

Σε καιρούς που η Ελληνική Ναυτιλία προσπαθεί να διαχειριστεί την αβεβαιότητα της Ελληνικής οικονομίας και να ανταπεξέλθει στις δυσκολίες των τελευταίων ετών, ήρθε να προστεθεί ακόμα ένα μαύρο σύννεφο, πάνω από τον ουρανό του Πειραιά: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με ανακοίνωση τύπου που εξέδωσε λίγο πριν τα Χριστούγεννα του 2015, αμφισβήτησε επίσημα το εδώ και μισό αιώνα ισχύον φορολογικό καθεστώς που διέπει τη Ναυτιλία στην Ελλάδα και καλεί την Κυβέρνηση να το επανεξετάσει

Συναίνεση τώρα!



ΑΡΘΡΟ ΤΟΥ
**Κώστα
Κωνσταντίνου**

BS(Econ),
FCA, OEA, Senior
Partner Moore
Stephens Ελλάδα.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι το φορολογικό καθεστώς αυτό παραβαίνει τα επιτρεπτά όρια της «Κρατικής Ενίσχυσης», που ορίζονται από τις «Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Θαλάσσιες Μεταφορές» και έτσι διαταράσσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των χωρών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μετά την ανακοίνωση αυτή, αναθερμάνθηκε το «φλερτ» προς την Ελληνική Ναυτιλία, από διάφορους «επίδοξους μνηστήρες», οι οποίοι προσπαθούν με κάθε τρόπο να προσελκύσουν τους εφοπλιστές και τις επιχειρήσεις τους στις χώρες τους. Με ακόμα μεγαλύτερο πάθος, διάφοροι, άσχετοι με τον χώρο, σύμβουλοι, από την Ελλάδα και το εξωτερικό, εκμεταλλεύονται τον φόβο αυτή και προσπαθούν να πλάσουν τις αμφιλεγόμενες υπηρεσίες τους στις Ναυτιλιακές εταιρίες, εντείνοντας την αβεβαιότητα.

Υπό αυτές τις συνθήκες, όσο εύκολα μεγάλωσε η ναυτιλία του Πειραιά, το λεγόμενο «Cluster», μέσα σε 40 χρόνια, το ίδιο εύκολα μπορεί να συρρικνωθεί, αν χαθεί ένα από τα βασικά συστατικά της επιτυχίας του: το θεσμικό πλαίσιο που την περιχαράκωνει, το οποίο συμπεριλαμβάνει και την φορολογία. Λόγω της φύσης της, η Ναυτιλία μπορεί να μεταφερθεί σε άλλες χώρες σχετικά εύκολα και, όπως πριν το '70 η Ελληνική Ναυτιλία μεγαλούργησε εκτός Ελλάδας, δεν είναι αδιανόητο ότι θα το κάνει ξανά αν χρειαστεί.

Αυτό όμως που θα χαθεί, αν το Cluster μικρύνει, είναι οι χιλιάδες θέσεις εργασίας και η τεχνογνωσία στις υπηρεσίες γύρω από την Ναυτιλία που έχει αναπτυχθεί στη χώρα, με πραγματικά σημαντικές αρνητικές συνέπειες στην οικονομία μας. Είναι λοιπόν μεγάλης σημασίας να παραμείνουν στην Ελλάδα οι ναυτιλιακές εταιρίες και, έτσι, θα πρέπει να δούμε πολύ προσεκτικά τις «ενστάσεις» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ώστε να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε την κατάσταση.

Μελετώντας την ανακοίνωση και τις διαθέσιμες στο κοινό πληροφορίες, γεννιούνται εύλογες απορίες για το σκεπτικό της Επιτροπής και δεν χρειάζεται να είναι κανείς συνομοσιολόγος για να αρχίσει να υποπεύεται ότι η ανακοίνωση αυτή και η αναστάτωση που προκαλεί, ίσως εξυπηρετεί άλλου είδους συμφέροντα, και όχι τον καθεαυτού ενδο-Κοινωνικό ανταγωνισμό, που ισχυρίζεται ότι προστατεύει.

Η ΕΕ το 2004 και υπό την τότε προοπτική ένταξης της Μάλτας και Κύπρου, δυο χωρών με ανεπτυγμένο τον ναυτιλιακό τομέα, ερευνήσε σε βάθος το καθεστώς που διέπει την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία, ώστε να το προστατέψει έναντι του

ανταγωνισμού από Τρίτες Χώρες αλλά και να βεβαιωθεί ότι τα κράτη μέλη ανταγωνίζονται ισότιμα μεταξύ τους. Ερευνήσε λοιπόν όλα τα καθεστώτα που υπήρχαν τότε, συμπεριλαμβανομένου και του Ελληνικού, το οποίο και αποδέχθηκε εκ νέου (το καθεστώς είχε γίνει αρχικά αποδεκτό με την ένταξη της χώρας μας στην ΕΕ το 1981).

Αναφέρεται δε ξεκάθαρα και στο επίσημο σχετικό έγγραφο της ΕΕ, τις «Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Θαλάσσιες Μεταφορές», ότι δεν υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των Μελών δεδομένου ότι το ειδικό καθεστώς «Κρατικής Ενίσχυσης» (με αυτόν τον όρο περιγράφεται το ειδικό φορολογικό καθεστώς) υιοθετείται και από άλλα κράτη της Ένωσης.

Σημειώνεται ότι οι «Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Θαλάσσιες Μεταφορές» του 2004, είναι εν ισχύ σήμερα και θα ισχύουν μέχρι την τροποποίηση ή κατάργησή τους.

Έκτοτε, η Ελλάδα όχι μόνο δεν «χαλάρωσε» αλλά έχει κάνει δυσμενέστερο το φορολογικό πλαίσιο της Ναυτιλίας, αφού είναι η μόνη χώρα στον κόσμο που φορολογεί με το ως άνω εγκεκριμένο από την ΕΕ σύστημα και πλοία υπό ξένη σημαία.

Εκτός αυτού, τα μερίσματα που λαμβάνουν τα φυσικά πρόσωπα επιβαρύνονται πλέον και με την έκτακτη εισφορά αλληλεγγύης και έτσι, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί κάποιος να ισχυριστεί ότι από το 2004 (που το σύστημα μας ήταν αποδεκτό), άλλαξε κάτι προς το ευνοϊκότερο, ώστε να δικαιολογεί την οποιαδήποτε επίσημη ή ανεπίσημη έρευνα εναντίον της Ελλάδας.

Αντιθέτως, και μόνο ότι με το ισχύον καθεστώς ο Ελληνικός φόρος χωρητικότητας ισχύει και για τα πλοία με ξένη σημαία, έχει κάνει την χώρα μας λιγότερο ανταγωνιστική σε σχέση με άλλα ναυτιλιακά κέντρα στην Ευρώπη. Εάν η Επιτροπή εστίαζε πραγματικά στον ενδο-Κοινωνικό ανταγωνισμό, θα είχε εντοπίσει και αναδείξει το θέμα. Το γεγονός ότι ένα πλοίο με ξένη σημαία, υπό διαχείριση στην Ελλάδα θα πληρώσει ελληνικό φόρο χωρητικότητας, ενώ το ίδιο πλοίο υπό διαχείριση σε άλλη χώρα δεν θα πληρώσει τίποτα, είναι αποτρεπτικό για όποιον εξετάζει εάν θα κάνει διαχείριση πλοίων στην Ελλάδα.

Το γεγονός αυτό έχει ήδη απωθήσει αρκετές εταιρίες, που δεν ήταν αμιγώς Ελληνικών συμφερόντων, μιας που οι ξένοι πλοιοκτήτες τους δεν βρίσκουν το λόγο να πληρώνουν φόρο χωρητικότητας σε πλοία με ξένη σημαία στην Ελλάδα.

Το σύστημα της Ελλάδας που προϋπήρχε της ΕΕ, ΔΕΝ δημιουργήθηκε ούτε στόχευσε ποτέ στη διατήραξη του ενδο-Κοινωνικού ανταγωνισμού.

Αυτό αποδεικνύεται περίτρανα από το γεγονός ότι το Cluster αποτελείται, σχεδόν αποκλειστικά από Έλληνες πλοιοκτήτες και η χώρα μας δεν έχει προσελκύσει μαζικά ξένους.

Είναι άξιο απορίας όμως, το γεγονός ότι την ίδια στιγμή που η Επιτροπή αμφισβητεί το καθεστώς της Ελλάδας, δίνει στην Κύπρο, που έχει παρόμοιο καθεστώς με το Ελληνικό άδεια λειτουργίας μέχρι το 2019! Αυτή η διαφοροποίηση όχι μόνο δεν εξασφαλίζει τον ισότιμο ανταγωνισμό αλλά προτρέπει την μετεγκατάσταση των Ναυτιλιακών στη Κύπρο. Πραγματικά πρωτότυπος τρόπος εξασφάλισης του ισότιμου ανταγωνισμού εντός ΕΕ!!

Οι απαντήσεις αξιωματούχων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε αυτές τις απορίες, στην καλύτερη περίπτωση, στερούνται λογικής, αφού χρησιμποιούν ως πρόσχημα την ανάγκη της Ελλάδας για φορολογικά έσοδα, αλλά και το ότι η Ελλάδα είναι σε μνημόνιο για να δικαιολογήσουν αυτή την διαφορετική μεταχείριση! Μια «α λα καρτ», καθόλου πειστική απάντηση, η οποία δεν είναι σε αρμονία με τις αρχές διαφάνειας της Ένωσης.

Θεωρώ ότι η Ελλάδα έχει πολλά επιχειρήματα υπέρ της ώστε να υπερασπίσει το ισχύον καθεστώς, ακόμα και στα πλαίσια μιας επίσημης έρευνας. Μια τέτοια έρευνα όμως δεν θα βοηθήσει καθόλου στο να αρθεί η αβεβαιότητα η οποία αποβαίνει ήδη επιζήμια, αφού οι εταιρίες τον τελευταίο καιρό ψάχνουν πιο ενεργά για εναλλακτικές λύσεις. Σίγουρα δεν συμφέρει κανέναν μια μεκρά δικαστική διαμάχη με την Επιτροπή, ειδικά τώρα που η Ελλάδα είναι πολιτικά και οικονομικά σε πολύ δυσμενή θέση.

Ωστόσο, είναι ολοφάνερο ότι τεχνοκρατικές λύσεις υπάρχουν και μπορούν να βρεθούν αν οι δύο πλευρές, δηλαδή ΟΛΑ τα πολιτικά κόμματα απ την μία και η Ναυτιλιακή Κοινότητα από την άλλη, καθίσουν και συνηνοποθούν το συντομότερο. Θεωρώ ότι είναι πολύ εύκολο να βρεθεί μια κοινή αποδεκτή λύση που θα αφαιρέσει από την Επιτροπή τα όποια της αστέρια επιχειρήματα περί ισότιμου χειρισμού της ναυτιλίας και θα απομακρύνει τα σύννεφα της αβεβαιότητας από το λιμάνι μας

Η πλευρά των πλοιοκτητών έχει δείξει την κληλή της θέληση αφού στην Ελλάδα της κρίσης είναι ο μόνος κλάδος που εισέφερε οικειοθελώς στο Κράτος με ξένη σημαία δείχνουν εμπράκτως τη πρόθεση της Ναυτιλίας να βοηθήσει.

Είναι σειρά της Πολιτείας τώρα, να δείξει και αυτή την καλή της πρόθεση και να πείσει την άλλη πλευρά ότι αυτό που θα συμφωνηθεί θα διατηρηθεί για τα επόμενα 40 χρόνια με τον ίδιο τρόπο που η σταθερότητα, και όχι η ιδιαίτερη φορολογική μεταχείριση, που έφερε ο νομός 27 ήταν ο βασικός παράγοντας του επαναπατρισμού της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Το ναυτιλιακό Cluster πρέπει να προστατευτεί πάση θυσία από υστερόβουλες ενέργειες και θα πρέπει όλοι ενωμένοι να συμβάλλουμε σε αυτή την προσπάθεια με νηφαλιότητα και σύνεση.

“**Όσο εύκολα μεγάλωσε η ναυτιλία του Πειραιά, μέσα σε 40 χρόνια, το ίδιο εύκολα μπορεί να συρρικνωθεί, αν χαθεί το θεσμικό πλαίσιο που την περιχαράκωνει**”