



Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά
Τεχνολογικού Τομέα
Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας
Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Φορολογία Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Ελλάδας-Κύπρου

Κωνσταντίνος Αλιμπέρτης Α.Μ: 14964
Επιβλέπουσα Καθηγήτρια : Κα Αικατερίνη Λεκαράκου

Αθήνα, Ιούνιος 2016

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο / Η κάτωθι υπογεγραμμένος / η Κωνσταντίνος Αλιφέρης του Βασίλειου, του φοιτητής του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Α.Ε.Ι. Πειραιά Τ.Τ., πριν αναλάβω την εκπόνηση της Πτυχιακής Εργασίας μου, δηλώνω ότι ενημερώθηκα για τα παρακάτω :

«Η Πτυχιακή Εργασία (Π.Ε) αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο του συγγραφέα, όσο και του Ιδρύματος και θα πρέπει να έχει μοναδικό χαρακτήρα και πρωτότυπο περιεχόμενο.

Απαγορεύεται αυστηρά οποιοδήποτε κομμάτι κειμένου της να εμφανίζεται αυτούσιο ή μεταφρασμένο από κάποια άλλη δημοσιευμένη πηγή. Κάθε τέτοια πράξη αποτελεί προϊόν λογοκλοπής και εγείρει θέμα Ηθικής Τάξης για τα πνευματικά δικαιώματα του άλλου συγγραφέα. Αποκλειστικός υπεύθυνος είναι ο συγγραφέας της Π.Ε, ο οποίος φέρει και την ευθύνη των συνεπειών, ποινικών και άλλων, αυτής της πράξης.

Πέραν των όποιων ποινικών ευθυνών του συγγραφέα, σε περίπτωση που το Ίδρυμα του έχει απονεμίσει Πτυχίο, αυτό ανακαλείται με απόφαση της Συνέλευσης του Τμήματος. Η Συνέλευση του Τμήματος με νέα απόφασή της, μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου, του αναθέτει εκ νέου την εκπόνηση Π.Ε με άλλο θέμα και διαφορετικό επιβλέποντα καθηγητή. Η εκπόνηση της εν λόγω Π.Ε πρέπει να ολοκληρωθεί εντός τουλάχιστον ενός ημερολογιακού βμήνου από την ημερομηνία ανάθεσής της. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στο άρθρου 18, παρ. 5 του ισχύοντος Εσωτερικού Κανονισμού.»

Ο Δηλών

Κωνσταντίνος Αλιφέρης



Ημερομηνία

21/6/2016

Στην πολυαγαπημένη μου Ρινούλα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία έχει τίτλο “*Φορολογία Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Ελλάδας-Κύπρου*” και συντάχθηκε στα πλαίσια ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Ανωτάτου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Πειραιά Τεχνολογικού Τομέα. Σκοπός αυτής της εργασίας είναι η μελέτη και η κατανόηση της φορολόγησης που καθορίζουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Ελλάδας και της Κύπρου. Για την αποπεράτωση αυτής της εργασίας πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις στη Δ.Ο.Υ Πλοίων Πειραιά, στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, στην ΕΛ.ΣΤΑΤ., στη βιβλιοθήκη της Καίτης Λασκαρίδη όπως επίσης χρειάστηκε τηλεφωνική επικοινωνία με το Ναυτιλιακό Γραφείο της Πρεσβείας της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ελλάδα για τις απαιτήσεις της εργασίας αλλά και για την συλλογή επιμέρους στοιχείων καθώς και για τον σχηματισμό ολοκληρωμένης άποψης σχετικά με το θέμα αυτό.

Θα ήθελα να απευθύνω ευχαριστίες στην επιβλέπουσα καθηγήτρια Κα Αικατερίνη Λεκαράκου για την καθοδήγηση της στην εκπόνηση της μελέτης μου καθώς επίσης και σε όλους όσους συνέβαλαν καθοριστικά ώστε να φέρω επιτυχώς εις πέρας την παρούσα εργασία.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία αυτή έχει χωριστεί σε τρία μέρη. Όσον αφορά τα περιεχόμενα τους, στο πρώτο μέρος αναφέρεται η φορολόγηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Κύπρου. Εκεί, αναλύεται και περιγράφεται κάθε άρθρο των νόμων που σχετίζεται με τη φορολόγηση των επιχειρήσεων αυτών. Στη συνέχεια, το δεύτερο μέρος αφορά τη φορολόγηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Ελλάδας. Σε αυτό, παρατίθενται άρθρα και νόμοι που διέπουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα. Ακόμη, στα δύο πρώτα μέρη της εργασίας περιλαμβάνονται πηγές από τα έσοδα από φόρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα κράτη των δύο χωρών. Τέλος, το τρίτο μέρος αποτελείται από τα συμπεράσματα της εργασίας αυτής και διατυπώνονται οι διαφορές που παρατηρούμε στην εφαρμογή των νόμων της Ελλάδας και της Κύπρου. Για την καλύτερη κατανόηση των διαφορών μεταξύ των δύο χωρών, εφαρμόστηκαν παραδείγματα με όμοια δεδομένα που σκοπό είχαν να αναλύσουν σε συγκριτικό επίπεδο τις βασικές διαφορές των νομοθεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Α' ΜΕΡΟΣ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Κύπρος

- 1. Η Κύπρος..... σελ.9
- 1.1 Κυβερνητική και Οικονομική Πολιτική..... σελ.10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Φορολόγηση Πλοίων στην Κύπρο

- 2. Νέο Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας για την Κυπριακή
Ναυτιλία (Ν.37/2010)..... σελ.13
- 2.1 Δικαιούχοι..... σελ.14
- 2.2 Επιλέξιμο Πλοίο..... σελ.14
- 2.3 Επιλέξιμη Ναυτιλιακή Δραστηριότητα..... σελ.14
- 2.4 Πλοιοκτήτες..... σελ.15
- 2.5 Ναυλωτής..... σελ.16
- 2.6 Διαχειριστής Πλοίου..... σελ.17
- 2.7 Συντελεστές Φόρου Χωρητικότητας..... σελ.18
- 2.8 Έσοδα στο Κράτος από τη Φορολογία Πλοίων..... σελ.19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: Διάφορα Τέλη και Φόροι

- 3. Τέλη Εγγραφής..... σελ.19
- 3.1 Φόρος Χωρητικότητας..... σελ.20

3.2 Μείωση Φόρου Χωρητικότητας.....	σελ.21
3.3 Τέλη Εγγραφής, Μεταβίβασης, Μετάδοσης ή Απαλλαγής Ενυπόθηκων Δανείων.....	σελ.21
3.4 Τέλη Μεταβιβάσεως Πλοίων.....	σελ.21
3.5 Άλλα Τέλη.....	σελ.22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: Διεθνείς Σχέσεις

4. Συμβάσεις Αποφυγής Διπλής Φορολογίας.....	σελ.23
4.1 Διμερείς Συμφωνίες σε Θέματα Εμπορικής Ναυτιλίας...	σελ.24
4.2 Πλοία Κυπριακών Συμφερόντων.....	σελ.25

Β' ΜΕΡΟΣ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: Η Ελλάδα

5. Η Ελλάδα.....	σελ.29
5.1 Η Ελληνική Ναυτιλία.....	σελ.30
5.2 Η Συνεισφορά του Ναυτιλιακού κλάδου.....	σελ.30
5.3 Η Ποντοπόρος Ναυτιλία.....	σελ.31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: Φορολόγηση Πλοίων στην Ελλάδα

6. Φορολόγηση Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα (Ν.27/1975).....	σελ.32
---	--------

6.1 Μειώσεις Φόρου και Εισφοράς Λόγω Αργίας Πλοίου....	σελ.34
6.2 Φορολογία Πλοίων Α' Κατηγορίας μετά την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975.....	σελ.35
6.3 Απαλλαγές - Μειώσεις Φόρων.....	σελ.36
6.4 Φορολογία Πλοίων Α' Κατηγορίας μέχρι την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975.....	σελ.37
6.5 Απαλλαγές - Μειώσεις Φόρων.....	σελ.37
6.6 Εισφορά Πλοίων Α' Κατηγορίας μέχρι την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975.....	σελ.39
6.7 Φορολογία Πλοίων Β' Κατηγορίας.....	σελ.40
6.8 Απαλλαγές - Μειώσεις Φόρων.....	σελ.41
6.9 Φορολογία Πλοίων Υπό Ξένη Σημαία.....	σελ.42
6.10 Μειώσεις Φόρου.....	σελ.43
6.11 Κύρωση Συνυποσχετικού με τη Ναυτιλιακή Κοινότη- τα Ν.4301/2014.....	σελ.44
6.12 Έσοδα στο Κράτος από τη Φορολογία Πλοίων.....	σελ.45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο: Διεθνείς Σχέσεις

7. Συμβάσεις Αποφυγής Διπλής Φορολογίας.....	σελ.46
7.1 Πλοία Ελληνικών Συμφερόντων.....	σελ.48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο: Τα Capital Controls στην Ελλάδα

8. Η Επιβολή των Capital Controls στην Ελλάδα.....	σελ.50
--	--------

Γ' ΜΕΡΟΣ
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9^ο: Συμπεράσματα

9. Σύγκριση νομοθεσιών Ελλάδας – Κύπρου.....	σελ.54
9.1 Συμπεράσματα.....	σελ.56
9.2 Προτάσεις.....	σελ.57
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	σελ.58
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	σελ.62
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	σελ.63
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.....	σελ.64
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV.....	σελ.67

Α' ΜΕΡΟΣ

**ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ**

1. Η Κύπρος

Η Κύπρος καταλαμβάνει μία έκταση 9,251 τετραγωνικών χιλιομέτρων και βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου. Η στρατηγική γεωγραφική τοποθεσία της Κύπρου, βρίσκεται στο σταυροδρόμι της Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής, η οποία προσέλκυσε στο νησί αρκετούς επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και έπαιξε σημαντικό ρόλο στην επιτυχία της ως διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο.

Ο συνδυασμός πολλών πλεονεκτημάτων που παρέχει η Κύπρος όπως, το νομικό, λογιστικό και τραπεζικό σύστημα βασισμένο στις αγγλικές πρακτικές, το χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιριών, το άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, οι άριστες τηλεπικοινωνίες και η εύκολη πρόσβαση από αέρα και θάλασσα στους σημαντικότερους προορισμούς, συνιστούν το κράτος της Κύπρου περιζήτητο. Τα πλεονεκτήματα αυτά θέτουν γερές βάσεις, οι οποίες αποτελούν κίνητρο για τον εκάστοτε επιχειρηματία να ιδρύσει την εταιρία του στην Κύπρο.

Η Κύπρος επίσης προσφέρει συμφέρουσα μεταχείριση στους επενδυτές όπως, το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που ισχύει για τις πλοιοδιαχειριστριες εταιρίες που είναι από τα βασικότερα πλεονεκτήματα, οι ανταγωνιστικοί ετήσιοι φόροι χωρητικότητας και οι ανταγωνιστικές δαπάνες για εγγραφή πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο. Επίσης, θετικά χαρακτηριστικά αποτελούν η ύπαρξη επιδέξιου εργατικού δυναμικού και τα χαμηλά λειτουργικά και κατασκευαστικά έξοδα.

Εξέχουσας σημασίας, είναι το γεγονός ότι η Κύπρος κατατάσσεται ανάμεσα στις πρώτες 5 χώρες με το μεγαλύτερο αριθμό πλοιοδιαχειριστριών εταιριών παγκοσμίως. Συγκεκριμένα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχει τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο με ποσοστό 12,13% του συνολικού στόλου των 27 χωρών της Ε.Ε, σε συνδυασμό με τη 10^η θέση του παγκόσμιου στόλου που καταλαμβάνει το Κυπριακό Νηολόγιο με 1,857 πλοία ολικής χωρητικότητας που ξεπερνά τα 21 εκατομμύρια κόρους, καταλαβαίνουμε πως το Κυπριακό Ναυτιλιακό κράτος συνεχώς αναβαθμίζεται.

1.1 Κυβερνητική¹ και Οικονομική Πολιτική

Η κυβερνητική πολιτική της Κυπριακής Δημοκρατίας αναφέρει τις επιπρόσθετες απαιτήσεις ή προϋποθέσεις για την εγγραφή πλοίων οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για την επίτευξη ασφαλούς, προστατευμένης και αποτελεσματικής ναυτιλίας σε καθαρούς ωκεανούς. Η δυνατότητα να επιλεγεί ένα πλοίο για εγγραφή στο Νηολόγιο Κυπριακών πλοίων ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης, μπορεί να γίνει από κάθε τύπου και μεγέθους πλοίων, δεδομένου ότι εφαρμόζονται οι ηλικιακές απαιτήσεις και οι απαιτήσεις σχετικές με τον τύπο του πλοίου.

Για τους σκοπούς της Πολιτικής “*ηλικία*” σημαίνει την ηλικία του πλοίου η οποία υπολογίζεται με την αφαίρεση του έτους κατά το οποίο είχε τοποθετηθεί η τρόπιδα του πλοίου, από το έτος κατά το οποίο η αίτηση για την εγγραφή είχε υποβληθεί στο Νηολόγιο Κυπριακών πλοίων, δεδομένου ότι η προσωρινή, απευθείας μόνιμη ή παράλληλη νηολόγηση πρόκειται να πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους. Σε διαφορετική περίπτωση, η ηλικία του πλοίου θα υπολογίζεται από το έτος κατά το οποίο η προσωρινή, απευθείας μόνιμη ή παράλληλη νηολόγηση πρόκειται να πραγματοποιηθεί. Η εγγραφή στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης των πλοίων, μπορεί να επιτραπεί νοουμένου ότι, η ηλικία του πλοίου δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο ηλικίας που αντιστοιχεί στον τύπο του πλοίου, και οι σχετικοί όροι που αντιστοιχούν στο τύπο του πλοίου (π.χ. ειδική θεώρηση και πρόσθετος έλεγχος) τηρούνται.

Η εγγραφή στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων ή στο Ειδικό Βιβλίο της Παράλληλης Νηολόγησης των πλοίων μπορεί να επιτραπεί νοουμένου ότι οι απαιτήσεις σχετικά με τον “*τύπο*” του πλοίου, τηρούνται. Τέτοιοι τύποι πλοίων, μπορεί να είναι τα επιβατηγά και φορτηγά πλοία, τα αλιευτικά σκάφη και άλλους τύπους όπως (π.χ. σκάφη αναψυχής, ταχύπλοα σκάφη).

¹ Πηγή:

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpolicy_gr?OpenDocument#0

Πίνακας προϋποθέσεων εγγραφής πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο ή στο
Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης

ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ			
Είδος πλοίου	Μέγιστη Ηλικία	Απαίτηση Ειδικής Επιθεώρησης	Απαίτηση Πρόσθετου Ελέγχου
Φορτηγά πλοία και Φορτηγά ταχύπλοα	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν ≥ 15 ετών	Όχι
Επιβατηγά πλοία και Επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν διεθνείς ή βραχείς διεθνείς πλόες	Όχι	Ναι Αν ≥ 30 ετών	Ναι Αν 2 ετών ≤ ηλικία ≤ 10 ετών Διετής Αν ηλικία ≥ 10 ετών Ετήσιος
Επιβατηγά πλοία και Επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν εσωτερικούς πλόες στην επικράτεια Κράτους, άλλου από την Κύπρο	Όχι	Ναι Αν ≥ 25 ετών	Ναι Αν 2 ετών ≤ ηλικία ≤ 10 ετών Διετής Αν ηλικία ≥ 10 ετών Ετήσιος
Επιβατηγά πλοία και Επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν εσωτερικούς πλόες εντός της επικράτειας της Κύπρου	Όχι	Ναι Αν ≥ 20 ετών	Όχι Απαιτείται ετήσια επιθεώρηση και πιστοποίηση για τη λειτουργία τους
Αλιευτικά σκάφη	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν ≥ 20 ετών	Όχι
Πλωτές Μονάδες Αποθήκευσης και Επεξεργασίας (FPSO), Πλωτές Μονάδες Αποθήκευσης (FSO) και Κινητές υπεράκτιες πλατφόρμες εξόρυξης (MODU)	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν ≥ 15 ετών	Όχι
Πλοία τύπων διαφορετικών από αυτά που αναφέρονται παραπάνω	Ναι ≤ 35 ετών	Ναι Αν ≥ 20 ετών	Ναι Σε περίπτωση μεταφοράς βιομηχανικού προσωπικού ή προσωπικού ειδικών καθηκόντων και Αν 2 ετών ≤ ηλικία ≤ 10 ετών Διετής Αν ηλικία ≥ 10 ετών Ετήσιος

Πηγή: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpolicy_gr?OpenDocument#0

Η οικονομική πολιτική² που εφαρμόζει η Κύπρος είναι πλήρως ανταγωνιστική, με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια πολλές ναυτιλιακές εταιρίες να μεταναστεύουν στο νησί. Από την άλλη, η Κύπρος έχει οικονομία ανοιχτής, ελεύθερης αγοράς. Η ευρωστία και η μακροοικονομική σταθερότητα χαρακτηρίζουν την οικονομία της Κύπρου και αυτό επιβεβαιώνεται από τις θετικές αξιολογήσεις και σχόλια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και άλλων διεθνών οργανισμών. Περίπου το 80% των κερδών από το ξένο συνάλλαγμα προέχεται από τον τουρισμό, την εξαγωγή προϊόντων, τις μεταφορές, τις διεθνής επιχειρήσεις και τις ναυτιλιακές εταιρίες.

Εκτός αυτού, αξίζει να σημειώσουμε πως μία εταιρία φορολογείται στην Κύπρο όταν η διαχείριση και ο έλεγχος της γίνονται στη Δημοκρατία. Η εταιρία φορολογείται βάσει των εσόδων της, είτε αυτά προέρχονται από πηγές στην Κύπρο, είτε από το εξωτερικό. Επίσης, ο φορολογικός συντελεστής της τάξεως του 10%, στον οποίο υπόκεινται όλες οι εταιρίες είναι ο χαμηλότερος ανάμεσα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, οι πλοιοδιαχειρίστριες εταιρίες υπόκεινται σε ένα ειδικό φορολογικό καθεστώς.

Οι πλοιοδιαχειρίστριες εταιρίες³ φορολογούνται βάσει της ολικής χωρητικότητας των πλοίων τους που είναι εγγεγραμμένα στο Κυπριακό Νηολόγιο. Οι πλοιοδιαχειρίστριες εταιρίες που λειτουργούν στην Κύπρο μπορούν να επιλέξουν είτε να φορολογούνται βάσει της χωρητικότητας των πλοίων που διαχειρίζονται ως ποσοστό του κανονικού συντελεστή (εξαιρούνται τα κυπριακά πλοία που βρίσκονται υπό την πλήρη διαχείριση τους), είτε να φορολογούνται με βάση τα έσοδα τους με ποσοστό 4,25%.

² Πηγή: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/profile_gr/profile_gr?OpenDocument#5

³ Πηγή: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/eu_gr/eu_gr?OpenDocument

2. Το Εγκριθέν από την Ευρωπαϊκή Ένωση Νέο Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας για την Κυπριακή Ναυτιλία⁴

Στις 24 Μαρτίου του 2010 (υπόθεση N.37/2010) εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το νέο φορολογικό σύστημα για την κυπριακή εμπορική ναυτιλία ως συμβατό με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο και τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές για τις Κρατικές Ενισχύσεις στον τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών. Αυτού του είδους απλοποιημένο σύστημα φόρου χωρητικότητας για ένα Κράτος Μέλος που διαθέτει ανοιχτό νηολόγιο είναι η πρώτη φορά που εγκρίνεται από την ΕΕ. Οι ευνοϊκές φορολογικές πρόνοιες⁵ μεγεθύνονται από τους ιδιοκτήτες κυπριακών πλοίων και τους πλοιοδιαχειριστές που ίσχυαν, στους ιδιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων και τους ναυλωτές. Επίσης, μεγεθύνει φορολογικές ελαφρύνσεις που προηγουμένως κάλυπταν μόνο κέρδη από εκμετάλλευση πλοίων σε ναυτιλιακές δραστηριότητες, για να καλύπτουν και κέρδη από πώληση πλοίων, από κεφαλαιουχικούς τόκους (εκτός από τόκους πάνω σε κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για επένδυση) και από μερίσματα που καταβάλλονται άμεσα ή έμμεσα και προέρχονται από κέρδη πραγματοποιηθέντα από την εκμετάλλευση πλοίου.

Το νέο σύστημα φόρου στην Κύπρο εφαρμόστηκε από το φορολογικό έτος 2010 από το οποίο τέθηκε σε ισχύ ο Νόμος περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) το Μάιο του 2010.

Αναμφίβολα, το νέο σύστημα φόρου πρόκειται με βεβαιότητα να συμβάλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην επιπλέον καλύτερευση της θέσης που διατηρεί η Κύπρος στην παγκόσμια ναυτιλία, επίσης εμπεριέχει τις περισσότερες από τις ευνοϊκές πρόνοιες των συστημάτων φόρου χωρητικότητας άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, αλλά και επιπλέον πρόνοιες οι οποίες προσδίδουν στην Κύπρο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

⁴ Πηγή:

[http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BBC/\\$file/greek_tax_leaflet.pdf](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BBC/$file/greek_tax_leaflet.pdf)

⁵ Πρόνοια: Είναι η πρόβλεψη του νόμου του Συντάγματος.

Όσον αφορά, τις κύριες πρόνοιες του νέου φόρου χωρητικότητας παρουσιάζονται εν συντομία παρακάτω:

2.1 Δικαιούχοι

Αναφορικά με τους δικαιούχους, σε κάθε ιδιοκτήτη, ναυλωτή ή διαχειριστή πλοίου ο οποίος διατηρεί, ναυλώνει ή διευθύνει ένα επιλέξιμο πλοίο το οποίο πραγματοποιεί επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι προσιτό το σύστημα φόρου χωρητικότητας. Η νομοθεσία καθορίζει το φόρο χωρητικότητας ο οποίος προσδιορίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου και στη βάση ενός εύρους κατηγοριών και συντελεστών που προβλέπονται στη νομοθεσία. Το ποσοστό των συντελεστών που εφαρμόζονται στους διαχειριστές πλοίων είναι το 25% αυτών που εφαρμόζονται στους ναυλωτές και τους ιδιοκτήτες πλοίων.

2.2 Επιλέξιμο Πλοίο

Κάθε ποντοπόρο πλοίο που είναι νηολογημένο στο νηολόγιο οποιουδήποτε κράτους το οποίο είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και που έχει αναγνωρισθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία και το οποίο έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνείς ή εθνικούς κανονισμούς θεωρείται επιλέξιμο πλοίο. Το σύστημα δεν περιλαμβάνει ειδικούς τύπους πλοίων, όπως τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τα αλιευτικά σκάφη, τα σκάφη που χρησιμοποιούνται ειδικότερα για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς, μη ποντοπόρα ρυμουλκά, μη αυτοκινούμενους πλωτούς γερανούς κ.α..

2.3 Επιλέξιμη Ναυτιλιακή Δραστηριότητα

Η εμπορική δραστηριότητα η οποία αποτελείται από θαλάσσιες μεταφορές, διαχείριση πληρώματος ή τεχνική διαχείριση επιλέξιμου πλοίου ονομάζεται επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Σχετικά με, τον ορισμό των θαλάσσιων

μεταφορών συγκαταλέγονται οι κλασσικές πατροπαράδοτες θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και αγαθών, καθώς και άλλες παραπλήσιες δραστηριότητες, όπως τη λειτουργία εγκαταστάσεων για έκδοση εισιτηρίων και τερματικών σταθμών επιβατών, τη φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου επιλέξιμου πλοίου και τις ξενοδοχειακές δραστηριότητες και ενέργειες εστίασης, ψυχαγωγίας και λιανικού εμπορίου πάνω σε επιλέξιμο πλοίο. Επιπροσθέτως, συγκαταλέγει τις εργασίες βυθοκόρησης, ρυμούλκησης και τοποθέτησης υποθαλάσσιων καλωδίων.

2.4 Πλοιοκτήτες

Οι πλοιοκτήτες κοινοτικών ή αλλοδαπών πλοίων μπορούν να διαλέξουν να φορολογούνται με το σύστημα φόρου χωρητικότητας ενώ, αυτοί που υπόκεινται αυτόματα στο σύστημα φόρου χωρητικότητας είναι οι πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων.

Ωστόσο, οι πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων πρέπει να καλύπτουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ώστε να έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν το σύστημα φόρου χωρητικότητας. Αξίζει να σημειώσουμε το εξής, ένα μερίδιο του στόλου τους δεν πρέπει να μειωθεί για διάστημα τριών ετών από την ημερομηνία επιλογής φορολόγησης με το σύστημα φόρου χωρητικότητας (μερίδιο κοινοτικής σημασίας) το οποίο πρέπει να απαρτίζεται από κοινοτικά πλοία και η στρατηγική και εμπορική διαχείριση του στόλου να γίνεται από την επικράτεια της ΕΕ/ΕΟΧ.

Επίσης, ο ελάχιστος χρόνος παραμονής για κάθε πλοιοκτήτη που αποφασίζει να επιλέξει το σύστημα φόρου χωρητικότητας είναι τα 10 έτη. Πριν το πέρας του διαστήματος των 10 ετών τυχόν απόσυρση του δεν τον απαλλάσσει από την υποχρέωση να καταβάλλει τη διαφορά μεταξύ του φόρου που κατέβαλε καθώς βρισκόταν στο σύστημα φόρου χωρητικότητας του εταιρικού φόρου που θα έπρεπε να καταβάλλει για το ίδιο διάστημα αν δεν ήταν ενταγμένος στο σύστημα φόρου χωρητικότητας. Ακόμη, ο πλοιοκτήτης μέχρι να παρέλθει το συνολικό διάστημα των 10 ετών στερείται του δικαιώματος επιλογής να φορολογείται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας.

Το σύστημα φόρου χωρητικότητας περιλαμβάνει κέρδη από εκμετάλλευση πλοίων, μερίσματα που αποδίδονται άμεσα ή έμμεσα και προκύπτουν από τέτοια κέρδη, κέρδη από πώληση πλοίων και τόκους από κεφάλαιο κίνησης ή κεφάλαιο που διατίθεται για τη χρηματοδότηση, εκμετάλλευση και συντήρηση ενός πλοίου.

2.5 Ναυλωτής

Ο ναυλωτής που επιλέγει να ναυλώσει πλοίο με βάση τα είδη ναύλωσης όπως, χρονοναύλωση (time charter), γυμνή ναύλωση (bareboat charter), ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter) ή ναύλωση κατά παραχώρηση (demise charter) κλπ., μπορεί να επιλεγεί για το σύστημα φόρου χωρητικότητας, θεωρουμένου ότι η χωρητικότητα των πλοίων υπό χρονοναύλωση ή ναύλωση κατά ταξίδι δεν ξεπερνάει για περισσότερες από τρεις φορολογικές περιόδους το 75% της συνολικής χωρητικότητας όλων των πλοίων που ανήκουν ή ναυλώνονται από αυτόν. Στη συνέχεια, αν τα πλοία που ναυλώνονται είναι κοινοτικά ή αν η διαχείριση του πληρώματος και η τεχνική διαχείριση τους διενεργείται από την επικράτεια της ΕΕ/ΕΟΧ, παρατηρούμε αύξηση του ποσοστού στο 90%. Επίσης, οι ναυλωτές αλλοδαπών πλοίων υποχρεούνται να συνετίζονται με τις επιπλέον απαιτήσεις που ισχύουν για τους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων (π.χ μερίδιο κοινοτικής σημαίας).

Ο ελάχιστος χρόνος παραμονής ενός ναυλωτή που επιλέγει να φορολογείται με το σύστημα φόρου χωρητικότητας είναι τα 10 έτη. Εντούτοις, αν επιλέξει να αποσυρθεί από το σύστημα πριν το πέρας των 10 ετών, θα τον οδηγήσει σε επιβολή ποινών ίδιων με αυτές που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες που περιγράψαμε πιο πάνω.

Το σύστημα φόρου χωρητικότητας περιλαμβάνει κέρδη από εκμετάλλευση ναυλωμένων πλοίων, μερίσματα που αποδίδονται άμεσα ή έμμεσα και προκύπτουν από τέτοια κέρδη και τόκους από κεφάλαιο κίνησης ή κεφάλαιο που διατίθενται για σκοπούς πληρωμής εξόδων που προκύπτουν από το ναυλοσύμφωνο.

2.6 Διαχειριστής Πλοίου

Ο διαχειριστής πλοίου ο οποίος παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος και/ή υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης κρίνεται ότι μπορεί να επιλεγεί για το σύστημα φόρου χωρητικότητας αν καλύπτει συγκεκριμένες απαιτήσεις. Αυτές μπορεί να είναι η διατήρηση ενός πλήρους στελεχωμένου γραφείου στην Κύπρο, η πρόσληψη επαρκούς σε προσόντα και αριθμό προσωπικού (εκ των οποίων το 51% να είναι πολίτες Κράτους Μέλους) και το λιγότερο τα 2/3 της διαχείρισης να συντελείται από την επικράτεια Κράτους Μέλους. Επιπλέον, ο διαχειριστής πλοίου είναι υποχρεωμένος από την ημέρα που θα επιλέξει να φορολογείται με το νέο σύστημα φόρου χωρητικότητας και για περίοδο τριών ετών να μην μειωθεί ένα μέρος του στόλου που διαχειρίζεται και ο στόλος αυτός πρέπει να φέρει κοινοτική σημαία. Καθώς και, η απαραίτητη προσαρμογή του με τις απαιτήσεις του κοινοτικού δικαίου και με τα σχετικά διεθνή πρότυπα όλων των πλοίων και όλων των πληρωμάτων που διαχειρίζεται όσον αφορά τη διαφύλαξη και την κάλυψη του πλοίου, την κατάσταση στην οποία εργάζονται επί του πλοίου, την εκπαίδευση και επικύρωση των ναυτικών και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις κλπ.

Επίσης, οι διαχειριστές αναλόγως με την υπηρεσία διαχείρισης που παρέχουν, πρέπει να καλύπτουν και κάποιες άλλες απαιτήσεις, όπως η πιστοποίηση με βάση τον Κώδικα ISM για τους διαχειριστές που προσφέρουν υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης και η πλήρης συνέτιση με τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006).

Το σύστημα φόρου χωρητικότητας περιλαμβάνει κέρδη από την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πληρώματος ή τεχνικής διαχείρισης, καθώς επίσης κι από μερίσματα που αποδίδονται άμεσα ή έμμεσα και προέρχονται από τέτοια κέρδη και τόκους από κεφάλαιο κίνησης ή κεφάλαιο που διατίθενται για σκοπούς διαχείρισης των πλοίων. Τέλος, οι διαχειριστές πλοίων δεν εξαιρούνται από το όριο των 10 ετών και σε περίπτωση που επιλέξουν να αποχωρήσουν πριν το πέρασμα του χρονικού διαστήματος των 10 ετών επίσης δεν εξαιρούνται από τις ποινές που προβλέπεται να τους επιβληθούν.

2.7 Συντελεστές Φόρου Χωρητικότητας

Οι συντελεστές που εφαρμόζονται για τον υπολογισμό φόρου χωρητικότητας παρουσιάζονται στο παρακάτω πίνακα:

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (NT) ⁶				
0 - 1.000	1.001 - 10.000	10.001 - 25.000	25.001 - 40.000	> 40.000
€ 36,50 ανά 100 NT	€ 31,03 ανά 100 NT	€ 20,08 ανά 100 NT	€ 12,78 ανά 100 NT	€ 7,30 ανά 100 NT

Πηγή:[http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BB/C/\\$file/greek_tax_leaflet.pdf](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BB/C/$file/greek_tax_leaflet.pdf)

Σημείωση: Οι συντελεστές που εφαρμόζονται στους διαχειριστές πλοίων είναι το 25% των πιο πάνω.

Σε αυτό το σημείο για να γίνει κατανοητός ο συντελεστής φόρου χωρητικότητας παραθέτουμε ένα παράδειγμα:

Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου χωρητικότητας ενός πλοίου με καθαρή χωρητικότητα 19.538 τόνους:

$$1.000 \text{ NT} : 1000/100 = 10 \times 36,50 \text{ €} = 365,00 \text{ €}$$

$$9.000 \text{ NT} : 9000/100 = 90 \times 31,03 \text{ €} = 2792,70 \text{ €}$$

$$9.500 \text{ NT} : 9500/100 = 95 \times 20,08 \text{ €} = 1907,60 \text{ €}$$

$$38 \text{ NT} : 38/100 = 0,38 \times 20,08 \text{ €} = 7,63 \text{ €}$$

Άρα, ο ετήσιος φόρος χωρητικότητας ισούται με 5072,93 €.

⁶ Net Tonnage : Είναι η ωφέλιμη χωρητικότητα ενός πλοίου.

2.8 Έσοδα στο Κράτος από τη Φορολογία Πλοίων

Ανά έτος τα συνολικά έσοδα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου είχαν ως εξής:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2010 - 2014				
2010	2011	2012	2013	2014
€ 8.995.738	€ 8.653.216	€ 9.420.335	€ 9.801.094	€ 10.199.802

Πηγή: "Ναυτιλιακό Γραφείο Πρεσβείας της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ελλάδα".

Παρατηρούμε ότι, τα έσοδα που προκύπτουν κατά την τελευταία πενταετία για το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου συνεχώς αυξάνονται. Συγκεκριμένα, από τα έτη 2011 έως 2014 έχουμε ανοδική πορεία των εσόδων σε σχέση με το έτος του 2011. Το ποσοστό των εσόδων που αυξήθηκαν από το έτος 2011-2012 ανέρχεται σε **8,86%**, για το επόμενο έτος η αύξηση ανήλθε σε **3,88%** και τέλος για το 2013-2014 η αύξηση αγγίζει το **4,06%**, ενώ όπως βλέπουμε στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε την μείωση των εσόδων για το κράτος της Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου για το έτος 2010-2011 σε ποσοστό της τάξης του **3,80%**. Επομένως, διαπιστώνουμε πως τα έσοδα της Κύπρου ακολουθούν μια ανοδική πορεία μετά το έτος του 2011. Αξιοπρόσεκτο αποτελεί το γεγονός, ότι τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιριών της Ελλάδας που "μετοικίζουν" προς την Κυπριακή Δημοκρατία διαρκώς πολλαπλασιάζεται, πράγμα που σημαίνει ότι θα έχουμε και αύξηση των εσόδων για τα έτη που θα ακολουθήσουν.

3. Τέλη Εγγραφής

Όσον αφορά, τα τέλη εγγραφής και τους φόρους, η Κύπρος θεωρείται μεταξύ άλλων ένα από τα πιο ανταγωνιστικά ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο. Τα τέλη που θα αναφέρουμε παρακάτω είναι χαμηλότερα από εκείνα των κυριότερων ανταγωνιστών της Κύπρου.

Τα τέλη εγγραφής είναι εκφρασμένα σε ευρώ (€) και υπολογίζονται ως εξής:

Για πλοία εκτός των επιβατηγών:

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΤΕΛΗ (€) Σεντ ανά μονάδα
Για κάθε μονάδα μέχρι 5.000	0,170860
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα μεταξύ 5.001-10.000	0,136688
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα πάνω από 10.000	0,068344
Το κατώτατο τέλος είναι 213,58 € και το ανώτατο 5.125,80 €	

Πηγή: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/feesship_en/feesship_en?OpenDocument

Για τα επιβατηγά πλοία:

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΤΕΛΗ (€) Σεντ ανά μονάδα
Για κάθε μονάδα	0,256290
Κατώτατο τέλος	427,15

Πηγή: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/feesship_en/feesship_en?OpenDocument

Όπως παρατηρούμε, τα ελάχιστα τέλη για τα επιβατηγά και μη πλοία είναι πολύ χαμηλά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να διαπιστώνουμε ότι το νησί της Κύπρου με τα προσιτά τέλη και τον χαμηλό συντελεστή φορολογίας, καθίσταται από τους πιο περιζήτητους προορισμούς για την εγκατάσταση μιας ναυτιλιακής εταιρίας. Άρα, όπως θα διακρίνουμε και παρακάτω η Κυπριακή Δημοκρατία συγκαταλέγεται σε μία εξελισσόμενη δύναμη στον τομέα της ναυτιλίας.

3.1 Φόρος Χωρητικότητας

Ο φόρος χωρητικότητας καταβάλλεται στις 31 Μαρτίου κάθε έτους. Ληξιπρόθεσμη πληρωμή του φόρου έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή επιπλέον χρέωσης 10% στο οφειλόμενο ποσό για κάθε έτος καθυστέρησης, μέχρι την οριστική απαλλαγή του οφειλόμενου φόρου.

Σε περίπτωση διαγραφής του πλοίου από το Κυπριακό Νηολόγιο πριν τη λήξη του έτους, αν έχει καταβληθεί ο φόρος χωρητικότητας, επιστρέφεται στον πλοιοκτήτη ή πιστώνεται έναντι οποιωνδήποτε άλλων ποσών που οφείλονται από κάθε άλλο πλοίο του ίδιου πλοιοκτήτη.

3.2 Μείωση του Φόρου Χωρητικότητας

Μείωση του φόρου χωρητικότητας έχουμε σε παροπλισμένο πλοίο. Πιο συγκεκριμένα, αν το πλοίο είναι ακινητοποιημένο για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 3 συνεχόμενων μηνών, ο καταβλητέος φόρος χωρητικότητας μειώνεται κατά 75%, για την περίοδο κατά την οποία το πλοίο ήταν παροπλισμένο, υπό την προϋπόθεση ότι πρέπει να κοινοποιηθεί στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας το αργότερο εντός 3 μηνών από την έναρξη της παρόπλισης του πλοίου.

3.3 Τέλη Εγγραφής, Μεταβίβασης, Μετάδοσης ή Απαλλαγής Ενυπόθηκων Δανείων

Τα τέλη που καταβάλλονται για την καταχώριση ή μεταβίβαση υποθήκης ή μεταφορά των τόκων μιας υποθήκης, υπολογίζονται ως εξής:

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΤΕΛΗ (€) Σεντ ανά μονάδα
Για κάθε μονάδα μέχρι 10.000	0,034172
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα πάνω από 10.000	0,017086
Κατώτατο τέλος	51,26

Πηγή: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/feesship_en/feesship_en?OpenDocument

Τέλη για την εξόφληση των ενυπόθηκων δανείων δεν καταβάλλονται.

3.4 Τέλη Μεταβιβάσεως Πλοίων

Τα τέλη που καταβάλλονται για την μεταβίβαση ενός πλοίου στην κυριότητα άλλης κυπριακής εταιρίας υπολογίζονται ως εξής:

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΤΕΛΗ (€) Σεντ ανά μονάδα
Για κάθε μονάδα μέχρι 10.000	0,034172
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα πάνω από 10.000	0,017086
Κατώτατο τέλος	51,26

Πηγή: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/feesship_en/feesship_en?OpenDocument

Δεν καταβάλλονται τέλη για τη διαγραφή του πλοίου. Ωστόσο, όσα τέλη και φόροι προκύπτουν από τον νόμο και οφείλονται ακόμα κατά τη διαγραφή του πλοίου, θα πρέπει να εξοφληθούν.

3.5 Άλλα Τέλη

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται, διάφορα τέλη που υπολογίζονται ως ακολούθως:

	ΤΕΛΗ (€)
Κύπρος μητρώο ετήσια τέλη συντήρησης	300
Εξέταση αίτησης για την εγγραφή ενός πλοίου στο Κυπριακό Νηολόγιο	34,17
Εξέταση αίτησης αλλαγής της ονομασίας του σκάφους	34,17
Έγκριση και αλλαγή της ονομασίας του σκάφους	136,69
Έκδοση προσωρινού, μόνιμου ή παράλληλου πιστοποιητικού εγγραφής	17,09
Χορήγηση του πλοίου σκάλισμα και έντυπο σήμανσης	17,09
Έκδοση της μεταγραφής σε άλλο μητρώο	25,63
Άδεια εγκατάστασης ασύρματου τηλεγραφικού ή τηλεφωνικού σταθμού	17,09
Ανανέωση άδειας ασύρματου τηλεγραφικού ή τηλεφωνικού σταθμού	17,09
Έκδοση (Continuous Synopsis Record) ⁷	34,17

Πηγή: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/feesship_en/feesship_en?OpenDocument

Για διάφορες άλλες υπηρεσίες ή για την έκδοση ορισμένων πιστοποιητικών και διάφορα άλλα χαμηλά τέλη πρέπει επίσης να καταβληθεί φόρος. Από την άλλη, οι φόροι και τα τέλη που καταβάλλονται κάθε έτος είναι ο φόρος χωρητικότητας και τα τέλη για την ανανέωση της άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας του ασύρματου τηλεγραφικού ή τηλεφωνικού σταθμού.

⁷ Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης (CSR) είναι ένα αρχείο, το οποίο απαιτείται από όλα τα επιβατηγά και φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 500GT και άνω, που εκτελούν Διεθνείς πλώες να τηρούν ένα έγγραφο (CSR). Αυτό περιλαμβάνει, όλα τα στοιχεία του πλοίου όπως το όνομα του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησης, το όνομα του εγγεγραμμένου ιδιοκτήτη καθώς και τη διεύθυνση του, το όνομα του κράτους του οποίου φέρει τη σημαία το πλοίο, την επωνυμία, την έδρα και την διεύθυνση της εταιρίας όπου δραστηριοποιείται κλπ. Αυτό εκδίδεται, μόνο από την αρχή του κράτους.

4. Συμβάσεις Αποφυγής Διπλής Φορολογίας

Η Κύπρος έχει επικυρώσει έναν αριθμό συμβάσεων των οποίων πρωταρχικός στόχος είναι η αποφυγή επιβολής διπλής φορολογίας επί των εσόδων, στις συμβαλλόμενες χώρες. Οι συμβάσεις αυτές περιλαμβάνουν επίσης άρθρα “κατά των διακρίσεων”, “αμοιβαία συμφωνηθέντων διαδικασιών” και “ανταλλαγής πληροφοριών”.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζουμε τον κατάλογο που περιλαμβάνει τα κράτη με τα οποία η Κύπρος έχει επικυρώσει συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας.

	ΚΡΑΤΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΞΕΝΑΡΕΣΗΣ ΙΣΧΥΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ (ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ)
1	Άγιος Μαρίνος	27 Απρ. 2007	18 Ιουλ. 2007	4088 / 13 Ιουλ. 2007
2	Αζερμπαϊτζάν***	29 Οκτ. 1982	26 Αυγ. 1983	26 Νοε. 1982
3	Αίγυπτος	18 Δεκ. 1983	14 Μαρ. 1995	2865 / 11 Μαρ. 1994
4	Αρμενία ***	29 Οκτ. 1982	26 Αυγ. 1983	26 Νοε. 1982
5	Αυστρία	20 Μαρ. 1990	10 Νοε. 1990	2500 / 27 Απρ. 1990
6	Βέλγιο	14 Μάι. 1996	8 Δεκ. 1999	3365 / 19 Νοε. 1999
7	Βουλγαρία	30 Οκτ. 2000	3 Ιαν. 2001	3461 / 30 Δεκ. 2000
8	Γαλλία	18 Δεκ. 1981	1 Απρ. 1983	1468 / 9 Ιουλ. 1982
9	Γερμανία	9 Μάι. 1974	11 Οκτ. 1977	1199 / 27 Ιουν. 1975
10	Δανία Σύμβαση /Σημειώματα	26 Μάι. 1981	10 Αυγ. 1981 10 Απρ. 1982	1704 / 17 Ιουλ. 1981 2034 / 24 Σεπτ. 1982
11	Ελλάδα	30 Μαρ. 1968	16 Ιαν. 1969	651 / 10 Μάι. 1968
12	Η.Π.Α	19 Μαρ. 1984	31 Δεκ. 1985	1944 / 4 Απρ. 1984
13	Ηνωμένο Βασίλειο Σύμβαση /Πρωτόκολλο	20 Ιουν. 1974 2 Απρ. 1980	1 Νοε. 1974	1107 / 5 Ιουλ. 1974
14	Ταϊλάνδη	27 Οκτ. 1998	4 Απρ. 2000	3394 / 17 Μαρ. 2000
15	Ινδία	13 Ιουν. 1994	21 Δεκ. 1994	2921 / 4 Νοε. 1994
16	Ιρλανδία	24 Σεπτ. 1968	12 Ιουλ. 1970	726 / 19 Μάι. 1969
17	Ιταλία Σύμβαση /Πρωτόκολλο	24 Απρ. 1974 7 Οκτ. 1980	9 Ιουν. 1983	1586 / 5 Σεπτ. 1980 4 Ιουν. 1982
18	Καναδάς	2 Μάι. 1984	3 Σεπτ. 1985	2053 / 31 Μάι. 1985
19	Κίνα	25 Οκτ. 1990	5 Οκτ. 1991	2578 / 22 Φεβ. 1991
20	Κιργιστάν ***	29 Οκτ. 1982	26 Αυγ. 1983	26 Νοε. 1982
21	Κουβέιτ	15 Δεκ. 1984	25 Σεπτ. 1986	2026 / 18 Ιαν. 1985
22	Λευκορωσία	29 Μάι. 1998	12 Φεβ. 1999	3273 / 9 Οκτ. 1998
23	Λίβανος	18 Φεβ. 2003	14 Απρ. 2005	3976 / 8 Απρ. 2005

24	Μάλτα	22 Οκτ. 1993	11 Αυγ. 1994	2860 / 25 Φεβ. 1994
25	Μαυρίκιος	21 Ιαν. 2000	12 Ιουν. 2000	3410 / 2 Ιουν. 2000
26	Μολδαβία ***	29 Οκτ. 1982	26 Αυγ. 1983	26 Νοε. 1982
27	Νορβηγία	2 Μάιο. 1951	1 Ιαν. 1955	11 Ιουν. 1956
28	Νότιος Αφρική	26 Νοε. 1997	8 Δεκ. 1998	3214 / 16 Ιαν. 1998
29	Ουγγαρία	30 Νοε. 1981	24 Νοε. 1982	862 / 7 Μάι. 1982
30	Ουζμπεκιστάν***	29 Οκτ. 1982	26 Αυγ. 1983	26 Νοε. 1982
31	Ουκρανία	29 Οκτ. 1982	26 Αυγ. 1983	26 Νοε. 1982
32	Πολωνία	4 Ιουν. 1992	9 Ιουλ. 1993	2735 / 4 Σεπ. 1992
33	Ρουμανία	16 Νοε. 1981	8 Νοε. 1982	1757 / 26 Φεβ. 1982
34	Ρωσία	5 Δεκ. 1998	17 Αυγ. 1999	3306 / 26 Φεβ. 1999
35	Σερβία Μαυροβούνιο *	29 Ιουν. 1985	8 Σεπ. 1986	2073 / 23 Αυγ. 1985
36	Σεϋχέλλες	28 Ιουν. 2006	27 Οκτ. 2006	25 Οκτ. 2006
37	Σιγκαπούρη	24 Νοε. 2000	8 Φεβ. 2001	3641 / 30 Δεκ. 2000
38	Σλοβακία **	15 Απρ. 1980	30 Δεκ. 1980	1599 / 3 Μάι. 1980
39	Σλοβενία *	29 Ιουν. 1985	8 Σεπ. 1986	2073 / 23 Αυγ. 1985
40	Σουηδία	22 Οκτ. 1988	14 Νοε. 1989	2377 / 20 Ιαν. 1989
41	Συρία	15 Μαρ. 1992	22 Φεβ. 1995	2863 / 4 Μαρ. 1994
42	Τατζικιστάν ***	29 Οκτ. 1982	26 Αυγ. 1983	26 Νοε. 1982
43	Τσεχία **	15 Απρ. 1980	30 Δεκ. 1980	1599 / 3 Μάιο. 1980

Πηγή:<http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/EB92F95C65FE2EABC22572AC0049F362?OpenDocument&highlight=>

Σημειώσεις:

*Η σύμβαση μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Σοσιαλιστικής Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας είναι ακόμα σε ισχύ.

**Η σύμβαση μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας της Τσεχοσλοβακίας βρίσκεται ακόμα σε ισχύ.

***Η σύμβαση μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Ένωσης Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών είναι ακόμα σε ισχύ.

4.1 Διμερείς Συμφωνίες σε θέματα Εμπορικής Ναυτιλίας

Η Κύπρος με σκοπό την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας έχει επικυρώσει διμερείς συμφωνίες με πολλά κράτη. Οι συμφωνίες αυτές επιδιώκουν την προώθηση των φιλικών σχέσεων μεταξύ της Κύπρου και τρίτων κρατών, τη διερεύνηση των τομέων συνεργασίας σε θέματα που αφορούν τη ναυτιλία τα οποία είναι εφικτό να δώσουν οικονομικά οφέλη και στις δύο χώρες όπως επίσης και την πρόσληψη των ναυτικών.

Οι συμφωνίες αυτές περιλαμβάνουν διατάξεις για την πρόσληψη κατάλληλα εκπαιδευμένων ναυτικών που προέρχονται από τις χώρες που σύναψαν συμφωνία, πάνω σε κυπριακά πλοία. Οι όροι πρόσληψης των ναυτικών είναι εγκεκριμένοι από τις αρμόδιες αρχές και/ή από τις ναυτικές συντεχνίες της συμβαλλόμενης χώρας και τυχών διαφορές επιλύονται αποκλειστικά από τα αρμόδια δικαστήρια ή Αρχές της Κύπρου ή της συμβαλλόμενης χώρας.


Οι χώρες με τις οποίες η Κύπρος έχει συνάψει συμφωνίες είναι οι εξής:

Η Αίγυπτος, η Αλγερία, η Βουλγαρία, η Ινδία, το Ιράν, η Κίνα, η Κούβα, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Ρωσία, η Σρι Λάνκα, η Συρία και οι Φιλιππίνες.

Ακόμη, συμφωνίες που έχουν υπογραφεί και θα τεθούν σύντομα σε ισχύ είναι με το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, την Ελλάδα, την Ιταλία, το Πακιστάν, την Αντίγκουα & Μπαρμπούντα και τη Νότια Κορέα. Ωστόσο, συμφωνίες που έχουν μονογραφηθεί και εκκρεμεί η υπογραφή τους είναι με την Εσθονία, την Γερμανία, την Ουγγαρία, τη Λιβύη, τη Σλοβενία, το Λίβανο και την Ταϊλάνδη.

4.2 Πλοία Κυπριακών Συμφερόντων

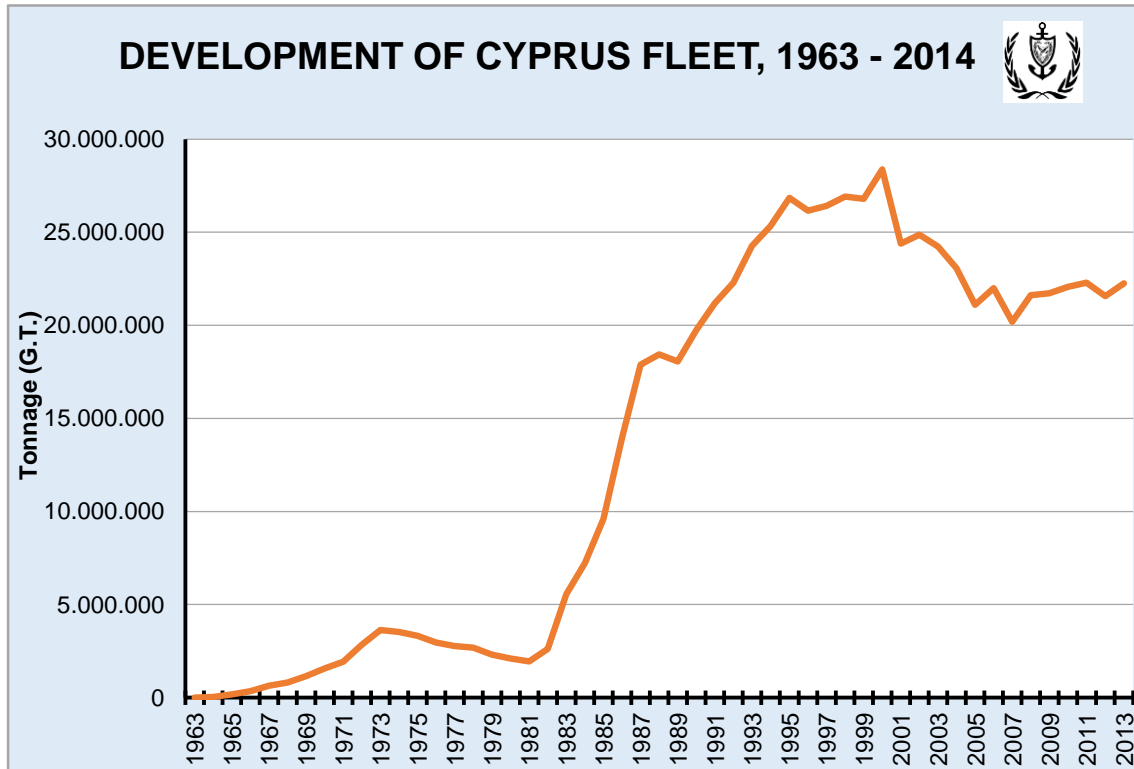
Αναλυτικά, τα πλοία Κυπριακών συμφερόντων από το 1963 έως το 2014 είχαν ως εξής:

DEVELOPMENT OF CYPRUS FLEET, 1963-2014 		
Year	No. of ships	Tonnage (G.T.)
1963	2	96
1964	9	32.155
1965	42	180.108
1966	69	342.262
1967	119	638.510
1968	154	813.988
1969	219	1.149.300
1970	314	1.575.702
1971	426	1.933.322
1972	659	2.838.811
1973	876	3.637.679
1974	907	3.519.638

1975	930	3.329.346
1976	1.006	2.967.946
1977	1.190	2.765.299
1978	1.244	2.688.723
1979	1.215	2.306.493
1980	1.233	2.098.392
1981	1.205	1.944.847
1982	1.338	2.621.944
1983	1.324	5.552.338
1984	1.376	7.227.418
1985	1.487	9.586.882
1986	1.803	13.948.452
1987	1.981	17.890.061
1988	1.974	18.430.916
1989	1.952	18.063.489
1990	2.075	19.742.532
1991	2.190	21.192.821
1992	2.316	22.293.741
1993	2.509	24.266.001
1994	2.641	25.337.676
1995	2.778	26.842.573
1996	2.733	26.154.012
1997	2.799	26.419.943
1998	2.673	26.916.960
1999	2.686	26.791.485
2000	2.728	28.373.441
2001	2.239	24.379.400
2002	2.153	24.860.060
2003	2.031	24.232.757
2004	1.913	23.059.919
2005	1.802	21.094.415
2006	1.845	21.994.770
2007	1.789	20.196.441
2008	1.869	21.626.432
2009	1.853	21.715.158
2010	1.862	22.057.525
2011	1.840	22.287.344
2012	1.818	21.565.917
2013	1.809	22.262.528
2014	1.769	22.708.259
G.T.= Gross tonnage n.a.= not applicable		
COPYRIGHT ©: 2014, REPUBLIC OF CYPRUS, DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING		

Πηγή: "Ναυτιλιακό Γραφείο Πρεσβεία της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ελλάδα".

Ακολουθεί γράφημα σύμφωνα με το σύνολο της εσωτερικής χωρητικότητας των πλοίων ανά διετία:



Πηγή: "Ναυτιλιακό Γραφείο Πρεσβεία της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ελλάδα".

Β' ΜΕΡΟΣ

**ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

5. Η Ελλάδα

Η Ελλάδα καταλαμβάνει μία έκταση 131.957 τετραγωνικών χιλιομέτρων και βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης. Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και σημαντικότερα ναυτικά κράτη παγκοσμίως και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο πρωταθλητής της εθνικής οικονομίας. Η ελληνική ναυτιλία διακρίνεται για τις υψηλές επιδόσεις της, η οποία κυριαρχεί σε παγκόσμιο επίπεδο, με συγκριτικό πλεονέκτημα. Εκ γεωγραφικής θέσεως θα ήταν λοιπόν αδύνατο να μην αναπτύξει αυτό τον τομέα, από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ιστορίας της. Η ναυτιλία συνιστά γόητρο για την Ελλάδα και αποτελεί την πιο δραστήρια και ανθηρή βιομηχανία συναλλαγών και απασχολεί εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενους επί ή εκτός του πλοίου.

Κατά το 1960, το μέγεθος του ελληνικού ναυτικού εμπορικού στόλου σχεδόν διπλασιάστηκε, κυρίως από επιχειρηματίες μεγιστάνες που επένδυσαν σημαντικά κεφάλαια.

Σημαντικό επίσης ρόλο στην χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας, παίζει και η προσπάθεια για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου. Ο Πειραιάς είναι ένας από τους μεγαλύτερους δήμους της χώρας μας και κάθε χρόνο εγκαθιστούν εκεί την επιχείρησή τους εκατοντάδες επενδυτές. Η εγκατάσταση των εταιριών ποικίλλουν καθώς ο Πειραιάς φιλοξενεί πληθώρα επιχειρήσεων ανεξαρτήτως ναυτιλιακού κλάδου. Ως βάση, έχει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Πιο συγκεκριμένα, από νηογνώμονες, ναυλομεσίτες, εταιρίες ναυτασφαλίσεων, ναυτικά δικαστήρια μέχρι χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς κ.ά.

Το σημείο στο οποίο βρίσκεται ο Πειραιάς τον καθιστά σημαντικό πέρασμα, διότι συνδέει την Ασία με την Ευρώπη. Κατόπιν τούτου, δικαίως διεκδικεί να είναι το διεθνές ναυτιλιακό μητροπολιτικό κέντρο.

5.1 Ελληνική Ναυτιλία⁸

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει σε σύνολο περίπου 13,4 δισεκατομμύρια € ετησίως στο ΑΕΠ της χώρας μας, βάσει στατιστικών του 2010, ενώ υπολογίζεται ότι απασχολεί περί τα 165.000 άτομα.

5.2 Η Συνεισφορά του Ναυτιλιακού Κλάδου

Σύμφωνα με τη μελέτη της BCG (The Boston Consulting Group) το Μάιο του 2013, η *άμεση* συνεισφορά του βασικού ναυτιλιακού κλάδου υπολογίζεται περίπου στα 7,6 δισεκατομμύρια €, ποσό που αντιστοιχεί σε 3,5% του ελληνικού ΑΕΠ. Από αυτά, η ποντοπόρος ναυτιλία έχει την μεγαλύτερη συνεισφορά, προσφέροντας 6,5 δισεκατομμύρια €. Επιπροσθέτως, ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει *έμμεσα*, μέσω των υποστηρικτικών υπηρεσιών της ναυτιλίας, 2,3 δισεκατομμύρια € ενώ 3,4 δισεκατομμύρια είναι τα υπολογιζόμενα επαγωγικά⁹ οφέλη. Συνολικά, ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει περίπου 13,4 δισεκατομμύρια €, ποσό που αντιστοιχεί στο 6% του ελληνικού ΑΕΠ, βάσει στατιστικών του 2010.

Η συνολική συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στο ΑΕΠ παραμένει σταθερή διαχρονικά, γεγονός που υποδεικνύει ότι η συνολική συνεισφορά του για το έτος 2012 θα μπορούσε να αντιστοιχεί σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας δεδομένης της συρρίκνωσης του ελληνικού ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια.

Ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος υπολογίζεται ότι απασχολεί περισσότερα από 165.000 άτομα, δηλαδή το 3,5% της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα.

⁸ Πηγή: <http://www.bcg.gr/documents/file146827.pdf>

⁹ Τα επαγωγικά οφέλη βασίζονται στον υπολογισμό του αντίκτυπου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη οικονομία.

Ενδεικτικές της συνεισφοράς της στην οικονομία είναι και οι ετήσιες εισπράξεις στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Οι εισπράξεις των θαλάσσιων μεταφορών στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών ανήλθαν την τελευταία δεκαετία στα 136 δισεκατομμύρια €.

Η ελληνική ναυτιλία, με εισπράξεις που ανήλθαν σε 12,7 δισεκατομμύρια € το 2011, κατείχε την πρώτη θέση στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Αξίζει να σημειώσουμε, πως οι κεφαλαιακές ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας καλύπτονται από ιδιωτικά κεφάλαια, χωρίς χρηματοδότηση ή επιδοτήσεις από την κυβέρνηση, σε αντίθεση με τον Τουρισμό που κατατάσσεται δεύτερος με εισπράξεις 10,5 δισεκατομμύρια €.

Πέραν από τη ναυτιλία, εξέχουσας σημασίας αποτελεί το γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές συνεισφέρουν περαιτέρω στην ελληνική οικονομία και κοινωνία με ποικίλους τρόπους. Πιο συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν την οικονομία, διοχετεύοντας ναυτιλιακά κεφάλαια σε επενδύσεις και οικονομικές δραστηριότητες σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, καθώς και την κοινωνία μέσω της ευρύτερης κοινωνικής τους προσφοράς.

5.3 Η Ποντοπόρος Ναυτιλία¹⁰

Η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο σε σύγκριση με τους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Στην Ελλάδα ισχύει το καθεστώς της φορολόγησης της χωρητικότητας των πλοίων (tonnage tax), βάσει του οποίου θεσπίζεται ένας συγκεκριμένος φορολογικός συντελεστής ανά τόνο (ρυθμιζόμενος με βάση τις κλίμακες χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου), ενώ τα εταιρικά κέρδη απαλλάσσονται από φορολόγηση. Παρόμοια ευνοϊκή μεταχείριση παρατηρείται σε όλα τα κράτη με αναπτυγμένη ποντοπόρο ναυτιλία και δη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λόγω της διεθνοποιημένης φύσης της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Το μεταφορικό έργο της ποντοπόρου ναυτιλίας εκτελείται σε διεθνή ύδατα, συχνά σε μεγάλη απόσταση από τα γραφεία διαχείρισης. Για το λόγο αυτό, η δραστηριότητα

¹⁰ Πηγή: “Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στη Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές” ΙΟΒΕ Ιανουάριος 2013.

διαχείρισης μπορεί σχετικά εύκολα να μεταναστεύσει σε άλλο κράτος με ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς, αρκεί να υπάρχει εκεί η κατάλληλη τεχνοοικονομική υποδομή και το κατάλληλα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Έτσι, η φορολόγηση χωρητικότητας των πλοίων είναι το κυρίαρχο σύστημα φορολόγησης (με ελάχιστες διαφοροποιήσεις) ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες με ναυτική παρουσία, εξαντλώντας τις φορολογικές υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων απέναντι στα κράτη νηολόγησης ή εγκατάστασης.

Μια απότομη αλλαγή του φορολογικού καθεστώτος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, χωρίς προσεκτική μελέτη των αντίστοιχων καθεστώτων σε ανταγωνιστικά ναυτιλιακά κέντρα, ενδέχεται να οδηγήσει σε μείωση των καθαρών φορολογικών εσόδων, ως αποτέλεσμα μετανάστευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

6. Φορολόγηση Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα (Ν. 27/1975)¹¹

Σύμφωνα με το Ν.27/1975 όλα τα πλοία που έχουν ελληνική σημαία φορολογούνται με βάση την ηλικία του πλοίου και την χωρητικότητά τους. Υποκείμενο του φόρου σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού είναι ο κύριος του πλοίου, ο πλοιοκτήτης είτε αυτός είναι φυσικό πρόσωπο είτε νομικό πρόσωπο. Πιο συγκεκριμένα, ορίζεται ότι αυτός που εμφανίζεται ως κύριος του πλοίου την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους στο οικείο νηολόγιο που είναι εγγεγραμμένο το πλοίο βαρύνεται με φόρο, ανεξάρτητα του τόπου διαμονής του πλοιοκτήτη ή της έδρα της εταιρίας του.

Όσον αφορά, την περίπτωση όπου ο ιδιοκτήτης-πλοιοκτήτης μισθώνει το πλοίο του γυμνό ή δίνει τη διαχείριση του πλοίου σε τρίτο πρόσωπο η υποχρέωση για την καταβολή του φόρου παραμένει στον πλοιοκτήτη και όχι στο τρίτο πρόσωπο όπου εκμεταλλεύεται το πλοίο.

¹¹ Γεώργιος Ζγούρας: “Το Θεσμικό και Φορολογικό Πλαίσιο των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων σε Ελλάδα και Κύπρο” κεφ.1.

Όπως αναφέρεται, στο τμήμα Α' κεφάλαια Β', Γ', Δ' του παραπάνω νόμου τα πλοία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: στην κατηγορία Α' και την κατηγορία Β' και περαιτέρω τα πλοία κάθε κατηγορίας αντιμετωπίζονται διαφορετικά ανάλογα με το εάν έχουν νηολογηθεί πριν ή μετά την ημερομηνία δημοσίευσης του νόμου αυτού που είναι 22 Απριλίου 1975.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του παρόντος νόμου στην Α' κατηγορία ανήκουν τα πλοία:

- α) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και άνω,
- β) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας τα οποία εκτελούν δρομολόγια σε λιμάνια εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων εξωτερικού,
- γ) Επιβατηγά πλοία που επεκτείνουν τα δρομολόγια τους σε λιμάνια εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων εξωτερικού,
- δ) Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων τα οποία κατά το προηγούμενο έτος ή εξάμηνο τελούσαν αποκλειστικά και μόνο δρομολόγια περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή εξωτερικού μόνο εξωτερικού για λόγους αναψυχής των επιβατών (περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια),
- ε) Πλωτά γεωτρήματα άνω των 5.000 τόνων ως και πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση, γεώτρηση του θαλάσσιου βυθού, άντληση από την θάλασσα, διύλιση και αποθήκευση πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

Στην Β' κατηγορία πλοίων ανήκουν:

Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικώς.

Σύμφωνα με τις κατηγορίες αυτές λοιπόν, ο φόρος και η εισφορά βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή την πλοιοκτήτρια εταιρία που είναι εγγεγραμμένοι στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη μέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξαρτήτως της κατοικίας ή της διαμονής ή της έδρας αυτών στο εσωτερικό της χώρας ή στο εξωτερικό. Ακόμη, σε περίπτωση που ο κύριος του πλοίου αδυνατεί να πληρώσει το φόρο του πλοίου αλληλέγγυος υπεύθυνος για την καταβολή του φόρου και της εισφοράς είναι και όποιος είτε με εντολή του ιδιοκτήτη ή όποιος άλλης αρχής (π.χ δικαστήριο) διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους από την εκμετάλλευση του. Ενώ σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης πλοίου ο νέος πλοιοκτήτης ευθύνεται εξολοκλήρου για το φόρο και την εισφορά που βαρύνουν το πλοίο κατά την μεταβίβαση του.

6.1 Μειώσεις Φόρου και Εισφοράς Λόγω Αργίας Πλοίου

Η παράγραφος 1 του άρθρου 5 του παρόντος νόμου αναφέρει ότι σε περίπτωση πλήρως αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών, έλλειψης εργασίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας, ο φόρος και η εισφορά κατά το άρθρο 10 του ίδιου νόμου μειώνεται αναλόγως με τις ημέρες αργίας σύμφωνα με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- α) Πλοία πρώτης κατηγορίας, εφόσον η αργία διήρκησε για χρονικό διάστημα πάνω από δύο συνεχόμενους μήνες, κατά το προηγούμενο ή κατά το έτος της φορολογίας,
- β) Πλοία δεύτερης κατηγορίας, εφόσον η αργία διήρκησε για συνεχόμενο διάστημα μεγαλύτερο των είκοσι ημερών, κατά το έτος φορολογίας.

Η αργία του πλοίου θεωρείται πλήρως αποδεδειγμένη εάν βεβαιωθεί με πιστοποιητικό από την αρμόδια ελληνική ή προξενική αρχή.

6.2 Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μετά την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975 και Προσαύξηση Φόρου σύμφωνα με το Άρθρο 2 του Ν.4336/2015

Ο φόρος των πλοίων Α' κατηγορίας μετά τον Ν.27/1975 υπολογίζεται με βάση την ηλικία και τους κόρους ολικής χωρητικότητας του πλοίου. Στις 17 Σεπτεμβρίου του 2015 οι φορολογικοί συντελεστές αναπροσαρμόστηκαν με το άρθρο 2 του Ν.4336/2015 και την ΠΟΛ. 1209/2015 του Υπουργείου Οικονομικών, όπου ορίζεται ότι τα ποσά φόρου ανά κ.ο.χ των πλοίων Α' κατηγορίας που προβλέπονται στην παρ.1 του άρθρου 6 του Ν.27/1975 προσαυξάνονται κατά ποσοστό 4% ετησίως, για την πενταετία 2016-2020 με την αναπροσαρμογή των αντίστοιχων συντελεστών σε δολάρια ΗΠΑ ανά Κ.Ο.Χ.

Το ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό της προσαύξησης προστίθεται στα ποσά φόρου κάθε έτους σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 6 του Ν. 27/1975 και σε αυτά των επόμενων ετών, όπως αυτά θα διαμορφωθούν μέσα στην πενταετία. Οι συντελεστές έχουν ως εξής:

ΦΟΡΟΣ ΠΛΟΙΟΥ Α' ΚΑΤΗΓ. ΝΗΟΛΟΓΗΘΕΝΤΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975	
ΕΤΗ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΛΑΡΙΑ Η.Π.Α ανά κ.ο.χ
1) Από 0-4 ετών	1,399
2) Από 5-9 ετών	2,508
3) Από 10-19 ετών	2,455
4) Από 20-29 ετών	2,323
5) Από 30 και άνω	1,795

Πηγή: <http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/21853>

Στη συνέχεια ακολουθούν οι συντελεστές για τον προσδιορισμό του φόρου.

ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ
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 άνω	0,2

Πηγή: <https://www.e->

[forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29](https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29)

Είναι αυτονόητο ότι η παραπάνω προσαύξηση θα επιβληθεί αναλόγως και για τα επόμενα τέσσερα έτη μέχρι τη λήξη της πενταετίας (2016-2020), με την αναπροσαρμογή των παραπάνω συντελεστών σε δολάρια Η.Π.Α ανά Κ.Ο.Χ.

6.3 Απαλλαγές - Μειώσεις Φόρων

Στο άρθρο 7 του παρόντος νόμου αναφέρονται όλες οι σχετικές απαλλαγές και μειώσεις φόρου που αφορούν την Α' κατηγορία πλοίων νηολογημένα μετά τις 22 Απριλίου 1975 και αναφέρει:

- α) Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι τη συμπλήρωση 6 ετών,
- β) Πλοία τακτικών γραμμών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν φόρο μειωμένο κατά 50%,
- γ) Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών που έχουν δεχθεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων καθώς και πάσης φύσεως επισκευές και έχουν εκτελεστεί οι εργασίες αυτές στην Ελλάδα και ενώ οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος μπορεί να χορηγηθεί φορολογική απαλλαγή το μέγιστο για έξι έτη και δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το 50% της δαπάνης.

Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου για πλοίο Α' κατηγορίας 35.000 κ.ο.χ και ηλικίας 7 ετών νηολογημένο υπό ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975:

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

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

$$10.000 \text{ κ.ο.χ} : 10.000 \times 1 = 10.000$$

$$5.000 \text{ κ.ο.χ} : 5.000 \times 1 = 5.000$$

Το αποτέλεσμα αυτό προκύπτει από τους συντελεστές ηλικίας του πλοίου. Άρα, ο ετήσιος φόρος ισούται με $38.000 \times 2,508 = 95.304 \$$.

6.4 Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μέχρι την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975

Σύμφωνα με το άρθρο 8 στην κατηγορία αυτή ανήκουν πλοία της Α' κατηγορίας που έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου και η φορολογία που υπόκεινται έχει ως ακολούθως:

- α) Πλοία ηλικίας από 10 έως 20 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,20 δολάρια Η.Π.Α. ανά κόρο ολικής χωρητικότητας,
- β) Πλοία ηλικίας από 20 έως 25 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,30 δολάρια Η.Π.Α. ανά κόρο ολικής χωρητικότητας,
- γ) Πλοία ηλικίας άνω των 25 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,40 δολάρια Η.Π.Α. ανά κόρο ολικής χωρητικότητας.

6.5 Απαλλαγές - Μειώσεις Φόρων

Σε αυτή την κατηγορία πλοίων οι απαλλαγές – μειώσεις φόρων σύμφωνα με το άρθρο 9 του νόμου αυτού έχουν ως εξής:

- α) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών απαλλάσσονται από φορολογία μέχρι τη συμπλήρωση των 10 ετών,
- β) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 30 ετών τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία απαλλάσσονται από το φόρο για 5 έτη για όσο διάστημα μέσα στην πενταετία αυτή δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού και του εξωτερικού ή και μόνο μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού,
- γ) Πλοία τα οποία δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού και του εξωτερικού ή και μόνο μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού, καθώς επίσης και κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν μειωμένο φόρο κατά 50%,
- δ) Πλοία που έχουνε ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται από φόρο μέχρι τη συμπλήρωση ηλικίας των 12 ετών,
- ε) Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών τα οποία έχουν δεχθεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, εφόσον αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα και οι δαπάνες των εργασιών καλύπτονται με εισαγωγή συναλλάγματος, υπόκεινται σε φορολογική ελάφρυνση κατά 50% της δαπάνης τους και για μέγιστο διάστημα τα έξι έτη. Ενώ σε κάθε έτος απαλλαγής πρέπει να αντιστοιχούν τουλάχιστον 100.000 δολάρια δαπάνης.

Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου για πλοίο Α' κατηγορίας 27.000 κ.ο.χ και ηλικίας 12 ετών νηολογημένο υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975:

Άρα, έχουμε $27.000 \times 0,20 = 5.400 \$$.

6.6 Εισφορά Πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μέχρι την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975

Διευκρινίζεται ότι η εισφορά του άρθρου 10 του Ν.27/1975 επιβάλλεται μόνο στα Α' κατηγορίας πλοία που έχουν νηολογηθεί πριν την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975. Με την εφαρμογή των νέων διατάξεων του νόμου 4336/2015 (προσαύξηση ποσών φόρου και εισφοράς κατά ποσοστό 4%) οι νέοι συντελεστές φόρου και εισφοράς σε δολάρια ΗΠΑ ανά Κ.Ο.Χ. που επιβάλλονται στα πλοία, για το έτος 2016, διαμορφώνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΕΙΣΦΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ Α' ΚΑΤΗΓ. ΝΗΟΛΟΓΗΘΕΝΤΩΝ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975	
ΕΤΗ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΛΑΡΙΑ Η.Π.Α ΑΝΑ Κ.Ο.Χ.
1) Από 0-4 ετών	1,399
2) Από 5-9 ετών	2,508
3) Από 10-19 ετών	2,112
4) Από 20-29 ετών	1,980
5) Από 30 και άνω	1,320

Πηγή: <http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/21853>

Παρακάτω ακολουθούν οι συντελεστές για τον προσδιορισμό της εισφοράς.

ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ
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 άνω	0,2

Πηγή: <https://www.e->

forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29

Οι απαλλαγές και μειώσεις εισφοράς των πλοίων πριν το νόμο αυτό δύνανται να είναι ίδιες με τις απαλλαγές και μειώσεις φόρων που αφορούν τα πλοία Α' κατηγορίας νηολογημένα μετά το Ν.27/1975.

Παράδειγμα υπολογισμού της ετήσιας εισφοράς για πλοίο Α' κατηγορίας 29.000 κ.ο.χ και ηλικίας 42 ετών νηολογημένο υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975:

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

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

$$9.000 \text{ κ.ο.χ} : 9.000 \times 1 = 9.000$$

Το αποτέλεσμα αυτό προκύπτει από τους συντελεστές ηλικίας του πλοίου. Ο ετήσιος φόρος ισούται με $32.000 \times 1,320 = 42.240 \text{ \$}$.

$$\text{Στη συνέχεια, } 29.000 \text{ (κ.ο.χ)} \times 0,40 = 11.600 \text{ \$}.$$

Άρα, ο ετήσιος φόρος και η εισφορά ισούνται με $42.240 + 11.600 = 53.840\text{\$}$.

6.7 Φορολογία Πλοίων Β' Κατηγορίας

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 12 του Ν.27/1975, όπως αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 6 του άρθρου 11 του Ν.2948/2001 ο υπολογισμός του φόρου για τα πλοία της Β' κατηγορίας γίνεται ετησίως σύμφωνα με την ολική χωρητικότητα τους και έχει ως εξής:

ΚΛΙΜΑΚΙΟ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΚΛΙΜΑΚΙΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩ ΚΑΤΑ ΚΟΡΟ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΦΟΡΟΣ ΚΛΙΜΑΚΙΟΥ (ΣΕ ΕΥΡΩ)	ΣΥΝΟΛΟ	
			ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ (GROSS)	ΕΤΗΣΙΟΥ ΦΟΡΟΥ (ΣΕ ΕΥΡΩ)
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Πηγή: <http://www.forin.gr/laws/law/2705/kukloforia-trapezogrammatiwn-kai-kermatwn-eurw-kai-forologikes-ruthmiseis-gia-thn-eisagwgh-tou-eurw#!/?article=13009>

Άνω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ ανά κόρο. Ενώ ο φόρος της παραπάνω κλίμακας μειώνεται:

- α) Κατά 50% για πλοία τακτικών γραμμών μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή και μόνο ξένων λιμανιών,

- β) Κατά 60% για επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητων, ιστιοφόρων και ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής,
- γ) Κατά 75% όταν πρόκειται για αλιευτικά.

6.8 Απαλλαγές - Μειώσεις φόρων

Οι απαλλαγές και οι μειώσεις φόρων του άρθρου 13 του παρόντος νόμου αναφέρονται σε πλοία Β΄ κατηγορίας και είναι οι εξής:

- α) Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία ψυγεία ηλικίας μεταξύ 10 και 20 ετών την πρώτη φορά που τίθενται υπό ελληνική σημαία υπόκεινται σε έκπτωση φόρου κατά 50% για μία πενταετία,
- β) Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία ψυγεία ηλικίας κάτω των 20 ετών τα οποία έχουν υποστεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως απαλλάσσονται κατά 2/3 σε μείωση φόρου για τα επόμενα 10 χρόνια,
- γ) Πλοία ηλικίας 10 έως 15 ετών νηολογημένα υπό ελληνική σημαία υπόκεινται σε μείωση φόρου κατά 2/3 για μία πενταετία αντικαθιστώντας πλοία με ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών, αν και εφόσον ο πλοιοκτήτης που νηολογεί το πλοίο είναι πρόσωπο ελληνικής ιθαγένειας ενώ αν είναι εταιρία να έχει συσταθεί με ελληνικό νόμο και να ανήκει κατά 50% τουλάχιστον σε πρόσωπο ελληνικής ιθαγένειας. Ακόμη, τα νέα πλοία να έχουν τουλάχιστον 2/3 της αντικαθιστάμενης ολικής χωρητικότητας από ότι είχαν τα παλιά. Επίσης, στους ίδιους κύριους των πλοίων να ανήκουν τα νέα πλοία όπως ανήκαν και τα αντικαθιστάμενα. Τέλος, κατά τη διάρκεια της πενταετίας η κυριότητα θα πρέπει να παραμείνει σε πρόσωπα ελληνικής ιθαγένειας ή εταιριών συστημένων με ελληνικό νόμο.
- δ) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών απαλλάσσονται της φορολογίας μέχρι τη συμπλήρωση του 10^{ου} έτους της ηλικίας τους, ενώ φορτηγά πλοία ηλικίας μικρότερη των 30 ετών τα οποία έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου για πέντε έτη

από τη νηολόγηση τους αρκεί να δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμένων.

- ε) Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται από φόρους μέχρι τη συμπλήρωση ηλικίας 12 ετών.

Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου για αλιευτικό πλοίο Β' κατηγορίας 600 κ.ο.χ:

$$100 \text{ κ.ο.χ} = 71 \text{ €}$$

$$500 \text{ κ.ο.χ} = 600 \text{ €}$$

Έχουμε έκπτωση φόρου κατά 75%.

Άρα, ο φόρος ανέρχεται σε $600 + 71 = 671 \times 75\% = 503,25 \text{ €}$.

6.9 Φορολογία Πλοίων υπό Ξένη Σημαία

Το άρθρο 24 του Ν.4110/2013 αντικαθιστά το άρθρο 26 του Ν.27/1975 το οποίο αναφέρεται στη φορολογία πλοίων υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.27/1975.

Όπως αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 24 επιβάλλεται φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία διαχειρίζονται ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.27/1975. Η επιβολή του φόρου γίνεται στο φόρο εισοδήματος των κερδών που προκύπτουν στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία, καθώς και των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Αποφυγής Διπλής Φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου και των Διμερών Ναυτιλιακών συμβάσεων που έχει συνάψει η Ελλάδα με άλλα κράτη.

Ο φόρος βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρίες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό την διαχείριση ημεδαπών

ή αλλοδαπών εταιριών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

Οι διαχειρίστριες εταιρίες που αναφέρθηκαν παραπάνω ευθύνονται το ίδιο με τις πλοιοκτήτριες εταιρίες για την καταβολή του φόρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, οι διαχειρίστριες εταιρίες ευθύνονται εξ ολοκλήρου για την καταβολή του φόρου. Ακόμη, σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση του πλοίου της με ξένη σημαία, η διαχειρίστρια εταιρία ευθύνεται για την καταβολή του φόρου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου. Επιπλέον, σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο μετά τη μεταβίβαση παραμένει υπό τη διαχείριση ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρίας εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν.27/1975, ο φόρος του άρθρου 26 βαρύνει το νέο πλοιοκτήτη από την ημερομηνία της μεταβίβασης, ενώ ο νέος πλοιοκτήτης είναι εξολοκλήρου υπόχρεος με τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή του φόρου αυτού του παρόντος άρθρου που βαρύνει το πλοίο μέχρι το χρόνο της μεταβίβασης.

Ο φορολογικός συντελεστής καθορίζεται σε δολάρια Η.Π.Α κατά κόρο ολικής χωρητικότητας των πλοίων και ανάλογα με την ηλικία αυτών. Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975 (άρθρο 26 του Ν.27/1975) για τα πλοία που νηολογούνται με ελληνική σημαία. Η ηλικία του πλοίου υπολογίζεται ότι αρχίζει την 1η Ιανουαρίου του έτους που ακολουθεί εκείνο μέσα στο οποίο παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, από το ναυπηγείο έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση.

6.10 Μειώσεις Φόρου

Ο φόρος που προκύπτει με βάση τους παραπάνω συντελεστές και που αναφέρεται σε δωδεκάμηνη περίοδο εργασίας του πλοίου, μειώνεται:

- α) Σε περίπτωση αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών κλπ. για χρονική περίοδο που υπερβαίνει τους δύο συναπτούς μήνες κατά το προηγούμενο ή κατά το έτος της φορολογίας του,
- β) Κατά 50%, αν πρόκειται για πλοία δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές,
- γ) Από το ποσό του φόρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο με ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

6.11 Κύρωση Συνυποσχετικού με τη Ναυτιλιακή Κοινότητα σύμφωνα με το Άρθρο 42 του Ν.4301/2014

Σύμφωνα με το νόμο 4301/2014 άρθρο 42, κυρώνεται από την Κυβέρνηση και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (στο εξής “Ναυτιλιακή Κοινότητα”) το συνυποσχετικό στις 18 Ιουλίου 2013, το οποίο αναφέρει την επιθυμία της Ναυτιλιακής Κοινότητας να συμβάλει οικειοθελώς (στο εξής “Οικειοθελής Παροχή”) στη δύσκολη δημοσιονομική συγκυρία στην οποία έχει περιέλθει η χώρα εξαιτίας της οικονομικής κρίσης.

Στο άρθρο αυτό αναφέρεται ότι το ποσό της Οικειοθελούς Παροχής ανέρχεται στα 140 εκατ. € ετησίως. Κατά το άρθρο 2 ως ημερομηνία λήξης του Συμφωνητικού ορίζεται ο συμβατικός χρόνος αποπληρωμής της Οικειοθελούς Παροχής. Κι ο υπολογισμός αυτής, όπως αναφέρει το άρθρο 3, γίνεται με βάση τα πλοία τα οποία εκμεταλλεύεται, κατά κυριότητα ή μη, ο κάθε πλοιοκτήτης. Για τα πλοία με ελληνική σημαία καταβάλλεται κατ’ έτος επί τριετία ποσό ίσο με το τελικό ποσό του φόρου που υπολογίστηκε. Το ίδιο ισχύει και για τα πλοία με αλλοδαπή σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, με βάση το άρθρο 25 του Ν.27/1975. Στη συνέχεια, τα συμβαλλόμενα μέρη υποβάλλουν δήλωση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σχετικά με τον αριθμό των πλοίων, τη σημαία, την ηλικία και την ολική χωρητικότητα τους, τον αριθμό IMO,

το ύψος της Οικειοθελούς Παροχής, με βάση τα κριτήρια υπολογισμού. Ο χρόνος καταβολής της Οικειοθελούς Παροχής, δυνάμει του άρθρου 4, θα καταβάλλεται από τους πλοιοκτήτες, κατά το χρονικό διάστημα 2014-2016.

6.12 Έσοδα στο Κράτος από τη Φορολογία Πλοίων

Αναλυτικά τα εισπραχθέντα έσοδα του κράτους από τη φορολόγηση πλοίων με ελληνική σημαία είχαν ως εξής:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2013-2016			
2013	2014	2015	2016
€ 13.483.802,52	€ 12.759.708,26	€ 17.454.615,36	€ 4.148.681,13

Πηγή: "ΔΟΥ Πλοίων Πειραιά".

Παρατηρούμε μία καθοδική τάση των εσόδων από το έτος 2013-2014 στη συνέχεια από το έτος 2014-2015 τα έσοδα είχαν ανοδική τάση. Λαμβάνοντας υπόψη ότι για το τρέχον έτος τα συνολικά έσοδα έχουν διαμορφωθεί μέχρι την ημερομηνία 29/2/2016 θεωρούμε ως δεδομένο ότι τα έσοδα για το έτος 2016 θα αυξηθούν.

Στη συνέχεια τα εισπραχθέντα έσοδα του κράτους από τη φορολόγηση πλοίων υπό ξένη σημαία με βάση το άρθρο 24 του Ν.4110/13 διαμορφώθηκαν ως εξής:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2013-2016			
2013	2014	2015	2016
€ 25.880.902,16	€ 29.245.812,71	€ 38.993.511,24	€ 11.904.098,23

Πηγή: "ΔΟΥ Πλοίων Πειραιά".

Γίνεται αντιληπτό ότι, τα συνολικά έσοδα του κράτους για τα πλοία υπό ξένη σημαία είναι μεγαλύτερα σε σχέση με τα έσοδα του κράτους για τα πλοία υπό ελληνική σημαία και συνεχώς ακολουθούν ανοδική πορεία. Επίσης, για το τρέχον έτος η κατάσταση των εσόδων έχει διαμορφωθεί μέχρι την ημερομηνία 29/2/2016 και επομένως το τελικό ποσό θα αυξηθεί.

7. Συμβάσεις Αποφυγής της Διπλής Φορολογίας

Οι συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας που έχει συνάψει η Ελλάδα είναι οι εξής:

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ή/και ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ				
	ΧΩΡΕΣ	ΝΟΜΟΣ	Φ.Ε.Κ	ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
1.	Άγιος Μαρίνος	N 4243/2014	57/2014	01.01.2015
2.	Αζερμπαϊτζάν	N 3826/2010	29/2010	01.01.2011
3.	Αίγυπτος	N 3484/2006	170/2006	01.01.2007
4.	Αλβανία	N 2755/1999	252/1999	01.01.2001
5.	Αρμενία	N 3014/2002	103/2002	01.01.2003
6.	Αυστρία (αναθεώρηση)	NΔ 994/1971 N 3724/2008	210/1971 253/2008	01.01.2010
7.	Βέλγιο (αναθεώρηση)	NΔ 117/1969 N 3407/2005	41/1969 266/2005	01.01.2005
8.	Βουλγαρία Πρωτόκολλο	N 2255/1994 N 2927/2001	195/1994 140/2001	01.01.2003
9.	Βοσνία & Ερζεγοβίνη	N 3795/2009	157/2009	01.01.2013
10.	Γαλλία	NΔ 4386/1964	192/1964 & 77/1965	31.01.1965
11.	Γερμανία	AN 52/1967	134/1967	01.01.1964
12.	Γεωργία	N 3045/2002	198/2002	01.01.2003
13.	Δανία	N 1986/1991	189/1991	01.01.1992
14.	Ελβετία (αναθεώρηση) Προσθ. Πρωτόκολλο	N 1502/1984 N 4034/2011 N 4105/2013	192/1984 269/2011 5/2013	01.01.2012 01.01.2012
15.	Εσθονία	N 3682/2008	145/2008	01.01.2009
16.	Ην. Αραβικά Εμιράτα (ΣΑΔΦ & Πρωτόκολλο)	N 4234/2014 ¹²	28/2014	01.01.2014
17.	Ην. Βασίλειο	NΔ 2732/1953	329/1953	01.01.1951 01.01.1952
18.	Ην. Πολιτείες	NΔ 2548/1953	231 & 333/1953	30.12.1953
19.	Ινδία	NΔ 4580/1966	235/1966	01.01.1964
20.	Ιρλανδία	N 3300/2004	262/2004	01.01.2005
21.	Ισλανδία	N 3684/2008	147/2008	01.01.2009
22.	Ισπανία	N 3015/2002	104/2002	01.01.2003
23.	Ισραήλ	N 2572/1998	112 /1998	01.01.1999
24.	Ιταλία (αναθεώρηση)	AN 23/1967 N 1927/1991	109/1967 17/1991	01.01.1984
25.	Καναδάς (Πρωτόκολλο)	N 3824/2010 N 4035/2011	27/2010 270/2011	01.01.2011 01.01.2011

¹² Αφορά τη ΣΑΔΦ και το Πρωτόκολλο, η δε έναρξη ισχύος αφορά και τα δύο.

26.	Κατάρ	N 3823/2010	22/2010	01.01.2011
27.	Κίνα	N 3331/2005	83/2005	01.01.2006
28.	Κορέα	N 2571/1998	11/1998	01.01.1999
29.	Κουβέιτ	N 3330/2005	82/2005	01.01.2006
30.	Κροατία	N 2653/1998	250/1998	01.01.1999
31.	Κύπρος	AN 573/1968	223/1968	01.01.1967
32.	Λετονία	N 3318/2005	46/2005	01.01.2006
33.	Λιθουανία	N 3356/2005	52/2005	01.01.2006
34.	Λουξεμβούργο	N 2319/1995	127/1995	01.01.1996
35.	Μάλτα	N 3681/2008	144/2008	01.01.2009
36.	Μαρόκο	N 3820/2010	19/2010	01.01.2011
37.	Μεξικό	N 3406/2005	265/2005	01.01.2006
38.	Μολδαβία	N 3357/2005	153/2005	01.01.2006
39.	Ν. Αφρική	N 3085/2002	319/2002	01.01.2004
40.	Νορβηγία	N 1924/1991	16/1991	01.01.1992
41.	Ολλανδία	N 1455/1984	89/1984	01.01.1981
42.	Ουγγαρία	N 1496/1984	178/1984	01.01.1985
43.	Ουκρανία	N 3046/2002	199/2002	01.01.2004
44.	Ουζμπεκιστάν	N 2659/1998	268/1998	01.01.2000
45.	Πολωνία	N 1939/1991	37/1991	01.01.1991
46.	Πορτογαλία	N 3009/2002	90/2002	01.01.2003
47.	Ρουμανία	N 2279/1995	9/1995	01.01.1996
48.	Ρωσία (μερική τροποποίηση)	N 3047/2002 N 3679/2008	200/2002 142/2008	01.01.2008 01.01.2009
49.	Σαουδική Αραβία	N 3821/2010	20/2010	01.01.2011
50.	Σερβία	N 3825/2010	28/2010	01.01.2011
51.	Σλοβακία ¹³	N 1838/1989	86/1989	01.01.1990
52.	Σλοβενία	N 3084/2002	318/2002	01.01.2004
53.	Σουηδία	N 4300/1963	73/1963	01.01.1964
54.	Τουρκία	N 3228/2004	32/2004	01.01.2005
55.	Τσεχία	N 1838/1989	86/1989	01.01.1990
56.	Τυνησία	N 3742/2009	23/2009	01.01.2011
57.	Φινλανδία	N 1191/1981	206/1981	01.01.1982

Πηγή: http://www.gsis.gr/gsis/export/sites/default/gsis_site/ddos/b_pinakas_symvasewn.pdf

¹³ Υπογραφή ΣΑΔΦ με Τσεχοσλοβακία.

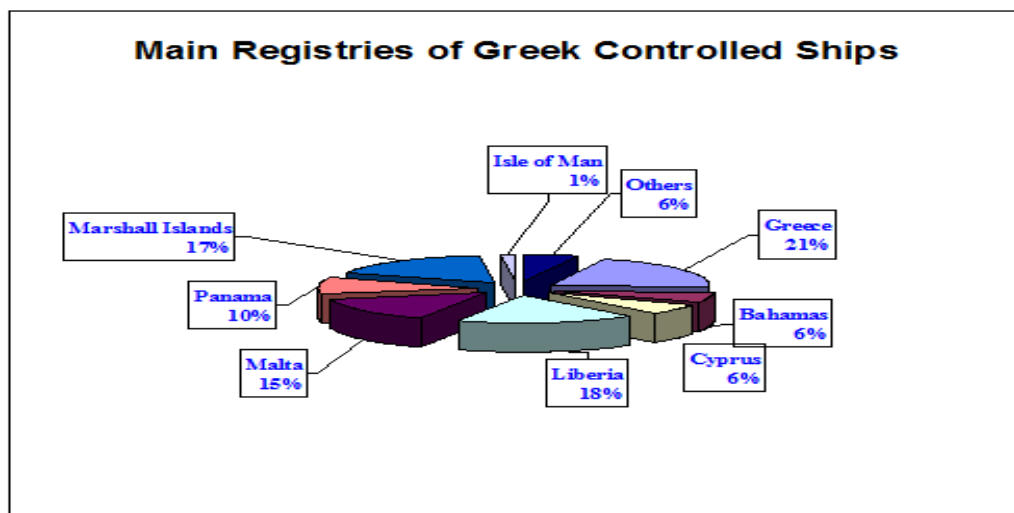
7.1 Πλοία Ελληνικών Συμφερόντων

Τα πλοία ελληνικών συμφερόντων τα τελευταία χρόνια διαμορφώθηκαν ως εξής:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΛΟΙΑ	DW	GT
15 Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018
15 Μάρτιος 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
15 Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
15 Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
15 Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
15 Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
15 Μάρτιος 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
15 Μάρτιος 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
15 Μάρτιος 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
15 Μάρτιος 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
15 Φεβρουάριος 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
15 Μάρτιος 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
15 Μάρτιος 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
15 Μάρτιος 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
15 Μάρτιος 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
15 Μάιος 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
15 Μάρτιος 2004	3,379	180,140,898	108,929,135
15 Μάρτιος 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
15 Μάρτιος 2006	3,397	190,058,534	113,603,803
15 Φεβρουάριος 2007	3,699	218,229,552	129,765,470
15 Φεβρουάριος 2008	4,173	260,929,221	154,599,221
15 Φεβρουάριος 2009	4,161	263,560,741	156,214,619
2 Φεβρουάριος 2010	3,996	258,121,898	152,616,046
15 Μάρτιος 2011	3,848	261,675,981	153,128,919
15 Μάρτιος 2012	3,760	264,054,167	155,904,976
15 Μάρτιος 2013	3,677	265,336,520	155,988,384
15 Μάρτιος 2014	3,901	290,847,132	170,984,684
15 Μάρτιος 2015	4,057	314,456,451	184,063,875

Πηγή: <http://nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping – Fairplay στον παρακάτω πίνακα αναφέρεται η νηολόγηση πλοίων ελληνικών συμφερόντων σε ποσοστό ανά χώρα που έχουν νηολογημένα τα πλοία τους.



Πηγή: "Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος".

Όπως παρατηρούμε, το ποσοστό πλοίων ελληνικών συμφερόντων υπό ελληνική σημαία ανέρχεται στο 21%, ακολουθούν η Λιβερία, οι νήσοι Μάρσαλ και η Μάλτα με ποσοστά 18%, 17% και 15% αντίστοιχα, ενώ υπό Κυπριακή σημαία βρίσκεται το 6% των πλοίων ελληνικών συμφερόντων.

Στη συνέχεια ακολουθεί μία σύγκριση του πίνακα, ο οποίος δείχνει την αύξηση/μείωση των συνολικών πλοίων από τους Έλληνες πλοιοκτήτες υπό σημαία ξένης χώρας, καθώς επίσης και τη συνολική DW χωρητικότητα και το συνολικό GT.

ΧΩΡΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΥΞΗΣΗ/ΜΕΙΩΣΗ	DW ΑΥΞΗΣΗ/ΜΕΙΩΣΗ	GT ΑΥΞΗΣΗ/ΜΕΙΩΣΗ
Νήσοι Μάρσαλ	55	7,232,214	3,915,289
Λιβερία	61	4,981,046	2,263,422
Μάλτα	14	4,463,890	2,068,640
Ελλάδα	20	4,364,272	2,994,826
Παναμάς	5	1,875,193	912,189
Σιγκαπούρη	6	1,685,951	1,833,498
Κύπρος	11	1,091,613	520,671

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping – Fairplay.

Όπως βλέπουμε στον πίνακα, δεν υπήρξε καμία σημαντική μείωση των πλοίων αντιθέτως αυξήθηκε ο αριθμός τους σε όλες τις χώρες.

8. Η Επιβολή των Capital Controls στην Ελλάδα

Ως capital controls¹⁴ ορίζονται, οι έλεγχοι στην κίνηση κεφαλαίων. Οι περιορισμοί, από την Κεντρική Τράπεζα, στην ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων, κυρίως με απαγορεύσεις στη μετατροπή του εγχώριου νομίσματος σε συνάλλαγμα και τη μεταφορά του στο εξωτερικό για καταθέσεις, επενδύσεις κλπ. Συνήθως αποσκοπούν στη στήριξη της συναλλαγματικής ισοτιμίας και τη θωράκιση της οικονομίας, αλλά η αποτελεσματικότητά τους αμφισβητείται. Ακόμη κι όταν υπάρχει η κατάλληλη υποδομή, ενισχύουν τη διαφθορά, τη μαύρη αγορά συναλλάγματος κλπ.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών από τις 28 Ιουνίου 2015 με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 65) *“Τραπεζική αργία βραχείας διάρκειας”* επιβάλλεται περιορισμός στις αναλήψεις μετρητών και στην κίνηση κεφαλαίων. Οι διατάξεις της παρούσας καταλαμβάνουν τα πιστωτικά ιδρύματα που λειτουργούν στην Ελλάδα με οποιαδήποτε μορφή, περιλαμβανομένων των υποκαταστημάτων αλλοδαπών πιστωτικών ιδρυμάτων του Ν.4261/2014, το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, τα ιδρύματα πληρωμών του Ν.3862/2010, τα ιδρύματα ηλεκτρονικού χρήματος του Ν.4021/2011, καθώς και τα υποκαταστήματα και τους αντιπροσώπους ιδρυμάτων πληρωμών και ιδρυμάτων ηλεκτρονικού χρήματος που εδρεύουν σε άλλα κράτη και λειτουργούν νόμιμα στην Ελλάδα.

Αναμφίβολα, τα capital controls επηρέασαν τη ελληνική οικονομία. Πολλές επιχειρήσεις δήλωσαν ανικανότητα πληρωμών, ενώ άλλες επιχειρήσεις εν αντιθέσει της καταστάσεως αποφάσισαν να πληρώσουν τους υπαλλήλους τους τοις μετρητοίς.

¹⁵Αυτό βέβαια, έμελλε να επηρεάσει και τον ναυτιλιακό τομέα. Η επιβολή των capital controls, άλλαξε ριζικά το τοπίο στην ελληνική ναυτιλία. Μέσα σε μία μέρα, οι ναυτιλιακές εταιρίες της χώρας, βρέθηκαν να αδυνατούν να διαχειριστούν το συνάλλαγμα (μέρος των κερδών τους) που είχαν φέρει και που συνεχίζουν να φέρνουν.

¹⁴ Λεξικό εμπορικών-τραπεζικών και χρηματο-οικονομικών όρων Ι.Χρυσοβιτισιώτη, Ι.Σταυρακόπουλου.

¹⁵ Πηγή: <http://www.elogiki.gr/capital-controls-diochnoun-naftilia/>

Οι ναυτιλιακές εταιρίες διέθεταν χρήματα για την κάλυψη του λειτουργικού τους κόστους, κυρίως τη μισθοδοσία και τις επισκευές. Πλέον, εισάγουν μόνο όσα χρειάζονται για τα λειτουργικά έξοδα. Περίπου, το 60% των εισαγομένων έμειναν στις ελληνικές τράπεζες. Για να φτάσουμε στο σήμερα και να αναφέρουμε ότι για να κάνουν οι εταιρίες ανάληψη 50.000€, χρειάζεται να πάρουν ειδική άδεια, έπειτα από πολλές διατυπώσεις, το οποίο αποτελεί εμπόδιο για μία εταιρία που διακινεί καθημερινά μεγάλα ποσά. Καταλήγοντας στο γεγονός να παύει να εισάγεται ναυτιλιακό συνάλλαγμα στη χώρα, εκτός από ελάχιστα ποσά.

Σε πρόσφατη ομιλία του διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος με θέμα “Εξελίξεις και Προοπτικές της Ελληνικής Οικονομίας” που διεξήχθη στα τέλη Ιανουαρίου σε εκδήλωση του Αμερικανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου αναφέρθηκε ότι παρατηρείται πτώση των εισπράξεων από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες κατά 10,7% κι αυτό αποδίδεται σε μεγάλο βαθμό στους περιορισμούς στην κίνηση κεφαλαίων.¹⁶ Καθίσταται σαφές λοιπόν, πως τα capital controls επηρέασαν και το συνάλλαγμα της χώρας, πλήττοντας το ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών αλλά και τη ρευστότητα των τραπεζών. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος,¹⁷ το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τον Οκτώβριο στα 635,2 εκατ. ευρώ έναντι 1,143 δισ. ευρώ τον αντίστοιχο μήνα του 2014, αυτό μεταφράζεται σε 44% πτώση του συναλλάγματος, ακόμη οι εισπράξεις του Σεπτεμβρίου υποχώρησαν στα 598,2 εκατ. ευρώ από 1,274 δισ. ευρώ τον ανάλογο μήνα του 2014, ήτοι κατά 53%. Τον Αύγουστο είχαν υποχωρήσει στα 570,7 εκατ. ευρώ από 1,069 δισ. ευρώ τον Αύγουστο του 2014, που σημαίνει 46% μείωση και τον Ιούλιο στα 470,7 εκατ. ευρώ από 1,172 δισ. ευρώ, δηλαδή κατά 60%. Πιο συγκεκριμένα στο τρίμηνο οι εισροές μειώθηκαν κατά 1,7 δισ. ευρώ.

Τα ποσά μιλούν από μόνα τους και ο τομέας της ναυτιλίας που άλλοτε εθεωρείτο ο υγιέστερος τομέας της ελληνικής οικονομίας, πλέον νοσεί. Είναι προφανές λοιπόν, ότι η μείωση των εισροών συναλλάγματος από μεταφορές προέρχεται κυρίως από τα capitals controls και ένας σημαντικός αριθμός

¹⁶ Πηγή: <http://www.e-nautilia.gr/sto-miso-to-nautiliako-sunalagma-logo-capitals-controls/>

¹⁷ Πηγή: <http://www.e-nautilia.gr/katarreei-to-nautiliako-sunallagma/>

ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναγκάστηκε να εξάγει τα έσοδα του από ενέργειες σχετικές με τον κλάδο, προκειμένου να μπορεί να ανταποκριθεί στις διεθνείς υποχρεώσεις του.

Γ' ΜΕΡΟΣ

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

9. Σύγκριση νομοθεσιών Ελλάδας - Κύπρου

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να τονιστεί η σαφήνεια των νομοθεσιών μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας. Σημειώνεται ότι, κρίνεται αναγκαία η περαιτέρω ανάλυση των φόρων των πλοίων σε συγκριτικό επίπεδο. Για να γίνουν καλύτερα κατανοητά τα συγκρίσιμα μεγέθη θα αναφερθούμε αναλυτικότερα στα παραδείγματα που ακολουθούν.

Παράδειγμα υπολογισμού φόρου

Ας πάρουμε το εξής παράδειγμα. Έστω, ένα ποντοπόρο πλοίο 25.000 κ.ο.χ και ηλικίας 10 ετών, το οποίο προσφέρει τις υπηρεσίες του όλο το χρόνο. Η περίπτωση αυτή αφορά το ελληνικό πλοίο βάσει του συστήματος ολικής χωρητικότητας. Αντιστοίχως, για το κυπριακό πλοίο θα ακολουθήσουμε το σύστημα καθαρής χωρητικότητας. Διευκρινίζεται ότι, η διαφορά ανάμεσα σε κόρους ολικής και σε κόρους καθαρής χωρητικότητας είναι μικρή οπότε για την χρησιμότητα του παραδείγματος αποφύγαμε τυχόν συγχύσεις. Οι συντελεστές που αναγράφονται στον πίνακα που ακολουθεί προέρχονται από το έντυπο φορολογικής δήλωσης έτους 2016 (Δ.Ο.Υ Πλοίων), ενώ οι αντίστοιχοι συντελεστές του Κυπριακού συστήματος από το έντυπο δήλωσης για τη φορολογία υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων φορολογικού έτους 2015 (Κυπριακό Εμπορικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο).

Ελληνικό σύστημα φόρου

Στο ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας χρησιμοποιούνται οι παρακάτω πίνακες συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας.

ΕΤΗ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΛΑΡΙΑ Η.Π.Α ανά κ.ο.χ	ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ
1) Από 0-4 ετών	0,433	100 - 10.000	1,2
2) Από 5-9 ετών	0,775	10.001 - 20.000	1,1
3) Από 10-19 ετών	0,759	20.001 - 40.000	1
4) Από 20-29 ετών	0,718	40.001 - 80.000	0,45
5) Από 30 και άνω	0,555	80.001 και άνω	0,2

Όπως προκύπτει από τους πίνακες η φορολογητέα χωρητικότητα του πλοίου υπολογίζεται ως εξής:

$$10.000 \times 1,2 + 10.000 \times 1,1 + 5.000 \times 1 = 28.000.$$

Τέλος, με βάση την ηλικία, προκύπτει ο συνολικός φόρος και είναι ο εξής:
 $28.000 \times 0,759 \$ = \mathbf{21.252 \$}$ ή περίπου **18.828 €**.

Κυπριακό σύστημα φόρου

Στο κυπριακό σύστημα φόρου υπολογίζεται ο ετήσιος φόρος με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα.

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΝΤ)				
0 - 1.000	1.001 - 10.000	10.001 - 25.000	25.001 - 40.000	> 40.000
€ 36,50 ανά 400 NT	€ 31,03 ανά 400 NT	€ 20,08 ανά 400 NT	€ 12,78 ανά 400 NT	€ 7,30 ανά 400 NT

Κατά συνέπεια, ο ετήσιος φόρος με βάση τον πίνακα υπολογίζεται ως εξής:

$$1.000 : 1.000/400 = 2,5 \times 36,50 € = 91,25 €.$$

$$9.000 : 9.000/400 = 22,5 \times 31,03 € = 698,17 €.$$

$$15.000 : 15.000/400 = 37,5 \times 20,08 € = 753 €.$$

Ο φόρος που πρέπει να καταβληθεί για το πλοίο θα προκύψει αν αθροίσουμε τα παραπάνω. Οπότε, ο συνολικός φόρος ανέρχεται στα **1.542,42 €**.

Για την καλύτερη κατανόηση των διαφορών μεταξύ των δύο νομοθεσιών στηριχθήκαμε σε όμοια δεδομένα διαχείρισης πλοίων ημεδαπών εταιρειών. Ως εκ τούτου, μπορούμε να διακρίνουμε το συγκριτικό πλεονέκτημα που κατέχει η Κύπρος στη φορολόγηση εταιρειών για τη διαχείριση πλοίων.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι η Κύπρος υπερτερεί σε σημαντικά σημεία του συγκεκριμένου κλάδου έναντι της Ελλάδας και καθίσταται σαφές ότι προσφέροντας τόσες ευκαιρίες στους επενδυτές της, δικαίως χαρακτηρίζεται ως ανερχόμενη δύναμη του ναυτιλιακού κλάδου.

9.1 Συμπεράσματα

Η Ελλάδα είναι χρόνια αποδεδειγμένο ότι έχει κυρίαρχη θέση στον ναυτιλιακό χάρτη. Το γεγονός ότι η γεωγραφική της θέση συνδέει την Ευρώπη με την Ασία την αναδεικνύει αυτομάτως σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Παρόλα αυτά όμως, με την οικονομική κρίση να πλησιάζει σε πρωτοφανή επίπεδα και το μέλλον να μοιάζει εξαιρετικά αβέβαιο ένας τόσο υγιής τομέας όπως είναι η ναυτιλία της Ελλάδας πλήττεται και βρίσκεται σε πρωτόγνωρες καταστάσεις. Αρκετοί επιχειρηματίες θα το ξανασκεφτούν να εγκαταστήσουν την εταιρία τους σε ελληνικό έδαφος δεδομένου ότι οι φόροι συνεχώς αυξάνονται. Το φορολογικό σύστημα της Ελλάδας για τις ναυτιλιακές εταιρίες βασίζεται πάνω σε έναν αρκετά παλαιό νόμο ο οποίος με τα χρόνια υφίσταται αναπροσαρμογές. Παρατηρούμε ότι, αρκετές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις τα τελευταία χρόνια αποφασίζουν να αλλάξουν έδρα και επιλέγουν κράτη με ευνοϊκότερη φορολογία.

Ένα απ' αυτά τα κράτη είναι η Κύπρος. Η Κύπρος συγκαταλέγεται στις χώρες με συνεχώς αναπτυσσόμενη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Επιπλέον, προσφέρει συμφέρουσα μεταχείριση στους επενδυτές της, διαθέτοντας ένα νέο φορολογικό σύστημα για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ενώ, διαθέτει επίσης όλες τις προδιαγραφές για να πρωταγωνιστήσει στον ναυτιλιακό κόσμο. Τα πλεονεκτήματα αυτά αποτελούν κίνητρο για την εφοπλιστική κοινότητα να ξεκινήσει επιχειρηματική δραστηριότητα στο νησί της Κύπρου. Η γεωγραφική της θέση παίζει κι αυτή σημαντικό ρόλο στην διόγκωση του ναυτιλιακού τομέα.

Εξέχουσας σημασίας αποτελεί το γεγονός ότι, σε παγκόσμιο επίπεδο τα πλοία κυπριακών συμφερόντων ελέγχουν το 4% το παγκόσμιου στόλου, έναντι περίπου 16% της Ελλάδας.¹⁸ Αξίζει επίσης να σημειώσουμε ότι για το 2014 τα πλοία ελληνικών συμφερόντων αντιπροσώπευαν το 17% διεθνώς, ποσοστό που σταδιακά μειώνεται.¹⁹

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να τονιστεί ότι, κατά το έτος του 2015, τουλάχιστον 42 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες από την Ελλάδα έχουν

¹⁸ Πηγή: <http://www.kathimerini.gr/822062/article/oikonomia/epixeirhseis/plan-b-gia-ellhnesefoplistes-h-metakinshsh-sthn-kypro>

¹⁹ Πηγή: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1500018347>

μεταναστεύσει στη γειτονική χώρα και εγγραφεί στα αντίστοιχα επιχειρηματικά μητρώα της.²⁰

Ακόμη, σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου κατά τους πρώτους έξι μήνες του 2015, τα έσοδα από ναυτιλιακές δραστηριότητες ενισχύθηκαν κατά 9,3% σε 464 εκατ. ευρώ, έναντι του δεύτερου εξαμήνου του 2014. Η τράπεζα σημείωσε ότι μεγάλο μέρος αυτής της αύξησης οφείλεται στην εισροή νέων Ελλήνων εφοπλιστών. Η συμβολή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα έσοδα της χώρας, αυξήθηκε από το 2% κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014 σε 6% κατά το έτος του 2015.²¹

Συνεπώς, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι στην Ελλάδα με την οικονομική κρίση να συνεχίζεται, τα capital controls να παραμένουν και την φορολόγηση ολοένα να αυξάνεται, η Κύπρος φαίνεται να κορυφώνει το ενδιαφέρον της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας.

9.2 Προτάσεις

Οι προτάσεις μας επί του θέματος είναι να θεσπιστεί ένας νέος νόμος πιο απλοποιημένος και προσεγγίσιμος που θα προσελκύσει ακόμα περισσότερους εφοπλιστές να επενδύσουν στον χώρο της ναυτιλίας. Ακόμη, η επέκταση του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά φαντάζει ιδανική για την διόγκωση της ελληνικής ναυτιλίας. Τέλος, η αναγκαιότητα ενός ελαστικού φορολογικού περιβάλλοντος κρίνεται σκόπιμη για να σημειωθεί ακόμη μεγαλύτερη πρόοδος στον κλάδο.

Από την άλλη, η ναυτιλία της Κύπρου με τον πρόσφατα ανανεωμένο νόμο και τις συγκυρίες να την ευνοούν, σημειώνει συνεχώς ανάπτυξη πράγμα που σημαίνει πως οι προτάσεις μας περιορίζονται μόνο στο να εξακολουθήσει να διατηρεί αυτή την πορεία που είχε ως σήμερα.

²⁰ Πηγή: <http://www.e-nautilia.gr/maziki-eksodos-42-nautiliakon-stin-kipro/>

²¹ Πηγή: <http://www.e-nautilia.gr/maziki-eksodos-42-nautiliakon-stin-kipro/>

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική βιβλιογραφία

- Γιαννόπουλος Κων/νος, *Πλοίο υπό ναυπήγηση και το φορολογικό καθεστώς του*, Νομική Βιβλιοθήκη, 2003
- Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., *Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Σταμούλης, 2007
- Καρδακάρης Κων/νος Ν., *Ναυτιλιακή Λογιστική*, Έλλην, 2000
- Κορρές Άλκης Ι. Ε., Θανόπουλος Γιάννης Ν., *Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικότητα στην εποχή της ποιότητας*, Interbooks, 2005
- Λεκαράκου Κατερίνα, Άγγελος Παπασπύρου, *Ναυτιλιακή Λογιστική*, Αθήνα, 2014
- Μυλωνόπουλος Δημήτρης, *Ναυτιλία Έννοιες-Τομείς-Δομές*, Σταμούλης, 2004
- Παμπούκης Κ., *Ναυτική Εταιρία Σύγχρονα Ζητήματα*, Σάκκουλα, 2004
- Πρωτοψάλτης Νικόλαος Γ., *Γενική & Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Β' Έκδοση, Σταμούλης, 1999
- Πρωτοψάλτης Νικόλαος Γ., Σαρακοστίδης Στέφανος Π., *Ελεγκτική ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Σταμούλης, 2003

Νόμοι

- Ν.Δ. 2687/1953
- Ν. 27/1975
- Ν. 814/1978
- Ν. 2234/1994
- Ν. 3752/2009

- N. 1041/2013
- N. 4110/2013
- N. 4150/2013
- N. 4172/2013
- ΠΟΛ. 1122/2014
- ΠΟΛ. 1209/2015

Πηγές από το Διαδίκτυο

- http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/intrelations_gr/intrelations_gr?OpenDocument
- <http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/21853>
- <http://www.aboutcyprus.org.cy/gr/cyprus-shipping>
- http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/register-ships_gr/register-ships_gr?OpenDocument#0
- <http://www.gregoriou.com/default.asp?id=169>
- <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/f46bf5d952ef1277c22574a300344bd5?OpenDocument>
- <http://www.taxheaven.gr/acforum/index.php?showtopic=76266>
- <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/F384E15451D73AB6C225753900256C7B?OpenDocument&highlight=%CE%B4%CE%B9%CF%80%CE%BB%CE%AE%CF%82%20%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%AF%CE%B1%CF%82>
- <http://www.e-nautilia.gr/i-ellinoktitos-nautilia-stin-korifi-tou-kosmou/>
- http://nee.gr/downloads/318HCS_SHIPPING_POLICY_revised_25-9-14.pdf
- <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/6003/Zgouras.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

- http://www.gsis.gr/gsis/export/sites/default/gsis_site/ddos/b_pinakas_symvase_wn.pdf
- <http://www.elogiki.gr/capital-controls-diochnoun-naftilia/>
- <http://www.tovima.gr/files/1/2015/07/15/FEK.pdf>
- <http://www.nee.gr/downloads/199IOBE%20JAN%202013.pdf>
- http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/Inter_NomPol2015.pdf
- [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Tax_Alert_Feb_2016_GR/\\$FILE/EY-Shipping_Tax_Alert_Feb2016-gr.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Tax_Alert_Feb_2016_GR/$FILE/EY-Shipping_Tax_Alert_Feb2016-gr.pdf)
- http://www.pcci.gr/evepimages/IOBE_Akt2014_F31737.pdf
- <http://www.dimourgiaxana.gr/el/%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1?showall=&start=2>
- <http://forologikanea.gr/news/oi-forologikes-upoxreoseis-ton-nautiliakon-etaireion/>
- <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1500018347>
- <http://www.fle.gr/index.php/logistika/194-egkykliai-pol-2013/15387--104113-26-271975-77-q-q->
- <http://www.e-nautilia.gr/maziki-eksodos-42-nautiliakon-stin-kipro/>
- <http://www.kathimerini.gr/822062/article/oikonomia/epixeirhseis/plan-b-gia-ellhnesefoplistes-h-metakinsh-sthn-kypro>
- <http://www.e-nautilia.gr/sto-miso-to-nautiliako-sunalagma-logo-capitals-controls/>
- <http://www.e-nautilia.gr/katarreei-to-nautiliako-sunallagma/>
- <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/EB92F95C65FE2EABC22572AC0049F362?OpenDocument&highlight>
- http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpolicy_gr?OpenDocument#0

- http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/profile_gr/profile_gr?OpenDocument#5
- http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/eu_gr/eu_gr?OpenDocument
- [http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BBC/\\$file/greek_tax_leaflet.pdf](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BBC/$file/greek_tax_leaflet.pdf)
- http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/feesship_en/feesship_en?OpenDocument
- <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29>
- <http://www.forin.gr/laws/law/2705/kukloforia-trapezogrammatiwn-kai-kermatwn-eurw-kai-forologikes-ruthmiseis-gia-thn-eisagwgh-tou-eurw#!/?article=13009>
- <http://nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>

Περιοδικά – Εργασίες

- Ζγούρας Γεώργιος, *Το Θεσμικό και Φορολογικό Πλαίσιο των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων σε Ελλάδα και Κύπρο*, Ιούλιος 2013
- Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, *Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές*, Ιανουάριος 2013
- The Boston Consulting Group, *Εκτίμηση του Αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία και Κοινωνία*, Οκτώβριος 2013
- The Boston Consulting Group, *Εκτίμηση του Αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία και Κοινωνία*, Μάιος 2013
- Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, *Ετήσια Έκθεση 2014-2015*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Παρακάτω παρατίθεται έντυπο δήλωσης φορολογίας πλοίων Α' κατηγορίας με ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975.

Προς την Δ.Ο.Υ.

Φορολογικό έτος 2016 (1/1/2016 - 31/12/2016)

Αυξ. Αριθ. { Δήλωσης.....
Φακέλου.....

ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ
ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975
ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΥΤΟΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 13 ΤΟΥ Ν.2687/1953

Πλοίου { Ονομα.....
Τύπος.....
Λιμένας νηολόγησης:..... Αριθ. Νηολόγησης:.....
Χωρητικότητα: Κ.Ο.Χ..... Κ.Κ.Χ.....
Ηλικία:.....
Χρόνος παράδοσης έτοιμου για εμπορική εκμετάλλευση.....

Πλοιοκτήτη { Επώνυμο..... Όνομα..... Α.Φ.Μ.....
Διεύθυνση..... ΤΑΧ. ΚΩΔ..... Τηλέφ.....

Διαχειριστή { Επώνυμο..... Όνομα..... Πατρώνυμο.....
Ιδιότητα..... Α.Φ.Μ.....
Διεύθυνση..... ΤΑΧ. ΚΩΔ..... Τηλέφ.....

Αντίκλητου (Εκπροσώπου) { Επώνυμο..... Όνομα..... Πατρώνυμο.....
Διεύθυνση..... ΤΑΧ. ΚΩΔ..... Τηλέφ.....
Στοιχεία ταυτότητας..... Α.Φ.Μ.....

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	Κόροι ολικής χωρητικότητας κλιμακίου	Συντελεστές	Ποσό που προκύπτει βάσει συντελεστών προηγ. στήλης	Συντελεστής φόρου βάσει ηλικίας (1)	Οφειλόμενος φόρος \$	Φόρος που αναλογεί		
						\$	£	€
1) 100 - 10.000		1,2						
2) 10.001 - 20.000		1,1		↓	↓	↓	↓	↓
3) 20.001 - 40.000		1						
4) 40.001 - 80.000		0,45		↓	↓	↓	↓	↓
5) 80.001 - και άνω		0,2						
Σύνολο								
Μειώσεις φόρου								
1) Άρθρου 5 Ν. 27/1975 (λόγω αργίας του πλοίου).....								
2) Άρθρου 7 παρ. 1 περ. β' Ν. 27/1975.....								
3).....								
Σύνολο μειώσεων								
Τιμή R:								
Φόρος που θα καταβληθεί								

(1) ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΕΤΗ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ Δολλάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ.(2)
1) Από 0 - 4 ετών	0,433
2) >> 5 - 9 >>	0,775
3) >> 10 - 19 >>	0,759
4) >> 20 - 29 >>	0,718
5) >> 30 και άνω	0,555

Παραλήφθηκε { Εμπρόθεσμα
Εκπρόθεσμα

..... 2016
Ο Προϊστάμενος Δ.Ο.Υ.

ΒΕΒΑΙΩΘΗΚΑΝ

\$ Η.Π.Α.....
£ Αγγλίας.....
€ ΕΥΡΩ.....
Αριθ. Χρημ. Κατ.....
Χρονολογία.....
Ο Ενεργήσας τη βεβαίωση

..... 2016
Ο Δήλών

ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ

1/4 οφειλόμενου φόρου { \$ Η.Π.Α.....
£ Αγγλίας.....
€ ΕΥΡΩ.....
Διπλοτύπ. { Αριθμός.....
Χρονολογία.....
Ο Επιμελητής Είσπραξης

(2) Βλέπτετε παράγραφο 2 οδηγιών σελίδας 4 παρούσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Παρακάτω παρατίθεται έντυπο δήλωσης φορολογίας πλοίων με ξένη σημαία.

Προς την Δ.Ο.Υ. Πλοίων Πειραιά

Φορολογικό έτος 2016 (1/1/2016 - 31/12/2016)

Αυξ. Αριθ. { Δήλωσης.....
Φακέλου.....

ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

που διαχειρίζονται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα
δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 και φορολογούνται με τις διατάξεις
φορολογίας πλοίων του νόμου αυτού και τις πράξεις με βάση το άρθρο 13 του Ν. 2687/1953

Πλοίο { Όνομα
Τύπος
Νηολογίου: Σημαία Λιμένας Αριθ. Νηολ.
Χωρητικότητα: Κ.Ο.Χ. Κ.Κ.Χ.
Ηλικία: ΙΜΟ.....
Χρόνος παράδοσης έτοιμου για εμπορική εκμετάλλευση

Πλοιοκτήτης { Επωνυμία
Διεύθυνση Τ. Κ. Τηλέφ.

Διαχειριστής { Επωνυμία Α.Φ.Μ.
Διεύθυνση Τ. Κ. Τηλέφ.

Εκπρόσωπος { Επώνυμο Όνομα Πατρώνυμο
Διεύθυνση Τ. Κ. Τηλέφ.
Στοιχεία ταυτότητας Α.Φ.Μ.

Αντίκλητος { Επώνυμο Όνομα Πατρώνυμο
Διεύθυνση Τ. Κ. Τηλέφ.
Στοιχεία ταυτότητας Α.Φ.Μ.

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	Κόροι ολικής χωρητικότητας κλιμακίου	Συντελεστές	Ποσό που προκύπτει βάσει συντελεστών προηγ. στήλης	Συντελεστής φόρου βάσει ηλικίας (1)	Οφειλόμενος φόρος \$ Η.Π.Α.	Φόρος που αναλογεί		
						\$ Η.Π.Α.	£ Λίρες Αγγλίας	€ ΕΥΡΩ
1) 100 - 10.000		1,2						
2) 10.001 - 20.000		1,1		↓	↓	↓	↓	↓
3) 20.001 - 40.000		1						
4) 40.001 - 80.000		0,45						
5) 80.001 - και άνω.		0,2		↓	↓	↓	↓	↓
ΣΥΝΟΛΑ:								
Μειώσεις φόρου								
1)								
2)								
3)								
Σύνολο μειώσεων								
Τιμή Β:								
Φόρος που θα καταβληθεί								

(1) ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΕΤΗ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ Δολάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ. (2)
1) Από 0 - 4 ετών	0,420
2) >> 5 - 9 >>	0,752
3) >> 10 - 19 >>	0,737
4) >> 20 - 29 >>	0,697
5) >> 30 και άνω	0,539

Παραλήφθηκε { Εμπρόθεσμα
Εκπρόθεσμα

..... 2016
Ο Προϊστάμενος Δ.Ο.Υ. Πλοίων Πειραιά

ΒΕΒΑΙΩΘΗΚΑΝ

\$ Η.Π.Α. 2016

£ Αγγλίας

€ ΕΥΡΩ

Αριθ. Χρημ. Κατ.

Χρονολογία

Ο Ενεργήσας τη βεβαίωση

Ο Δήλων

ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ

1/4 οφειλόμενου φόρου { \$ Η.Π.Α.
£ Αγγλίας
€ ΕΥΡΩ

Διπλοτύπ. { Αριθμός
Χρονολογία

Ο Επιμελητής Είσπραξης

(2) Βλέπετε παράγραφο 2 οδηγιών σελίδας 4 παρούσας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Ακολουθεί έντυπο δήλωσης για τη φορολογία υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων φορολογικού έτους 2015.

ΜΕΡΟΣ Ι PART I

ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΟ ΦΟΡΟ ΠΡΟΣΩΠΟ PERSON SUBJECT TO TAXATION

Υποκείμενο στο φόρο πρόσωπο είναι κάθε επιλέξιμος διαχειριστής πλοίων που κέκτηται εισόδημα από την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων σε επιλέξιμα πλοία και φορολογείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31 του Νόμου 44(Ι)/2010.

Person subject to tax is every qualifying ship manager who earns income from the provision of ship management services to qualifying ships and is taxed according to the provisions of section 31 of the Law 44(I)/2010.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΠΛΟΙΩΝ / QUALIFYING SHIP MANAGER'S DATA

1. ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ / COMPANY NAME

Αριθμός ΔΝΟ για την εταιρεία / Company IMO No.	Φορολογική Ταυτότητα Εταιρείας/ Tax Payer Identification Code (T.I.C.)	Φορολογική Ταυτότητα Μητρικής Εταιρείας (ομίλου εταιρειών) / Parent Company T.I.C. (Group of companies)
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

2. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / BUSINESS ADDRESS (street, number, area)

ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE <input type="text"/>	TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE <input type="text"/>
ΑΡ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ/TELEPHONE NO. <input type="text"/>	ΑΡ. ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΟΥ/ FAX NO. <input type="text"/>
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ E-MAIL ADDRESS <input type="text"/>	

3. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ / CORRESPONDENCE ADDRESS (street, number, area)

ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE <input type="text"/>	TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE <input type="text"/>
TAXYΔ. ΚΙΒΩΤΙΟ / P. O. BOX <input type="text"/>	ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE <input type="text"/>
TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE <input type="text"/>	

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ / DESCRIPTION OF THE OFFICE STAFF

Αριθμός εργαζομένων / Number of persons employed	<input type="text"/>
Αριθμός πολιτών Κρατών Μελών ΕΕ/ΕΟΧ / Number of EU/EEA Member State Citizens	<input type="text"/>
Αριθμός Προσοντούχων Μηχανικών Πλοίων / Number of Qualified Marine Engineers	<input type="text"/>
Αριθμός Έμπειρων Διαχειριστών Πληρωμάτων / Number of Skilled Crew Managers	<input type="text"/>

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ
PART III

Δ Η Λ Ω Σ Η
DECLARATION

Δηλώνω ότι κατά το φορολογικό έτος 2015, η Εταιρεία παρείχε υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων:
I declare that during the fiscal year 2015, the Company has provided ship management services:

σε _____ επιλέξιμα κοινοτικά³ πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου,
to _____ qualifying Community ships of an aggregate net tonnage of _____ that are included in the calculation of the tax,

σε _____ επιλέξιμα μη κοινοτικά πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας [_____] που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου και
to _____ qualifying non-Community ships of an aggregate net tonnage of _____ that are included in the calculation of the tax and

το ποσό του φόρου ανέρχεται σε ΕΥΡΩ _____ .
the total amount of tax is EURO _____ .

Η Εταιρεία παρείχε επίσης υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων σε _____ ΜΗ επιλέξιμα πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου.
The Company has also provided ship management services to _____ NON-qualifying ships of an aggregate net tonnage of _____ that are not included in the calculation of the tax.

Για σκοπούς συμμόρφωσης με τις διατάξεις του άρθρου 33 του Νόμου 44(Ι)/2010 δηλώνω επίσης ότι η διαχείριση τουλάχιστον των δύο τρίτων (2/3) του συνόλου της χωρητικότητας των επιλέξιμων πλοίων υπό διαχείριση, κατά το υπό αναφορά φορολογικό έτος, διεξήχθη εξ' ολοκλήρου από την επικράτεια Κρατών Μελών της ΕΕ/ΕΟΧ⁴. Συγκεκριμένα, τα επιλέξιμα πλοία των οποίων η διαχείριση πληρώματος και η τεχνική διαχείριση διεξήχθη από την επικράτεια Κρατών Μελών της ΕΕ/ΕΟΧ συνιστούσαν καθαρή χωρητικότητα _____ μονάδων, από τη συνολική καθαρή χωρητικότητα _____ μονάδων όλων των επιλέξιμων υπό διαχείριση πλοίων.

For the purposes of compliance with the provisions of section 33 of Law 44(I)/2010, I furthermore declare, that at least two thirds (2/3) of the total tonnage of the qualifying ships managed in the fiscal year under consideration was entirely managed from the territory of EU/EEA Member States⁴. Namely, the qualifying ships for which crew management services and technical management services were carried out from the territory of EU /EEA Member States represented _____ units of net tonnage, out of a total of _____ units of net tonnage of all the qualifying ships managed.

³ Κοινοτικό πλοίο όπως καθορίζεται στην περί Φόρου Χωρητικότητας (Ορισμός Κοινοτικών Πλοίων) Γνωστοποίηση του 2010 (Κ.Δ.Π. 354/2010) και την Εγκύκλιο του Διευθυντή ΤΕΝ Αρ. 42/2010.
Community ships as defined by the Tonnage Tax (Definition of Community Ships) Notification of 2010 (P.L. 354/2010) and the DMS Director's Circular no. 42/2010.

⁴ Σχετικό πρακτικό παράδειγμα εκτίθεται στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας Δήλωσης.
A practical example is contained in Schedule II of the Declaration.

ΜΕΡΟΣ V
PART V

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I / SCHEDULE I

**ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΦΟΡΟΥ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ
ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**
**TONNAGE TAX RATES FOR QUALIFYING SHIP MANAGERS
OF CYPRUS AND FOREIGN SHIPS**

Για κάθε επιλέξιμο πλοίο ενός επιλέξιμου διαχειριστή πλοίου επιβάλλεται⁷, και εισπράττεται ετήσιος φόρος που υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου σύμφωνα με τα ακόλουθα:

On each qualifying ship of a qualifying ship manager there shall be charged, levied and collected an annual tax calculated on the basis of the ship's net tonnage as follows:

- (α) από μηδέν μέχρι και 1.000 μονάδες καθαρής χωρητικότητας, για κάθε 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας θα επιβάλλεται και θα εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €36,50.
(a) From zero to 1.000 units of net tonnage, for every 400 units of net tonnage there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €36,50.
- (β) για κάθε επιπρόσθετες 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 1.001 μέχρι και 10.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €31,03.
(b) For every additional 400 units of net tonnage from 1.001 to 10.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €31,03.
- (γ) για κάθε επιπρόσθετες 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 10.001 μέχρι και 25.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €20,08.
(c) For every additional 400 units of net tonnage from 10.001 to 25.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €20,08.
- (δ) για κάθε επιπρόσθετες 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 25.001 μέχρι και 40.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €12,78.
(d) For every additional 400 units of net tonnage from 25.001 to 40.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €12,78.
- (ε) για κάθε επιπρόσθετες 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας πέραν των 40.000 μονάδων, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €7,30.
(e) For every additional 400 units of net tonnage in excess of 40.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €7,30.

Οποιαδήποτε υπολειπόμενη χωρητικότητα που είναι μικρότερη των 400 μονάδων καθαρής χωρητικότητας φορολογείται κατ' αναλογία.

Any residual tonnage of less than 400 units of net tonnage shall be charged proportionally.

Κατά τον υπολογισμό του φόρου, κλάσμα του μήνα λογίζεται ως ολόκληρος μήνας.

For the purpose of calculating the tax, any fraction of the month shall be considered as a whole month.

Ο φόρος χωρητικότητας μπορεί να υπολογιστεί ηλεκτρονικά μέσω της ιστοσελίδας του TEN.

The tonnage tax can be calculated on-line through the DMS website.

⁷ Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου χωρητικότητας ενός πλοίου με καθαρή χωρητικότητα 19.538 τόνους:

Sample calculation of the annual tonnage tax for a 19.538 net tonnage vessel. Net tonnage of each vessel is broken down into 400 units of net tonnage increments and specific annual rates are applied to each increment.

1.000 NT : 1000/400 = 2.5 x € 36,50 = € 91,25
9.000 NT : 9000/400 = 22.5 x € 31,03 = € 698,17
9.500 NT : 9500/400 = 23.75 x € 20,08 = € 476,9
38 NT : 38/400 = 0.095 x € 20,08 = € 1,90

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας = €1.268,22
Annual tonnage tax due

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Ακολουθεί έντυπο δήλωσης για τη φορολογία πλοιοκτητών αλλοδαπών πλοίων φορολογικού έτους 2015.

ΜΕΡΟΣ I

PART I

ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΟ ΦΟΡΟ ΠΡΟΣΩΠΟ PERSON SUBJECT TO TAXATION

Υποκείμενο στο φόρο πρόσωπο είναι κάθε επιλέξιμος πλοιοκτήτης αλλοδαπού πλοίου που κέκτηται εισόδημα από την εκμετάλλευση τέτοιου πλοίου σε θαλάσσιες μεταφορές και φορολογείται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 13 και 15(1) του Νόμου 44(Ι)/2010.

Person subject to tax is every qualifying owner of a qualifying foreign ship who earns income from the operation of such ship in maritime transport and is taxed according to the provisions of sections 13 and 15(1) of the Law 44(I)/2010.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

QUALIFYING OWNER OF FOREIGN SHIPS DATA

1. ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ / COMPANY NAME

Αριθμός ΔΝΟ για την εταιρεία / <u>Company IMO No.</u>	Φορολογική Ταυτότητα Εταιρείας/ <u>Tax Payer Identification Code (T.I.C.)</u>	Φορολογική Ταυτότητα Μητρικής Εταιρείας (ομίλου εταιρειών) / <u>Parent Company T.I.C. (Group of companies)</u>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

2. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / BUSINESS ADDRESS (street, number, area)

ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

ΑΡ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ/TELEPHONE NO.

ΑΡ. ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΥΤΥΠΟΥ/FAX NO.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/E-MAIL ADDRESS

3. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ/CORRESPONDENCE ADDRESS (street, number, area)

ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

TAXYΔ. ΚΙΒΩΤΙΟ / P.O. BOX

ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

ΔΗΛΩΣΗ
DECLARATION

Δηλώνω ότι κατά το φορολογικό έτος 2015, είχα στην κυριότητα μου και εκμεταλλεζόμενους σε θαλάσσιες μεταφορές τα ακόλουθα αλλοδαπά πλοία:

I declare that during the fiscal year 2015, I owned and operated the following foreign ships:

_____ επιλέξιμα κοινοτικά⁴ πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου,
_____ qualifying Community⁴ ships of an aggregate net tonnage of _____ that are included in the calculation of the tax,

_____ επιλέξιμα μη κοινοτικά πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου και
_____ qualifying non-Community ships of an aggregate net tonnage of _____ that are included in the calculation of the tax and

το ποσό του φόρου ανέρχεται σε ΕΥΡΩ _____.
the total amount of tax is EURO _____.

Είχα επίσης υπό την κυριότητα και εκμετάλλευσή μου _____ αλλοδαπά ΜΗ επιλέξιμα πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου.

I also owned and operated _____ foreign NON qualifying ships of an aggregate net tonnage of _____ that are not included in the calculation of the tax.

Για σκοπούς συμμόρφωσης με τις διατάξεις του άρθρου 15(2) του Νόμου 44(Ι)/2010, δηλώνω επίσης ότι τουλάχιστο 60 τοις εκατό (60%) του στόλου σε χωρητικότητα είναι κοινοτικά πλοία/ το μερίδιο των κοινοτικών πλοίων είναι λιγότερο από το 60 τοις εκατό (60%) του στόλου σε χωρητικότητα και ότι η εμπορική και στρατηγική διαχείριση⁵ του προαναφερόμενου στόλου επιλέξιμων πλοίων γίνεται από την επικράτεια της ΕΕ/ΕΟΧ⁶.

⁴ Κοινοτικό πλοίο όπως καθορίζεται στην περί Φόρου Χωρητικότητας (Ορισμός Κοινοτικών Πλοίων) Γνωστοποίηση του 2010 (Κ.Δ.Π. 354/2010) και την Εγκύκλιο του Διευθυντή ΤΕΝ Αρ. 42/2010.

Community ships as defined by the Tonnage Tax (Definition of Community ships) Notification of 2010 (P.I. 354/2010) and the DMS Director's circular no. 42/2010.

⁵ Στρατηγική διαχείριση σημαίνει τη λήψη των αποφάσεων για σημαντικές κεφαλαιουχικές δαπάνες και μειώσεις. Σημαντικό για την εκτίμηση για το πού επιτελείται η στρατηγική λειτουργία θα είναι ο τόπος της καταστατικής έδρας, συμπεριλαμβανομένου του ανώτερου προσωπικού, και ο τόπος της λήψης αποφάσεων τόσο των διευθυντών όσο και του διοικητικού συμβουλίου.

Εμπορική διαχείριση, σημαίνει το σχεδιασμό διαδρομής, τις κρατήσεις επιβατών ή φορτίου, τον εφοδιασμό και την τροφοδοσία πλοίων, τη διαχείριση και την εκπαίδευση προσωπικού, την τεχνική διαχείριση των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της λήψης αποφάσεων για την επισκευή και τη συντήρηση των πλοίων. Συμπεριλαμβάνονται επίσης οι εγκαταστάσεις υποστήριξης όπως εκπαιδευτικά κέντρα, τερματικοί σταθμοί κ.λπ. και το ποσοστό των γραφείων ή υποκαταστημάτων στο εξωτερικό των οποίων τη διεύθυνση εξασκεί προσωπικό που έχει τη βάση του στην επικράτεια της ΕΕ/ΕΟΧ.

⁶ Αναγράφεται ανάλογα με την περίπτωση.

ΜΕΡΟΣ VI
PART VI

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΦΟΡΟΥ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΥΣ
ΠΛΟΙΚΟΚΤΗΤΕΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
TONNAGE TAX RATES FOR QUALIFYING OWNERS OF FOREIGN SHIPS

Για κάθε επιλέξιμο πλοίο επιλέξιμων πλοιοκτητών επιβάλλεται και εισπράττεται ετήσιος φόρος που υπολογίζεται⁹ με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου σύμφωνα με τα ακόλουθα:

On each qualifying ship of qualifying owners (ship-owners) there shall be charged, levied and collected an annual tax calculated on the basis of the ship's net tonnage as follows:

(α) από μηδέν μέχρι και 1.000 μονάδες καθαρής χωρητικότητας, για κάθε 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €36,50.

(a) From zero to 1.000 units of net tonnage, for every 100 units of net tonnage there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 36,50.

(β) για κάθε επιπρόσθετες 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 1.001 μέχρι και 10.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €31,03.

(b) For every additional 100 units of net tonnage from 1.001 to 10.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 31,03.

(γ) για κάθε επιπρόσθετες 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 10.001 μέχρι και 25.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €20,08.

(c) For every additional 100 units of net tonnage from 10.001 to 25.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 20,08.

(δ) για κάθε επιπρόσθετες 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 25.001 μέχρι και 40.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €12,78.

(d) For every additional 100 units of net tonnage from 25.001 to 40.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 12,78.

(ε) για κάθε επιπρόσθετες 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας πέραν των 40.000 μονάδων, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €7,30.

(e) For every additional 100 units of net tonnage in excess of 40.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 7,30.

Οποιαδήποτε υπολειπόμενη χωρητικότητα που είναι μικρότερη των 100 μονάδων καθαρής χωρητικότητας φορολογείται κατ' αναλογία.

Any residual tonnage of less than 100 units of net tonnage shall be charged proportionally.

Κατά τον υπολογισμό του φόρου, κλάσμα του μήνα λογίζεται ως ολόκληρος μήνας.

For the purpose of calculating the tax, any fraction of the month shall be considered as a whole month.

Ο φόρος χωρητικότητας μπορεί να υπολογιστεί ηλεκτρονικά μέσω της ιστοσελίδας του TEN.

The tonnage tax can be calculated on-line through the DMS website.

⁹ Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου χωρητικότητας ενός πλοίου με καθαρή χωρητικότητα 19.538 τόνους
Sample calculation of the annual tonnage tax for a 19.538 net tonnage vessel. Net tonnage of each vessel is broken down into 100 units of net tonnage increments and specific annual rates are applied to each increment.

1.000 NT : $1000/100 = 10 \times € 36,50 = € 365$
9.000 NT : $9000/100 = 90 \times € 31,03 = € 2792,7$
9.500 NT : $9500/100 = 95 \times € 20,08 = € 1907,6$
38 NT : $38/100 = 0,38 \times € 20,08 = € 7,63$

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας
Annual tonnage tax due = € 5072,93