πλοία τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης στα λιμάνια των χωρών αυτών
14. Ανταγωνιστικά τέλη εγγραφής πλοίων και ανταγωνιστικοί ετήσιοι φόροι χωρητικότητας
15. Πλήρης προστασία χρηματοδοτών και ενυπόθηκων δανειστών
16. Ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς πολυδιαχείρισης
17. Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιριών
18. Άριστες τηλεπικοινωνιακές και εύκολη πρόσβαση από αέρα και θάλασσα
19. Διαθέσιμο προσοντούχο διευθυντικό, γραφειακό και τεχνικό προσωπικό

Όσον αφορά λοιπόν τη συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία της Κύπρου αξίζει να σημειωθεί πως η ναυτιλιακή βιομηχανία κυμάνθηκε σε επίπεδα κοντά στο 7% του ΑΕΠ. Το γεγονός αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ακόμα πιο σημαντικό εάν ληφθεί υπόψιν το δεδομένο ότι τα τελευταία χρόνια τα κόστη των ναύλων παραμένουν πολύ χαμηλά κι έτσι δημιουργείται μεγάλος αγώνας επιβίωσης από τις ναυτιλιακές εταιρίες μέσα στην αρένα της ενιαίας παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς. Τέλος, αξίζει να

σημειωθεί ότι μόνο στις αναπτυγμένες ναυτιλιακά χώρες πραγματοποιούνται τέτοια ποσοστά οικονομικής συνεισφοράς.”¹⁵

(15) (Μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας/Ένα διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο)

3.2 Φορολογικό σύστημα πλοίων στην Κύπρο

“Οι βασικές μέριμνες όπου προβλέπονται από το νέο κυπριακό φορολογικό ναυτιλιακό σύστημα αναπτύσσονται παρακάτω.

A) Δικαιούχοι

Το καινούργιο φορολογικό σύστημα είναι άμεσα διαθέσιμο για κάθε πλοιοκτήτη, διαχειριστή πλοίου ή ναυλωτή, ο οποίος κατέχει, διαχειρίζεται ή ναυλώνει αντίστοιχα ένα επιλέξιμο πλοίο. Η επιβολή φόρου χωρητικότητας πλοίου υπολογίζεται με βάση τα επίσημα στοιχεία για την ολική χωρητικότητα αυτού.

B) Επιλέξιμο πλοίο

Με τον όρο αυτό, μπορούμε να ορίσουμε ένα πλοίο το οποίο κατέχει πιστοποίηση σχετικά με την πληρότητα των προϋποθέσεων σε θέματα τα οποία αφορούν την ασφάλεια και την ναυπήγηση του πλοίου, με βάση τους κανόνες οι οποίοι ορίζονται από την Ε.Ε. και επίσης είναι νηολογημένο σε οποιοδήποτε νηολόγιο μέλους κράτους το οποίο ανήκει στον Δ.Ν.Ο (Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό) και στην Δ.Ο.Ε. (Διεθνή Οργάνωση Εργασίας). Τέλος, εξαιρούνται από το συγκεκριμένο φορολογικό ναυτιλιακό σύστημα πλοία τύπου, αλιευτικά σκάφη, σκάφη ψυχαγωγικού και αθλητικού ενδιαφέροντος, σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μη ποντοπόρα ρυμουλκά και ρυμουλκούμενους πλωτούς γεραμούς.

Γ) Επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα

Ως επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα ορίζεται οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα η οποία πραγματοποιείται εντός θάλασσας και απαιτεί την ύπαρξη και την διαχείριση πληρώματος.

Δ) Πλοιοκτήτες

Στο ναυτιλιακό φορολογικό σύστημα της Κύπρου, υπόκεινται αυτόματα όλοι οι πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων. Στην περίπτωση κοινοτικών ή αλλοδαπών πλοίων ο πλοιοκτήτης επιλέγει εάν θέλει να φορολογείται με το σύστημα φορολόγησης χώρου ή όχι (κυπριακό σύστημα φορολόγησης). Τώρα, οι πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων θα πρέπει να πληρούν κάποιες προϋποθέσεις που θέτουν οι κανονισμοί του νέου φορολογικού συστήματος, για να μπορούν να κάνουν την επιλογή αυτού. Πρώτη και κυριότερη προϋπόθεση είναι ένα μερίδιο του στόλου να αποτελείται από κοινοτικά πλοία και αυτό το μερίδιο να μην μειωθεί για τα επόμενα τρία χρόνια από την ημερομηνία ένταξης στο φορολογικό σύστημα και δεύτερη βασική προϋπόθεση είναι ότι, η εμπορική διαχείριση πρέπει να γίνεται από την Ε.Ε. Επίσης, κάθε πλοιοκτήτης που επιλέγει να εισαχθεί στο νέο φορολογικό σύστημα της χώρας έχει την υποχρέωση να παραμείνει σε αυτό για τα επόμενα δέκα χρόνια. Σε περίπτωση απόσυρσης από το παραπάνω ναυτιλιακό φορολογικό σύστημα πριν την ημερομηνία λήξης της συμφωνίας, ο πλοιοκτήτης καλείται να πληρώσει τη διαφορά του φόρου που θα πλήρωνε εάν συνέχιζε να “βρίσκεται” εντός του συστήματος. Επίσης, ο πλοιοκτήτης χάνει το δικαίωμα επιλογής φορολογικού συστήματος μέχρι το πέρας των δέκα ετών από την ημερομηνία επιλογής. Τέλος, το σύστημα φορολογίας

χώρου καλύπτει κέρδη από πώληση πλοίων, από έμμεσα και άμεσα μερίσματα, από εκμετάλλευση και συντήρηση πλοίων και από κεφάλαιο κίνησης.

E) Ναυλωτές

Σε κάθε περίπτωση ναύλωσης, ο εκάστοτε ναυλωτής που διαπράττει μια ναύλωση πλοίου δυνάμει, ναύλωσης κατά παραχώρησης (demise charter), γυμνής ναύλωσης (bare-boat charter), χρονοναύλωσης ή ναύλωσης για ορισμένο ταξίδι, έχει τη δυνατότητα να επιλέξει το σύστημα φόρου χωρητικότητα στο οποίο θέλει να υπαχθεί υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι η χωρητικότητα του πλοίου δεν είναι μεγαλύτερη του 75% της συνολικής χωρητικότητας όλων των πλοίων τα οποία κατέχονται και ναυλώνονται από τον ίδιο για τρεις φορολογικές περιόδους και άνω. Αντιθέτως, το ποσοστό συνολικής χωρητικότητας των πλοίων αυξάνεται στο 90% όταν τα πλοία ναυλώνονται κανονικά ή όταν η διαχείριση του πληρώματος καθώς και η τεχνική του διαχείριση διεξάγονται από την επικράτεια της Ε.Ε./Ε.Ο.Χ. Οι ναυλωτές αλλοδαπών πλοίων, έχουν υποχρέωση να υπακούσουν στους κανονισμούς που ισχύουν για τους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων. Ο ναυλωτής που επιλέγει το σύστημα φορολογίας χώρου για την διαδικασία της φορολόγησης του πλοίου υποχρεούνται να παραμείνει εντός συστήματος για δέκα χρόνια. Σε περίπτωση, όπου επιλέξει να αποσυρθεί από αυτό πριν το πέρας της δεκαετίας του επιβάλλεται ποινή ανάλογη με αυτή που επιβάλλεται στους πλοιοκτήτες όπως αναφέρεται και παραπάνω. Το συγκεκριμένο σύστημα φορολογίας προβλέπει την κάλυψη κερδών όπου προέρχονται από άμεσα και έμμεσα καταβλημένα μερίσματα τα οποία προέρχονται από κέρδη

εκμετάλλευσης και συντήρησης πλοίου και τόκους κεφαλαίων κίνησης που χρησιμοποιούνται για την πληρωμή τυχόν εξόδων που προκύπτουν από το ναυλοσύμφωνο.

ΣΤ) Διαχειριστές Πλοίου

Κάθε διαχειριστής πλοίου όπου προσφέρει τις υπηρεσίες του σχετικά με την διαχείριση ή και την τεχνική διαχείριση θεωρείται ότι δύναται να επιλέξει το σύστημα φόρου χωρητικότητας αν πληρεί τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις, όπως τη διατήρηση πλήρως στελεχωμένου γραφείου εντός κυπριακών συνόρων, την διατήρηση ικανού σε αριθμό και προσόντα ανθρωπίνου δυναμικού για την στελέχωσή του, από το οποίο το 51% τουλάχιστον θα πρέπει να είναι πολίτες Κράτους Μέλους. Επίσης, ένα μερίδιο του στόλου το οποίο διαχειρίζεται ο διαχειριστής του πλοίου πρέπει να φέρει κοινοτική σημαία και το μερίδιο να παραμείνει αμείωτο για χρονική περίοδο άνω των 3 ετών από την ημερομηνία που επιλέχθηκε το σύστημα φορολόγησης χώρου για την διαδικασία της επιβολής φόρου. Τέλος, όλα τα πλοία και τα πληρώματα που βρίσκονται υπό την διαχείριση του εκάστοτε διαχειριστή πλοίου, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και τις απαιτήσεις του κοινοτικού δικαίου που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του πλοίου, την κατάρτιση και την πιστοποίηση των ναυτικών, τις συνθήκες εργασίας επί του πλοίου, τις περιβαλλοντολογικές επιδόσεις κ.ο.κ. Οι διαχειριστές απαιτείται να συμμορφώνονται πλήρως με τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006) για τους διαχειριστές πληρωμάτων και η πιστοποίηση βάσει του Κώδικα ISM για τους διαχειριστές υπηρεσιών τεχνικής διαχείρισης, ανάλογα με την κάθε υπηρεσία διαχείρισης.

Το συγκεκριμένο σύστημα φορολογίας προβλέπει την κάλυψη κερδών όπου προέρχονται από άμεσα και έμμεσα καταβλημένα μερίσματα τα οποία προέρχονται από κέρδη εκμετάλλευσης και συντήρησης πλοίου και τόκους κεφαλαίων κίνησης που χρησιμοποιούνται για σκοπούς διαχείρισης πλοίων και σε αυτή την περίπτωση ισχύει ο περιορισμός των 10 ετών, καθώς και οι ποινές για απόσυρση πριν την πάροδο των 10 ετών.

Z) Συντελεστές Φόρου Χωρητικότητας

Η σύνοψη των συντελεστών που εφαρμόζονται για το συγκεκριμένο φόρο παρουσιάζεται παρακάτω:

Πίνακας 8: Συντελεστές με βάση την καθαρή χωρητικότητα

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΝΤ)				
0-1.000	1.001-10.000	10.001-25.000	25.001-40.000	>40.000
36.50€ ανά 100 ΝΤ	31.03€ ανά 100 ΝΤ	20.08€ ανά 100 ΝΤ	12.78€ ανά 100 ΝΤ	7.30€ ανά 100 ΝΤ

Σημείωση: Οι συντελεστές που εφαρμόζονται στους διαχειριστές πλοίων είναι το 25% των ανωτέρω.” ⁽¹⁶⁾

16 (Το νέο κυπριακό σύστημα φόρου χωρητικότητας)

Παράδειγμα 4 υπολογισμού φόρου:

Για ένα πλοίο με καθαρή χωρητικότητα 25.000 τόνους ο φόρος που θα του επιβληθεί θα είναι:

1.000 ΝΤ: $1.000/100=10*36,50\text{€}=365,00\text{€}$

9000 ΝΤ: $9.000/100=90*31,03\text{€}=2.792,70\text{€}$

15.000 ΝΤ: $15.000/100=150*20,08\text{€}=3,012\text{€}$

Σύνολο: $365+2.792,70+3.012=6.169,7\text{€}$

4. Συμπέρασμα ερευνητικής πρότασης

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψιν όλα τα παραπάνω στοιχεία τα οποία συλλέχθηκαν έπειτα από μελέτη και επεξεργασία σχεδόν ενός έτους (Οκτώβριος 2019- Σεπτέμβριος 2020), η έρευνα αυτή καταλήγει στο να συγκρίνει το φορολογικό ναυτιλιακό σύστημα της Ελλάδας και της Κύπρου και παράλληλα να δώσει εξάγει μια απάντηση σχετικά με το πιο από τα δύο αυτά συστήματα είναι συμφέρεται περισσότερο τους πλοιοκτήτες και αν αυτό είναι εύκολο στην εφαρμογή του. Συνοπτικά, συμπαιρένουμε πως το φορολογικό ναυτιλιακό σύστημα της Κύπρου είναι ναί μεν εκσυγχρονισμένο αλλά εν μέρη πιο ασύμφορο για τις πλοιοκτήτριες εταιρίες που επιλέγουν την Κυπριακή σημαία για τα καράβια τους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι δεν γίνεται διαχωρισμός με βάση την παλαιότητα του πλοίου αλλά ξεκάθαρα με βάση την χωρητικότητά του, εν αντιθέσει με αυτό της Ελλάδας όπου, υπολογίζει τον φόρο του πλοίου με γνώμονες την ηλικία του πλοίου αλλά και την ολική του χωρητικότητα. Επίσης, ένα πολύ σημαντικό σημείο την διαδικασία φορολόγησης είναι πως στο εγχώριο ναυτιλιακό φορολογικό σύστημα υπάρχουν πολλές απαλλαγές και μειώσεις φόρου οι οποίες ευνοούν τους πλοιοκτήτες και με αυτό τον τρόπο τους ενθαρρύνει να προβούν σε αγοροπωλησίες πλοίων οι οποίες ενισχύουν τον εμπορικό στόλο της χώρας άλλα και τη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Από την πλευρά τώρα, το κυπριακό ναυτιλιακό φορολογικό σύστημα δεν προβλέπει απαλλαγές και μειώσεις και αυτό ίσως να οφείλεται στο γεγονός ότι ο φόρος του πλοίου υπολογίζεται με βάση μόνο έναν συντελεστή, αυτόν την ολικής χωρητικότητας, κι έτσι ένα νομοθετικό άρθρο το οποίο θα προέβλεπε τυχόν απαλλαγές και μειώσεις να ήταν ασύμφορο για την οικονομία του Κράτους. Σχετικά, με την δύναμη του εμπορικού στόλου αν και πρόκειται για περιττή πληροφορία με βάση το θέμα της ερευνητικής πρότασης αλλά αρκετά βοηθητική για να καταλήξουμε σε ένα συμπέρασμα σχετικά με την δύναμη που έχει ο κάθε εμπορικός στόλος των δύο χωρών (Ελλάδα- Κύπρος),, πληροφορίες εντοπίστηκαν μόνο για την περίπτωση της Ελλάδας με πολύ

πρόσφατα στοιχεία (Μάιος 2020) τα οποία παρουσίαζαν μια μικρή πτώση σε σχέση με το προηγούμενο έτος (2019). Αυτό ίσως να οφείλεται στο γεγονός ότι πολλά μεγάλα ναυπηγεία του εξωτερικού (π.χ. Κίνα) έχουν παύσει εργασιών λόγω του πρόσφατου προβλήματος με τον covid-19 που μαστίζει την παγκόσμια κοινότητα, βέβαια στοιχεία για την δύναμη του εμπορικού στόλου για την περίπτωση της Κύπρου δεν βρέθηκαν σε καμία πηγή του διαδικτύου. Εν κατακλείδι, βγαίνει συμπέρασμα πως η Ελλάδα δικαίως του λόγου ανήκει στις παραδοσιακές δυνάμεις της παγκόσμιας ναυτιλίας και παραμένει σε πολύ υψηλές θέσεις για πολλά χρόνια στον χάρτη της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας. Εν αντιθέσει, με την Κύπρο η οποία πρόκειται για μια σταθερά αναπτυσσόμενη ναυτιλιακή δύναμη, όπου μπορεί να εδραιωθεί ανάμεσα στα μεγαθήρια της ναυτιλίας.

Βιβλιογραφία

1. *Σημαία ευκαιρίας*. Ανάκτηση Δεκ.15,2019, από Wikipedia:
https://el.wikipedia.org/wiki/Σημαία_ευκαιρίας
2. *Νόμος 27/1975* , Ανάκτηση Δεκ.17,2019, από e-forologia:
<https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.29560BF945E0&version=2016/12/22>
3. *Κ. Λεκράκου-Νιζάμη & Α. Παπασπύρου (2011) (5η έκδοση)*. Αθήνα, Παπασπύρου. Κεφάλαιο 17.
4. *Το 7% του ΑΕΠ παράγει η ελληνόκτητο ναυτιλία*.(2016,Ιουν.6).Ανάκτηση Νοε.8 2019, από Capital.gr:
<http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3131684/to-7-tou-aep-paragei-i-ellinoktitos-nauilia>
5. *Το νέο κυπριακό σύστημα φόρου χωρητικότητας*. Ανάκτηση Ιαν.3, 2020, από Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου:
[https://www.mcw.gov.cy/mcw/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BBC/\\$file/greek_tax_leaflet.pdf](https://www.mcw.gov.cy/mcw/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BBC/$file/greek_tax_leaflet.pdf)
6. *Μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας/ Ένα διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο*. Ανάκτηση Νοε.12, 2019, από Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου:
https://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/whycyp_gr/whycyp_gr?OpenDocument
7. *Δάμα Γ. (2013,Σεπ.8). Κυριακάτικη ελευθεροτυπία*. Ανάκτηση Δεκ. 15, 2019, από enet.gr:
<http://https://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=384670>
8. ΕΛΣΤΑΤ. (2020, Μαρ.). Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου. Ανάκτηση Σεπ.1, 2020, από statitics.gr:
<https://www.statistics.gr/documents/20181/f50b8a07-c706-0485-7058-250867aef245>
9. Κάχρης Μιχάλης, *Φορολογία Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, (2017), Αθήνα, Αρναούτη.

10. Παζάρζη Γεωργία, Ναυτιλιακή λογιστική θεωρία και πράξη, (2016),
Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη.