

**ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΑΦΘΟΡΑΣ, ΤΟΥ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ**

Διπλωματική εργασία

Η φορολογία ως όχημα διαφθοράς και η αντιμετώπισή της: Η περίπτωση των ναυτιλιακών εταιρειών – διαχειριστριών ποντοπόρων φορτηγών πλοίων του άρθρου 25 του ν.27/1975 σε σχέση με τη φορολογία των εμπορικών εταιρειών στην Ελλάδα για την περίοδο 2013-2022.



Ιωάννα Ρήγου - std514434
Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Σοφία Βιδάλη
Ιούνιος 2024

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της φοιτήτριας («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης η συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του/της συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του/της συγγραφέα/δημιουργού. Η συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στους συναδέλφους Νικολέττα Βεντούρη & Σωτήρη Μόσχοβο για το υλικό και τα στοιχεία που μου παρείχαν. Στην Ελένη Καρακώστα για τις επεξηγήσεις και τις προτάσεις βελτίωσης.

Στην οικογένειά μου – και ιδιαίτερα τη μητέρα μου - που καταφέραμε να φέρουμε εις πέρας τόσο την παρούσα εργασία όσο και το μεταπτυχιακό στα πλαίσια του οποίου συγγράφηκε.

Στους καθηγητές μου που κατά καιρούς μού ανοίξαν νέους ορίζοντες σκέψης.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Πολλή συζήτηση γίνεται για πολλά χρόνια σχετικά με το ιδιότυπο φορολογικό καθεστώς που εφαρμόζεται στο ναυτιλιακό κλάδο. Στην παρούσα εργασία θα γίνει προσπάθεια να εξετασθούν όλες οι απόψεις ώστε να βγει ένα συμπέρασμα κατά πόσο οι φοροαπαλλαγές ή η μειωμένη φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών – διαχειριστριών ποντοπόρων πλοίων σχετίζονται με πράξεις διαφθοράς ή είναι δικαιολογημένες από τις περιβάλλουσες συνθήκες. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να γίνει περιγραφή μιας σειράς παραγόντων όπως η οικονομική λειτουργία του κλάδου – εθνικά και διεθνώς, η εξέλιξη του φορολογικού του καθεστώτος, η πρόσβαση και εκμετάλλευση του τραπεζικού και φορολογικού απορρήτου, των υπεράκτιων εταιρειών και των φορολογικών παραδείσων. Από την άλλη πλευρά, θα αναλυθεί η έννοια της διαφθοράς και οι κατηγοριοποιήσεις της, η κατάσταση φοροδιαφυγής στην Ελλάδα ενώ θα παρατεθούν απόψεις πάνω στη σκοπιμότητα των φορολογικών απαλλαγών στο ναυτιλιακό κλάδο – κυρίως της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τέλος, θα εξετασθεί η οργάνωση και η δράση της κοινωνικής ομάδας των εφοπλιστών, η πρόσβαση που έχουν στην πολιτική εξουσία και οι προϋποθέσεις για την εμπλοκή των εφοπλιστών σε διεφθαρμένες πρακτικές. Κατά πόσο ο κλάδος αυτός με τη μειωμένη φορολόγηση είναι κοινωνικά επιβλαβής;

Σκοπός κάθε μελέτης κοινωνικών επιστημών είναι η μεγιστοποίηση της ωφέλειας του κοινωνικού συνόλου και κάθε συμπέρασμα θα πρέπει να στοχεύει σ' αυτό. Υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις εμπορίας επιρροής αλλά και σημαντικά οφέλη της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία με ό,τι αυτό συνεπάγεται για το κοινωνικό σύνολο. Πρόκειται για μια πολυπαραγοντική εξίσωση και όχι για ένα μονοδιάστατο πρόβλημα.

Λέξεις – Κλειδιά

Ναυτιλία, φοροδιαφυγή, φοροαποφυγή, διαφθορά, υπεράκτιες εταιρείες, φορολογικοί παράδεισοι, πλοιοκτήτριες, διαχειρίστριες εταιρείες ποντοπόρων πλοίων, τραπεζικό απόρρητο, φορολογικό απόρρητο

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή	1
2. Λίγα λόγια για το ναυτιλιακό κλάδο	3
3. Διαφθορά	6
Η έννοια της διαφθοράς	6
Σχετικά με τον ποινικό ορισμό της διαφθοράς	6
Η διαφθορά από τη σκοπιά της κριτικής εγκληματολογίας	7
Τυπολογία - Διακρίσεις της διαφθοράς	11
Τραπεζικό και φορολογικό απόρρητο, Φορολογικοί Παράδεισοι και Υπεράκτιες Εταιρείες	13
Τραπεζικό & φορολογικό απόρρητο	13
Φορολογικοί παράδεισοι	15
Φορολογικοί παράδεισοι – η περίπτωση της ναυτιλίας	20
Φοροδιαφυγή, Φοροαποφυγή & Παραοικονομία στην Ελλάδα	23
Η ΕΕ σχετικά με τη σκοπιμότητα των ναυτιλιακών φοροαπαλλαγών - απόψεις ...	34
4. Φορολογική νομοθεσία	39
Νομοθεσία πριν την περίοδο αναφοράς (πριν το 2013)	39
Ν.89/1967 (ΦΕΚ Α 132/01.08.1967) – Επενδυτικός νόμος στον οποίο βασίστηκε η εγκατάσταση των διαχειριστριών εταιρειών	39
Ν.27/1975 – Η βάση της φορολογίας των πλοιοκτητριών και της λειτουργίας των διαχειριστριών εταιρειών	39
Συνταγματική περιβολή του Ν.27/1975	43
Ευρωπαϊκοί κανονισμοί για τη ναυτιλία	44
Φόροι χωρητικότητας	47
Οικειοθελής Παροχή από τα συνυποσχετικά της Ναυτιλιακής Κοινότητας με το Ελληνικό Δημόσιο	49

Φόροι μερισμάτων	51
Capital Controls.....	52
5. Οικονομική ανάλυση και σύγκριση	54
Η οικονομική λειτουργία της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας.....	54
Οι φόροι χωρητικότητας ως συντελεστές επί των κερδών	56
Τα μερίσματα	64
6. Συμπερασματικά σχόλια.....	66
Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας.....	66
Η οργάνωση της κοινωνικής ομάδας των πλοιοκτητών και η δυνατότητα συμμετοχής στις αποφάσεις που την αφορούν	68
Θαλασσοδάνεια ως άλλο παράδειγμα διαφθοράς	70
Τελικά συμπεράσματα	72
7. Επίλογος	76

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Figure 3-1: Τα βασικά νηολόγια ελληνόκτητων πλοίων	21
Figure 3-2: Έσοδα Ελληνικού Τακτικού Προϋπολογισμού	26
Figure 3-3: Φορολογική δομή ως % των φορολογικών εσόδων 2022	26
Figure 3-4: Κύριες κατηγορίες εσόδων (ως % της συνολικής φορολογίας και ως % του ΑΕΠ αντίστοιχα) 2020	27
Figure 4-1: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο & Εκπομπές CO₂ - Ποσοστιαία Μεταβολή	47
Figure 5-1: Ο φόρος χωρητικότητας ως συντελεστής επί των κερδών στα bulk carriers σε σχέση με το φορολογικό συντελεστή νομικών προσώπων πλην αγροτικών συνεταιρισμών & οργανώσεων	60
Figure 5-2: Ο φόρος χωρητικότητας ως συντελεστής επί των κερδών στα tankers σε σχέση με το φορολογικό συντελεστή νομικών προσώπων πλην αγροτικών συνεταιρισμών & οργανώσεων	63
Figure 5-3: Συντελεστές φορολογίας μερισμάτων στην Ελλάδα 2008-2022	64
Figure 6-1: Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές 2002-2022	67

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Table 3-1: Κορυφαίες σημαίες νηολόγησης ανά τόνους νεκρού βάρους, 2022.....	22
Table 3-2:Μέγεθος παραοικονομίας, Ευρώπη, 2019, Εκτιμήσεις MIMIC (μέσοι όροι, %του ΑΕΠ).....	30
Table 4-1: Συντελεστές δήλωσης φορολογίας πλοίων με ξένη σημαία (χωρητικότητα & ηλικίας)	48
Table 5-1: Κατανομή κόστους πλοίου ανά τύπο ναύλωσης	56
Table 5-2: Ο φόρος χωρητικότητας ως συντελεστής επί των κερδών στα bulk carriers σε σχέση με το φορολογικό συντελεστή νομικών προσώπων πλην αγροτικών συνεταιρισμών & οργανώσεων.....	59
Table 5-3: Ο φόρος χωρητικότητας ως συντελεστής επί των κερδών στα tankers σε σχέση με το φορολογικό συντελεστή νομικών προσώπων πλην αγροτικών συνεταιρισμών & οργανώσεων	62

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ - ΑΚΡΟΝΥΜΙΑ

DD – Dry Dock
DWT – Dead Weight Tonnage/Tons
ETS – Emissions Trading System
EU – European Union
EUA – European Union Allowance
FATCA – Foreign Account Tax Compliance Act
GT – Gross Tonnage
LNG – Liquid Natural Gas
OPCOST – Operation Cost
TCE – Time Charter Equivalent
VLCC – Very Large Crude Carrier

ΑΕΠ – Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΕΕ – Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΑ – Ειδική Εισφορά Αλληλεγγύης
ΕΛΣΤΑΤ – Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΟΧ – Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος
ΚΑΚ – Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών
ΚΟΧ – Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
ΟΟΣΑ – Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης
ΦΕΚ – Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης
ΦΚΕ – Φόρος Κύκλου Εργασιών
ΦΠΑ – Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

1. Εισαγωγή

Στην παρούσα εργασία θα εξετασθεί εάν και σε ποιο βαθμό οι φοροαπαλλαγές ή η μειωμένη φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών – διαχειριστριών ποντοπόρων πλοίων σχετίζονται με φαινόμενα διαφθοράς στην Ελλάδα. Αν δηλαδή οι φοροαπαλλαγές αποτελούν όχημα αθέμιτων εξω-συμβατικών / άτυπων συμφωνιών σε βάρος του ελεύθερου ανταγωνισμού και της οικονομίας και επομένως μια μορφή εγκλήματος του λευκού κολάρου ή κρατικο-εταιρικού εγκλήματος. Για το σκοπό αυτό θα εξετασθούν μια σειρά από ερωτήματα όπως: υπό ποια έννοια σχετίζεται η διαφθορά με τις ναυτιλιακές φοροαπαλλαγές; Τι έχει νομοθετηθεί και ποιες απόψεις έχουν εκφραστεί σχετικά με τη σκοπιμότητα των φοροαπαλλαγών αυτών; Πόσο μειωμένη είναι η φορολόγηση των ναυτιλιακών σε σχέση με άλλους κλάδους και τι συνέπειες έχει αυτό; Ποιες συνθήκες «νομιμοποιούν» και «κανονικοποιούν» τις αποφάσεις των κυβερνήσεων που διευκολύνουν ή προάγουν τη διαφθορά; Η ανάλυση θα συμπεριλάβει κυρίως ποιοτική ανάλυση αλλά και ποσοτική – ιδίως στο κομμάτι της σύγκρισης της φορολογικής επιβάρυνσης των ναυτιλιακών με άλλα νομικά πρόσωπα.

Αρχικά θα παρατεθούν κάποιες πληροφορίες σχετικά με τις ιδιαιτερότητες και τον τρόπο λειτουργίας του ναυτιλιακού κλάδου – ιδίως των ποντοπόρων φορτηγών πλοίων. Είναι απαραίτητο προκειμένου ο αναγνώστης να σχηματίσει εικόνα του πλαισίου στο οποίο κινείται ο κλάδος αυτός, της χρησιμότητάς του, των κινδύνων και των ευκαιριών του.

Έπειτα, θα αναλυθεί η έννοια της διαφθοράς και οι κατηγοριοποιήσεις της. Θα δοθεί έμφαση όχι στη στενή ποινική θεώρηση συγκεκριμένων πράξεων αλλά στην ευρεία έννοια της διαφθοράς με τη μορφή κρατικο-εταιρικών εγκλημάτων και ιδίως εγκλημάτων της παγκοσμιοποίησης με αποτέλεσμα κοινωνικά επιβλαβών αποτελεσμάτων. Θα γίνει αναφορά στις εξωχώριες εταιρείες, στα «κρυμμένα» χρήματα και στο τραπεζικό και φορολογικό απόρρητο που επί χρόνια καλύπτουν και υποστηρίζουν την αδυναμία γνώσης και φορολόγησης των παγκόσμιων εισοδημάτων των προσώπων. Η κατάσταση της φοροδιαφυγής στην Ελλάδα όπως αποτυπώνεται από έρευνες είναι χρήσιμη για να ληφθεί συμπληρωματικά υπόψη το ενδεχόμενο μια αύξηση της φορολογίας να επιδρούσε θετικά στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Τέλος, θα εξετασθούν απόψεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ευρωπαϊκής

Επιτροπής πάνω στη σκοπιμότητα των φορολογικών αλλαγών στο ναυτιλιακό κλάδο.

Στη συνέχεια, θα γίνει περιγραφή της φορολογίας του ελληνικού εφοπλισμού. Αρχικά θα αναφερθούν οι νόμοι που καθόριζαν τη λειτουργία και φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών επί δεκαετίες, δηλ. από το 1967 και 1975 έως το 2013. Ειδικά ο νόμος 27/1975 σχετικά με τη φορολογία πλοίων κατά ένα μέρος του έτυχε και συνταγματικής περιβολής. Οι παραπάνω νόμοι διατηρήθηκαν σε ισχύ όλα αυτά τα χρόνια – ακόμα και μετά την πτώση της δικτατορίας και ανεξαρτήτως του κόμματος που βρισκόταν κάθε φορά στην εξουσία. Στη συνέχεια, θα αναφερθούν νόμοι που ίσχυσαν και/ή ισχύουν από το 2013 έως σήμερα σχετικά με τη φορολόγηση των εταιρειών αυτών. Εκτός από τη φορολογία χωρητικότητας, τα συνυποσχετικά μεταξύ κυβέρνησης και ναυτιλιακής κοινότητας και τους φόρους μερισμάτων, θα γίνει αναφορά σε νομοθετικές προβλέψεις που ίσχυσαν επί capital controls ειδικά για τη ναυτιλία αλλά και σε πρόσφατους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Καθώς οι φόροι των πλοίων εξαρτώνται από τη χωρητικότητα και την ηλικία τους, για να συγκριθούν με τους φορολογικούς συντελεστές των νομικών προσώπων, θα πρέπει να εκφραστούν ως ποσοστό επί των κερδών. Για την καλύτερη κατανόηση του αναγνώστη, θα γίνει μια σύντομη αναφορά στην οικονομική λειτουργία του κλάδου πριν από την παράθεση της σύγκρισης αυτής. Επίσης, θα αναφερθούν κάποιες παραδοχές-υποθέσεις που έχουν γίνει κατά των υπολογισμό των κερδών (για παράδειγμα, δεν έχουν υπολογισθεί χρηματο-οικονομικά έσοδα/έξοδα όπως τόκοι δανείων).

Στην τελευταία ενότητα, θα παρουσιαστεί η εισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, η οργάνωση και η δράση της κοινωνικής ομάδας των εφοπλιστών και θα εξετασθεί κατά πόσο συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την εμπλοκή των εφοπλιστών σε διεφθαρμένες πρακτικές. Τέλος θα συνοψισθούν τα επιχειρήματα σχετικά με τις αιτίες και τους παράγοντες που οδηγούν ακόμη και σήμερα στη μειωμένη φορολόγηση του κλάδου και στα αποτελέσματα των πρακτικών αυτών.

2. Λίγα λόγια για το ναυτιλιακό κλάδο

Είναι σημαντικό να γίνει αναφορά σε κάποιες συνθήκες και ιδιαιτερότητες του ναυτιλιακού κλάδου ο οποίος δραστηριοποιείται στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Με τον όρο μεταφορά εννοείται η ενέργεια που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων ή αγαθών από μια θέση σε κάποια άλλη¹. Λόγω των διαφορετικών αναγκών, έχουν προκύψει 279 τύποι πλοίων με μεγαλύτερη ή μικρότερη εξειδίκευση σε συγκεκριμένο τύπο φορτίου τα οποία μπορούν να ομαδοποιηθούν σε οκτώ κατηγορίες:

- Πλοία μεταφοράς χύδην υγρού φορτίου (μόνον)
- Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (μόνον)
- Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (με εναλλακτικές λύσεις υγρού/ξηρού)
- Πλοία γενικού φορτίου (μόνον)
- Πλοία γενικού φορτίου (με εναλλακτικές λύσεις)
- Πλοία γενικού επιβατηγά (μόνον)
- Πλοία γενικού επιβατηγά (με εναλλακτικές λύσεις)
- Πλοία ειδικών υπηρεσιών και βοηθητικής ναυτιλίας²

Ως «χύδην» φορτίο (bulk cargo) ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι αρκετά μεγάλη ώστε να μπορεί μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή αμπαριού. Αντίθετα, ως «γενικό» φορτίο (general cargo) ορίζεται η παρτίδα φορτίου που δεν μπορεί μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου η αμπαριού³. Στην παρούσα εργασία θα γίνει λόγος για ποντοπόρα φορτηγά πλοία, δηλαδή για πλοία που εκτελούν πλόες εξωτερικού μεταφέροντας χύδην φορτίο – υγρό ή ξηρό. Πρόκειται δηλαδή για δεξαμενόπλοια ή για φορτηγά πλοία χύδην ξηρού φορτίου.

Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο τρόπο μεταφοράς από τους παλαιότερους χρόνους. Σήμερα, πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου και περίπου τα δύο τρίτα του παγκόσμιου εφοδιασμού με

¹ Βλάχος, Γ. Π., & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης* (Τόμ. Α'). Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.59

² Βλάχος, Γ. Π., & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης* (Τόμ. Α'). Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.317-349

³ Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.39-40

πετρέλαιο και φυσικό αέριο είτε εξορύσσονται στη θάλασσα είτε μεταφέρονται δια θαλάσσης⁴. Από τις ποιοτικές προϋποθέσεις για την επάρκεια των μεταφορικών μέσων – ταχύτητα, ασφάλεια, άνεση, κόστος, επάρκεια μεταφορικής ικανότητας και συχνότητα & κανονικότητα εξυπηρέτησης - το κόστος ανά μονάδα μεταφορικής ικανότητας στα πλοία είναι πολύ μικρότερο σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο μέσο. Όχι μόνο δεν υπάρχει ανάγκη χτισίματος και συντήρησης υποδομών πέραν των τερματικών σταθμών αλλά και ο αριθμός των απασχολουμένων καθώς και η επένδυση και η απόσβεση κεφαλαίου ανά μονάδα μεταφορικής ικανότητας είναι μικρότερη σε σχέση με άλλα μέσα. Επιπρόσθετα, έχει τη μεγαλύτερη ικανότητα για μαζική μεταφορά φορτίων⁵. Οι τεχνολογικές εξελίξεις που οδήγησαν στη μαζική παραγωγή ήταν οι ίδιες που συνέβαλαν στη μαζική παραγωγή τυποποιημένων μεταφορικών υπηρεσιών έναντι πολύ χαμηλού κόστους⁶.

Οι διαχειρίστριες ποντοπόρων φορτηγών πλοίων αντιστοιχούν στις διοικητικές υπηρεσίες των βιομηχανιών ενώ τα πλοία αποτελούν την παραγωγική μονάδα του κλάδου. Στις διαχειρίστριες εταιρείες ανατίθεται από τις πλοιοκτήτριες η διαχείριση των πλοίων κατόπιν σχετικής σύμβασης. Η ιδιαιτερότητα του ναυτιλιακού κλάδου έγκειται στο γεγονός ότι η παραγωγική μονάδα-πλοίο είναι αποσπασμένη από τη διοίκηση ταξιδεύοντας ανά τον κόσμο και χάρη στις σύγχρονες τεχνολογίες, ο τόπος εγκατάστασης της διαχειρίστριας δεν επηρεάζει τις εργασίες του πλοίου. Την επιλογή του τόπου εγκατάστασης και δραστηριοποίησης της διαχειρίστριας εταιρείας επηρεάζουν μια σειρά από παράγοντες όπως είναι καταρχάς η μορφή της πολιτειακής οργάνωσης σε συνδυασμό με το εφαρμοζόμενο οικονομικό σύστημα κάθε κράτους. Επίσης, η υπάρχουσα ναυτιλιακή υποδομή και η δυνατότητα επικοινωνίας με όλα τα σημεία της υδρογείου. Τέλος, η διαμόρφωση των διεθνών ναυτιλιακών συνθηκών (περιλαμβανομένων των διεθνών σχέσεων του εν λόγω κράτους) και οι επικρατούσες

⁴ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2023, Μαρ 10). *Ναυτιλιακή ασφάλεια: η ΕΕ επικαιροποιεί τη στρατηγική της για την προστασία του τομέα της ναυτιλίας από νέες απειλές*. Ανάκτηση από Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ για τη ναυτιλιακή ασφάλεια: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_23_1483

⁵ Γεωργαντόπουλος, Ε., & Βλάχος, Γ. Π. (1997). *Ναυτιλιακή Οικονομική*. Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.40-46

⁶ Γεωργαντόπουλος, Ε., & Βλάχος, Γ. Π. (1997). *Ναυτιλιακή Οικονομική*. Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.595

συνθήκες κοινωνικής ομαλότητας και οικονομικής σταθερότητας⁷. Το πλοίο μπορεί να φέρει διαφορετική σημαία από τη χώρα όπου εδρεύει η πλοιοκτήτρια εταιρεία και επίσης να έχει διαφορετικής εθνικότητας πλήρωμα. Στον τομέα των χύδην φορτίων, το πλοίο σχηματίζει αυτοτελή οικονομική μονάδα.

Η ζήτηση θαλασσιών μεταφορών είναι «παράγωγος ζήτηση» διότι γεννάται καταρχήν από την παγκόσμια οικονομία και έπειτα από το θαλάσσιο εμπόριο⁸. Στον τομέα των χύδην φορτίων, η ζήτηση χωρητικότητας προέρχεται από ένα πλήθος φορτίων με παρόμοια χαρακτηριστικά και είναι έντονα παγκοσμιοποιημένη. Η δε προσφορά χωρητικότητας προέρχεται από ένα μεγάλο αριθμό μεταφορέων, εγκατεστημένων σε διάφορες χώρες υπό πολύ διαφορετικές συνθήκες δράσης και οργάνωσης. Η είσοδος ή η αποχώρηση οποιουδήποτε μεταφορέα από την αγορά είναι απολύτως ελεύθερη. Συνεπώς, η επιτυχής λειτουργία μιας διαχειρίστριας φορτηγών πλοίων στην ελεύθερη αγορά εξαρτάται από την ικανότητά της να εξασφαλίσει στα πλοία που διαχειρίζεται ανταγωνιστική θέση μέσω μειωμένου κόστους κάτω από το αντίστοιχο κόστος των οριακών πλοίων⁹. Πέραν της αστάθειας της αγοράς και της πίεσης για μειωμένα κόστη, μια επιχείρηση που δραστηριοποιείται στο χώρο αυτό αντιμετωπίζει κινδύνους τόσο εσωτερικούς που έχουν να κάνουν με την ίδια την επιχειρηματική δραστηριότητα όπως πλημμελής οργάνωση, ατυχήματα, λάθος εκτιμήσεις ή τεχνικές αποδόσεις και εξωτερικούς που δημιουργούνται από το περιβάλλον. Οι εξωτερικοί κίνδυνοι περιλαμβάνουν φυσικά αίτια όπως οι θαλάσσιοι κίνδυνοι, παγετοί ή ασθένειες, νομοθετικά αίτια, κοινωνικά αίτια (πχ. απεργίες, αντιδράσεις καταναλωτών), οικονομικές και συναλλαγματικές αιτίες (ανατιμήσεις ή υποτιμήσεις, περιορισμοί στο συνάλλαγμα κ.ά.) καθώς και τεχνολογικές και διοικητικές αιτίες¹⁰.

⁷ Βλάχος, Γ. Π., & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης* (Τόμ. Α'). Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.415

⁸ Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.177

⁹ Βλάχος, Γ. Π., & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης* (Τόμ. Α'). Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.423-429

¹⁰ Βλάχος, Γ. Π., & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης* (Τόμ. Α'). Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.455-457

3. Διαφθορά

Η έννοια της διαφθοράς

Σχετικά με τον ποινικό ορισμό της διαφθοράς

Τόσο στην εγκληματολογία όσο και στην ποινική επιστήμη έχει γίνει πολλή συζήτηση για τον ορισμό της διαφθοράς. Εννοιολογικά, η διαφθορά συνδέεται με έκλυση ηθών και ανηθικότητα. Ωστόσο, τα ήθη μεταβάλλονται τόσο τοπικά όσο και χρονικά με αποτέλεσμα να μην μπορεί να βρεθεί ένας κοινά αποδεκτός ορισμός της διαφθοράς ο οποίος είναι σημαντικός για τις επιστήμες προκειμένου να αναγνωρισθούν τα συστατικά της, να μελετηθεί το περιβάλλον μέσα στο οποίο εκδηλώνεται και τελικώς να χαραχτεί μια βιώσιμη στρατηγική αντιμετώπισής της. Η μεν ποινική επιστήμη χρειάζεται ένα ορισμό πλήρη, αυστηρό και ακριβή ώστε να συνδέεται με μια συγκεκριμένη συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη) ενός ατόμου. Η δε εγκληματολογία περιλαμβάνει στη μελέτη της όλες τις μορφές συμπεριφοράς που είναι κατακριτέα κοινωνικά, ηθικά και νομικά¹¹.

Ποινικά, η διαφθορά έχει συνδεθεί με την ενεργητική και παθητική δωροδοκία η οποία προϋποθέτει από τη μία πλευρά προσφορά/παροχή και από την άλλη απαίτηση/λήψη μη οφειλόμενης και αθέμιτης παροχής. Έχει γίνει όμως φανερό ότι η διαφθορά περιλαμβάνει και άλλες συμπεριφορές όπως την ευνοιοκρατία, την πατρωνία, το νεποτισμό και τις πελατειακές σχέσεις, τη σύγκρουση συμφερόντων την εμπορία επιρροής και άλλες¹². Τη σύγχρονη εποχή, η τεχνολογική εξέλιξη (ψηφιοποίηση,

¹¹ Ράικος, Δ. (2006). *Δημόσια Διοίκηση και Διαφθορά*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.88-90,92,99

¹² EPRS-European Parliamentary Research Service. (2017, Sep). *Corruption in the European Union*. Ανάκτηση από [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/608687/EPRS_STU\(2017\)608687_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/608687/EPRS_STU(2017)608687_EN.pdf)

αυτοματοποίηση και αλγοριθμοποίηση των συναλλαγών¹³, τεχνολογίες επικοινωνίας) ως καταλυτικός παράγοντας της παγκοσμιοποίησης σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του παρεμβατικού κράτους και την παγκοσμιοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων είχε ως αποτέλεσμα να οργανωθούν σε αντίστοιχο επίπεδο και οι δραστηριότητες του οργανωμένου εγκλήματος και να πολλαπλασιαστούν οι ευκαιρίες και το εύρος της διαφθοράς. Στο πλαίσιο αυτό, έγινε φανερό ότι οι εθνικές κυβερνήσεις έπρεπε να συνεργαστούν για να αντιμετωπίσουν τα παραπάνω παγκόσμια φαινόμενα σε υπερεθνική κλίμακα.

Οι υπερεθνικοί οργανισμοί σε μια προσπάθεια να διευρύνουν την έννοια της διαφθοράς, συμπεριέλαβαν στους κανόνες δικαίου τους και άλλες συμπεριφορές. Έτσι, στη σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης, η έννοια της διαφθοράς διευρύνεται πέραν της δωροδοκίας / δωροληψίας δημόσιου ή ιδιωτικού υπαλλήλου για ενέργεια ή παράληψη κατά παράβαση των καθηκόντων του, και στην εμπορία επιρροής¹⁴. Το κείμενο της Σύμβασης κατά της Διαφθοράς των Ηνωμένων Εθνών εκτός από τα παραπάνω, περιλαμβάνει τόσο ημεδαπούς όσο και αλλοδαπούς δημοσίους ή ιδιωτικούς υπαλλήλους, δωροδοκία και δωροληψία αυτών, εμπορία επιρροής, κατάχρηση εξουσίας, υπεξαίρεση, παράνομο πλουτισμό, κ.ά.¹⁵. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι τόσο τα Ηνωμένα Έθνη όσο και το Συμβούλιο της Ευρώπης, έχουν συμπεριλάβει διατάξεις για την προστασία των καταγγελλόντων / μαρτύρων όπως και πρόβλεψη για δήμευση ή κατάσχεση προϊόντων οικονομικού εγκλήματος.

Η διαφθορά από τη σκοπιά της κριτικής εγκληματολογίας

Παρόλη την αυξημένη παραγωγή νομοθεσίας πάνω στη διαφθορά, δε θα ήταν δυνατό να καλυφθεί η ανάλυση του ορισμού της χωρίς να μελετηθεί η διαφθορά ως δομικό

¹³ Βασιλαντωνοπούλου, Β. (2015). Ιχνηλατώντας τη σύγχρονη πραγματικότητα: εγκλήματα του λευκού κολάρου και ηθικοί πανικοί. Στο Β. Καρύδης, & Α. Χουλιάρης, *Ηθικοί Πανικοί, Εξουσία και Δικαιώματα* (σσ. 65-88). Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα

¹⁴ E-nomothesia.gr - Τράπεζα Πληροφοριών Νομοθεσίας. (2007, May 14). *Νόμος 3560/2007 - ΦΕΚ 103/Α/14-5-2007*. Ανάκτηση May 08, 2021, από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-dikasteria-dikaiousune/n-3560-2007.html>

¹⁵ United Nations. (2004, September). *UNITED NATIONS CONVENTION AGAINST CORRUPTION*. Ανάκτηση May 08, 2021, από https://www.unodc.org/documents/treaties/UNCAC/Publications/Convention/08-50026_E.pdf

στοιχείο της κοινωνίας από την κριτική εγκληματολογία. Συνίσταται κυρίως στους παράγοντες που ποινικοποιούν ή όχι μια συμπεριφορά, πράξη ή παράλειψη καθώς και στη διάδραση μεταξύ πολιτικής και επιχειρηματικότητας που καταλήγει στα κρατικο-εταιρικά εγκλήματα.

Σύμφωνα με την κριτική εγκληματολογία, οι κυρίαρχες κάθε φορά κοινωνικές τάξεις φροντίζουν ώστε τα εγκλήματά τους (δηλαδή πράξεις ή παραλείψεις τους οι οποίες είναι κοινωνικά ζημιολόγες) είτε να μην αναγνωρίζονται ως παράνομες πράξεις ή παραλείψεις είτε να αποτελούν διοικητικές παραβάσεις. Από την άλλη πλευρά, «τα εγκλήματα των φτωχών» ή «τα εγκλήματα του δρόμου» είναι ποινικά κολάσιμα και επισύρουν αυστηρές ποινές παρόλο που οι σωματικές βλάβες ή η οικονομική ζημιά που προκαλούν είναι εμφανώς μικρότερη σε σχέση με την αντίστοιχη «των εγκλημάτων των ισχυρών»¹⁶.

Όταν γίνεται λόγος για εγκληματικά συστήματα (καταπίεσης ή εκμετάλλευσης), συνήθως αναφέρονται στη δουλεία, τη γενοκτονία ή την πολιτική φυλάκιση. Συστήματα όπως ο φασισμός ή ο κομμουνισμός έχουν επίσης αναγνωριστεί ως εγκληματικά συστήματα και καθώς έχουν ηττηθεί, έχουν δικαστεί και καταδικαστεί για τις κοινωνικές βλάβες που προκάλεσαν. Ο καπιταλισμός, ως κυρίαρχο σήμερα σύστημα, δεν έχει δικαστεί για αντίστοιχες ζημιές¹⁷.

Στις καπιταλιστικές οικονομίες, οι εταιρείες βασίζουν τη μορφή και τη λειτουργία τους στους νόμους και τους κανόνες που ρυθμίζουν τις σχέσεις των εταιρειών μεταξύ τους και τις σχέσεις των εταιρειών με το εργατικό δυναμικό και το κράτος. Από την άλλη πλευρά, το κράτος βασίζεται στον επιχειρηματικό κλάδο και στο κεφάλαιο που αυτός εκπροσωπεί για την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών, την παροχή εργασίας, τη διενέργεια επενδύσεων και την οικονομική πρόοδο της χώρας. Όσο και να συρρικνωθεί το κράτος δίνοντας αντίστοιχη δύναμη και ελευθερία κινήσεων στο κεφάλαιο, ποτέ δεν παύει να αποτελεί το φύλακα του συστήματος, τον ελεγκτή που εξασφαλίζει τη

¹⁶ Michalowski, R., & Kramer, R. (2007). State-Corporate Crime and Criminological Inquiry. Στο H. Pontell, & G. Geis, *International Handbook of White-Collar and Corporate Crime* (σσ. 200-219). Boston, MA: Springer

¹⁷ Michalowski, R., & Kramer, R. (2007). State-Corporate Crime and Criminological Inquiry. Στο H. Pontell, & G. Geis, *International Handbook of White-Collar and Corporate Crime* (σσ. 200-219). Boston, MA: Springer

νομιμοποίησή του και το προστατεύει από τις αυτοκαταστροφικές του τάσεις¹⁸. Όταν θεσπίζεται νόμος που είναι ενάντια στις θεμελιώδεις αρχές της οικονομίας αλλά και απαραίτητος για την ισορροπία του συστήματος, η διαφθορά έρχεται να μειώσει το κόστος για τους ισχυρούς με τη μορφή του κρατικού-εταιρικού εγκλήματος. Αναλόγως του μεγέθους, του εύρους ή της θεατότητας των κρατικο-εταιρικών εγκλημάτων, η διαφθορά εξαπλώνεται και στα κατώτερα στρώματα προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανοχή τους.

Ως κρατικο-εταιρικό έγκλημα ονομάζονται παράνομες ή κοινωνικά βλαπτικές δράσεις που προκύπτουν από την αμοιβαία ενισχυόμενη αλληλεπίδραση πρακτικών και/ή πολιτικών που ακολουθούνται για την επίτευξη των στόχων των φορέων πολιτικής διακυβέρνησης και των αντίστοιχων πρακτικών/πολιτικών των φορέων οικονομικής παραγωγής και διανομής¹⁹. Τα θύματα που συνήθως ταυτίζονται με το ευρύ κοινό, αγνοούν ότι έχουν περιέλθει στην κατάσταση αυτή ενώ στα πλαίσια της οργανωσιακής παρέκκλισης, τα νέα μέλη των φορέων κοινωνικοποιούνται οργανωσιακά σε πρακτικές οι οποίες αν και έρχονται σε αντίθεση με κάποιους εξωτερικούς κανόνες, ανταποκρίνονται ωστόσο σε εσωτερικούς (ανεπίσημους) κανόνες-λειτουργίες της οργάνωσης τις οποίες η διοίκηση γνωρίζει ή υποστηρίζει είτε ενεργητικά είτε παθητικά²⁰.

Σύμφωνα με τον Ουίλιαμ Τσάμπλις υπάρχει συμβιωτική σχέση μεταξύ πολιτικής, επιχειρηματικού κλάδου, οργανωμένου εγκλήματος και συστήματος επιβολής του νόμου. Πρόκειται για δικτυακές σχέσεις τόσο σε εθνικό όσο και σε υπερεθνικό επίπεδο που άλλοτε συνεργάζονται και άλλοτε ανταγωνίζονται μεταξύ τους στην προσπάθεια του κάθενός να μεγιστοποιήσει τα συμφέροντά του (οικονομική δύναμη αλλά και εξουσία)²¹. Οι νόμοι που έρχονται σε αντίθεση με τη φύση και τις θεμελιώδεις αρχές της οικονομίας είναι καταδικασμένοι σε αποτυχία²² ενώ η διαφθορά αποκαλύπτεται

¹⁸ Βασιλαντωνοπούλου, Β. (2014). *"Λευκά Κολάρα" & Οικονομικό Έγκλημα*. Αθήνα: Δίκαιο&Οικονομία - Π.Ν.Σάκκουλας, σελ.373

¹⁹ Βιδάλη, Σ. (2017). *Πέρα από τα όρια - Η αντεγκληματική πολιτική σήμερα*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.136

²⁰ Χουλιάρης, Α. (2019). Εγκληματικότητα των ισχυρών: Εγκληματολογική θεωρία και ποινική προβληματική. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαράλαμπος, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 63-85). Αθήνα: ΕΑΠ ΑΕ, σελ.75

²¹ Chambliss, W. J. (1988). *On The Take*. Bloomington, Indiana: Indiana University Press, σελ.154

²² Chambliss, W. (2006). 'On the symbiosis between criminal law and criminal behaviour'. *Criminology*, 19, 241-252, σελ.246

όταν υπάρχει όφελος / συμφέρον από την αποκάλυψή της και σε τέτοιο βαθμό ώστε να μην απειλείται με κατάρρευση ολόκληρο το οικονομικό – πολιτικό - κοινωνικό σύστημα²³.

Τέλος, ιδιαίτερη μνεία αξίζει να γίνει στα λεγόμενα «εγκλήματα της παγκοσμιοποίησης». Έχουν να κάνουν με πολιτικές κρατών ή υπερεθνικών οργανισμών οι οποίες έχουν καταστροφικά αποτελέσματα για ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων σε αναπτυσσόμενα κράτη. Οι πολιτικές μπορεί να σχετίζονται με παράληψη δράσης – για παράδειγμα απελευθερώνοντας ή αφήνοντας αρρύθμιστη μια αγορά η οποία καταλήγει σε αύξηση των οικονομικών ανισοτήτων. Τα αποτελέσματα τέτοιων πρακτικών είναι καταρχάς η ενίσχυση των πλουσιότερων και ισχυρότερων ιδιωτών ή οργανισμών με ταυτόχρονη περαιτέρω αποδυνάμωση της θέσης των ευάλωτων και περιβαλλοντική καταστροφή ή καταλήστευση²⁴. Επιπρόσθετα αποτελέσματα είναι η ενίσχυση της θέσης υπερεθνικών οικονομικών οργανισμών από τη μια και η αποδυνάμωση των τοπικών θεσμών από την άλλη ενώ αξιοσημείωτη είναι η μη-δημοκρατική λειτουργία τέτοιων υπερεθνικών οργανισμών²⁵. Με αποκορύφωμα τη Financial Action Task Force (FATF), η οποία αποτελεί σώμα χάραξης πολιτικής από τις G20 αλλά και ελέγχου της εφαρμογής της πολιτικής αυτής χωρίς νομική υπόσταση και χωρίς εγγυήσεις αντικειμενικότητας, αξιοπιστίας και λογοδοσίας, γίνεται φανερό ότι τα εθνικά κράτη χάνουν ή παραχωρούν μέρος της εθνικής κυριαρχίας τους σε υπερεθνικά μορφώματα ή οργανισμούς. Τόσο ο χρηματοπιστωτικός τομέας της οικονομίας όσο και οι διεθνείς σχέσεις αποτελούν τόπο συνάντησης εξουσιαστικών σχέσεων και δικτύων²⁶ όπου επικρατεί σε μεγάλο βαθμό το δίκαιο του ισχυρού.

Η σχέση της διαφθοράς με τη φορολόγηση του ναυτιλιακού κλάδου δε θα εξεταστεί σε σχέση με δωροδοκία ή άλλες παράνομες πράξεις όσο με μια γενικότερη κουλτούρα και κατηγορία σχέσεων συναλλαγής ή κοινωνικής ανταλλαγής με την πολιτική εξουσία. Θα γίνει εμφανής η οργάνωση της κοινωνικής ομάδας των εφοπλιστών τόσο σε εθνικό

²³ Chambliss, W. J. (1988). *On The Take*. Bloomington, Indiana: Indiana University Press

²⁴ Green, P., & Ward, T. (2004). *Corruption as State Crime*. Στο P. Green, & T. Ward, *State Crime: Governments, Violence and Corruption* (σσ. 11-27). Pluto Press, σελ.20

²⁵ Friedrichs, D. (2007). *White-Collar Crime in a Postmodern, Globalized World*. Στο H. Pontell, & G. Geis, *International Handbook of White-Collar and Corporate Crime* (σσ. 163-184). Boston, MA: Springer, σελ.170

²⁶ Βασιλαντωνοπούλου, Β. (2019). Η αντεγκληματική πολιτική για το ξέπλυμα "βρώμικου" χρήματος ως λανθάνουσα οικονομική διακυβέρνηση. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαραλάμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 255-277). Αθήνα: ΕΑΠ ΑΕ, σελ.264-275

όσο και σε υπερεθνικό επίπεδο, προκειμένου να επιτύχουν την εφαρμογή ευνοϊκής προς αυτούς νομοθεσίας. Επίσης, θα παρουσιαστούν και μια σειρά από παράγοντες εξαιτίας των οποίων το φορολογικό καθεστώς εξακολουθεί να είναι ευνοϊκό προς αυτό τον κλάδο σε σχέση με άλλους επιχειρηματικούς κλάδους.

Τυπολογία - Διακρίσεις της διαφθοράς

Υπάρχουν διάφορες διακρίσεις της διαφθοράς ανάλογα με το αντικείμενο, την έκταση, τα κίνητρα, το στόχο της, τη μορφή της, κ.α. Μια πρώτη διάκριση, σε ενεργητική και παθητική σχετίζεται με την ενεργητική και παθητική πλευρά μιας αθέμιτης συναλλαγής που περιγράφηκε παραπάνω²⁷.

Άλλη διάκριση της διαφθοράς έχει να κάνει με τον τομέα δραστηριότητας στον οποίο εκδηλώνεται - δηλαδή στο δημόσιο ή στον ιδιωτικό τομέα. Επίσης, ανάλογα με την κλίμακα, το ύψος των «δώρων», κλπ., διακρίνεται σε μεγάλη και μικρή διαφθορά²⁸. Στον ιδιωτικό τομέα, η μικρή και η μεγάλη διαφθορά έχει να κάνει με το ύψος του οφέλους που αποκομίστηκε σε σχέση με τον κίνδυνο ο οποίος αναλήφθηκε. Στο δημόσιο τομέα η μικρή διαφθορά περιλαμβάνει πράξεις διαφθοράς των κατώτερων δημοσίων υπαλλήλων ως εκμετάλλευση επιρροής και/ή με στόχο προσπορισμό πρόσθετου εισοδήματος με παράνομο τρόπο ενώ η μεγάλη διαφθορά παίρνει τη μορφή κρατικού-εταιρικού εγκλήματος. Περιλαμβάνει δηλαδή πράξεις διαφθοράς πολιτικών προσώπων και υψηλόβαθμων στελεχών του δημοσίου όπου μέσω της χρησιμοποίησης του δημόσιου τομέα και στα πλαίσια των σχέσεών τους με μεγάλες επιχειρήσεις, έχουν ως στόχο την παράνομη απόκτηση κερδών ή άλλων πλεονεκτημάτων με ταυτόχρονη αδρανοποίηση των ελεγκτικών μηχανισμών²⁹. Ως πολιτικά πρόσωπα εννοούμε εκείνα τα πρόσωπα τα οποία μετέχουν στους ανταγωνισμούς για την κατάκτηση και χρήση

²⁷ Ράικος, Δ. (2006). *Δημόσια Διοίκηση και Διαφθορά*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.164

²⁸ Ράικος, Δ. (2006). *Δημόσια Διοίκηση και Διαφθορά*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.165-166

²⁹ Ράικος, Δ. (2006). *Δημόσια Διοίκηση και Διαφθορά*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.165

Βιδάλη, Σ. (2017). *Πέρα από τα όρια - Η αντεγκληματική πολιτική σήμερα*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.142

της πολιτικής εξουσίας και έχουν ορισμένη (ευρεία) ευχέρεια λήψης και υλοποίησης συναφών αποφάσεων³⁰.

Σημαντική είναι η διάκριση σε δομική ή μακρά ή διαρκή διαφθορά και σε σποραδική ή περιστασιακή διαφθορά. Παρεμφερής είναι η διάκριση σε συστηματική και ευκαιριακή διαφθορά. Η δεύτερη περίπτωση περιλαμβάνει πράξη διαφθοράς στην περίπτωση όπου παρουσιάστηκε ευκαιρία και επιτρέψαν οι συνθήκες που δεν μπορεί παρά να είναι σποραδική. Αντίθετα, στην πρώτη περίπτωση, η διαφθορά είναι διάχυτη στη δομή της κοινωνίας και αποτελεί συστατικό του πολιτικού συστήματος. Αποτελεί δηλαδή -σύμφωνα με τη μερτονική θεωρία του δομολειτουργισμού- εναλλακτική δομή του πολιτικού συστήματος εξυπηρετώντας λανθάνουσες ή και εμφανείς λειτουργίες του τις οποίες η επίσημη δομή δεν μπορεί. Πρόκειται για εξυπηρετήσεις τόσο προς τη λαϊκή βάση ώστε για να προσαρμοστεί στις κοινωνικές συνθήκες όσο και προς την επιχειρηματική ελίτ ώστε να εξασφαλίσει οικονομικά ανταλλάγματα. Με αυτό τον τρόπο το κοινωνικό σύστημα σταθεροποιείται και εξασφαλίζεται η συνοχή και η συνέχισή του³¹.

Ανάλογα με τον τόπο στον οποίο εκδηλώνεται, η διαφθορά διακρίνεται σε τοπική, εθνική ή διεθνική. Θα πρέπει βέβαια να λαμβάνεται υπόψη ότι αντίστοιχες πράξεις που λαμβάνουν χώρα σε διαφορετικά τοπικά επίπεδα είναι πιθανό να συνδέονται. Άλλη διάκριση έχει να κάνει με τα οικονομικά ή πολιτικά κίνητρα της πράξης διαφθοράς³² τα οποία επίσης συνδέονται καθώς το χρήμα και η εξουσία είναι αλληλένδετα: κίνητρο των ισχυρών είναι το χρήμα ως μέσο πρόσβασης σε κάθε μορφής εξουσία, κάτι το οποίο για να επιτευχθεί απαιτείται η συνδρομή της πολιτικής³³.

Η διαφθορά μπορεί επίσης να διακριθεί ανάλογα με τον ειδικότερο χώρο άσκησης της κρατικής εξουσίας όπου εκδηλώνεται: διαφθορά στη δημόσια διοίκηση, στη νομοθετική εξουσία, στη δικαστική εξουσία και ακόμα ειδικότερα στην αστυνομία,

³⁰ Παπαχαράλαμπος, Χ. (2019). Η εγκληματικότητα των ισχυρών και ο λόγος του ποινικού δικαίου. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαράλαμπος, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 139-153). Αθήνα: Εκδόσεις ΕΑΠ, σελ.139

³¹ Βασιλάντωνοπούλου, Β. (2014). *"Λευκά Κολάρα" & Οικονομικό Έγκλημα*. Αθήνα: Δίκαιο&Οικονομία - Π.Ν.Σάκκουλας, σελ.96-102

³² Brown, E., & Cloke, J. (2004). *Neoliberal Reform, Governance and Corruption in the South: Assessing the International Anti-Corruption Crusade*. Oxford, UK & Malden, USA: Blackwell Publishing, p.282

³³ Μιχαλοπούλου, Ε. (2019). Το οικονομικό έγκλημα, σύγχρονες τάσεις εξάπλωσής του και όψεις της επίσημης κοινωνικής αντίδρασης. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαράλαμπος, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 333-359). Αθήνα: Εκδόσεις ΕΑΠ

στην ποινική δικαιοσύνη ή το σωφρονιστικό σύστημα. Η διάκριση σε πολιτική και γραφειοκρατική διαφθορά σχετίζεται με την εμπλοκή μελών του πολιτικού δυναμικού μιας χώρας ή προσωπικών φορέων της διοικητικής εξουσίας του κράτους. Τέλος, η λευκή διαφθορά αφορά σε συμπεριφορά που αντιμετωπίζεται με ανοχή από την κοινωνία, η γκρίζα διαφθορά αντιμετωπίζεται με κάποιο όνειδος ενώ η μαύρη διαφθορά θεωρείται σοβαρή παραβίαση των αξιών και των κανόνων της κοινωνίας³⁴. Συμπερασματικά, σε σχέση με τις φοροαπαλλαγές του ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα, θα εξεταστεί η ύπαρξη μεγάλης, δομικής, διαρκούς και συστηματικής διαφθοράς δεδομένου ότι αφορά επιρροή στη νομοθέτηση – πιθανώς με πρακτικές lobbying καθώς οι σχετικοί νόμοι παράμειναν αναλλοίωτοι για δεκαετίες ανεξαρτήτως πολιτικού συστήματος ή του κόμματος που βρισκόταν κάθε φορά στην εξουσία - και όχι σε παράνομες πράξεις πχ. δωροδοκία. Η συζήτηση κινείται γύρω από πολιτική διαφθορά σε πλαίσια κυρίως εθνικά χωρίς όμως να περιορίζεται σε αυτά ενώ πρόκειται για ένα κλάδο με διαρκή παρουσία και οικονομική ακμή στη χώρα. Τέλος, μέσω του κοινωνικού – φιланθρωπικού τους έργου, θα εξεταστεί η προσπάθεια διαμόρφωσης λευκής διαφθοράς – δηλαδή διαφθοράς που είναι ανεκτή χωρίς όνειδος από την κοινωνία.

Τραπεζικό και φορολογικό απόρρητο, Φορολογικοί Παράδεισοι και Υπεράκτιες Εταιρείες

Τραπεζικό & φορολογικό απόρρητο

Το φορολογικό απόρρητο στην απόλυτη διάστασή του καλύπτει όλες τις μη δημοσιοποιημένες από τον ίδιο τον φορολογούμενο πληροφορίες και στοιχεία που περιέρχονται σε γνώση της φορολογικής Διοίκησης ή περιλαμβάνονται στον ατομικό φάκελο του φορολογουμένου, τον οποίο τηρεί η φορολογική Διοίκηση. Επίσης

³⁴ Ράικος, Δ. (2006). *Δημόσια Διοίκηση και Διαφθορά*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.166-168

καλύπτει πληροφορίες και στοιχεία φορολογικού ενδιαφέροντος, το περιεχόμενο των οποίων έχει ενσωματωθεί σε άλλα διοικητικά έγγραφα. Γενικότερα δε, το φορολογικό απόρρητο καλύπτει τα στοιχεία που αφορούν τον φορολογούμενο, είτε αυτούσια είτε υπό τη μορφή των προκυπτουσών από αυτά πληροφοριών³⁵. Η καθιέρωση του φορολογικού απορρήτου προστατεύει τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα από ανεπιθύμητη υπεισέλusση τρίτων (πιθανώς ανταγωνιστών, ενεργούντων αθέμιτα ή με εγκληματική προδιάθεση) σε εμπιστευτικές πληροφορίες που αφορούν την οικονομική-περιουσιακή αλλά και προσωπική-οικογενειακή κατάστασή τους. Για πολύ κόσμο, οικοδομώντας τέτοια σχέση εμπιστοσύνης, τα πρόσωπα ενθαρρύνονται να εμφανίσουν την πραγματική φορολογική τους ύλη/εικόνα με αποτέλεσμα την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος³⁶.

Σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία και Νομολογία, ως τραπεζικό απόρρητο νοείται η υποχρέωση που έχει η τράπεζα απέναντι στον πελάτη της να σιωπά για τις προσωπικές και οικονομικές υποθέσεις του, που γίνονται γνωστές σ' αυτήν από την άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητάς της. Ειδικότερα, αντικείμενο του τραπεζικού απορρήτου αποτελούν όλα εκείνα τα πραγματικά περιστατικά που πληροφορείται η τράπεζα από τη σχέση της με τον πελάτη κατά το προσυμβατικό, συμβατικό ακόμη και μετασυμβατικό στάδιο, μέχρι του οποίου εκτείνεται και η αντίστοιχη υποχρέωση της³⁷.

Το τραπεζικό απόρρητο αποτελεί στοιχείο της προσωπικότητας ενώ τόσο το φορολογικό όσο και το τραπεζικό απόρρητο αποτελούν προσωπικά δεδομένα και γι' αυτό προστατεύονται από αντίστοιχες διατάξεις. Για τους πολιτικά και οικονομικά

³⁵ Κατρινάκης, Γ. (2021). *Το φορολογικό απόρρητο: δικαιολόγηση και όρια χρήσης του*. Ανάκτηση Οκτ 30, 2022, από PriceWaterhouseCoopers - Συνήγορος Τ.148/2021: [³⁶ Κατρινάκης, Γ. \(2021\). *Το φορολογικό απόρρητο: δικαιολόγηση και όρια χρήσης του*. Ανάκτηση Οκτ 30, 2022, από PriceWaterhouseCoopers - Συνήγορος Τ.148/2021: \[³⁷ Στυλόπουλος, Ε. \\(2017, Μαρ 10\\). *Το Τραπεζικό Απόρρητο ως προσωπικό δεδομένο: Τράπεζες/εισπρακτικές Vs Οφειλέτες σημειώσατε 2*. Ανάκτηση από <https://www.epixeiro.gr/article/47745>\]\(https://www.pwc.com/gr/en/%CE%86%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%20%CE%A6%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%B1%CF%80%CF%8C%CF%81%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%BF%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AE%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CF%84.%20148_2021%20\(%CE, σελ.28</p></div><div data-bbox=\)](https://www.pwc.com/gr/en/%CE%86%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%20%CE%A6%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%B1%CF%80%CF%8C%CF%81%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%BF%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AE%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CF%84.%20148_2021%20(%CE, σελ.27</p></div><div data-bbox=)

ισχυρούς όμως, τα παραπάνω απόρρητα χρησιμοποιήθηκαν για να προστατεύσουν την αδιαφάνεια ώστε να μην μπορούν να συνδεθούν τα χρήματα με τον ιδιοκτήτη τους και την προέλευσή τους. Πρόκειται για το ένα από τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τους λεγόμενους «φορολογικούς παραδείσους».

Φορολογικοί παράδεισοι

Για τους φορολογικούς παραδείσους δεν υπάρχει κοινά αποδεκτός ορισμός, ιδίως μάλιστα όταν στο ταχέως μεταβαλλόμενο οικονομικό περιβάλλον, είναι συχνά δύσκολο να διακριθεί ένας φορολογικός παράδεισος από ένα προνομιακό φορολογικό καθεστώς το οποίο μπορεί να αφορά συγκεκριμένο κλάδο για λιγότερο ή περισσότερο περιορισμένο χρονικό διάστημα. Γενικώς, φορολογικός παράδεισος θεωρείται μια εθνική δικαιοδοσία η οποία σκόπιμα υιοθετεί τέτοια νομοθεσία ώστε να διευκολύνει συναλλαγές - με λίγη ή καθόλου ρύθμιση - οι οποίες πραγματοποιούνται από πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) που δεν έχουν έδρα ή κατοικία εκεί. Η λιγοςτή ρύθμιση συνδυάζεται με το νομικά προστατευμένο απόρρητο με αποτέλεσμα οι υπεράκτιες συναλλαγές να μπορούν να αποσυνδέουν την πραγματική τοποθεσία των οικονομικών συναλλαγών από τη νόμιμη και συνεπώς να αφαιρούν τη φορολογική υποχρέωση από το τόπο όπου αυτές πραγματικά έλαβαν χώρα³⁸.

Η αρχή των φορολογικών παραδείσων έγινε κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου ως προσπάθεια αντίδρασης στην οικονομική ύφεση. Οι πολιτείες New Jersey και Delaware των ΗΠΑ προέβλεψαν απλές διαδικασίες ίδρυσης εταιρειών σε συνδυασμό με σχετικά χαμηλή φορολόγησή τους. Επίσης, τα βρετανικά δικαστήρια εισήγαγαν τον κανόνα ότι οι εγχώριοι (φορολογικοί) κανονισμοί δεν εφαρμόζονται σε δραστηριότητες που δεν έλαβαν χώρα στη Βρετανία έστω κι αν η εταιρεία ήταν εγκατεστημένη εκεί. Τέλος, η Ελβετία νομοθέτησε αυστηρούς νόμους προστασίας για τα «επαγγελματικά μυστικά». Η ωφέλεια τέτοιων πρακτικών είχε ως αποτέλεσμα να υιοθετηθούν σε διάφορους συνδυασμούς από διάφορες δικαιοδοσίες με αποτέλεσμα τη δημιουργία των πρώτων φορολογικών παραδείσων³⁹. Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο

³⁸ Palan, R. (2009, October 01). Ανάκτηση October 30, 2022, από History of tax havens: <https://www.historyandpolicy.org/policy-papers/papers/history-of-tax-havens>

³⁹ Palan, R. (2009, October 01). Ανάκτηση October 30, 2022, από History of tax havens: <https://www.historyandpolicy.org/policy-papers/papers/history-of-tax-havens>

Πόλεμο, οι φορολογικοί παράδεισοι γνώρισαν μεγάλη ανάπτυξη. Με την αποικιοποίηση, πολλοί Ευρωπαίοι έποικοι ρευστοποίησαν τις περιουσίες τους και στη συνέχεια, αντί να επαναπατρίσουν τα κεφάλαια, τα μετέφεραν σε φορολογικούς παραδείσους με τη βοήθεια δικηγόρων και τραπεζιτών. Οι χώρες που είχαν προσφάτως ανεξαρτητοποιηθεί κληρονόμησαν τα δίκτυα και την εμπειρογνωμοσύνη για τη φυγή κεφαλαίων και τη φοροδιαφυγή⁴⁰. Χαρακτηριστικό δείγμα εξάρτησης είναι η σύνδεση της ισοτιμίας του νομίσματος των χωρών της Δυτικής και κεντρικής Αφρικής με το γαλλικό φράγκο αρχικά και το ΕΥΡΩ αργότερα, όπως επίσης και η ύπαρξη «ισόβιου» κυβερνήτη που έχαιρε της γαλλικής υποστήριξης παρά τη διενέργεια τακτικών εκλογών. Από το τέλος του 20^{ου} αιώνα, η τεχνολογική εξέλιξη (ψηφιοποίηση, αυτοματοποίηση και αλγοριθμοποίηση των συναλλαγών⁴¹, τεχνολογίες επικοινωνίας και μεταφορών) υπήρξε καταλυτικός παράγοντας της παγκοσμιοποίησης. Μετά την ανεξαρτησία των πρώην αποικιών, οι εταιρείες που επενδύουν στις ονομαζόμενες πλέον «αναπτυσσόμενες χώρες» συνέχισαν να απολαμβάνουν γενναιόδωρες φορολογικές διακοπές δέκα ετών ή περισσότερο. Τα κέρδη από την εξασφάλιση φθηνών πρώτων υλών δε μένουν στις χώρες αυτές αλλά στέλνονται σε φορολογικούς παραδείσους ενώ από την άλλη μεριά η σταθερή ισοτιμία κάνει αδύνατη την απορρόφηση οικονομικών κρίσεων μέσω της νομισματικής πολιτικής. Λόγω της διαρροής κεφαλαίων, οι χώρες αυτές δεν έχουν κεφάλαια για χρηματοδότηση νέων επιχειρήσεων αλλά ούτε και για την ανάπτυξη υποδομών με αποτέλεσμα είτε να καταφεύγουν σε επαχθή εξωτερικό δανεισμό είτε να καταδικάζεται ο πληθυσμός σε φτωχοποίηση⁴².

Οι ανεπτυγμένες χώρες επίσης δεν μείναν ανεπηρέαστες. Η μετεγκατάσταση των βιομηχανιών σε αναπτυσσόμενες χώρες, η ανάπτυξη της διεθνοποίησης των κεφαλαίων μέσω των πολυεθνικών ομίλων, των υπεράκτιων εταιρειών και των διεθνών χρηματοδοτικών φορέων είχε ως αποτέλεσμα τον καταμερισμό της εργασίας σε

⁴⁰ Allen, J. (2020, November 02). *Past & Present blog*. Ανάκτηση October 30, 2022, από How Decolonization Helped Create Tax Havens: <https://pastandpresent.org.uk/how-decolonisation-helped-create-tax-havens/>

⁴¹ Βασιλάντωνοπούλου, Β. (2015). Ιχνηλατώντας τη σύγχρονη πραγματικότητα: εγκλήματα του λευκού κολάρου και ηθικοί πανικοί. Στο Β. Καρύδης, & Α. Χουλιάρης, *Ηθικοί Πανικοί, Εξουσία και Δικαιώματα* (σσ. 65-88). Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.74

⁴² Kaboub, F., Moore, W., Ndikumana, L., & Sylla, N. S. (2021, 1st Quarter). *Tax Justice Network*. Ανάκτηση October 30, 2022, από Tax Justice Focus - Black Lives Shattered: https://www.taxjustice.net/wp-content/uploads/2021/03/TJF_2020_15-Black-Lives-Shattered.pdf

παγκόσμιο επίπεδο και την αδυναμία των κρατών να ελέγξουν τη συγκέντρωση των κεφαλαίων⁴³ και τη φορολόγησή τους. Από τα κέρδη των μεγάλων επιχειρήσεων επιστρέφουν λίγα και στις κοινωνίες των ανεπτυγμένων χωρών με αποτέλεσμα σε βάθος χρόνου να περικόπτονται κοινωνικές δαπάνες, να εμφανίζονται βαθιές υφέσεις στην οικονομία με αυξημένη ανεργία και τέλος να διευρύνονται οι κοινωνικές ανισότητες.

Ο περισσότερος κόσμος σκέφτεται αυστηρά τοπικιστικά και δεν αντιλαμβάνονται τις ευρύτερες δυναμικές θεωρώντας ότι η οικονομία δεν επηρεάζει την προσωπική του ζωή. Ανησυχεί για την αύξηση των τιμών αλλά δεν τη συσχετίζει με ένα νόμο που επιτρέπει στις επιχειρήσεις να ρυθμίζουν με αδιαφανείς διαδικασίες τη διακύμανση των τιμών στους φορολογικούς παραδείσους. Δεν αντιλαμβάνονται ότι πίσω από τα κεφάλαια υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι έχουν τη δύναμη να πείθουν και να εξαγοράζουν τους πολιτικούς που θεσπίζουν τους νόμους⁴⁴. Τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (ΜΜΕ) έχουν παίξει μεγάλο ρόλο σ' αυτό. Η δραστηριότητά τους εκκινεί από το πραγματικό κοινωνικό πεδίο, καταγράφοντας στοιχεία του κοινωνικού γίνεσθαι, αλλά στη συνέχεια συμβάλλει αποφασιστικά δευτερογενώς στη διαμόρφωση στάσεων, αντιλήψεων και ιδεολογικών προσλήψεων του κοινωνικού σώματος⁴⁵. Ο έλεγχός τους επιδιώκεται τόσο από την πολιτική εξουσία όσο και από τους φορείς της αγοράς ώστε είτε να δημιουργούν συνειδητά ηθικούς πανικούς ή - στην περίπτωση των εγκλημάτων «υψηλής» διαφθοράς - να επιμένουν στην αποσπασματική και σχεδόν προσωποποιημένη προβολή τους με σκοπό όχι την ανακίνηση ηθικών πανικών αλλά την αυτό-επιβεβαίωση του συστήματος και την κανονικοποίηση της παρέκκλισης⁴⁶.

Ενώ κατά τη διάρκεια του ψυχρού πολέμου η σικελική μαφία εξυπηρετούσε το ρόλο του εξωτερικού εχθρού, από τη δεκαετία του '80 και έπειτα, με την επικράτηση του νεοφιλελευθερισμού και του χρηματοπιστοτικού καπιταλισμού, τα πυρά

⁴³ Βιδάλη Σ., & Κουλούρης Ν. (2012). *Αποκλίνουσα συμπεριφορά & Ποινικό φαινόμενο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.183-185

⁴⁴ Φαλσιάνι, Ε., & Μινκούτσι, Α. (2015). *Το Χρηματοκιβώτιο Των Φοροφυγάδων*. Αθήνα: Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, σελ.109-110

⁴⁵ Καρύδης, Β. Χ. (2010). *MEDIA+Εγκλημα: Όψεις Κοινωνικού Ελέγχου Στην Ελλάδα - Ηθικοί Πανικοί, Κοινωνική Δικαιοσύνη*. Αθήνα: Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα, σελ.51

⁴⁶ Καρύδης, Β. Χ. (2010). *MEDIA+Εγκλημα: Όψεις Κοινωνικού Ελέγχου Στην Ελλάδα - Ηθικοί Πανικοί, Κοινωνική Δικαιοσύνη*. Αθήνα: Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα, σελ.75-76

κατευθύνθηκαν προς το οργανωμένο έγκλημα και το ξέπλυμα «βρώμικου» χρήματος. Τα κράτη υιοθετούν ολοένα και περισσότερους – ήπιου ή αυστηρού δικαίου – κανονισμούς και πολιτικές υπερεθνικών οργανισμών – αρχικά σε σχέση με την αντιμετώπιση του εμπορίου ναρκωτικών ουσιών, στη συνέχεια με τον «πόλεμο» κατά της τρομοκρατίας και διευρυνόμενο τέλος σε κάθε σοβαρή αξιόποινη πράξη. Έτσι, η αναδίπλωση του κοινωνικού κράτους και ο περιορισμός της εθνικής κυριαρχίας δικαιολογούνται από το ανταποδοτικό όφελος της ασφάλειας⁴⁷ ενώ ταυτόχρονα εξυπηρετείται και η εμφάνιση κάποιας αντίδρασης σε περιπτώσεις αποκάλυψης σκανδάλων και διαρροών εγγράφων όπως οι «λίστες Φαλτσιανί», τα Pandora Papers, τα Panama Papers ή τα Paradise Papers.

Σε αυτό το πλαίσιο, σημαντικό εργαλείο για την αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής, της φοροαποφυγής και του ξεπλύματος, κρίθηκε η αυτόματη ανταλλαγή πληροφοριών η οποία συνίσταται στη συστηματική, περιοδική και μαζική διαβίβαση πληροφοριών φορολογικού ενδιαφέροντος από τη χώρα πηγής του εισοδήματος στη χώρα κατοικίας του φορολογουμένου⁴⁸. Τις πρώτες ενέργειες είχε κάνει η ΕΕ το 2003 με την οδηγία 2003/48/ΕΕ περί φορολογίας καταθέσεων φυσικών προσώπων. Το 2013, οι ηγέτες των G20 δεσμεύτηκαν για την καθιέρωση της αυτόματης ανταλλαγής πληροφοριών ως το νέο διεθνές κοινό πρότυπο ενώ το 2014 ο ΟΟΣΑ κοινοποίησε την Πρότυπη Συμφωνία Αρμοδίων Αρχών και το Κοινό Πρότυπο Αναφοράς για την Αυτόματη Ανταλλαγή Χρηματοπιστωτικών Πληροφοριών σε Φορολογικά Ζητήματα⁴⁹. Ωστόσο, δεν παύει να αποτελεί ένα πρότυπο που εξαρτάται από τα μεμονωμένα κράτη το πώς θα το αξιοποιήσουν, δηλαδή με ποια κράτη θα ανταλλάξουν πληροφορίες υπό τα παραπάνω πρότυπα και πώς θα αξιοποιήσουν τις πληροφορίες που θα λάβουν. Η Ελβετία αντιστέκεται στην παροχή πληροφοριών ενώ οι ΗΠΑ εφαρμόζουν το πρότυπο της δικής τους νομοθεσίας, FATCA. Επίσης, η αυτόματη ανταλλαγή πληροφοριών χωρίς την ενημέρωση και τη συμμετοχή του φορολογουμένου και χωρίς δυνατότητα υπεράσπισής του, θέτει ζητήματα κινδύνου για τα ανθρώπινα δικαιώματα και το

⁴⁷ Βασιλαντωνοπούλου, Β. (2019). Η αντεγκληματική πολιτική για το ξέπλυμα "βρώμικου" χρήματος ως λανθάνουσα οικονομική διακυβέρνηση. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαλαράμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 255-277). Αθήνα: ΕΑΠ ΑΕ, σελ.258-259,274

⁴⁸ Τζαναβάρη, Ν. Θ. (2019). *Οι Διεθνείς Συμβάσεις για την Αυτόματη Ανταλλαγή Φορολογικών Πληροφοριών*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.23

⁴⁹ Τζαναβάρη, Ν. Θ. (2019). *Οι Διεθνείς Συμβάσεις για την Αυτόματη Ανταλλαγή Φορολογικών Πληροφοριών*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.40-41

κράτος δικαίου. Τέλος, οι τράπεζες αναλαμβάνουν ρόλο διασυννοριακού φορολογικού διαμεσολαβητή καθώς επιφορτίζονται με την υποχρέωση παροχής πληροφοριών σχετικά με λογαριασμούς αλλοδαπών προσώπων⁵⁰. Σε συνδυασμό με την υποχρέωσή τους για εξακρίβωση της ταυτότητας των συναλλασσόμενων, ελέγχου των συναλλαγών και αναφοράς των ύποπτων, αποδίδεται στα πιστωτικά ιδρύματα ρόλος κριτή-δικαστή όλων των συναλλαγών αλλά χωρίς σαφή κάθε φορά κριτήρια και χωρίς δυνατότητα υπεράσπισης του δικαιούχου.

Για την περιφρούρηση του απορρήτου υπάρχουν αρκετές πρακτικές που ακόμη δεν έχουν καμφθεί όπως είναι η θέσπιση αναποτελεσματικής νομοθεσίας. Άλλοι μηχανισμοί αυτοπροστασίας είναι η διάχυση και διαίρεση της πληροφορίας, η γεωγραφική διάχυση ώστε η τυχόν έρευνα να καταλήξει σε μεγάλες καθυστερήσεις και ίσως σε παραγραφή, η αρχή του πληθωρισμού της πληροφορίας, η ανυπαρξία ή παρεμπόδιση εσωτερικών ελέγχων και/ή συστήματος αναφοράς⁵¹, τα περίπλοκα «μετοχικά δέντρα», συμβόλαια εχεμύθειας που μπορεί να έχουν υπογράψει οι υπάλληλοι σε συνδυασμό με τη νομοθεσία που περιλαμβάνει διευρυμένη εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που διαχειρίζονται, η απειλή μήνυσής τους για συκοφαντική δυσφήμιση, τα αντίποινα και η πολιτισμική ιδεολογία που προτάσσει πίστη στον εργοδότη⁵². Με τον όρο πολύπλοκα μετοχικά δέντρα εννοούνται τέτοια μετοχικά δέντρα που η πολυπλοκότητά τους να μη δικαιολογείται από τη λειτουργία και τις πρακτικές του κλάδου τον οποίο αφορά⁵³. Επίσης, η εύρεση του πραγματικού δικαιούχου μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολη καθώς όσο ισχυρότερος είναι κάποιος, τόσο μεγαλύτερος είναι ο κύκλος των ανθρώπων που θα είναι διατεθειμένοι να παίξουν το ρόλο του στενού συνεργάτη-βιτρίνα που ασκεί τον έλεγχο μιας εταιρείας για

⁵⁰ Τζαναβάρη, Ν. Θ. (2019). *Οι Διεθνείς Συμβάσεις για την Αυτόματη Ανταλλαγή Φορολογικών Πληροφοριών*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.29,109,111

⁵¹ Βιδάλη, Σ. (2019). Όψεις της ανάκρισης σε υποθέσεις εγκλημάτων των ισχυρών και οργανωμένου εγκλήματος. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαλαράμπος, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 307-331). Αθήνα: Εκδόσεις ΕΑΠ ΑΕ, σελ.323-324

⁵² Banisar, D. (2011, February 2). https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1753180. Ανάκτηση May 8, 2022, από WHISTLEBLOWING: INTERNATIONAL STANDARDS AND DEVELOPMENTS:

<https://deliverypdf.ssrn.com/delivery.php?ID=812098025088064090111073020076017073028046081079003023109071008101119083100123115123011103048032010120111007069081023004012096005076093039011097071064117021028093113041007003088093007108096113120111101085005096>

⁵³ van der Does de Willebois, E., Halter, E. M., Harrison, R. A., Park, J., & Sharkman, J. (2011). *The Puppet Masters - How the Corrupt Use Legal Structures to Hide Stolen Assets and What to Do About It*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, p.55

λογαριασμό του πραγματικού⁵⁴. Οι παραπάνω παράγοντες σε συνδυασμό με τις δυσλειτουργίες και την επιλεκτική λειτουργία του ποινικο-κατασταλτικού συστήματος, δυσκολεύουν την αποκάλυψη των αθέμιτων/παράνομων πρακτικών αλλά και την αποτελεσματική προστασία των μαρτύρων δημοσίου συμφέροντος.

Φορολογικοί παράδεισοι – η περίπτωση της ναυτιλίας

Στη ναυτιλία γίνεται ευρεία χρησιμοποίηση των φορολογικών παραδείσων λόγω των μηδενικών φορολογικών συντελεστών, των μηδενικών απαιτήσεων παροχής πληροφοριών (οικονομικών αλλά και μετοχικής δομής) και λόγω των απλοποιημένων διαδικασιών κατά τη σύσταση / αγορά, συντήρηση και διάλυση εταιρείας αλλά και νηολόγησης πλοίου. Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι ΗΠΑ που δεν ήταν ισχυρή ναυτιλιακή δύναμη, δημιούργησαν ένα σύστημα βασισμένο στις «σημαίες ευκαιρίας» ή, όπως αποκαλούνται σήμερα, τα «ανοιχτά νηολόγια». Το σύστημα αυτό, προωθεί την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών στόλων εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τα συμφέροντα των ΗΠΑ. Στην Ελλάδα, οι περισσότερες πλοιοκτήτριες εταιρείες και όλες οι διαχειρίστριες εταιρείες έχουν έδρα σε ένα φορολογικό παράδεισο. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 3-1 που παρουσιάζει τις κυριότερες σημαίες υπό τις οποίες είναι νηολογημένα τα ελληνόκτητα πλοία, τα περισσότερα φέρουν σημαία Λιβερίας και Νήσων Μάρσαλ. Η Λιβερία και ο Παναμάς, δύο χώρες που ανήκουν στα φορολογικά «μη συνεργάσιμα» κράτη (Α.1160/16.10.2023 ΑΑΔΕ), είναι οι πρώτες χώρες παγκοσμίως σε νηολογημένη χωρητικότητα σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα. Οι Νήσοι Μάρσαλ, η Τρίτη χώρα παγκοσμίως, μπήκε στη λίστα των φορολογικά συνεργάσιμων κρατών το 2019. Η χρησιμοποίηση σημαίων ασθενέστερων οικονομικά κρατών που ελέγχουν οι ΗΠΑ αφενός έχει οικονομική σημασία διότι εξασφαλίζουν φθηνές μεταφορικές υπηρεσίες για τις μεγάλες αμερικανικές εταιρείες όπως οι πετρελαϊκές, αφετέρου έχει γεωπολιτική σημασία καθώς σε περίπτωση πολέμου, οι ΗΠΑ θα επιτάξουν τα πλοία υπό τις σημαίες του Παναμά και της Λιβερίας που θα

⁵⁴ van der Does de Willebois, E., Halter, E. M., Harrison, R. A., Park, J., & Sharkman, J. (2011). *The Puppet Masters - How the Corrupt Use Legal Structures to Hide Stolen Assets and What to Do About It*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, p.27

γίνουν άμεσοι σύμμαχοί τους⁵⁵. Το σύστημα αυτό έχει επιτύχει καθώς όπως φαίνεται και στον πίνακα 3-1 που εμφανίζει τις σημαίες με το περισσότερο νηολογημένο τονάζ (τόνους νεκρού βάρους)⁵⁶. Η Λιβερία και ο Παναμάς είναι οι πιο ευρέως χρησιμοποιημένες σημαίες παγκοσμίως με τους Νήσους Μάρσαλ να ακολουθούν.

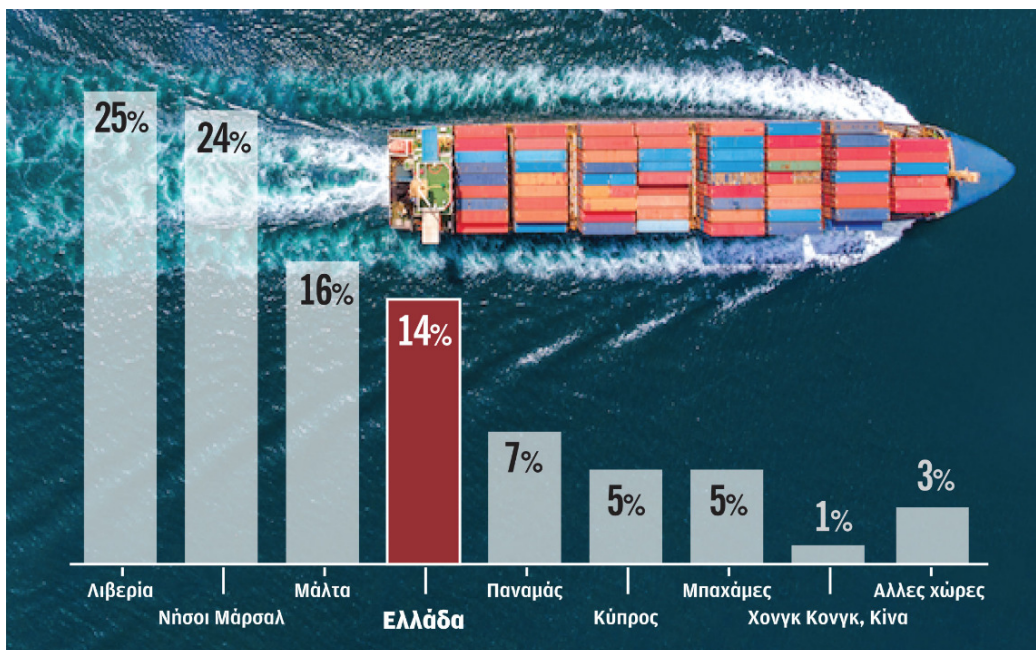


Figure 3-1: Τα βασικά νηολόγια ελληνόκτητων πλοίων

Πηγή: (Μπέλος, 2022)

⁵⁵ Χαρλαύτη, Τ. (2023, Απρ 10). Η ελληνόκτητη ναυτιλία ως γεωπολιτικό πλεονέκτημα. Ανάκτηση από <https://www.maritimes.gr/el/aporseis/48413-h-ellhnokthth-naytilia-ws-gewpolitiko-pleonekthma>

⁵⁶ Το τονάζ μετριέται σε τόνους νεκρού βάρους (Deadweight – DWT), δηλαδή στο βάρος που μπορεί να σηκώσει ένα πλοίο θεωρώντας ως πλοίο μόνο το κύτος και μηχανήματά του (τα καύσιμα, το πλήρωμα, τα εφόδια και τα ανταλλακτικά είναι μέρος του νεκρού βάρους του πλοίου).

Rank	Flag of registration	Number of vessels	Share of world vessel total (percentage)	Dead weight tons (thousands dead weight tons)	Share of total world dead weight tons (percentage)	Average vessel size (dead weight tons)	Growth in dead weight tons 2022 to 2023
1	Liberia	4 821	4.6	378 346	16.6	78 479	12.7
2	Panama	8 174	7.8	365 096	16.1	44 666	4.2
3	Marshall Islands	4 180	4.0	299 170	13.2	71 572	3.2
4	Hong Kong, China	2 537	2.4	200 075	8.8	78 863	-3.7
5	Singapore	3 202	3.0	134 985	5.9	42 156	2.7
6	China	8 262	7.8	124 061	5.5	15 016	5.4
7	Malta	1 957	1.9	109 001	4.8	55 698	-5.0
8	Bahamas	1 274	1.2	72 674	3.2	57 044	-0.9
9	Greece	1 215	1.2	59 016	2.6	48 573	-4.3
10	Japan	5 229	5.0	41 726	1.8	7 980	4.2
11	Cyprus	1 005	1.0	31 164	1.4	31 009	-6.8
12	Indonesia	11 422	10.8	30 171	1.3	2 641	2.5
13	International Shipping Register of Madeira	729	0.7	26 850	1.2	36 832	3.7
14	Danish International Register of Shipping	590	0.6	25 259	1.1	42 811	-3.1
15	Norwegian International Ship Register	684	0.6	21 271	0.9	31 099	1.0
16	Islamic Republic of Iran	965	0.9	20 723	0.9	21 475	1.2
17	Isle of Man	269	0.3	20 109	0.9	74 755	-2.5
18	Republic of Korea	2 149	2.0	18 894	0.8	8 792	20.6
19	India	1 859	1.8	18 133	0.8	9 754	7.1
20	Saudi Arabia	433	0.4	13 406	0.6	30 961	-3.5
21	United States of America	3 531	3.4	12 586	0.6	3 564	0.9
22	Viet Nam	1 973	1.9	12 434	0.5	6 302	0.7
23	Russian Federation	2 910	2.8	11 270	0.5	3 873	3.0
24	United Kingdom excl. Channel Islands and Isle of Man	866	0.8	11 057	0.5	12 768	-2.5
25	Malaysia	1 750	1.7	9 406	0.4	5 375	2.0
26	Belgium	198	0.2	9 160	0.4	46 261	-6.3
27	Italy	1 276	1.2	9 121	0.4	7 148	-8.6
28	Germany	595	0.6	7 249	0.3	12 183	2.1
29	Cameroon	198	0.2	7 228	0.3	36 503	45.1
30	Bermuda	122	0.1	7 043	0.3	57 731	-10.7
31	Türkiye	1 170	1.1	6 651	0.3	5 684	8.5
32	Kingdom of the Netherlands	1 187	1.1	6 618	0.3	5 575	-0.6
33	Taiwan Province of China	465	0.4	6 445	0.3	13 859	-4.6
34	Antigua and Barbuda	614	0.6	6 347	0.3	10 336	2.0
35	Philippines	2 203	2.1	6 125	0.3	2 780	-5.7
Top 35		80 014	75.9	2 138 866	94.1	26 731	3.1
World total		105 395	100.0	2 272 772	100.0	21 564	3.2

Table 3-1: Κορυφαίες σημαίες νηολόγησης ανά τόνους νεκρού βάρους, 2022

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2023)

Φοροδιαφυγή, Φοροαποφυγή & Παραοικονομία στην Ελλάδα

Η καταβολή φόρων από φυσικά και νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στην επικράτεια ενός κράτους είναι απαραίτητη προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ατέλειες της αγοράς και να αναδιανεμηθούν οι πόροι ώστε να μην οξυνθούν οι οικονομικές ανισότητες. Σε αυτό συμφωνούν όλες οι σχολές οικονομικής σκέψης οι οποίες διαφωνούν ως προς τα κριτήρια με βάση τα οποία θα εισπράττονται τα έσοδα και ως προς το μέγεθος και την έκταση των κρατικών δαπανών⁵⁷. Στο βαθμό όμως που οι νόμοι αυτοί έρχονται σε αντίθεση με τη φύση της καπιταλιστικής οικονομίας (η οποία έχει ως στόχο τη μεγιστοποίηση του ιδιωτικού οφέλους), είναι καταδικασμένοι σε αποτυχία και εμφάνιση διαφοράς. Έτσι, γίνεται λόγος για φοροδιαφυγή, φοροαποφυγή και παραοικονομία. Ως φοροδιαφυγή νοείται κάθε παράνομη πράξη ή παράλειψη του φορολογουμένου με την οποία επιδιώκεται η μείωση της φορολογικής του επιβάρυνσης ή η αποφυγή καταβολής βεβαιωμένων φόρων. Σε αντιδιαστολή με τη φοροδιαφυγή, ως φοροαποφυγή ορίζεται η οποιαδήποτε νόμιμη διαδικασία ή τρόπος για την αποφυγή πληρωμής φόρων⁵⁸. Η φοροαποφυγή εκμεταλλεύεται νομοθετικά κενά και τη δυνατότητα διενέργειας τεχνητών διευθετήσεων ενώ δεν είναι ποινικά κολάσιμη διότι δεν παραβαίνει το γράμμα του νόμου⁵⁹. Κατά την προσπάθεια των κρατών για την αντιμετώπιση της φοροαποφυγής, έχει εισαχθεί η έννοια της καταχρηστικής φοροαποφυγής ή φοροαποφυγής με καταχρηστική χρήση της

⁵⁷ Γιαννοπούλου, Τ., Γιανναγός, Ν., Φωθιαδάκης, Κ., Κουμερτά, Μ., Τσίτσικας, Χ., Κρίνης, Β., & Παπανδρέου, Ν. (2022, Φεβρουάριος). *Ένα δίκαιο και αποδοτικό φορολογικό σύστημα*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από 1997-2022: 25 χρόνια Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς: https://poulantzas.gr/wp-content/uploads/2022/02/%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B1_compressed-1.pdf, σελ.9

⁵⁸ Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών, Τμήμα Βιβλιοθήκης της Τράπεζας της Ελλάδος. (2011, Ιούλιος-Αύγουστος). *Βιβλιογραφία: Φοροδιαφυγή και Φοροαποφυγή, τεύχος 13-14*. Ανάκτηση από https://www.bankofgreece.gr/RelatedDocuments/%CE%A6%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%86%CF%85%CE%B3%CE%AE_%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%86%CF%85%CE%B3%CE%AE.pdf

⁵⁹ Ernst & Young (EY). (2017, Μάρτιος). *Η Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα - Αιτίες, Έκταση και Προτάσεις Καταπολέμησής της*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/03/Tax_Evasion_diaNEOsis_Upd_17_03_2017.pdf, σε' 6-7

νομοθεσίας η οποία αντίκειται όχι στο γράμμα αλλά στο πνεύμα του νομοθέτη. Πάντως, ακόμη και σε αυτή την περίπτωση, το άρθρο 38 του Ν.4174/2013 δεν προβλέπει κάποια ποινή ή κύρωση πέρα από τη δυνατότητα της φορολογικής διοίκησης να αγνοεί τις τεχνητές διευθετήσεις που αποβλέπουν σε μείωση της φορολογικής επιβάρυνσης⁶⁰. Τέτοιες νομοθετικές προβλέψεις εμπεριέχουν τον κίνδυνο να εγκληματοποιηθεί η πρόθεση και όχι η πράξη καθαυτή. Τέλος, η παραοικονομία περιλαμβάνει όλες τις οικονομικές δραστηριότητες – νόμιμες ή παράνομες – που θα μπορούσαν να συμβάλουν στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν αλλά δεν είναι καταγεγραμμένες. Η παραοικονομία μπορεί να συνδυάζεται με φοροδιαφυγή (πχ. ανταλλαγή νόμιμων υπηρεσιών ή αγαθών, μη δηλωμένη εργασία ή αυτοαπασχόληση), αλλά και με δραστηριότητες που νομίμως δε δηλώνονται όπως για παράδειγμα δραστηριότητες (σχετικά νέες) για τις οποίες δεν έχει ακόμα διαμορφωθεί πλαίσιο για την καταγραφή τους ή οικιακές οικονομικές δραστηριότητες και βοήθεια από τρίτους⁶¹.

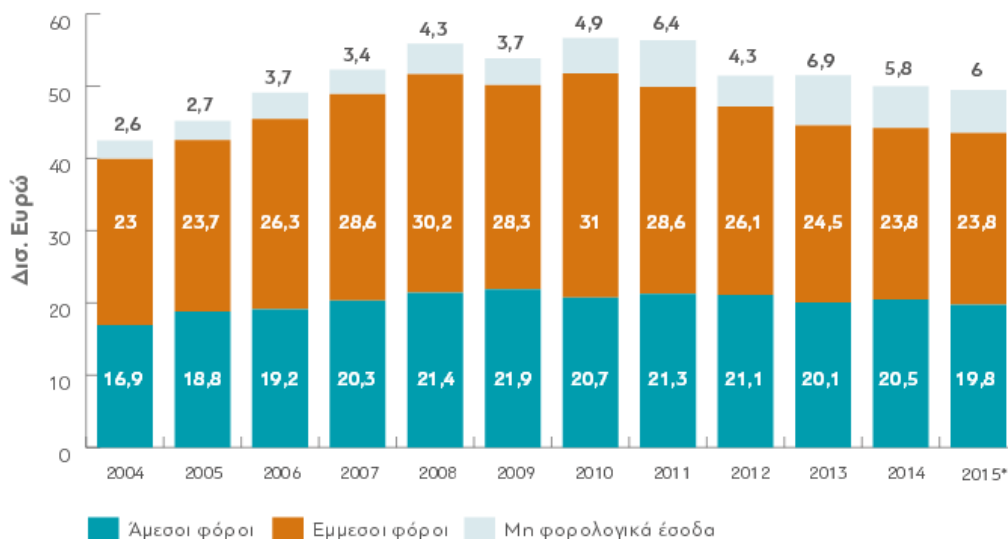
Οι φόροι διακρίνονται σε άμεσους και έμμεσους. Οι άμεσοι φόροι στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα περιλαμβάνουν τους φόρους από μισθωτή εργασία και συντάξεις (για φυσικά πρόσωπα μόνο), από επιχειρηματική δραστηριότητα, από κεφάλαιο και από υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου (ακίνητη περιουσία, τίτλοι, μετοχές). Οι έμμεσοι φόροι περιλαμβάνουν τους φόρους πωλήσεων, ειδικούς φόρους και φόρους εισαγωγών-εξαγωγών: ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας είναι ενωσιακός φόρος που ενσωματώνεται στην τελική τιμή του αγαθού ή της υπηρεσίας και επιβαρύνει τον τελικό καταναλωτή. Άλλοι έμμεσοι φόροι είναι ο φόρος μεταβίβασης ακινήτων, ο φόρος πολυτελείας, ο φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίων, τα τέλη χαρτοσήμου, ο φόρος ασφαλιστρών και οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης, το τέλος ταξινόμησης οχημάτων και τα τέλη κυκλοφορίας τους. Γενικά, οι ανεπτυγμένες και πλουσιότερες χώρες φαίνεται να εισπράττουν περισσότερους φόρους (ως ποσοστό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος) και

⁶⁰ Νασόπουλος, Α. Α. (2016, Ιουλ 29). *Το ζήτημα της φοροαποφυγής και της φοροδιαφυγής*. Ανάκτηση από <https://www.taxheaven.gr/circulars/24275/arora-to-zhthma-ths-foroapofygys-kai-ths-forodiatygys>

⁶¹ Βουγιατζή, Β.-Μ., Δελιπάλλα, Σ., & Παπαπανάγος, Χ. (2022, Απρίλιος). *Η Παραοικονομία στην Ελλάδα, 1980-2020*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από Διεθνής Διαφάνεια Ελλάς: <https://transparency.gr/wp-content/uploads/2022/05/%CE%92%CE%94%CE%A0-%CE%97-%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%91%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%99%CE%91-%CE%A3%CE%A4%CE%97%CE%9D-%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%91%CE%94%CE%91-11-4-22.pdf>, σελ.8

στηρίζονται περισσότερο στους φόρους από το εισόδημα. Οι χώρες χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος βασίζονται σε φόρους αγαθών και υπηρεσιών γεγονός που είναι ενδεικτικό της φοροεισπρακτικής ικανότητας του κράτους⁶². Στην Ελλάδα οι έμμεσοι φόροι εμφανίζουν υψηλό δείκτη ως προς τους συνολικούς όπως φαίνεται στα παρακάτω διαγράμματα.

⁶² Γιαννοπούλου, Τ., Γιανναγιάς, Ν., Φωθιαδάκης, Κ., Κουμερτά, Μ., Τσίτσικας, Χ., Κρίνης, Β., & Παπανδρέου, Ν. (2022, Φεβρουάριος). Ένα δίκαιο και αποδοτικό φορολογικό σύστημα. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από 1997-2022: 25 χρόνια Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς: https://poulantzas.gr/wp-content/uploads/2022/02/%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B1_compressed-1.pdf, σε' 14-18



Πηγή: Εκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος * Προσωρινά στοιχεία

Figure 3-2: Έσοδα Ελληνικού Τακτικού Προϋπολογισμού

Πηγή: https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/03/Tax_Evasion_diaNEOsis_Upd_17_03_2017.pdf

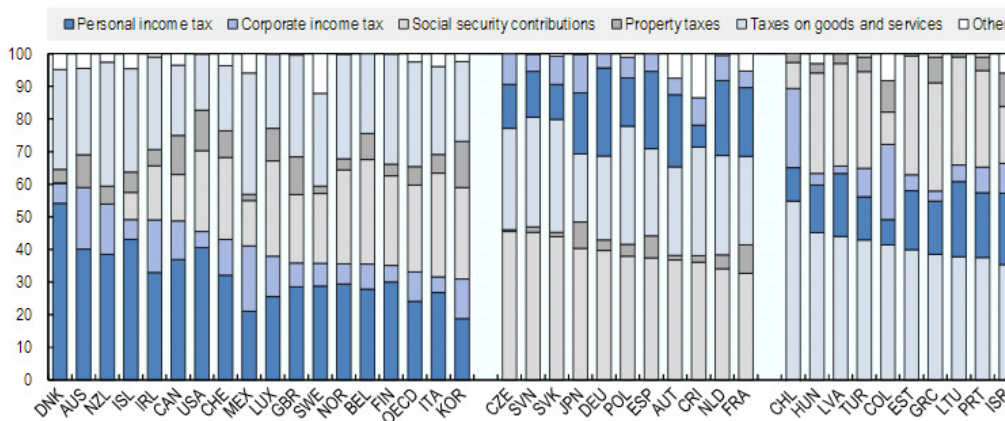


Figure 3-3: Φορολογική δομή ως % των φορολογικών εσόδων 2022

Πηγή: https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/revenue-statistics-2022_8a691b03-en

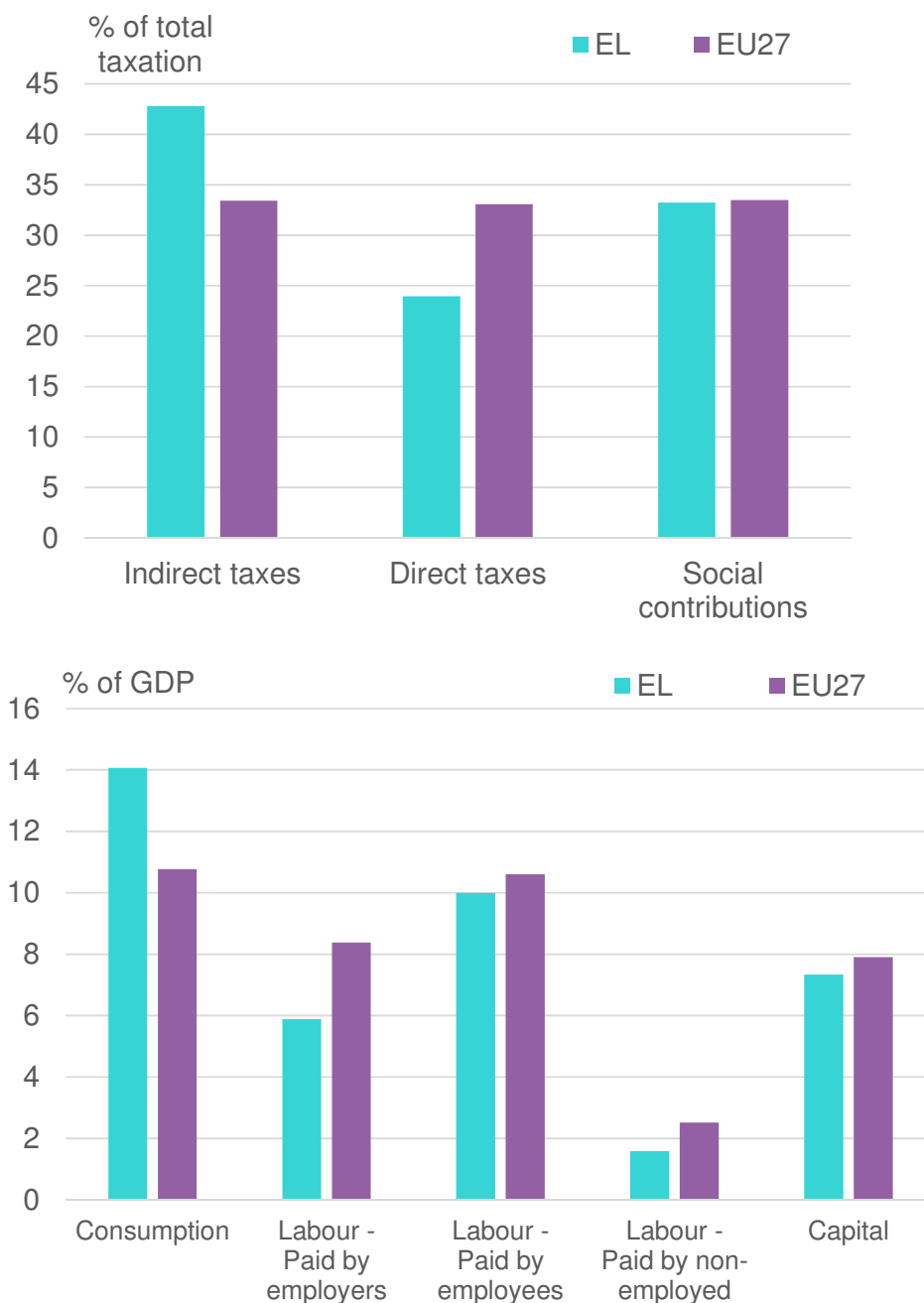


Figure 3-4:Κύριες κατηγορίες εσόδων (ως % της συνολικής φορολογίας και ως % του ΑΕΠ αντίστοιχα) 2020

Πηγή: European Commission, DG Taxation and Customs Union, based on Eurostat data

https://taxation-customs.ec.europa.eu/taxation-1/economic-analysis-taxation/data-taxation_en

Σχετικά με τους άμεσους φόρους στην Ελλάδα, το χαμηλό ποσοστό φορολογικών δηλώσεων με υψηλά ή πολύ υψηλά εισοδήματα είναι ένδειξη εκτεταμένης φοροδιαφυγής. Δεδομένου ότι οι συνταξιούχοι έχουν μηδενικές δυνατότητες φοροδιαφυγής ενώ των μισθωτών περιορίζονται στην αδήλωτη εργασία και σε μη δηλωμένες παροχές, η μεγαλύτερη φοροδιαφυγή υπάρχει στις εμπορικές συναλλαγές, δηλαδή τις υπερτιμολογημένες δαπάνες και τις υποτιμολογημένες ή αδήλωτες πωλήσεις. Ενδεικτικά, το 2021, το 79% του συνολικού δηλωθέντος εισοδήματος φυσικών προσώπων αποτελούνταν από μισθωτές υπηρεσίες και ναυτικό εισόδημα ενώ το 70% των φορολογουμένων που δηλώνουν εισοδήματα από επιχειρηματική δραστηριότητα, κατατάσσονται σε κλίμακιο κάτω των 10.000ΕΥΡΩ⁶³. Αυτό φαίνεται και στο κενό του ΦΠΑ όπου για το 2019 η Ελλάδα είχε το δεύτερο μεγαλύτερο κενό μετά τη Ρουμανία ενώ το 2021 η Ελλάδα ακολουθούσε τρίτη μετά τη Ρουμανία και τη Μάλτα. Το κενό ή έλλειμμα του ΦΠΑ είναι η διαφορά μεταξύ του πραγματικά εισπραχθέντος ΦΠΑ και του ΦΠΑ που θα εισπράττονταν με βάση το γενικό συντελεστή επί της τελικής κατανάλωσης. Αν και θεωρείται άνισος φόρος διότι επιβαρύνει το ίδιο όλους τους φορολογούμενους ανεξαρτήτως εισοδήματος και φοροδοτικής ικανότητας, η ΕΕ παρακολουθεί συστηματικά το κενό του ΦΠΑ διότι αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων⁶⁴.

Σύμφωνα με στοιχεία της World Inequality Report, από το 1910-1920 εισήχθησαν υψηλοί ανώτατοι φορολογικοί συντελεστές (ποσοστό φορολόγησης των εισοδημάτων της ανώτατης φορολογικής κλίμακας) οι οποίοι ίσχυσαν μέχρι το 1980. Από το σημείο εκείνο και ύστερα μειώθηκαν σχεδόν στο μισό με βάση τη θεώρηση ότι θα αυξηθούν τα φορολογικά έσοδα λόγω μείωσης των στρεβλώσεων της αγοράς και των κινήτρων για φοροδιαφυγή καθώς επίσης και λόγω της αύξησης της προσφοράς εργασίας ανώτατων μισθολογικών κλιμακίων και της οικονομικής ανάπτυξης που προέρχεται

⁶³ Η Τράπεζα της Ελλάδος. (2023, Οκτ 31). *Ομιλία του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος Γιάννη Στουρνάρα στο 19ο Tax Forum, με θέμα: «Δημοσιονομικές εξελίξεις – Καταπολέμηση Φοροδιαφυγής»*. Ανάκτηση από <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhtshsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=a4b036e2-a4f5-4dec-b6ff-f98c98661a29>

⁶⁴ European Commission, CASE, Poniatowski, G., Bonch-Osmolovskiy, M., Śmietanka, A. (2021). *VAT Gap in the EU Report 2021*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Ανάκτηση από <file:///C:/Users/user/Downloads/vat%20gap%20in%20the%20eu-KPAK21001ENN.pdf>, European Commission, CASE, Poniatowski, G., Bonch-Osmolovskiy, M., Śmietanka, A., Sojka, A. (2023). *VAT gap in the EU – Report 2023*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Ανάκτηση από <file:///C:/Users/user/Downloads/vat%20gap%20in%20the%20eu-KPAK23001ENN.pdf>

από επενδύσεις λόγω αυξημένης προσφοράς κεφαλαίου. Όπως υποστηρίζεται όμως σε κείμενο εργασίας ερευνητών του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, «η αύξηση του μεριδίου εισοδήματος των μεσαίων και χαμηλότερων στρωμάτων αυξάνει στην πραγματικότητα την ανάπτυξη, ενώ ένα αυξανόμενο μερίδιο εισοδήματος για τα ανώτερα εισοδηματικά στρώματα οδηγεί σε χαμηλότερη ανάπτυξη, δηλαδή όταν οι πλούσιοι γίνονται πλουσιότεροι, τα οφέλη δεν μετακυλούν προς τα κάτω»⁶⁵.

Σε ό,τι αφορά τα νομικά πρόσωπα και ιδιαιτέρως τις μεγάλες πολυεθνικές, όπως αναλύθηκε και παραπάνω, υπάρχει η πεποίθηση ότι βρίσκουν τρόπους ώστε να μειώνουν την τελική συνολική τους επιβάρυνση. Εκτός από τα γενναία πρόστιμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε επιχειρηματικούς κολοσσούς καθώς και τις αποκαλύψεις οργανισμών όπως το Eurodad, στοιχεία μελέτης των Financial Times δείχνουν ότι από την παγκόσμια κρίση του 2008 και έπειτα, ο πραγματικός φορολογικός συντελεστής των πολυεθνικών επιχειρήσεων έχει μειωθεί κατά 9% ενώ η φορολόγηση των φυσικών προσώπων έχει αυξηθεί κατά 6%. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, η αυξημένη διαφάνεια έναντι των φορολογικών αρχών καθώς και η εντατικοποίηση των ελέγχων μειώνει την εταιρική φοροαποφυγή – τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα. Ωστόσο, οι πολυεθνικές μπορούν να μειώνουν τον πραγματικό φορολογικό συντελεστή τους με τη χρήση προηγμένων φορολογικών συμφωνιών και στρατηγικών φορολογικού σχεδιασμού. Προκειμένου να ανασχεθεί ο φορολογικός ανταγωνισμός μεταξύ των κρατών, ο ΟΟΣΑ ηγήθηκε μιας πολυμερούς διαπραγμάτευσης μεταξύ 140 χωρών που κατέληξε στη θέσπιση ενός ελάχιστου παγκόσμιου εταιρικού φορολογικού συντελεστή στο 15%. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η Ελλάδα μειώνοντας το φορολογικό συντελεστή κινείται κόντρα στο ρεύμα⁶⁶.

Σύμφωνα με την πρόσφατη εκτίμηση των Kelmansonetal.(2021), μελέτη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, η παραοικονομία της Ελλάδας ως ποσοστό του ΑΕΠ κατά την

⁶⁵ Γιαννοπούλου, Τ., Γιανναγός, Ν., Φωθιαδάκης, Κ., Κουμερτά, Μ., Τσίτσικας, Χ., Κρίνης, Β., & Παπανδρέου, Ν. (2022, Φεβρουάριος). *Ένα δίκαιο και αποδοτικό φορολογικό σύστημα*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από 1997-2022: 25 χρόνια Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς: https://poulantzas.gr/wp-content/uploads/2022/02/%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B1_compressed-1.pdf, σελ.24

⁶⁶ Γιαννοπούλου, Τ., Γιανναγός, Ν., Φωθιαδάκης, Κ., Κουμερτά, Μ., Τσίτσικας, Χ., Κρίνης, Β., & Παπανδρέου, Ν. (2022, Φεβρουάριος). *Ένα δίκαιο και αποδοτικό φορολογικό σύστημα*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από 1997-2022: 25 χρόνια Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς: https://poulantzas.gr/wp-content/uploads/2022/02/%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B1_compressed-1.pdf, σελ.55-58

εικοσαετία 2000-2019 τοποθετείται κοντά στο 29.5% όπως φαίνεται στον παραάτω πίνακα. Το μέγεθος προσεγγίζει το αντίστοιχο μέγεθος αναπτυσσόμενων χωρών το οποίο κυμαίνεται κατά μέσο όρο μεταξύ 30% και 40% ενώ των ανεπτυγμένων κρατών μεταξύ 15% και 20%⁶⁷.

Δείγμα	2019
Ευρώπη (χωρίς τις χώρες ΚΑΚ*)	24,3
Αναπτυγμένες Ευρωπαϊκές Οικονομίες	20,2
Αναπτυσσόμενες Ευρ. Οικονομίες	33,6
Ευρωπαϊκή Ένωση	22,9
Ευρωζώνη	21,7
Χώρες ΚΑΚ	40,8
Σύνολο δείγματος	28,1
Ελλάδα	29,4

Table 3-2: Μέγεθος παραοικονομίας, Ευρώπη, 2019, Εκτιμήσεις MIMIC (μέσοι όροι, % του ΑΕΠ)

Πηγή: (Βουγιατζή, Δεληπάλλα, & Παπαπανάγος, 2022, σ. 17)

Όπως είναι φανερό, η φοροδιαφυγή στερεί σημαντικά έσοδα από τον κρατικό προϋπολογισμό με αποτέλεσμα την επιβολή υψηλών συντελεστών φορολογίας, την περικοπή κοινωνικών δαπανών και τον εξωτερικό δανεισμό του κράτους. Η διαχρονική φοροδιαφυγή προκαλεί – σε εθνικό επίπεδο – στρεβλώσεις στους όρους του ανταγωνισμού και σημαντική ανισορροπία στην οικονομία (κακός καταμερισμός παραγωγικών πόρων και άνιση επιβάρυνση των συνεπών φορολογουμένων σε σχέση με τους μη συνεπείς)⁶⁸. Σε υπερεθνικό επίπεδο ωστόσο, διαφορετική φορολόγηση μεταξύ των κρατών είναι δυνατό να στρεβλώνει τους όρους του ανταγωνισμού δίνοντας πλεονέκτημα στην επιχείρηση που λειτουργεί με τη λιγότερη φορολογική επιβάρυνση, ειδικά στη ναυτιλία που η συμπίεση του κόστους είναι σημαντική για την οικονομική επιβίωσή της.

⁶⁷ Βουγιατζή, Β.-Μ., Δεληπάλλα, Σ., & Παπαπανάγος, Χ. (2022, Απρίλιος). *Η Παραοικονομία στην Ελλάδα, 1980-2020*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από Διεθνής Διαφάνεια Ελλάς: <https://transparency.gr/wp-content/uploads/2022/05/%CE%92%CE%94%CE%A0-%CE%97-%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%91%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%99%CE%91-%CE%A3%CE%A4%CE%97%CE%9D-%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%91%CE%94%CE%91-11-4-22.pdf>, σελ.16

⁶⁸ Ernst & Young (EY). (2017, Μάρτιος). *Η Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα - Αιτίες, Έκταση και Προτάσεις Καταπολέμησής της*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από διαNEOσις - Οργανισμός Έρευνας και Ανάλυσης: https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/03/Tax_Evasion_diaNEOsis_Upd_17_03_2017.pdf, σελ.9-11

Έρευνες έχουν δείξει ότι γενικά για τις πολυεθνικές, το ύψος του φορολογικού συντελεστή βρίσκεται χαμηλά στη λίστα των παραγόντων κατά τη διαδικασία επιλογής τόπου εγκατάστασής τους ενώ πιο σημαντικοί είναι παράγοντες όπως οι υποδομές, το κράτος δικαίου, το κατάλληλο εργατικό δυναμικό, κ.ά.⁶⁹ Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, την επιλογή του τόπου εγκατάστασης και δραστηριοποίησης μιας διαχειρίστριας εταιρείας επηρεάζουν παράγοντες όπως η υπάρχουσα ναυτιλιακή υποδομή, η μορφή της πολιτειακής οργάνωσης σε συνδυασμό με το εφαρμοζόμενο οικονομικό σύστημα, η διαμόρφωση των διεθνών ναυτιλιακών συνθηκών και οι επικρατούσες συνθήκες κοινωνικής ομαλότητας και οικονομικής σταθερότητας. Στη βιβλιογραφία, η φορολογική πολιτική και το πολιτικό περιβάλλον της χώρας αναφέρονται ως βασικοί παράγοντες που συντελούν στην εμφάνιση και εξέλιξη της φοροδιαφυγής. Το φορολογικό σύστημα θα πρέπει να διακρίνεται από απλότητα, επάρκεια και διαφάνεια ενώ η πολυνομία και η πολυπλοκότητα του φορολογικού συστήματος έχουν ως αποτέλεσμα την ανασφάλεια δικαίου⁷⁰ και τις πολλές απαιτούμενες εργατο-ώρες για τη φορολογική συμμόρφωση το οποίο αποτελεί επιπρόσθετο κόστος για την επιχείρηση. Στην Ελλάδα, οι ώρες που χρειάζονται σε μια μεσαίου μεγέθους επιχείρηση είναι σταθερές από το 2013 ως το 2019 στις 193 ώρες ετησίως⁷¹. Στη ναυτιλία, η φορολογική νομοθεσία ήταν σταθερή ως το 2013 ενώ από τότε μεταβάλλεται και εμπλουτίζεται συνεχώς με νέες διατάξεις.

Η φοροδιαφυγή και η παραοικονομία ως κοινωνικό φαινόμενο αντανακλά το βαθμό εμπιστοσύνης, συνέπειας και δικαιοσύνης τόσο μεταξύ πολιτών και κράτους όσο και των πολιτών μεταξύ τους. Σύμφωνα με τη μελέτη του Schneider (2015), μεγάλη σημασία έχουν οι παρεχόμενες από το κράτος υπηρεσίες και η ποιότητα των δημοσίων

⁶⁹ Γιαννοπούλου, Τ., Γιανναγός, Ν., Φωθιαδάκης, Κ., Κουμερτά, Μ., Τσίτσικας, Χ., Κρίνης, Β., & Παπανδρέου, Ν. (2022, Φεβρουάριος). *Ένα δίκαιο και αποδοτικό φορολογικό σύστημα*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από 1997-2022: 25 χρόνια Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς: https://poulantzas.gr/wp-content/uploads/2022/02/%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B1_compressed-1.pdf, σελ.60

⁷⁰ Ernst & Young (EY). (2017, Μάρτιος). *Η Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα - Αιτίες, Έκταση και Προτάσεις Καταπολέμησής της*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από διαNEOσις - Οργανισμός Έρευνας και Ανάλυσης: https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/03/Tax_Evasion_diaNEOsis_Upd_17_03_2017.pdf, σελ.36

⁷¹ Γιαννοπούλου, Τ., Γιανναγός, Ν., Φωθιαδάκης, Κ., Κουμερτά, Μ., Τσίτσικας, Χ., Κρίνης, Β., & Παπανδρέου, Ν. (2022, Φεβρουάριος). *Ένα δίκαιο και αποδοτικό φορολογικό σύστημα*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από 1997-2022: 25 χρόνια Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς: https://poulantzas.gr/wp-content/uploads/2022/02/%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B1_compressed-1.pdf, σελ.98-110

φορέων με συγκεκριμένη αναφορά στη διαφθορά και τις παράνομες δραστηριότητες⁷². Η χρηστή διαχείριση των φορολογικών εσόδων είναι κάτι που απασχολεί και επηρεάζει την εθελοντική φορολογική συμμόρφωση τόσο των χαμηλών όσο και των υψηλών κοινωνικών στρωμάτων. Τόσο η Συν-Ένωσης, το μη-κερδοσκοπικό ίδρυμα κοινωνικής προσφοράς της ΕΕΕ όσο και τα διάφορα προσωπικά φιλανθρωπικά ιδρύματα διαφόρων εφοπλιστών, μεταξύ άλλων στόχων, διασφαλίζουν την ορθή διαχείριση των χρημάτων που προσφέρονται – έστω κι αν συχνά δικαιούχος της προσφοράς είναι κάποιος φορέας του δημοσίου.

Ιστορικά, τυπικό μηχανισμό κοινωνικής και πολιτικής αναπαραγωγής στην Ελλάδα αποτελούσε η ευρεία εξάπλωση κοινωνικών δικτύων που στηρίζονται κατά βάση σε πελατειακές σχέσεις και οικογενειακούς ή φιλικούς δεσμούς με βασικό στόχο να διαφυλάξουν τα προσωπικά και ευρύτερα οικογενειακά συμφέροντα⁷³. Ενώ η ανάπτυξη των δημοκρατικών κοινοβουλευτικών συστημάτων στις δυτικές κοινωνίες ήταν αποτέλεσμα θεσμικής εξισορρόπησης αντικρουόμενων κοινωνικών δυνάμεων, στην Ελλάδα ήταν αποτέλεσμα του τρόπου με τον οποίο τοπικοί άρχοντες επέβαλαν την παρουσία τους μέσα στο κράτος. Έτσι, η Ελλάδα αποτέλεσε ένα παράδειγμα περιφερειακού καπιταλισμού όπου οι διαδικασίες κοινωνικής ενσωμάτωσης-συναίνεσης διαμορφώνονταν σε μεγάλο βαθμό σε εξωθεσμικό επίπεδο⁷⁴. Η πολιτική εξουσία, κάνοντας «χάρες» και δίνοντας στους μικρομεσαίους δυνατότητα για πράξεις μικροδιαφθοράς όπως η φοροδιαφυγή, εξασφάλιζε την αδρανοποίηση του κοινωνικού ελέγχου και την ανοχή προς τα κρατικά-εταιρικά εγκλήματα και τις οριζόντιες σχέσεις μεταξύ κυβέρνησης και εταιρειών. Ο ναυτιλιακός κλάδος κρατούσε χαμηλό προφίλ τονίζοντας τη συνεισφορά του στην ελληνική οικονομία και τη σημασία της διατήρησης του φορολογικού καθεστώτος για τη διατήρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητάς του. Σημαντικό ρόλο έπαιξε και η αδυναμία του κράτους να

⁷² Ernst & Young (EY). (2017, Μάρτιος). *Η Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα - Αιτίες, Έκταση και Προτάσεις Καταπολέμησής της*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/03/Tax_Evasion_diaNEOsis_Upd_17_03_2017.pdf, σελ.51

⁷³ Βιδάλη, Σ. (2017). *Πέρα από τα όρια - Η αντεγκληματική πολιτική σήμερα*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.138

⁷⁴ Γασπαρινάτου, Μ. (2019). Πολιτική διαφθορά και χρηματοδότηση των πολιτικών κομμάτων στην Ελλάδα. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαραλάμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 157-183). Αθήνα: ΕΑΠ ΑΕ, σελ.179-180

διασταυρώνει τα πραγματικά εισοδήματα/κέρδη του κλάδου αυτού ακριβώς λόγω της διεθνούς δραστηριοποίησής του.

Η οικονομική κρίση ανάγκασε πολλούς από αυτούς τους δεσμούς πατρωνίας να σπάσουν με αποτέλεσμα πολιτική αστάθεια και έντονη αμφισβήτηση. Η ψηφιοποίηση των φορολογικών αρχών, η διεύρυνση της ποινικής νομοθεσίας σχετικά με τα χρέη προς το δημόσιο και το ξέπλυμα μαύρου χρήματος, η ενίσχυση της δικαστικής συνεργασίας και της αυτόματης ανταλλαγής (φορολογικών) πληροφοριών μεταξύ των κρατών παρουσιάστηκαν ως οι λύσεις για την αποκάλυψη σκανδάλων και στη δημιουργία ηθικών πανικών. Παρόλα αυτά, οι διαρροές εγγράφων και οι αποκαλύψεις σκανδάλων συνεχίζονται αποκαλύπτοντας την αναποτελεσματικότητά τους αλλά και τις δυσλειτουργίες και την επιλεκτικότητα του ποινικο-κατασταλτικού συστήματος. Η επαύξηση των μηχανισμών διαρκούς επιτήρησης που είναι διάχυτοι και νομιμοποιημένοι στα νομοθετήματα σχετικά με την πάταξη της φοροδιαφυγής και την καταπολέμηση του ξεπλύματος ώστε να αισθάνεται ο πολίτης ότι ελέγχεται διαρκώς και να προσχωρεί τελικά στην εξουσία που του ασκείται, αναδεικνύουν μία κοινωνία που δεν τείνει στη συναίνεση⁷⁵.

Η πίεση για έλεγχο όχι μόνο προς τα χαμηλά και μεσαία στρώματα αλλά και προς τα υψηλά είναι ενδεικτικό αλλαγής των ισορροπιών του συστήματος. Η ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση όπως γίνεται φανερό από την αλλαγή της φορολογικής νομοθεσίας που την αφορά, μετά από μια μακρά για τα ελληνικά δεδομένα περίοδο σταθερότητας. Σημαντικό ρόλο έχει παίξει η παγκοσμιοποίηση και η πρόοδος της τεχνολογίας που διευκολύνει την εφαρμογή ελέγχων και μέτρων αντιμετώπισης φοροδιαφυγής, της φοροαποφυγής και του ξεπλύματος βρώμικου χρήματος όπως η αυτόματη ανταλλαγή πληροφοριών φορολογικού ενδιαφέροντος. Τα εισοδήματα του κλάδου γίνονται ολοένα και δυσκολότερο να κρυφτούν από τις φορολογικές αρχές που θέλουν να τα ελέγξουν. Ωστόσο, η διαφθορά, σε συνδυασμό με την περιορισμένη φοροεισπρακτική ικανότητα του ελληνικού κράτους και το χαμηλό βαθμό εμπιστοσύνης, συνέπειας και δικαιοσύνης τόσο μεταξύ πολιτών και κράτους όσο και των πολιτών μεταξύ τους, εντείνουν την απροθυμία για καταβολή οποιουδήποτε φόρου. Το γενικευμένο κλίμα

⁷⁵ Παπανικολάου, Α.-Ε. (2013). *Ανακριτική διείσδυση και αστυνομική παγίδευση. Μια προσέγγιση του ζητήματος ιδίως σε αξιόποινες πράξεις του νόμου περί ναρκωτικών*. Αθήνα: Σάκκουλας Αντ.Ν., σελ.105-106

ανοχής της διαφθοράς σε συνδυασμό με το κοινωνικό έργο των επιχειρηματιών του ναυτιλιακού κλάδου εξασφάλισαν τουλάχιστον την ανοχή αρκετά μεγάλου μέρους της κοινωνικής βάσης για πολλά χρόνια. Είναι ενδεικτικό ότι η εισαγωγή της υπάρχουσας φορολογίας του ναυτιλιακού κλάδου ήταν αποτέλεσμα πίεσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι κοινωνικού ελέγχου ή επιθυμίας του κράτους για διεύρυνση της φορολογικής βάσης και αξιοποίησης των εργαλείων του φορολογικού ελέγχου. Όπως θα φανεί και στην παρακάτω ενότητα, χάρη στην οικονομική και γεωπολιτική σημασία του κλάδου καθώς και στη δυνατότητα συνεννόησης των μελών της κοινωνικής ομάδας των επιχειρηματιών του ναυτιλιακού κλάδου που ανήκουν στην οικονομική ελίτ, οι εφοπλιστές μπορούν να επηρεάζουν την παραγωγή του νομοθετικού έργου που τους αφορά όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι συνεχείς διαπραγματεύσεις και η διαρκής παραγωγή νομοθετικού έργου πάνω στη φορολόγηση των εταιρειών - αν και προκαλούν ανασφάλεια δικαίου – είναι η διαδικασία που απαιτείται μέχρι να βρεθεί το σημείο ισορροπίας των συγκρουόμενων μερών / συμφερόντων.

Η ΕΕ σχετικά με τη σκοπιμότητα των ναυτιλιακών φοροαπαλλαγών - απόψεις

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζοντας τον ανταγωνισμό που αντιμετωπίζει ο ευρωπαϊκός στόλος από νηολόγια τρίτων χωρών, εξέδωσε το 1989 τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για την ενίσχυσή του και την εξασφάλιση σύγκλισης μεταξύ των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη-μέλη. Αν και γίνεται λόγος για τη ζωτική σημασία των θαλασσιών μεταφορών στην οικονομία, η έμφαση στην ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος στην Ένωση δείχνει μάλλον τη γεωπολιτική σημασία ενός ισχυρού στόλου. Κι αυτό διότι, αφενός οι ενισχύσεις του ναυτικού επαγγέλματος δε συνδέονται με κάποιο συντελεστή ανεργίας ενώ από την άλλη πλευρά, η οικονομία είναι δυνατό να στηριχθεί από πλοία που ελέγχονται από εταιρείες εγκατεστημένες στα κράτη μέλη αλλά λειτουργούν υπό πλήρωμα τρίτων χωρών. Γίνεται λοιπόν φανερό ότι

η ΕΕ στοχεύει σε μεγάλο και ισχυρό ευρωπαϊκό στόλο ο οποίος όμως θα μπορεί να πλεύσει υπό ευρωπαϊκό πλήρωμα και δε θα εξαρτάται από τρίτες χώρες.

Οι κατευθυντήριες γραμμές του 1989 ήταν ανεπιτυχείς οπότε αναθεωρήθηκαν το 1997. Η ενίσχυση των θαλασσίων μεταφορών δεν πήρε τη μορφή άμεσων επιδοτήσεων αλλά μέτρων φορολογικής ελάφρυνσης: η κυριότερη εξέλιξη ήταν η υιοθέτηση στην Ευρώπη των συστημάτων φόρου χωρητικότητας κατ' αποκοπή. Το σύστημα αυτό ίσχυε ήδη στην Ελλάδα για τα πλοία υπό ελληνική σημαία και επεκτάθηκε σταδιακά σε άλλα κράτη-μέλη όπως οι Κάτω Χώρες, η Νορβηγία, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Δανία, η Ισπανία, η Φινλανδία και η Ιρλανδία. Τα μέτρα αυτά είχαν επιτυχία ως προς την επανανολόγηση πλοίων υπό την εθνική σημαία αλλά δεν αντέστρεψε τη μείωση της απασχόλησης ευρωπαϊκών πληρωμάτων. Το 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση για να τεθούν οι παράμετροι στα πλαίσια των οποίων θα εγκρίνονται οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές⁷⁶ και έστειλε επιστολή σχετικά με την κρίση της για το ελληνικό φορολογικό σύστημα στη ναυτιλία το 2015.

Οι κρατικές ενισχύσεις γενικά επιτρέπεται να χορηγούνται μόνο σε πλοία εγγεγραμμένα σε νηολόγια των κρατών-μελών, ωστόσο εγκρίνονται για το σύνολο του στόλου υπό διαχείριση ή εκμετάλλευση από εταιρεία εγκατεστημένη σε κράτος-μέλος εφόσον η εταιρεία αναλάβει τη δέσμευση να αυξήσει ή τουλάχιστον να διατηρήσει σταθερό το υπό ενωσιακή σημαία ποσοστό του στόλου της. Αξίζει να αναφερθεί ότι προϋποθέσεις για τις παραπάνω κρατικές ενισχύσεις είναι η διαφανής χορηγία τους, η διασφάλιση των όρων υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών-μελών η θέσπισή τους ώστε να μην επιβαρύνουν άλλα κράτη-μέλη και ο περιορισμός τους στην έκταση που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων τους. Οι ενισχύσεις πρέπει επίσης να είναι έκτακτες, προσωρινές και φθίνουσες⁷⁷. Πρόκειται δηλαδή για μέτρα προσωρινά που προβλέπουν επανεξέταση με στόχο τον περιορισμό και τελικώς την εξάλειψή τους. Όλο

⁷⁶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2004, Ιαν 17). Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από [https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117(01)), σελ.1,2,6

⁷⁷ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2004, Ιαν 17). Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από [https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117(01)), σελ.4-5

αυτό απέχει από την ασφάλεια του δικαίου και την οικονομική σταθερότητα που θέτει ως προτεραιότητα ο κλάδος κατά την επιλογή του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεών του.

Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη μη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών-μελών ενώ ο ανταγωνισμός είναι εκτός της Ένωσης καθώς είναι σπάνια η αλλαγή σημαίας μεταξύ των κρατών-μελών. Επίσης, στοχεύει στην προσωρινότητα των μέτρων και τη σύνδεση των κρατικών ενισχύσεων με την κοινοτική σημαία τη στιγμή που αναγνωρίζει ότι είναι λίγοι οι διοικητικοί, νομικοί ή τεχνικοί φραγμοί που αποτρέπουν τη μετεγγραφή ενός πλοίου σε νηολόγιο τρίτης χώρας. Αναγνωρίζει επιπρόσθετα ότι με τον περιορισμό ή την κατάργηση των κρατικών ενισχύσεων οι πλοιοκτήτες θα έχουν κίνητρο για εκπατρισμό της διοίκησης και των βοηθητικών δραστηριοτήτων από τη στιγμή που θα αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη από τη διατήρηση διαφορετικής έδρας και την τήρηση χωριστών λογιστικών βιβλίων.

Σε σχέση με το ελληνικό φορολογικό σύστημα για τη ναυτιλία που εξετάζεται εδώ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταρχάς ενέκρινε το επίπεδο του φόρου χωρητικότητας αλλά έφερε αντιρρήσεις για άλλες φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με το ναυτιλιακό κλάδο καθώς και με την έλλειψη εγγυήσεων ότι η υπαγωγή στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας θα εξασφαλίσει ικανοποιητικό επίπεδο χωρητικότητας πλοίων νηολογημένων υπό σημαία κρατών του ΕΟΧ⁷⁸. Πιο συγκεκριμένα, ενέκρινε ότι τόσο τα έσοδα από μερίσματα που καταβάλλονται από ναυτιλιακές εταιρείες όσο και η υπεραξία από την πώληση μετοχών αποτελεί μάλλον αναπόσπαστο μέρος επενδυτικών επιχειρήσεων και συνεπώς πρέπει να φορολογηθούν ως τέτοια. Αντιθέτως, υπεραξία από πώληση ή αγορά πλοίου αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της ναυτιλίας. Τα ίδια επιχειρήματα ισχύουν και για το φόρο κληρονομιάς στη μεταβίβαση πλοίων, μετοχών ή μεριδίων ναυτιλιακών εταιρειών⁷⁹.

⁷⁸ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015). Κρατική ενίσχυση SA.33828 (2012/E, 2011/CP) – Καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας και άλλες φορολογικές ελαφρύνσεις που προβλέπονται στον νόμο αριθ. 27 της 19ης Απριλίου 1975, όπως τροποποιήθηκε. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245406/245406_1730464_190_2.pdf, σελ.40

⁷⁹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015). Κρατική ενίσχυση SA.33828 (2012/E, 2011/CP) – Καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας και άλλες φορολογικές ελαφρύνσεις που προβλέπονται στον νόμο αριθ. 27 της 19ης Απριλίου 1975, όπως τροποποιήθηκε. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245406/245406_1730464_190_2.pdf, σελ.45-46

Από την άλλη μεριά, η ελληνική πλευρά υποστήριξε ότι το σύστημα αυτό εξασφάλισε τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τον επαναπατρισμό των πλοίων υπό ελληνικό έλεγχο είτε μέσω νηολόγησής τους υπό ελληνική σημαία είτε μέσω διαχείρισής τους από εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλάδα. Επιπρόσθετα, το σύστημα αυτό εξασφάλισε την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τομέα κυρίως σε σχέση με μέτρα που λαμβάνουν τρίτες χώρες όπως η Κίνα, το Ντουμπάι και η Σιγκαπούρη⁸⁰. Στο ίδιο κλίμα, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών τόνισε ότι η αγορά των χύδην μεταφορών παγκοσμίως αποτελεί υποδειγματικό παράδειγμα εφαρμογής της αρχής του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και έναν από τους τελευταίους εναπομείναντες επιχειρηματικούς τομείς που αποτελείται κυρίως από μικρομεσαίες μη εισηγμένες ιδιωτικές εταιρίες, επί το πλείστον οικογενειακής δομής. Υποστήριξε επίσης ότι το αρνητικό κλίμα μπορεί να υποσκάψει την εμπιστοσύνη των ναυτιλιακών επιχειρηματιών και να ενθαρρύνει τη μετεγκατάσταση των εταιρειών εκτός Ευρώπης⁸¹.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση πέφτει σε αντιφάσεις καθώς από τη μια θέλει να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό και να επωφεληθεί της γεωπολιτικής σημασίας ενός δυνατού ευρωπαϊκού στόλου, ενώ ταυτόχρονα θέλει οι όποιες ενισχύσεις να είναι προσωρινές προκειμένου να επωφεληθεί και της φορολογίας. Από την άλλη μεριά, η κοινωνική ομάδα των επιχειρηματιών του ναυτιλιακού κλάδου είναι μια καλά οργανωμένη κοινωνική ομάδα με γνώση της δύναμής της που μπορεί να διαθέσει όλα τα μέσα και τους πόρους που χρειάζεται για να υποστηρίξει τα συμφέροντά της. Δεδομένης της ευελιξίας του ναυτιλιακού κλάδου, δηλαδή της ευκολίας μετεγκατάστασης των διοικητικών υπηρεσιών λόγω της απόστασης της παραγωγικής μονάδας, αλλά και του διεθνούς φορολογικού ανταγωνισμού που δε φαίνεται να περιορίζεται δραστικά στο εγγύς μέλλον, η Ευρωπαϊκή Ένωση μάλλον δε θα είναι δυνατό να επιτύχει και τους δύο στόχους αλλά θα πρέπει να μελετήσει το είδος και το επίπεδο των ενισχύσεων του κλάδου προκειμένου να κατακτήσει το γεωπολιτικό πλεονέκτημα ενός μεγάλου και

⁸⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015). *Κρατική ενίσχυση* SA.33828 (2012/E, 2011/CP) – Καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας και άλλες φορολογικές ελαφρύνσεις που προβλέπονται στον νόμο αριθ. 27 της 19ης Απριλίου 1975, όπως τροποποιήθηκε. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245406/245406_1730464_190_2.pdf, σελ.13

⁸¹ CNN Newsroom. (2016, Ιαν 21). *Απάντηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις κρατικές ενισχύσεις*. Ανάκτηση από <https://www.cnn.gr/oikonomia/epixeiriseis/story/19167/apantisi-tis-enosis-ellinon-efopliston-stin-eyropaiki-epitropi-gia-tis-kratikes-enisxyseis>

δυνατού στόλου. Πρόκειται για συμβιωτικές σχέσεις μεταξύ πολιτικής εξουσίας και επιχειρηματικής ελίτ οι οποίες δρουν ανταγωνιστικά με αποτέλεσμα τις συνεχείς διαπραγματεύσεις και τη διαρκή παραγωγή νομοθεσίας.

4. Φορολογική νομοθεσία

Νομοθεσία πριν την περίοδο αναφοράς (πριν το 2013)

N.89/1967 (ΦΕΚ Α 132/01.08.1967) – Επενδυτικός νόμος στον οποίο βασίστηκε η εγκατάσταση των διαχειριστριών εταιρειών

Ο νόμος 89/1967 είναι αυτός που περιγράφει το καθεστώς των ναυτιλιακών εταιρειών ως γραφεία αλλοδαπών εταιρειών και τη σχέση τους με εξωχώριες εταιρείες. Προβλέπει τη δυνατότητα αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών των οποίων το αντικείμενο βρίσκεται εκτός της Ελλάδας, να εγκαθιστούν στη χώρα υποκατάστημα, πρακτορείο ή γραφείο της μητρικής εταιρείας κατόπιν ειδικής άδειας. Απαιτείται η κατάθεση τραπεζικής εγγύησης και ο ορισμός ενός προσώπου ως διοικητή της ή αλλιώς νομίμου εκπροσώπου της. Οι εταιρείες αυτές απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος που σχετίζεται με εργασίες των οποίων το αντικείμενο βρίσκεται εκτός της χώρας καθώς και από δασμούς και άλλους φόρους σχετικά με την εισαγωγή εξοπλισμού για το γραφείο τους από το εξωτερικό⁸². Σκοπός των διευκολύνσεων αυτών ήταν να προσελκύσει εταιρείες που δραστηριοποιούνται το εξωτερικό ώστε να επωφεληθεί η χώρα από το συνάλλαγμα που θα εισήγαγαν οι εν λόγω εταιρείες για την κάλυψη των εξόδων τους. Το τμήμα Γ' του νόμου 27/1975 όπως τροποποιήθηκε, ορίζει περεταίρω λεπτομέρειες για τη λειτουργία και το φορολογικό καθεστώς τους.

N.27/1975 – Η βάση της φορολογίας των πλοιοκτητριών και της λειτουργίας των διαχειριστριών εταιρειών

Ο Ν.27/1975 είναι ο νόμος που μέχρι τον Ν.4110/2013 προέβλεπε την πλήρη φοροαπαλλαγή των πλοιοκτητριών, των διαχειριστριών και των μερισμάτων των

⁸² Τότσης, Χ. Ν. (2002). *Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Πάμισος, σελ.162-165

μετόχων τους καθώς και τους όρους φορολογίας χωρητικότητας των πλοίων με ελληνική σημαία. Είναι απαραίτητη μια πιο εκτενής παρουσίασή του διότι εκτός από το καθεστώς λειτουργίας των διαχειριστριών εταιριών που ισχύει ακόμα, η νεότερη νομοθεσία για το φόρο χωρητικότητας και ναυτιλιακών μερισμάτων έχει βασιστεί σε τροποποιήσεις του. Αποτελείται από τέσσερα τμήματα: τις ουσιαστικές φορολογικές διατάξεις, τη διαδικασία προσδιορισμού και καταβολής φόρου και εισφοράς, την εγκατάσταση αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τις τελικές διατάξεις.

Το πρώτο τμήμα περιλαμβάνει πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο ορίζεται ποια πλοία λογίζονται υπό ελληνική σημαία και συνεπώς υποβάλλονται στο φόρο που προβλέπεται. Επίσης χωρίζει τα πλοία σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει α) τα 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 ολικής χωρητικότητας 500-3.000 κόρων τα οποία εκτελούν πλόες εξωτερικού γ) επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες εξωτερικού δ) περιηγητικά πλοία ή κρουαζιερόπλοια ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων τα οποία κατά το προηγούμενο έτος εκτελούσαν σχετικούς πλόες επί τουλάχιστον ένα εξάμηνο και ε) πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος άνω των 5.000 τόνων, πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων που χρησιμοποιούνται για εξερευνήσεις, γεωτρήσεις, άντληση, διύλιση και αποθήκευση πετρελαίων ή φυσικών αερίων. Όλα τα υπόλοιπα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια απαρτίζουν τη δεύτερη κατηγορία.

Υποκείμενοι στο φόρο είναι οι πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες ενώ αλληλέγγυα υπόχρεοι είναι και οι διαχειριστές του πλοίου ή ο διορισθείς αντίκλητος που έχει αποδεχθεί το διορισμό του. Στο άρθρο 2 ορίζεται ότι ο φόρος που προβλέπεται από τις διατάξεις του εν λόγω νόμου εξαντλεί κάθε υποχρέωση τόσο του πλοιοκτήτη όσο και των μετόχων από οποιοδήποτε φόρο εισοδήματος που σχετίζεται με την εκμετάλλευση του πλοίου. Η παραπάνω απαλλαγή περιλαμβάνει τα εταιρικά κέρδη, τα μερίσματα καθώς και την υπεραξία που προκύπτει από πώληση, ασφαλιστική αποζημίωση ή άλλη αιτία. Ο φόρος είναι αναλογικός για το διάστημα εντός του έτους κατά το οποίο το πλοίο φέρει την ελληνική σημαία και δε βρίσκεται σε αργία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο ορίζονται οι συντελεστές ανά ηλικία και κόρους⁸³ ολικής χωρητικότητας οι οποίοι θα αυξάνονται κατά 4% το χρόνο και θα αναθεωρούνται ανά πενταετία. Αναφέρεται επίσης ότι πλοία νεοενταχθέντα στο ελληνικό νηολόγιο μπορούν να επωφελούνται από μία από τις παρακάτω απαλλαγές/μειώσεις φόρου: α) τα πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα και φέρουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται μέχρι το 6^ο έτος της ηλικίας τους β) κρουαζιερόπλοια και πλοία που εκτελούν πλόες εξωτερικού σε τακτικές γραμμές καταβάλλουν μειωμένο φόρο στο 50% και γ) πλοία κάτω των 20 ετών που κάνουν μετασκευή ή άλλες επισκευές στην Ελλάδα αξίας άνω των 100,000 δολλαρίων ΗΠΑ τις οποίες καλύπτουν με μη υποχρεωτικά εκχωρητέο συνάλλαγμα απαλλάσσονται το φόρου για ποσό μέχρι το 50% της αξίας των επισκευών και μέχρι 6 έτη. Η τελευταία περίπτωση τροποποιήθηκε ώστε να προσαρμοστεί στο Κοινοτικό δίκαιο αποκλείοντας τις εργασίες που εκτελούνται σε ναυπηγείο και περιλαμβάνοντας επισκευές που λαμβάνουν χώρα σε όλα τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Υπ.Οικ. 1133991/31.12.1992, ΠΟΛ.1298)⁸⁴.

Τα κεφάλαια Γ' και Δ' περιλαμβάνουν διατάξεις για φόρο και απαλλαγές ή μειώσεις αυτού που αφορούν τα πλοία πρώτης κατηγορίας τα οποία ήταν νηολογημένα υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου 27/1975. Προβλέπουν γενναίες απαλλαγές όπως για μηχανοκίνητα φορτηγά, δεξαμενόπλοια και ψυγεία άνω των 3.000 κόρων πλήρη απαλλαγή όσων είναι κάτω των 10 ετών, πληρωμή του 20% για εκείνα μεταξύ 10 και 20 ετών, πληρωμή 30% για ηλικία μεταξύ 20 και 25 ετών και 40% για άνω των 25 ετών. Τέλος, στο κεφάλαιο Ε' περιλαμβάνονται αντίστοιχες διατάξεις για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας τα οποία δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας.

Στο Β' τμήμα του νόμου 27/1975 ορίζεται ότι για τα πλοία πρώτης κατηγορίας, μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου κάθε χρονιάς υποβάλλεται δήλωση στην αρμόδια εφορία και πληρώνεται το ¼ του φόρου που προκύπτει. Τα υπόλοιπα ¾ πληρώνονται σε τρεις ισόποσες δόσεις τον Ιούνιο, το Σεπτέμβριο και το Δεκέμβριο της ίδιας χρονιάς. Ορίζονται οι συνέπειες σε περίπτωση μη υποβολής ή υποβολής καθυστερημένης ή ανακριβούς δήλωσης, το νόμισμα καταβολής του φόρου και ο αρμόδιος οικονομικός έφορος. Ακολουθούν οι αντίστοιχες διατάξεις για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας.

⁸³ Ο κόρος είναι μονάδα μέτρησης όγκου που ισούται με 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα.

⁸⁴ Τότσης, Χ. Ν. (2002). *Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Πάμισος, σελ.36,44

Το τμήμα Γ' του νόμου 27/1975, στο άρθρο 25, εξειδικεύει για εταιρείες του νόμου 89/1967 οι οποίες ασχολούνται με διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφάλισης πλοίων άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας. Για την εγκατάσταση γραφείου ή υποκαταστήματός τους χρειάζεται αίτηση η οποία να συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή όχι μικρότερη των πέντε χιλιάδων δολλαρίων ΗΠΑ. Η άδεια εγκατάστασης χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Οι εταιρείες αυτές απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση σχετικά με το εισόδημά τους που σχετίζεται με τις παραπάνω δραστηριότητες. Απαλλάσσονται επίσης από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών, Φ.Κ.Ε. (που μετονομάστηκε σε φόρο ασφαλιστρών με το νόμο 3492/2006) και από κάθε τέλος χαρτοσήμου. Το άρθρο 26 ορίζει ότι πλοιοκτήτρια εταιρεία πλοίου υπό ξένη σημαία το οποίο διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25, απολαμβάνει απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση σχετικά με το εισόδημά της που αποκτήθηκε στο εξωτερικό από αυτή την εκμετάλλευση. Οι απαλλαγές εκτείνονται και στους μετόχους για το εισόδημα που λαμβάνουν μερίσματα είτε απευθείας είτε μέσω εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies)⁸⁵.

Η απόφαση 1246.3/4/94/1994 των Υπουργών Εθν. Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β'919), περί της "ρύθμισης λεπτομερειών που αφορούν την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή Υποκαταστημάτων αλλοδαπών και ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων", ορίζει ότι το ύψος της εγγυητικής επιστολής είναι τα δέκα χιλιάδες δολάρια ΗΠΑ ενώ το ετήσιο εισαχθέν συνάλλαγμα τους (και συνεπώς και τα ετήσια έξοδά τους) δε θα υπολείπονται των πενήντα χιλιάδων δολλαρίων ΗΠΑ⁸⁶. Τα παραπάνω ισχύουν έως και σήμερα.

Οι εταιρείες αυτές εισάγουν από τους ναύλους που εισπράττουν από το εξωτερικό είτε Ευρώ είτε συνάλλαγμα το οποίο ευρωπαϊούν για την κάλυψη των εξόδων του γραφείου

⁸⁵ Τότσης, Χ. Ν. (2002). *Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Πάμισος, σελ.82,85,102

⁸⁶ Υπουργοί Εθν. Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπ. Ναυτιλίας. (1994, Δεκ 14). *Απόφαση 1246.3/4/94/1994 των Υπουργών Εθν. Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπ. Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β'919), περί της "ρύθμισης λεπτομερειών που αφορούν την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή Υποκαταστημάτων αλλοδαπών και ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων"*. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από <https://www.ynanp.gr/>: https://www.ynanp.gr/media/documents/document_vbuf80s.pdf

τους αλλά και των εξόδων των πλοίων που διαχειρίζονται και έχουν τιμολογηθεί στην Ελλάδα. Είναι υποχρεωμένες να καλύπτουν τυχόν ζημιά άμεσα με συνάλλαγμα μέσα στην επόμενη χρήση ενώ δεν εμφανίζουν υψηλά κέρδη διότι προορίζονται να εισάγουν τέτοια ποσά ώστε να καλύπτουν τα έξοδά τους. Τυχόν κέρδη κατά τη λύση της εταιρείας φορολογούνται, συνεπώς είναι προς το συμφέρον τους να μην εμφανίζουν υψηλή κερδοφορία. Ως εκ τούτου, νομοθετική πρόβλεψη ενός συντελεστή φορολογίας επί των κερδών των εταιρειών αυτών (όπως ισχύει για τις υπόλοιπες εμπορικές εταιρείες) δεν έχει κάποιο νόημα. Οι διαχειρίστριες εταιρείες, που αποτελούν τις διοικητικές υπηρεσίες της βιομηχανίας, καλύπτουν απλώς τα έξοδά τους ενώ οι πλοιοκτήτριες εταιρείες, ως ιδιοκτήτριες του πλοίου-παραγωγικής μονάδας, είναι εκείνες που παράγουν τα κέρδη.

Συνταγματική περιβολή του Ν.27/1975

Στο άρθρο 107 του Συντάγματος ορίζεται ότι «Η πριν από την 21 Απριλίου 1967 νομοθεσία με αυξημένη τυπική ισχύ για την προστασία κεφαλαίων εξωτερικού διατηρεί την αυξημένη τυπική ισχύ που είχε και εφαρμόζεται και στα κεφάλαια που θα εισάγονται στο εξής.» και ότι «Την ίδια ισχύ έχουν και οι διατάξεις των Κεφαλαίων Α΄ έως και Δ΄ του τμήματος Α΄ του νόμου 27/75 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων»⁸⁷.

Ασκήθηκε αρκετή κριτική για το γεγονός ότι παρόλες τις αναθεωρήσεις το 2001, το 2008 και το 2019, το συγκεκριμένο άρθρο δεν άλλαξε και δεν ήταν και στις προτεραιότητες των μεγαλύτερων κοινοβουλευτικών κομμάτων για αλλαγή⁸⁸. Από οικονομικής άποψης ωστόσο, τα περιληφθέντα κεφάλαια αφορούν το στόλο υπό ελληνική σημαία, δηλαδή περίπου το 14% του στόλου ελληνικών συμφερόντων (όπως φάνηκε στο διάγραμμα 3-1). Το τμήμα Α΄ του νόμου 27/75 αφορά τα υπό ελληνική σημαία πλοία. Όπως εκτέθηκε παραπάνω, στα κεφάλαια Α΄ και Β΄ ορίζονται και κατατάσσονται τα πλοία σε κατηγορίες και ορίζονται τα υποκείμενα του φόρου, ο

⁸⁷ Βουλή των Ελλήνων. (2019). *Το Σύνταγμα της Ελλάδας*. Ανάκτηση από <https://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-111/>

⁸⁸ Καμήλαλης, Θ. (2018, Νοε 23). *Τα προνόμια των εφοπλιστών στο Σύνταγμα θα παραμείνουν απείραχτα*;. Ανάκτηση από <https://thepressproject.gr/me-ta-pronomia-ton-efoplaston-sto-syntagma-ti-tha-ginei/>

τρόπος υπολογισμού του φόρου και οι φορολογικές απαλλαγές. Μάλιστα, τα κεφάλαια Γ' και Δ' που περιλαμβάνουν τις μεγαλύτερες απαλλαγές, αναφέρονται σε πλοία νηολογηθέντα υπό ελληνική σημαία πριν την έναρξη ισχύος του νόμου⁸⁹, δηλαδή πριν το 1975. Αν και σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το 46,1% των ελληνικών εμπορικών πλοίων είναι άνω των 30 ετών (βλ. Παράρτημα 1), ο μέσος όρος χωρητικότητάς τους είναι 3.049⁹⁰ κόροι το οποίο σημαίνει ότι το ποσό που θα μπορούσε να εισπραχθεί από τα πλοία που υπάγονται στα κεφάλαια Γ' και Δ' του τμήματος Α' του Ν.27/1975 (ηλικίας 48 ετών σήμερα) θα ήταν μάλλον ασήμαντο. Το γεγονός ότι ασκείται κριτική για κάτι που είναι οικονομικά ασήμαντο (και άρα χαμηλής ζημιάς για το κοινωνικό σύνολο) δείχνει μάλλον άγνοια ή ανακίνηση ηθικού πανικού παρά προβολή ενός ζητήματος κοινωνικά βλαπτικού.

Ευρωπαϊκοί κανονισμοί για τη ναυτιλία

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση C(2004) 43 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, ο φορολογικός ανταγωνισμός σχετίζεται όχι τόσο με τον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών-μελών όσο μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων χωρών. Αν και αναφέρεται ότι η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας, τα ειδικά μέτρα που θέσπισαν κράτη-μέλη για τη βελτίωση των φορολογικών όρων των πλοιοκτητριών ή/και των διαχειριστριών, θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις και απαιτείται να συνδέονται με σημαία κράτους μέλους σε ένα ελάχιστο ποσοστό (60% σύμφωνα με αριθ. πρωτ.: 2212.4/26162/2023/05-04-2023 κοινή εγκύκλιο Υ.ΝΑ.Ν.Π. – ΥΠ.ΟΙΚ. – Α.Α.Δ.Ε. & (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015)). Τα έτη 2021 και 2022 δεν παρατηρήθηκε μείωση του ποσοστού της ευρωπαϊκής σημαίας στον

⁸⁹ Τότσης, Χ. Ν. (2002). *Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Πάμισος, σελ.47,50

⁹⁰ Ελληνική Στατιστική Αρχή - Διεύθυνση Τομεακών Στατιστικών - Τμήμα Στατιστικών Μεταφορών. (2023, Οκτ). *Εμπορικός Ελληνικός Στόλος 100 ΚΟΧ και άνω / Οκτωβρίου 2023*. Ανάκτηση από <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA27/2023-M10>

υπό ελληνική διαχείριση στόλο. Το 2023 ωστόσο υπήρξε μείωση η οποία αν δε διορθωθεί, τα πρόσθετα διαχειριζόμενα πλοία που δεν φέρουν σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. και που η χωρητικότητά τους αντιστοιχεί στη μείωση του ποσοστού χωρητικότητας των διαχειριζόμενων πλοίων της με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ., δεν θα είναι επιλέξιμα σε φόρο χωρητικότητας αλλά θα φορολογούνται με βάση τον Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.). Πρόκειται για ένα μάλλον ασαφή ως προς τις συνέπειές του κανονισμό δεδομένου ότι οι μεν διαχειρίστριες έχουν ασήμαντα κέρδη δεδομένου ότι εισάγουν συνάλλαγμα αρκετό μόλις για την κάλυψη των εξόδων τους, οι δε πλοιοκτήτριες είναι συνήθως νομικά πρόσωπα με εγκατάσταση σε Τρίτη χώρα. Χωρίς την άρση του φορολογικού και τραπεζικού απορρήτου δεν είναι δυνατό να διαπιστωθούν τα κέρδη προκειμένου να φορολογηθούν είτε αυτά είτε τα μερίσματα που προέρχονται από αυτά και εισπράττονται στο εξωτερικό.

Η επίσημη αλληλογραφία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των ελληνικών αρχών που ξεκίνησε στις 04 Νοεμβρίου 2011 και κατέληξε στην C(2015) 9019 final 18.12.2015 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κρατική Ενίσχυση SA.33828 - Ελλάδα - Καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας και άλλες φορολογικές ελαφρύνσεις που προβλέπονται στον ν. 27/1975, όπως τροποποιήθηκε», αποτελούν το εφελκτήριο για τις τροποποιήσεις του Ν.27/1975 που περιλαμβάνουν εισαγωγή φορολογίας στα πλοία ξένης σημαίας και τα μερίσματα καθώς και την υπογραφή των συνυποσχετικών μεταξύ ελληνικής κυβέρνησης και ναυτιλιακής κοινότητας τα οποία θα αναλυθούν παρακάτω.

Το Μάιο του 2023 η Οδηγία 2023/959 και ο Κανονισμός 2023/957 αναθεώρησαν την Οδηγία 2003/87/ΕΚ και τον Κανονισμό 2015/757 αντίστοιχα σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι αναθεωρήσεις έγιναν προκειμένου να συμπεριληφθούν και οι δραστηριότητες των θαλασσίων μεταφορών στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών από 01/01/2024. Το EU ETS είναι ένα σύστημα “cap and trade”, με το οποίο τίθεται ένα ετήσιο μέγιστο όριο (cap) στις συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ανά έτος με βάση το οποίο μοιράζονται στα ΚΜ και σε ορισμένους φορείς της ΕΕ δικαιώματα εκπομπών (allowances -EUA). Τα δικαιώματα αυτά στη συνέχεια βγαίνουν σε πλειστηριασμό (πρωτογενής αγορά) και κατόπιν διαπραγματεύονται ελεύθερα στο χρηματιστήριο (δευτερογενής αγορά). Τα EUAs

είναι δηλαδή χρηματοπιστωτικά μέσα (financial instruments), ενώ οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε τομείς που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του EU ETS είναι υποχρεωμένες να αποκτούν και να παραδίδουν EUA για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που τους αντιστοιχούν⁹¹. Έτσι, για πλοία άνω των 5.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, για παραμονή ή ταξίδι μεταξύ λιμένων κρατών-μελών της ΕΕ/ΕΟΧ, λαμβάνεται υπόψη το 100% των εκπομπών. Εάν μόνο ο λιμένας απόπλου ή ο λιμένας προορισμού είναι σε κράτος-μέλος της ΕΕ/ΕΟΧ, θα υπολογίζονται το 50% των εκπομπών. Για το 2024 η υποχρέωση παράδοσης EUA είναι στο 40% των εκπομπών, για το 2025 στο 70% και από το 2026 θα αντιστοιχεί στο 100%. Από το 2026 προβλέπεται να περιληφθούν και οι εκπομπές μεθανίου ενώ θα υποβληθεί έκθεση σχετικά με τη συμπερίληψη και πλοίων κάτω των 5.000 Κ.Ο.Χ.⁹² Πρόκειται για ένα περιβαλλοντικό φόρο το ύψος του οποίου θα εξαρτηθεί από τις τεχνολογίες πάνω στις εκπομπές των πλοίων, από την πολιτική έκδοσης δικαιωμάτων της ΕΕ σε συνδυασμό με τη ζήτηση θαλασσίων μεταφορών στα λιμάνια της ΕΕ. Από το 1972 ως το 2020, αν και σημειώθηκε μεγάλη αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου, δεν υπήρξε αντίστοιχα σημαντική αύξηση των εκπομπών CO₂ από τη ναυτιλία⁹³ όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

⁹¹ Πέππα, Α. (2023, Μαρ 06). *ΕΕ / Αναθεώρηση Οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της ΕΕ - Ένταξη της ναυτιλίας στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών*. Ανάκτηση από Εγκύκλιος 8804 Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

⁹² DNV - Det Norske Veritas. (n.d.). *EU ETS – Emissions Trading System*. Ανάκτηση Ιαν 05, 2024, από <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/eu-emissions-trading-system/index.html>

⁹³ ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ. (2023). *Ναυτιλία: Η Κινητήριος Δύναμη του Παγκοσμίου Εμπορίου και της Οικονομίας*. Ανάκτηση Νοε 18, 2023, από <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2023/shipping-the-life-force-of-global-trade-and-economy/>

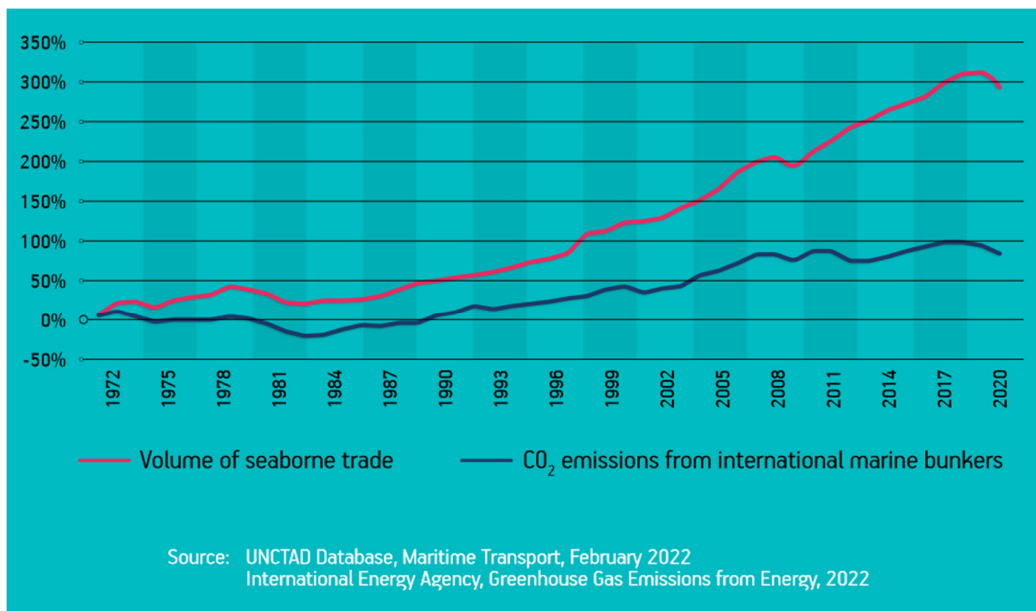


Figure 4-1: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο & Εκπομπές CO₂ - Ποσοστιαία Μεταβολή
Πηγή: (ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, 2023)

Τόσο από τα οικονομικά μοντέλα όσο και από τη σύντομη έως τώρα εφαρμογή του, δείχνει ότι πρόκειται για ένα φόρο ο οποίος θα επιβαρύνει τον τελικό καταναλωτή καθώς αν το κόστος αυτό δεν καλυφθεί από το ναυλωτή, ο πλοιοκτήτης δεν έχει λόγο να εκτελέσει ένα ταξίδι με αυξημένα κόστη. Συνεπώς, δεν πρόκειται για ένα φόρο των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά θα πρέπει να εξετασθεί στα πλαίσια της συζήτησης για την αποτίμηση και κοστολόγηση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης που ξεφεύγει από τα πλαίσια της παρούσας εργασίας.

Φόροι χωρητικότητας

Σε συνέχεια της Ανακοίνωσης C(2004) 43 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών και της επίσημης αλληλογραφίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των ελληνικών αρχών που ξεκίνησε στις 04 Νοεμβρίου 2011 και κατέληξε στην C(2015) 9019 final 18.12.2015 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το άρθρο 24 στο Κεφάλαιο Δ' του νόμου 4110/2013 τροποποίησε το άρθρο 26 του νόμου 27/1975. Προβλέπει επιβολή φόρου στα πλοία υπό ξένη σημαία με τα ίδια

κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία κατά το προηγούμενο έτος από το έτος επιβολής του φόρου του παρόντος άρθρου. Η φορολογική επιβάρυνση εξαρτάται από τους κόρους ολικής χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου ενώ εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που έχει καταβληθεί στην ξένη σημαία μέχρι του ποσού που οφείλεται στην Ελλάδα. Οι συντελεστές της χωρητικότητας παραμένουν σταθεροί ενώ μεταβάλλονται οι συντελεστές της ηλικίας:

Κ.Ο.Χ.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
100-10.000	1.2
10.001-20.000	1.1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0.45
80.001-και άνω	0.2

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
0-4 ετών	0.382	0.394	0.42	0.42	0.433	0.446	0.458	0.471	0.471	0.496	0.509
5-9 ετών	0.684	0.707	0.752	0.752	0.775	0.798	0.821	0.844	0.844	0.889	0.912
10-19 ετών	0.670	0.692	0.737	0.737	0.759	0.781	0.804	0.826	0.826	0.87	0.893
20-29 ετών	0.634	0.655	0.697	0.697	0.718	0.739	0.76	0.781	0.781	0.824	0.845
30 ετών και άνω	0.490	0.506	0.539	0.539	0.555	0.571	0.588	0.604	0.604	0.636	0.653

Table 4-1: Συντελεστές δήλωσης φορολογίας πλοίων με ξένη σημαία (χωρητικότητας & ηλικίας)

Η φορολόγηση με βάση την ηλικία και τη χωρητικότητα και όχι με τα κέρδη μπορεί να είναι ιδιαίτερα άδικο είτε για την επιχείρηση είτε για το κράτος και κατ' επέκταση για το κοινωνικό σύνολο. Καθώς οι ναύλοι δεν είναι σταθεροί αλλά κυμαίνονται αναλόγως της προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας, σε μια χρονιά «κακής» ναυλαγοράς, μια εταιρεία με ζημιές ή οριακά κέρδη, καλείται να πληρώσει ένα σταθερό φόρο. Αντίστοιχα, σε μια χρονιά με «καλή» ναυλαγορά, ο φόρος που θα καταβληθεί από τη ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να είναι ένα ιδιαίτερα μικρό ποσοστό των κερδών της. Σε παρακάτω ενότητα, εξετάζεται κατά πόσο στην πράξη αυτός ο φόρος χωρητικότητας είναι επαχθής για τις ναυτιλιακές εταιρείες και συγκρίνεται με το συντελεστή φορολογίας των υπολοίπων εμπορικών εταιρειών.

Οικειοθελής Παροχή από τα συνυποσχετικά της Ναυτιλιακής Κοινότητας με το Ελληνικό Δημόσιο

Τα συνυποσχετικά είναι συμφωνητικά μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου το οποίο εκπροσωπείται από τον Πρωθυπουργό και των μελών της Ναυτιλιακής Κοινότητας τα οποία σε επίπεδο φυσικών προσώπων είναι οι τελικοί μέτοχοι ή εταίροι ή πραγματικοί δικαιούχοι, φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδας, πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία που (για τα υπό ξένη σημαία πλοία) βρίσκονται υπό διαχείριση σε εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλάδα υπό τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.27/1975. Τα μέλη της Ναυτιλιακής Κοινότητας εκπροσωπούνται από τον/την Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Υπό την πίεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για φορολόγηση του κλάδου αλλά και της οικονομικής κρίσης, τα συνυποσχετικά που περιγράφονται επιγραμματικά παρακάτω, υπογράφηκαν για να αυξήσουν τα κρατικά έσοδα από τη ναυτιλία και αποτέλεσαν ένα ακόμα προϊόν των διαπραγματεύσεων μεταξύ των εφοπλιστών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι αξιοσημείωτο ότι πρόκειται για ποσά που δίνονται «οικειοθελώς» και όχι κατόπιν επιβολής από την πολιτική εξουσία κάποιας φορολογικής νομοθεσίας όπως γίνεται με τις υπόλοιπες κοινωνικές ομάδες.

Το πρώτο συνυποσχετικό υπογράφηκε το 2013 και προέβλεπε την καταβολή για τρία έτη ποσού ίσου με το τελικό ποσό του φόρου χωρητικότητας που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε την προηγούμενη φορολογική χρήση. Για τα πλοία με ξένη σημαία, πληρωτέο ήταν το ποσό που υπολογίστηκε πριν την αφαίρεση τυχόν προβλεπόμενων μειώσεων ή εκπτώσεων (πχ. Φόρος χωρητικότητας ξένης σημαίας)⁹⁴. Στο συνυποσχετικό συμμετείχαν 442 εταιρείες. Αν και είχε εκτιμηθεί ότι η οικειοθελής παροχή μαζί με το φόρο χωρητικότητας των πλοίων με ξένη σημαία και την εισφορά των εταιρειών του Ν.89/1967 που έχουν σαν αντικείμενο αποκλειστικά τη ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων θα έφτανε τα 140.000.000 ευρώ ετησίως, η

⁹⁴ Ελληνικό Δημόσιο; Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2013, Ιουλ 18). *Συνυποσχετικό*. Ανάκτηση από https://doc-08-68-apps-viewer.googleusercontent.com/viewer/secure/pdf/6e9qgu5fg182k0p426veu2l4l9njj31/oafm639c8ii0d5t09t13vqii0rcmq5d/1704903375000/gmail/06771961466487454933/ACFrOgCZjBtqwC3mpeAiCt57NJKfiE--TbUtD1XaHgsKLUIFn-X_-W7bAQ1reFaU0YD5DeFKdM4HNF

εθελούσια εισφορά με το φόρο χωρητικότητας των πλοίων με ξένη σημαία έφτασε μόλις περίπου τα 54,5 εκατομμύρια το 2013 και τα 58,5 το 2014⁹⁵. Το συνυποσχετικό τροποποιήθηκε ώστε να παραταθεί η διάρκειά του σε πέντε έτη (άρθρο 42 του νόμου 4301/2014 & άρθρο 32 του νόμου 4484/2017).

Προκειμένου να αποφευχθεί παρόμοια απόκλιση, στο συνυποσχετικό που υπογράφηκε το 2019 διασφαλίζεται ότι το ποσό της οικειοθελούς παροχής δε θα είναι μικρότερο των 40.000.000 ευρώ ετησίως. Σε περίπτωση που δεν εισπραχθεί από το ελληνικό δημόσιο το συνολικό συμφωνηθέν ποσό σε μια διετία, η διαφορά μοιράζεται ώστε να συμπληρωθεί το ποσό στις συμμετέχουσες εταιρείες αναλόγως του φόρου πλοίων που βεβαιώθηκε στην καθεμιά κατά το προηγούμενο έτος χωρίς την αφαίρεση των μειώσεων. Η άλλη μεγάλη διαφορά που συμφωνήθηκε έχει να κάνει με τον τρόπο υπολογισμού της οικειοθελούς παροχής η οποία δε βασίζεται κατά πρώτο στο φόρο χωρητικότητας αλλά προέρχεται από ποσοστό ίσο με το 10% των εισαγόμενων στην Ελλάδα ποσών που προέρχονται από εισοδήματα μερισμάτων πλοιοκτητριών εταιρειών⁹⁶. Για τη διετία 2018-2019 το ποσό δε συμπληρώθηκε, οπότε η ΑΑΔΕ εξέδωσε εγκύκλιο στις 10/11/2022 (Αριθ. Πρωτ: Ε.2080) σχετικά με οδηγίες για τον επιμερισμό και είσπραξη του ποσού της διαφοράς.

Με το συνυποσχετικό που υπογράφηκε το 2022, το ως άνω ποσοστό μειώθηκε στο 5% αλλά αυξήθηκε το ποσό των διασφαλισμένων εσόδων του δημοσίου σε 60.000.000 ευρώ το χρόνο. Επίσης ορίστηκε ότι αν προσχωρήσουν στο συνυποσχετικό τουλάχιστον το 90% της φορολογούμενης χωρητικότητας, τότε οι διατάξεις του θα είναι δεσμευτικές για το σύνολο των διαχειριστριών εταιρειών πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία. Στο συνυποσχετικό συνυπέγραψαν 483 εταιρείες⁹⁷.

⁹⁵ Λιβιτσάνος, Γ. (2016, Απρ 14). *Σκανδαλώδης – και φέτος – η φοροαποφυγή των εφοπλιστών*. Ανάκτηση από <https://thepressproject.gr/skandalodis-kai-fetos-i-foroapofugi-ton-efopliston/>

⁹⁶ Ελληνικό Δημόσιο; Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2019, Φεβ 27). *Συνυποσχετικό*

⁹⁷ Ελληνικό Δημόσιο; Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2022, Νοε 23). *Συνυποσχετικό*. Ανάκτηση από <https://www.forin.gr/laws/law/4219/n-5000-2022#/?article=56386>

Φόροι μερισμάτων

Ο νόμος 4110/2013 που τροποποίησε το άρθρο 26 του νόμου 27/1975, διατήρησε τις διατάξεις που εξαντλούν κάθε υποχρέωση της αλλοδαπής πλοιοκτήτριας εταιρείας έναντι οποιουδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης στο εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου, του οποίου είναι πλοιοκτήτρια. Η ίδια απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των παραπάνω εταιρειών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απευθείας είτε μέσω εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιρειών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του τελικού μετόχου ή εταίρου. Επιπρόσθετα, απαλλάσσεται από κάθε φόρο η μεταβίβαση από οποιαδήποτε αιτία μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθώς και εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα, τις μετοχές ή τα μερίδια των παραπάνω πλοιοκτητριών εταιρειών. Συνεπώς, απαλλάσσεται και η υπεραξία που προκύπτει από την εν λόγω μεταβίβαση⁹⁸. Επίσης απαλλάσσονται από το φόρο κληρονομιών οι μεταβιβάσεις πλοίων, μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία άνω των χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων ολικής χωρητικότητας καθώς και των μετοχών ή μεριδίων εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή μέσω ενδιάμεσων εταιρειών χαρτοφυλακίου τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών.

Παρόλες τις διατάξεις περί φοροαπαλλαγών που προέβλεπε ο ν.27/1975 και κράτησε ο ν.4110/2013, με το άρθρο 29 του νόμου 3986/2011⁹⁹ επιβλήθηκε έκτακτη ειδική εισφορά αλληλεγγύης στο συνολικό δηλωθέν εισόδημα των φυσικών προσώπων το

⁹⁸ Σταματόπουλος, Δ., & Καραβοκύρης, Α. (2020). *Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων* (Γ' Έκδοση εκδ., Τόμ. Β'). Αθήνα: Εκδόσεις Forin Σταματόπουλος, σελ.1139

⁹⁹ <http://elib.aade.gr/elib/view?d=/gr/act/2011/3986>

οποίο περιλάμβανε και τα δηλωθέντα ναυτιλιακά μερίσματα. Στη συνέχεια, με το συνυποσχετικό του 2019 που κυρώθηκε με το ν.4607/2019, η φορολόγηση εξαρτήθηκε από το εάν η εταιρεία συμμετέχει στο συνυποσχετικό ή όχι. Αν συμμετέχει, το συνυποσχετικό ορίζει ρητά ότι με το ποσοστό του 10% επί των εισαχθέντων στην Ελλάδα ποσών από εισοδήματα μερισμάτων πλοιοκτητριών εταιρειών εξαντλείται κάθε υποχρέωση από οποιαδήποτε άλλη φορολογικής φύσης επιβάρυνση συμπεριλαμβανομένης της ειδικής εισφοράς αλληλεγγύης. Διευκρινίζεται επίσης ότι το μη εισαχθέν στην Ελλάδα εισόδημα από ναυτιλιακά μερίσματα απαλλάσσεται από όλες τις προαναφερθείσες επιβαρύνσεις¹⁰⁰. Το δηλωθέν και μη-εισαχθέν ναυτιλιακό μερίσμα καλύπτει δαπάνες απόκτησης περιουσιακών στοιχείων είτε στην αλλοδαπή είτε στην ημεδαπή εφόσον το τίμημα καταβλήθηκε στην αλλοδαπή. Σε περίπτωση που η εταιρεία δε συμμετέχει στο συνυποσχετικό, τα δηλωθέντα εισοδήματα από μερίσματα θα επιβαρυνθούν με την ειδική εισφορά αλληλεγγύης είτε έχουν εισαχθεί στην Ελλάδα είτε όχι¹⁰¹. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι από το 2020 τα εισοδήματα από κεφάλαιο και υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου απαλλάσσονται από την ειδική εισφορά αλληλεγγύης.

Το συνυποσχετικό του 2022 όρισε το ποσοστό των εισαχθέντων μερισμάτων στο 5% διατηρώντας τις προαναφερθείσες απαλλαγές. Εξασφάλισε επίσης τους ίδιους όρους για όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα από τη στιγμή που ορίστηκε ότι το συνυποσχετικό ισχύει για όλες τις διαχειρίστριες εταιρείες εφόσον προσχωρήσει το 90% της ελληνόκτητης χωρητικότητας¹⁰².

Capital Controls

Οι περιορισμοί στις αναλήψεις και τις μεταφορές μετρητών που τέθηκαν σε εφαρμογή την 18^η Ιουλίου 2015 με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου 84/18.07.2015, προέβλεπαν ότι ποσά που έχουν εισαχθεί από το εξωτερικό, είναι δυνατό να μεταφερθούν εκ νέου σε λογαριασμό που τηρείται σε πιστωτικό ίδρυμα στο εξωτερικό.

¹⁰⁰ Ελληνικό Δημόσιο; Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2019, Φεβ 27). *Συνυποσχετικό*

¹⁰¹ Σταματόπουλος, Δ., & Καραβοκύρης, Α. (2020). *Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων* (Γ' Έκδοση εκδ., Τόμ. Α'). Αθήνα: Εκδόσεις Forin Σταματόπουλος, σελ.840-841

¹⁰² Ελληνικό Δημόσιο; Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2022, Νοε 23). *Συνυποσχετικό*. Ανάκτηση από <https://www.forin.gr/laws/law/4219/n-5000-2022#/?article=56386>

Δεδομένου ότι αν όχι όλα τα περισσότερα εισοδήματα των διαχειριστριών προέρχονται από το εξωτερικό, οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν αντιμετώπισαν περιορισμούς ή προβλήματα σε θέματα πληρωμών και ταμειακών ροών. Το μόνο πρόβλημα που διαφάνηκε είχε να κάνει με την αδυναμία ανάληψης μετρητών είτε για το ταμείο της εταιρείας είτε για παροχή μετρητών στο ταμείο του πλοίου που διαχειρίζεται ο Καπετάνιος (Cash to Master). Μόλις στις 24 Ιουλίου 2015, με την απόφαση του Υπουργού Οικονομικών αριθμ.Γ.Δ.Ο.Π.0001027ΕΞ 2015/Χ.Π. 2364 (ΦΕΚ 1561/24.07.2015), ορίστηκε ότι ειδικώς οι ναυτιλιακές εταιρείες που αναφέρονται στους Ν. 27/1975, 959/1979 και στο Ν.δ. 2687/1953 μπορούν να πραγματοποιούν και αναλήψεις μετρητών εκ των ποσών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας έως του ποσού των πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ ημερησίως. Αν και δικαιολογείται λόγω εισαγωγής του συνόλου του ναυτιλιακού συναλλάγματος από το εξωτερικό, πρόκειται για μια ταχύτατη αντίδραση και ανταπόκριση στην ανάγκη των εταιρειών του κλάδου.

5. Οικονομική ανάλυση και σύγκριση

Στην ενότητα αυτή θα γίνει σύγκριση της φορολόγησης του ναυτιλιακού κλάδου σε σχέση με τη φορολόγηση των υπολοίπων νομικών προσώπων (εκτός αγροτικών συνεταιρισμών και οργανώσεων) ώστε να εξετασθεί κατά πόσο η φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών είναι μικρότερη των άλλων εμπορικών. Για το σκοπό αυτό, πρέπει ο φόρος χωρητικότητας να μεταφραστεί σε συντελεστή επί των κερδών όπως ισχύει στα νομικά πρόσωπα. Προτού παρατεθεί η μεθοδολογία, ο υπολογισμός και η σύγκριση αυτή, είναι χρήσιμο να γίνει μια σύντομη περιγραφή της οικονομικής λειτουργίας της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας.

Η οικονομική λειτουργία της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας

Οι ναυλαγορές διακρίνονται σε ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (tramp) και ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner). Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία υπάρχει εκεί όπου υπάρχει ζήτηση των υπηρεσιών της και το ελεύθερο πλοίο εκτελεί ταξίδια στη βάση καθορισμένου ναυλοσυμφώνου για τη μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου¹⁰³. Όταν ο όγκος του εμπορίου μεταξύ κάποιων γεωγραφικών τόπων το επιτρέπει, δημιουργείται συνήθως μια τακτική γραμμή. Στη ναυτιλία τακτικών γραμμών τα πλοία εκτελούν μεταφορές φορτίων (μοναδοποιημένων ή χύμα) σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα μεταξύ σταθερών λιμένων. Πρόκειται για μια αγορά με έντονα ολιγοπωλειακά στοιχεία¹⁰⁴. Συνήθως, τα γενικά φορτία μεταφέρονται στην αγορά γραμμών (liner shipping market) ενώ τα χύδην φορτία μεταφέρονται συνήθως στην ελεύθερη αγορά (tramp shipping market). Πρόκειται για αγορές με τελείως διαφορετικό χαρακτήρα όχι μόνο σε επίπεδο οργάνωσης και δραστηριότητας αλλά και σε τρόπο λειτουργίας και εκμετάλλευσης των πλοίων,

¹⁰³ Βλάχος, Γ. Π., & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης* (Τόμ. Α'). Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.413

¹⁰⁴ Βλάχος, Γ. Π., & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης* (Τόμ. Α'). Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.459

εφαρμογή πολιτικής, κλπ.¹⁰⁵ Στην παρούσα εργασία εξετάζονται τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, συνεπώς θα μελετηθούν οι ναυλαγορές στην ελεύθερη φορτηγό αγορά. Η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν έχει υιοθετήσει μια διεθνώς αποδεκτή ταξινόμηση των κατηγοριών κόστους του πλοίου. Δεδομένων των αναγκών του κλάδου και των Λογιστικών Προτύπων, συνήθως ταξινομούνται σε Έξοδα/Κόστος Ταξιδιού (Voyage Expenses / Voyage Cost), Λειτουργικά Έξοδα/Κόστη (Operating Expenses/Cost), Χρηματοοικονομικά Κόστη (Financial cost), Κόστος Κεφαλαίου (Capital Cost) και Άλλα Έξοδα (Other Expenses). Το κόστος ταξιδιού είναι το μεταβλητό κόστος που περιλαμβάνει τα έξοδα με τα οποία επιβαρύνεται το πλοίο για να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Σχετίζονται δηλαδή κυρίως με το ταξίδι και όχι με την καθαυτή λειτουργία του πλοίου. Τα έξοδα ταξιδιού περιλαμβάνουν το κόστος των καυσίμων, τα έξοδα λιμένων, τα έξοδα διέλευσης καναλιών, το κόστος χειρισμού του φορτίου και το κόστος πρόσθετης ασφάλισης του πλοίου. Το λειτουργικό ή τρέχον κόστος είναι το σταθερό κόστος που απαιτείται για τη λειτουργία του πλοίου ανεξαρτήτως του ταξιδιού που εκτελεί ή του τύπου της ναύλωσης. Περιλαμβάνει το κόστος επάνδρωσης, το κόστος εφοδίων και ανταλλακτικών, το κόστος συντήρησης και επισκευών, το κόστος ασφάλισης και το διοικητικό κόστος. Το κόστος κεφαλαίου αποτελεί κι αυτό μέρος του σταθερού κόστους του πλοίου και εκφράζεται από το συνολικό κόστος κτήσης του πλοίου. Το κόστος κεφαλαίου μπορεί να περιλαμβάνει προαιρετική διανομή μερίσματος στους μετόχους, τοκοχρεολυτική αποπληρωμή δανείου και αποσβέσεις¹⁰⁶. Οι κύριες μορφές ναύλωσης είναι τρεις: η ναύλωση πλοίου γυμνού (bareboat charter), η χρονοναύλωση (time charter) και η ναύλωση ταξιδιού (voyage charter). Στη ναύλωση πλοίου γυμνού ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει μόνο το κόστος κεφαλαίου και γι' αυτό συχνά γίνεται λόγος για χρηματοδοτική μίσθωση. Στη χρονοναύλωση, ο ναύλος συμφωνείται ως σταθερό ημερήσιο ή μηνιαίο μίσθωμα με το οποίο ο πλοιοκτήτης καλείται να καλύψει τα σταθερά κόστη, τόσο το κόστος κεφαλαίου όσο και το λειτουργικό. Τέλος, στη ναύλωση ταξιδιού, ο ναύλος είναι πληρωτέος ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου (συνήθως ανά τόνο) και ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει και το

¹⁰⁵ Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.41-42

¹⁰⁶ Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.851-860

σταθερό και το μεταβλητό κόστος¹⁰⁷. Ο παρακάτω πίνακας 5-1 εμφανίζει συνοπτικά ποιος (πλοιοκτήτης ή ναυλωτής) αναλαμβάνει κάθε είδος κόστους ανά τύπο ναύλωσης:

	ΚΟΣΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	BAREBOAT	TIME	DRY CARGO VOYAGE	TANKER VOYAGE
ΚΕΦΑ- ΛΑΙΟΥ	ΚΟΣΤΟΣ ΚΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ					
	ΤΟΚΟΙ					
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ	ΔΙΟΙΚΗΣΗ					
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ					
	ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ					
	ΑΣΦΑΛΙΣΗ					
	ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ					
	ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ					
ΤΑΞΙΔΙΟΥ	ΚΑΥΣΙΜΑ					
	ΛΙΜΕΝΙΚΑ					
	ΚΑΝΑΛΙΑ/ΔΙΩΡΥΓΕΣ					
	ΦΟΡΤΩΣΗ					
	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ					

Table 5-1: Κατανομή κόστους πλοίου ανά τύπο ναύλωσης

Πηγή: Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). Εισαγωγή στις Ναυλώσεις. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

Οι φόροι χωρητικότητας ως συντελεστές επί των κερδών

Στον πίνακα 5-2, για κάθε μια από 4 κατηγορίες (μεγέθους) φορτηγών πλοίων (Handysize – Handymax – Panamax – Capesize) υπολογίζονται οι φόροι χωρητικότητας ως ποσοστό επί των κερδών ώστε να συγκριθούν με τους συντελεστές φορολογίας των εμπορικών επιχειρήσεων που εμφανίζονται στην τελευταία σειρά του πίνακα (σειρές «TAX%» ανά κατηγορία). Ο πίνακας 5-3 παρουσιάζει την αντίστοιχη εικόνα για 5 κατηγορίες (μεγέθους) δεξαμενοπλοίων (Handysize – Panamax – Aframax

¹⁰⁷ Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). Εισαγωγή στις Ναυλώσεις. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

– Suezmax - VLCC). Για τον υπολογισμό των κερδών χρησιμοποιείται ο Ισοδύναμος Ναύλος Χρονοναύλωσης (TCE – Time Charter Equivalent), ο οποίος προκύπτει αν από τα ημερήσια έσοδα του πλοίου αφαιρεθούν τα έξοδα ταξιδιού. Για το σκοπό της έρευνας, ο δείκτης αυτός εξυπηρετεί διότι επιτρέπει να συγκρίνεται το αποτέλεσμα μιας ναύλωσης ταξιδιού και μιας χρονοναύλωσης και συνεπώς λαμβάνει υπόψη τα μεικτά αποτελέσματα και των δύο μορφών ναύλωσης.

Από το TCE αφαιρούνται τα λειτουργικά κόστη (OPCOST) και τα κόστη κεφαλαίου. Το κόστος κεφαλαίου περιλαμβάνει αποσβέσεις τόσο της αξίας του δεξαμενισμού του πλοίου (DD AMORTIZATION) όσο και της αξίας αγοράς του (DEPRECIATION). Το πλοίο οφείλει να δεξαμενίζεται κάθε 2,5 χρόνια για να πιστοποιείται η αξιοπλοΐα του. Το κόστος αυξάνεται σημαντικά όσο αυξάνεται η ηλικία του πλοίου. Για το κόστος δεξαμενισμού έχει γίνει συντηρητικός υπολογισμός μοιράζοντας την αξία των \$500.000 σε τρία έτη. Για τις αποσβέσεις της αξίας του πλοίου δεν έχει ληφθεί υπόψη ο μέσος όρος αποσβέσεων του δείγματος αλλά οι τιμές μεταχειρισμένων πλοίων ηλικίας δέκα ετών (που είναι περίπου και ο μέσος όρος του δείγματός μας) ενώ ωφέλιμη ζωή θεωρούνται τα 20 χρόνια¹⁰⁸. Το κόστος κτήσης πλοίου είναι σημαντικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας το οποίο φαίνεται από το ύψος των ημερήσιων αποσβέσεων. Αν και οι τιμές των πλοίων ακολουθούν τις διακυμάνσεις των ναύλων, κάθε επιχειρηματίας ακολουθεί τη δική του πολιτική στην αγορά και πώληση πλοίων. Τέλος, μια ακόμα συντηρητική υπόθεση που έχει γίνει, είναι ότι δεν έχει συμπεριληφθεί κόστος δανεισμού, ιδίως τόκοι. Αυτό σχετίζεται επίσης με το γεγονός ότι κάθε εφοπλιστής ακολουθεί τη δική του πολιτική – αναλόγως και των δυνατοτήτων των ρευστών διαθεσίμων του – για τη χρηματοδότηση της αγοράς των πλοίων του. Τόσο η τιμή κτήσης όσο και οι όροι και το επίπεδο δανεισμού αποτελούν στρατηγικές αποφάσεις μια ναυτιλιακής εταιρείας. Εξαιτίας της μεγάλης αξίας της παραγωγικής μονάδας, η επιτυχία των στρατηγικών αυτών αποφάσεων όχι μόνο μπορεί να μεταβάλει σημαντικά τα κέρδη της της επιχείρησης αλλά συχνά αποτελεί και το σημείο καμπής που κρίνει την επιβίωσή της ή μη κατά το διάστημα μιας οικονομικής ύφεσης.

Η γραμμή «TAX%» υπολογίζει το φόρο χωρητικότητας ως ποσοστό επί των κερδών, δηλαδή της διαφοράς μεταξύ TCE και συνολικού κόστους (TOTAL COST). Έτσι,

¹⁰⁸ Λεκαράκου-Νιζάμη, Κ., & Παπασπύρου, Α. (2001). *Ναυτιλιακή Λογιστική*. Πειραιάς: Ιδιωτική Έκδοση, σελ.199

μπορεί να συγκριθεί με το φορολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται στα κέρδη των υπολοίπων εμπορικών εταιρειών στη χώρα. Είναι φανερό ότι μια ναυτιλιακή εταιρεία με χαμηλό κόστος κεφαλαίου αποδίδει μικρό μέρος των κερδών της ως φορολογία.

Table 5-2: Bulk Carriers

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
HANDYSIZE										
TCE	8.234,00	8.106,00	9.012,00	7.154,00	5.759,00	8.887,00	7.861,00	6.756,00	17.417,00	21.744,00
OPCOST	5.271,00	5.222,00	5.191,00	5.108,00	4.995,00	5.101,00	5.058,00	5.092,00	5.509,00	5.988,00
DEPRECIATION	1.643,84	2.054,79	1.301,37	684,93	958,90	1.232,88	1.369,86	1.369,86	1.643,84	2.602,74
DD AMORTIZATION	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62
TOTAL COST	7.371,46	7.733,42	6.948,99	6.249,55	6.410,53	6.790,50	6.884,48	6.918,48	7.609,46	9.047,36
TONNAGE TAX	23	26	28	31	32	105	68	58	58	75
TAX %	2,67%	6,98%	1,36%	3,43%	-4,91%	5,01%	6,96%	-35,70%	0,59%	0,59%
AVERAGE AGE	10,34	10,84	10,59	9,68	8,67	8,98	9,52	10,31	10,52	10,63
SAMPLE	175	211	285	230	282	111	119	108	135	112
HANDYMAX										
TCE	10.130,00	10.034,00	11.385,00	8.106,00	6.495,00	9.805,00	9.011,00	7.895,00	21.109,00	23.119,00
OPCOST	5.831,00	5.733,00	5.771,00	5.604,00	5.480,00	5.776,00	5.898,00	5.951,00	6.236,00	6.537,00
DEPRECIATION	2.095,89	3.013,70	1.541,10	821,92	1.301,37	1.643,84	1.780,82	1.643,84	1.506,85	3.013,70
DD AMORTIZATION	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62
TOTAL COST	8.383,51	9.203,32	7.768,72	6.882,54	7.237,99	7.876,46	8.135,44	8.051,46	8.199,47	10.007,32
TONNAGE TAX	35	40	45	48	50	97	75	74	76	95
TAX %	2,00%	4,82%	1,24%	3,92%	-6,73%	5,03%	8,57%	-47,30%	0,59%	0,72%
AVERAGE AGE	8,09	9,76	10,17	10,34	9,17	10,25	11,17	11,39	11,74	12,36
SAMPLE	208	291	332	297	356	161	126	135	146	135
PANAMAX										
TCE	9.706,00	10.099,00	12.035,00	7.492,00	6.740,00	11.569,00	10.962,00	9.532,00	22.447,00	24.057,00
OPCOST	6.265,00	6.118,00	6.046,00	5.763,00	5.663,00	5.473,00	5.496,00	5.671,00	5.994,00	6.481,00
DEPRECIATION	1.986,30	2.534,25	1.369,86	821,92	1.849,32	2.054,79	1.883,56	1.780,82	1.643,84	3.424,66
DD AMORTIZATION	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62
TOTAL COST	8.707,92	9.108,87	7.872,48	7.041,54	7.968,94	7.984,42	7.836,18	7.908,44	8.094,46	10.362,28
TONNAGE TAX	50	57	63	67	69	105	76	87	89	99

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TAX %	5,0096 3%	5,7568 1%	1,5135 1%	14,8736 5%	- 5,6146 1%	2,9292 1%	2,4313 6%	5,3586 0%	0,6201 0%	0,7229 1%
AVERAGE AGE	9,34	9,51	9,09	8,51	8,92	6,30	7,22	7,44	8,65	9,88
SAMPLE	230	266	268	321	295	335	340	346	368	335
CAPE SIZE										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TCE	13.685 ,00	15.760 ,00	21.751 ,00	11.175, 00	8.236,0 0	16.308 ,00	15.590 ,00	12.524 ,00	24.362 ,00	18.558 ,00
OPCOST	7.433, 00	7.303, 00	7.167, 00	6.870,0 0	6.691,0 0	6.379, 00	6.669, 00	6.754, 00	7.202, 00	7.532, 00
DEPRECIATIO N	3.424, 66	5.547, 95	2.739, 73	1.643,8 4	2.191,7 8	2.328, 77	2.602, 74	2.465, 75	2.465, 75	4.383, 56
DD AMORTIZATIO N	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62
TOTAL COST	11.314 ,28	13.307 ,57	10.363 ,35	8.970,4 6	9.339,4 0	9.164, 39	9.728, 36	9.676, 37	10.124 ,37	12.372 ,18
TONNAGE TAX	59	67	68	70	72	166	116	125	125	147
TAX %	2,4886 9%	2,7319 8%	0,5971 4%	3,17526 %	- 6,5252 7%	2,3237 5%	1,9789 7%	4,3896 2%	0,8779 6%	2,3764 0%
AVERAGE AGE	7,84	8,17	9,01	8,76	8,34	9,44	10,60	11,62	11,74	12,76
SAMPLE	94	113	142	139	152	99	80	82	87	83
ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΛΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΕΡΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ										
TAX %	26%	26%	29%	29%	29%	29%	24%	24%	22%	22%

Table 5-2: Ο φόρος χωρητικότητας ως συντελεστής επί των κερδών στα bulk carriers σε σχέση με το φορολογικό συντελεστή νομικών προσώπων πλην αγροτικών συνεταιρισμών & οργανώσεων

Πηγή: Chartered Accountants Moore Stephens. (2018-2022). *Vessels' Annual Overview*. Ανάκτηση από <https://moore-index.com/insights/index> & Moore Stephens. (2013-2017). *OpCost - Benchmarking vessel running costs*. London: Moore Stephens LLP

Επεξεργασία τιμών πλοίων: Σωτήρης Μόσχοβος από daily reports ναυλομεσιτικών οίκων – κυρίως των Associated Shipbroking SAM - Monaco, Arrow S&P, SSS London (S&P dpt) & Arctic Shipping.

*Όλα τα ποσά εκτός από τις γραμμές "TAX%" που είναι ποσοστά, είναι εκφρασμένα σε δολάρια Η.Π.Α.

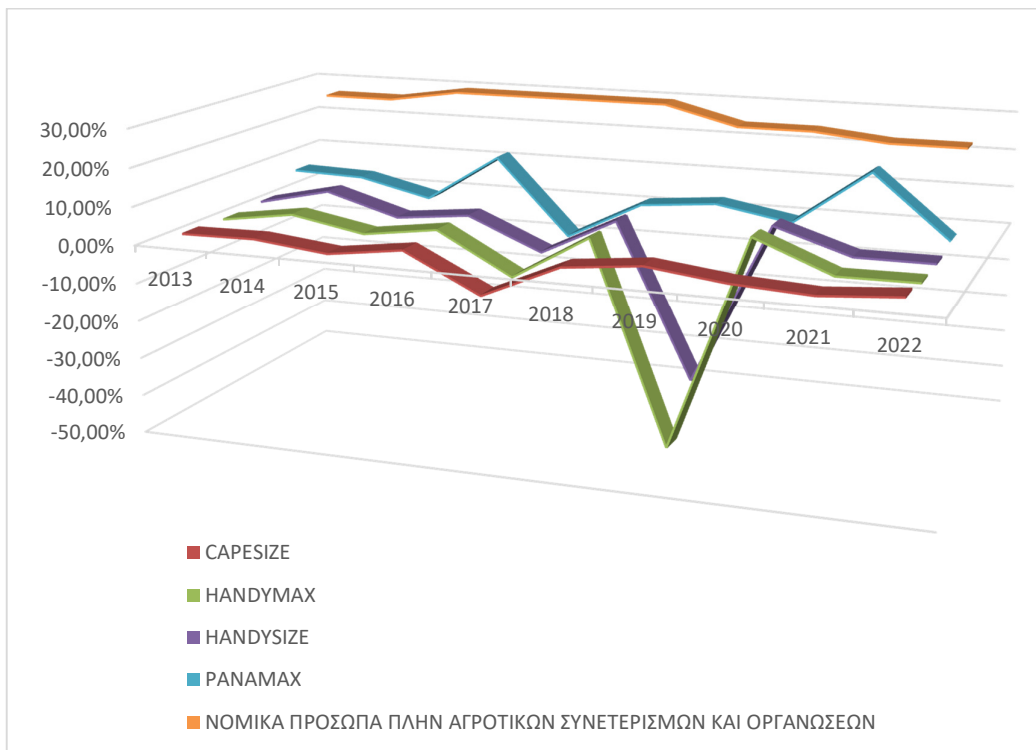


Figure 5-1: Ο φόρος χωρητικότητας ως συντελεστής επί των κερδών στα bulk carriers σε σχέση με το φορολογικό συντελεστή νομικών προσώπων πλην αγροτικών συνεταιρισμών & οργανώσεων

Table 5-3: Tankers

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
HANDYSIZE T										
TCE	13.514,00	14.351,00	14.630,00	17.769,00	15.092,00	10.906,00	14.781,00	14.191,00	11.665,00	28.814,00
OPCOST	7.747,00	7.964,00	7.931,00	7.757,00	7.557,00	6.772,00	6.705,00	6.511,00	6.931,00	7.285,00
DEPRECIATION	2.054,79	2.191,78	2.602,74	2.739,73	2.191,78	2.054,79	2.191,78	2.054,79	1.986,30	2.534,25
DD AMORTIZATION	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62
TOTAL COST	10.258,42	10.612,40	10.990,36	10.953,35	10.205,40	9.283,42	9.353,40	9.022,42	9.373,92	10.275,87
TONNAGE TAX	35	40	40	44	45	54	53	68	93	97
TAX %	1,07508%	1,06992%	1,09901%	0,64557%	0,92089%	3,32802%	0,97649%	1,31564%	4,05923%	0,52325%
AVERAGE AGE	9,42	9,17	11,51	10,18	10,18	10,98	10,91	9,81	9,46	8,69
SAMPLE	298	300	336	377	479	133	140	176	153	160
PANAMAX T										
TCE	12.995,00	14.981,00	15.880,00	23.567,00	18.116,00	11.057,00	16.011,00	16.212,00	10.704,00	26.210,00
OPCOST	8.459,00	8.482,00	8.275,00	8.169,00	8.041,00	6.747,00	6.730,00	6.571,00	6.953,00	7.143,00
DEPRECIATION	2.739,73	3.013,70	3.150,68	1.780,82	1.986,30	1.780,82	2.191,78	2.465,75	2.671,23	4.109,59
DD AMORTIZATION	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62
TOTAL COST	11.655,35	11.952,32	11.882,31	10.406,44	10.483,92	8.984,44	9.378,40	9.493,37	10.080,85	11.709,21
TONNAGE TAX	36	41	45	48	48	46	66	106	109	145
TAX %	2,68726%	1,35372%	1,12565%	0,36473%	0,62892%	2,21948%	0,99509%	1,57770%	17,49188%	0,99995%
AVERAGE AGE	8,59	9,01	9,09	10,76	11,18	6,43	8,85	8,13	9,62	10,07
SAMPLE	102	113	85	82	109	141	85	145	132	146
AFRAMAX										
TCE	13.639,00	13.288,00	17.538,00	26.712,00	21.488,00	14.034,00	20.340,00	24.432,00	14.184,00	32.040,00
OPCOST	8.172,00	8.272,00	8.098,00	7.883,00	7.832,00	7.096,00	7.156,00	7.084,00	7.196,00	7.666,00
DEPRECIATION	2.191,78	2.739,73	3.835,62	3.287,67	2.602,74	2.465,75	2.739,73	2.739,73	2.739,73	4.383,56
DD AMORTIZATION	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL COST	10.820,40	11.468,35	12.390,24	11.627,29	10.891,36	10.018,37	10.352,35	10.280,35	10.392,35	12.506,18
TONNAGE TAX	43	48	43	45	47	75	66	89	110	120
TAX %	1,5255 8%	2,6378 7%	0,8353 1%	0,2983 2%	0,4435 4%	1,8677 0%	0,6608 2%	0,6289 0%	2,90111 %	0,6143 2%
AVERAGE AGE	8,76	9,17	9,92	10,26	10,26	8,37	10,24	9,01	8,05	7,89
SAMPLE	175	177	212	238	218	164	136	175	135	132
SUEZMAX										
TCE	17.356,00	16.014,00	22.712,00	35.875,00	27.302,00	16.713,00	25.320,00	29.202,00	12.718,00	40.481,00
OPCOST	9.262,00	9.378,00	9.486,00	9.170,00	9.104,00	7.657,00	7.562,00	7.396,00	7.449,00	7.801,00
DEPRECIATION	3.835,62	3.150,68	4.931,51	2.739,73	4.246,58	3.972,60	4.246,58	4.109,59	3.424,66	5.068,49
DD AMORTIZATION	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62
TOTAL COST	13.554,24	12.985,31	14.874,13	12.366,35	13.807,20	12.086,22	12.265,20	11.962,21	11.330,28	13.326,11
TONNAGE TAX	65	71	66	72	73	147	90	79	96	133
TAX %	1,7097 3%	2,3442 4%	0,8420 7%	0,3062 7%	0,5409 5%	3,1771 6%	0,6894 0%	0,4582 4%	6,91781 %	0,4897 8%
AVERAGE AGE	7,76	8,59	9,25	10,59	11,01	9,74	10,68	11,07	9,22	8,85
SAMPLE	120	145	138	147	130	76	79	54	41	34
VLCC										
TCE	22.125,00	19.837,00	28.115,00	48.433,00	36.585,00	16.199,00	35.362,00	60.742,00	14.665,00	24.884,00
OPCOST	10.350,00	10.194,00	10.247,00	10.159,00	9.950,00	8.998,00	8.966,00	9.673,00	9.204,00	9.456,00
DEPRECIATION	4.931,51	6.027,40	6.575,34	5.753,42	6.438,36	6.164,38	6.301,37	6.164,38	5.479,45	5.342,47
DD AMORTIZATION	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62	456,62
TOTAL COST	15.738,13	16.678,02	17.278,96	16.369,05	16.844,98	15.619,00	15.723,99	16.294,00	15.140,07	15.255,09
TONNAGE TAX	99	113	126	136	136	272	151	166	140	189
TAX %	1,5500 5%	3,5771 0%	1,1627 9%	0,4241 5%	0,6889 6%	46,896 92%	0,7689 2%	0,3734 7%	29,4691 5%	1,9628 4%
AVERAGE AGE	9,67	9,76	9,51	9,92	10,84	9,06	9,91	11,97	9,80	10,41
SAMPLE	118	135	147	187	183	53	56	36	35	29
ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΛΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΕΡΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ										
TAX %	26%	26%	29%	29%	29%	29%	24%	24%	22%	22%

Table 5-3: Ο φόρος χωρητικότητας ως συντελεστής επί των κερδών στα tankers σε σχέση με το φορολογικό συντελεστή νομικών προσώπων πλην αγροτικών συνεταιρισμών & οργανώσεων

Πηγή: Chartered Accountants Moore Stephens. (2018-2022). *Vessels' Annual Overview*. Ανάκτηση από <https://moore-index.com/insights/index> & Moore Stephens. (2013-2017). *OpCost - Benchmarking vessel running costs*. London: Moore Stephens LLP (Moore Stephens, 2013-2017)

Επεξεργασία τιμών πλοίων: Σωτήρης Μόσχοβος από daily reports ναυλομεσιτικών οίκων – κυρίως των Associated Shipbroking SAM - Monaco, Arrow S&P, SSY London (S&P dpt) & Arctic Shipping.

*Όλα τα ποσά εκτός από τις γραμμές "TAX%" που είναι ποσοστά, είναι εκφρασμένα σε δολάρια Η.Π.Α.

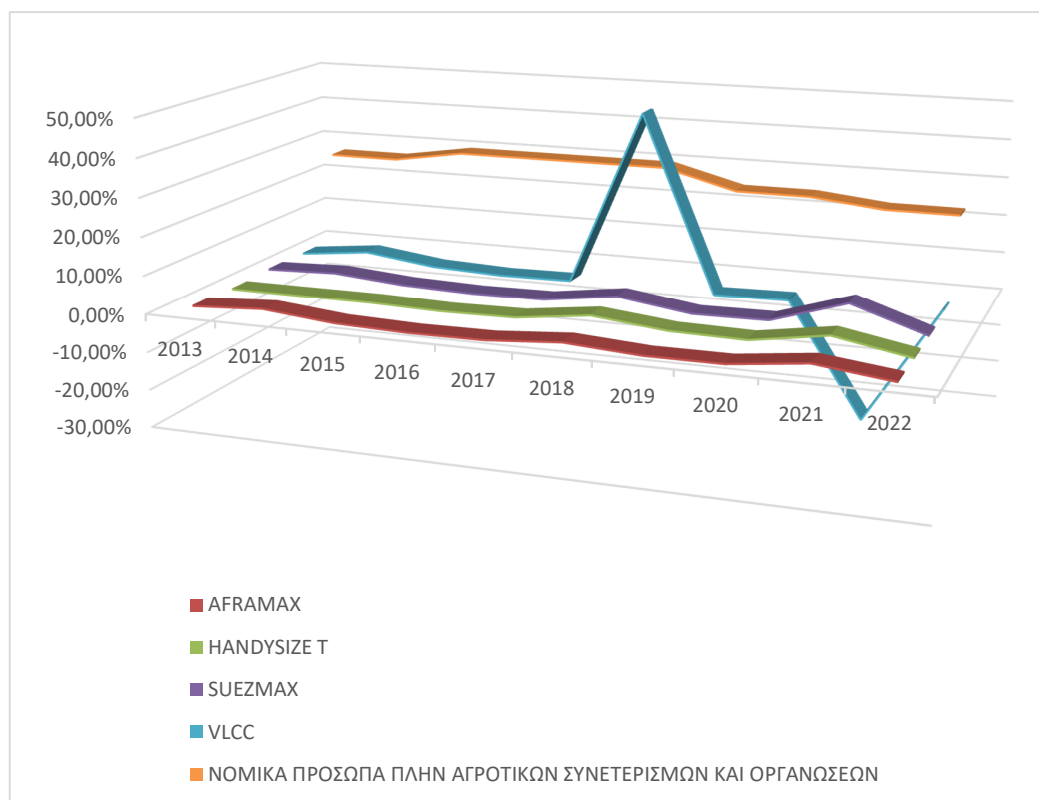


Figure 5-2: Ο φόρος χωρητικότητας ως συντελεστής επί των κερδών στα tankers σε σχέση με το φορολογικό συντελεστή νομικών προσώπων πλην αγροτικών συνεταιρισμών & οργανώσεων

Ο αρνητικός φορολογικός συντελεστής σημαίνει ότι το πλοίο πληρώνει φόρο ενώ το οικονομικό έτος είναι ζημιολόγο. Με εξαίρεση λίγες δύσκολες χρονιές, γενικά ο συντελεστής φορολογίας είναι σημαντικά χαμηλότερος από το συντελεστή φορολογίας των κερδών των υπόλοιπων νομικών προσώπων – ιδίως για τους εφοπλιστές που έχουν χαμηλά κόστη κεφαλαίου. Συνεπώς, θα ήταν ασφαλές να υποστηριχθεί ότι το κράτος και κατ' επέκταση το κοινωνικό σύνολο - ως αποδέκτης της κοινωνικής πολιτικής του προηγούμενου - είναι «ζημιωμένο» δεδομένου ότι εισπράττονται λίγα έσοδα αναλογικά με τα κέρδη του κλάδου.

Τα μερίσματα

Στο παρακάτω διάγραμμα παρατίθενται οι συντελεστές φορολογίας εισοδημάτων από μερίσματα και οι συντελεστές φορολογίας των ναυτιλιακών μερισμάτων. Είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις που ακολουθούν – ειδικά για τα ναυτιλιακά μερίσματα.

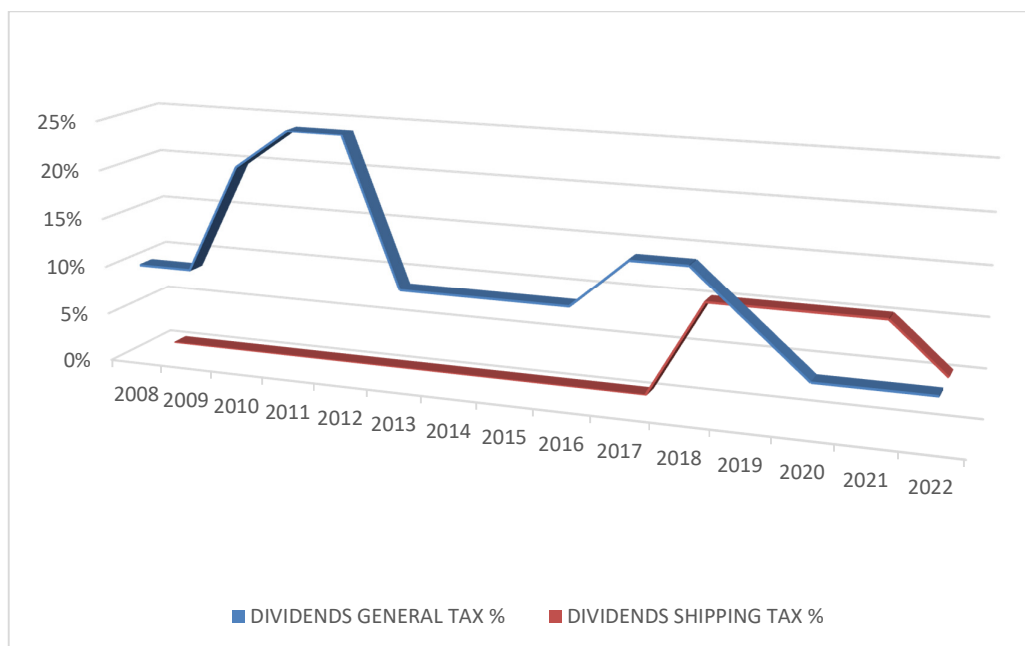


Figure 5-3: Συντελεστές φορολογίας μερισμάτων στην Ελλάδα 2008-2022

Πηγή: Στοιχεία από (Οικονομική Ενημέρωση Taxheaven A.E., n.d.)

Ενώ υπάρχει ένας σαφής συντελεστής φορολογίας για τα εισοδήματα από μερίσματα κάθε χρονιά, χρειάζεται να γίνουν κάποιες παρατηρήσεις – κυρίως για τα ναυτιλιακά μερίσματα. Μέχρι και το 2009 τα ναυτιλιακά μερίσματα απαλλάσσονταν από το φόρο. Από το 2011, με το άρθρο 29 του νόμου 3986/2011 επιβλήθηκε έκτακτη ειδική εισφορά αλληλεγγύης στο συνολικό δηλωθέν εισόδημα των φυσικών προσώπων. Συνεπώς, το εισόδημα από μερίσματα επιβαρύνεται παραπάνω από όσο εμφανίζεται στο διάγραμμα αναλόγως του ύψους του συνολικού εισοδήματος κάθε προσώπου αλλά και της φορολογικής κλίμακας που προβλεπόταν για κάθε χρονιά. Ενδεικτικά μπορεί να αναφερθεί ότι για τα έτη 2010 έως και 2014 η ανώτατη κλίμακα προέβλεπε ΕΕΑ 4%

για εισόδημα άνω των 100.000 ευρώ, το 2015 ήταν 8% για εισόδημα άνω των 500.000 ευρώ ενώ για τα έτη 2016 έως και 2019, η ανώτατη κλίμακα της ΕΕΑ διαμορφώθηκε στο 10% για εισόδημα άνω των 220.000 ευρώ. Τα έτη 2020 και 2021 το εισόδημα από κεφάλαιο και υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου απαλλάσσεται από την ΕΕΑ ενώ το 2022 καταργήθηκε. Αν και η εισφορά αλληλεγγύης επιβάρυνε όλα τα εισοδήματα από μερίσματα, η επιβάρυνσή της μπορεί να ποικίλει αρκετά λόγω του ύψους του συνόλου των εισοδημάτων ενώ δεν είναι εύκολο να διαχωριστεί η επιβάρυνση των μερισμάτων από αυτή των υπόλοιπων εισοδημάτων. Συνεπώς, για λόγους καλύτερης σύγκρισης, η επιβάρυνση της ειδικής εισφοράς αλληλεγγύης δεν έχει ληφθεί υπόψη στο παραπάνω γράφημα.

Από το 2018 έως και το 2021 εμφανίζεται ως φορολογικός συντελεστής των ναυτιλιακών μερισμάτων, το προβλεπόμενο στο συνυποσχετικό που υπογράφηκε το 2019 ποσοστό 10% επί των εισαχθέντων στην Ελλάδα ποσών από εισοδήματα μερισμάτων πλοιοκτητριών εταιρειών. Δε λαμβάνεται υπόψη ο μηδενικός φορολογικός συντελεστής των ναυτιλιακών μερισμάτων που μένουν στο εξωτερικό για να ξοδευτούν ή να επανεπενδυθούν. Επίσης, δε λαμβάνεται υπόψη ο μηδενικός φορολογικός συντελεστής των διαχειριστριών εταιρειών οι οποίες δεν έχουν προσχωρήσει στο συνυποσχετικό. Τέλος, από τη στιγμή που δεν εμφανίζεται η επιβάρυνση της ΕΕΑ, για τα έτη 2018-2019, δε φαίνεται η αυξημένη επιβάρυνση των μη-ναυτιλιακών μερισμάτων σε σχέση με τα ναυτιλιακά τα οποία απαλλάσσονται της ΕΕΑ. Το 2022, η απόκλιση περιορίζεται στα μη εισαχθέντα ναυτιλιακά μερίσματα σύμφωνα με το συνυποσχετικό που υπεγράφη την ίδια χρονιά.

Αξίζει να τονιστεί η διαφορά των εισαχθέντων μερισμάτων από αυτά που μένουν και χρησιμοποιούνται στο εξωτερικό. Αν και πλέον έχει ευθυγραμμιστεί ο φορολογικός συντελεστής των μερισμάτων στο 5%, η εξαίρεση των ναυτιλιακών μερισμάτων που μένουν στο εξωτερικό περιλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος των μερισμάτων αυτών. Οι επιχειρηματίες του κλάδου εφαρμόζουν την πολιτική που ακολουθείται από το σύνολο των οικονομικά ισχυρών, δηλαδή τα περισσότερα ρευστά διαθέσιμα παραμένουν μέχρι την επανεπένδυσή τους σε λογαριασμό χώρας που προστατεύει το φορολογικό απόρρητο ο οποίος ανήκει σε εταιρεία με έδρα κάποιο φορολογικό παράδεισο¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Φαλσιάνι, Ε., & Μινκούτσι, Α. (2015). *Το Χρηματοκιβώτιο Των Φοροφυγάδων*. Αθήνα: Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη

6. Συμπερασματικά σχόλια

Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας

Έχει ήδη γίνει αναφορά στη γεωπολιτική σημασία ενός δυνατού στόλου. Αφενός κυριαρχία στους εμπορικούς δρόμους σημαίνει κυριαρχία στο εμπόριο και αφετέρου σε περίοδο πολέμου ο εμπορικός στόλος γίνεται η «αρτηρία» του πολέμου για προμήθειες και πολεμοφόδια¹¹⁰. Ο μεγαλύτερος όγκος του παγκόσμιου εμπορίου (σχεδόν το 90%) μεταφέρεται διά θαλάσσης και οι Έλληνες το 2022 κατείχαν το 17,76% του παγκόσμιου τονάζ¹¹¹ το οποίο περιλαμβάνει 387.835.000 τόνους νεκρού βάρους¹¹². Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι Έλληνες ελέγχουν το 60% του στόλου άνω των 1.000DWT όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα. Πιο συγκεκριμένα, ελέγχουν το 80% των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, το 73% των πετρελαιοφόρων, 85% των πλοίων μεταφορά LNG και το 17% των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships)¹¹³.

Εκτός από τη γεωπολιτική της σημασία, σημαντική είναι η συμβολή της ναυτιλίας και στα εθνικά οικονομικά μεγέθη. Το μερίδιο των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στο ΑΕΠ της χώρας για το διάστημα 2015-2021 ήταν κατά μέσο όρο 7,5% ενώ το 2021 αυξήθηκε στο 9,4% του ΑΕΠ. Στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, αν και οι εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μειώθηκαν κατά 15% το 2020, ανέβηκαν στα 17,2 δις ευρώ το 2021¹¹⁴ και ξεπέρασαν τα 21 δις ευρώ το 2022,

¹¹⁰ Χαρλαύτη, Τ. (2023, Απρ 10). *Η ελληνόκτητη ναυτιλία ως γεωπολιτικό πλεονέκτημα*. Ανάκτηση από <https://www.maritimes.gr/el/aporseis/48413-h-ellhnokthth-naytilia-ws-gewpolitiko-pleonekthma>

¹¹¹ Το τονάζ μετριέται σε τόνους νεκρού βάρους (Deadweight – DWT), δηλαδή στο βάρος που μπορεί να σηκώσει ένα πλοίο θεωρώντας ως πλοίο μόνο το κύτος και μηχανήματά του (τα καύσιμα, το πλήρωμα, τα εφόδια και τα ανταλλακτικά είναι μέρος του νεκρού βάρους του πλοίου).

¹¹² United Nations Conference on Trade and Development. (2023, Δεκ 22). *Maritime profile: Greece*. Ανάκτηση από <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/300/index.html>

¹¹³ ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ. (2023). *Ναυτιλία: Η Κινητηριος Δυναμη του Παγκοσμιου Εμποριου και της Οικονομιας*. Ανάκτηση Νοε 18, 2023, από <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2023/shipping-the-life-force-of-global-trade-and-economy/>

¹¹⁴ Παπακωνσταντίνου, Χ. (2022, Ιουν 06). *Άρθρο γνώμης της Υποδιοικήτριας της Τράπεζας της Ελλάδος Χ. Παπακωνσταντίνου με θέμα "Οι Προοπτικές της ελληνικής οικονομίας και η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ" στην εφημερίδα «Ακτή Μιαούλη»*. Ανάκτηση από Τράπεζα της Ελλάδος:

αποτελώντας τη μεγαλύτερη συνεισφορά κατά την τελευταία εικοσαετία όπως φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί. Κατά τη δεκαετία 2012-2022 η ναυτιλία συνεισέφερε στην ελληνική οικονομία 148 δις ευρώ εισροών¹¹⁵.

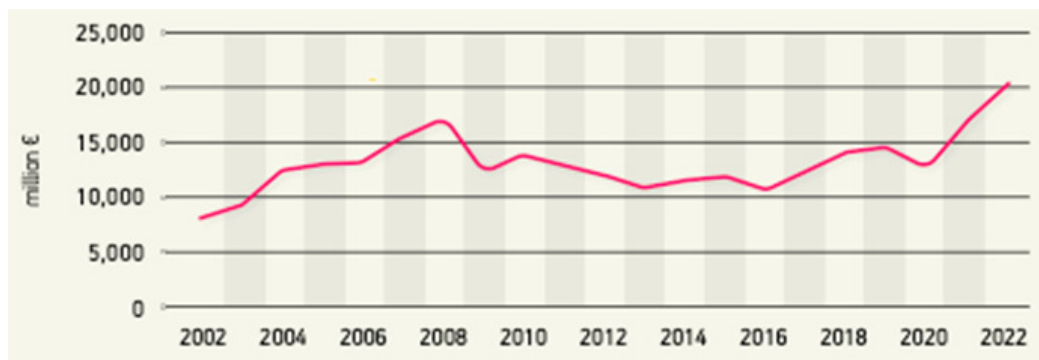


Figure 6-1: Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές 2002-2022

Πηγή: <https://www.ugs.gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2023/the-contribution-of-shipping-to-the-greek-economy/>

Ο ακριβής αντίκτυπος της ναυτιλίας στην απασχόληση είναι δύσκολος διότι στα δημοσιευμένα στοιχεία περιλαμβάνονται οι απασχολούμενοι ανεξαρτήτως της χώρας καταγωγής τους. Οι απασχολούμενοι περιλαμβάνουν τόσο τους ναυτικούς όσο και τους υπαλλήλους στα γραφεία των διαχειριστριών¹¹⁶.

Εκτός από τα άμεσα οφέλη στα οικονομικά μεγέθη, η συμβολή της ναυτιλίας επεκτείνεται και σε έμμεσα οφέλη. Όπως συμβαίνει κάθε φορά με ένα κλάδο που βρίσκεται σε άνθιση, αναπτύσσονται επιχειρήσεις που υποστηρίζουν τη ζήτηση που δημιουργείται για αγαθά και υπηρεσίες γύρω από αυτό. Στην περίπτωση της ναυτιλίας περιλαμβάνονται ναυλομεσιτικές εταιρείες, ασφάλειες και P&I Clubs¹¹⁷, τράπεζες και δικηγορικά γραφεία, επισκευές και προμηθευτές αναλωσίμων-εφοδίων και ανταλλακτικών και άλλοι κλάδοι.

<https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=96c4f968-d0f0-4851-a449-021f469e45e0>

¹¹⁵ ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ. (2023). Ναυτιλία: Η Κινητήριοις Δυναμίες του Παγκοσμίου Εμπορίου και της Οικονομίας. Ανάκτηση Νοε 18, 2023, από <https://www.ugs.gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2023/shipping-the-life-force-of-global-trade-and-economy/>

¹¹⁶ Ντάντσεβ, Σ., & Ντεμιάν, Η. (2013, Ιαν). Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ. Ανάκτηση από Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών: <https://www.ugs.gr/media/1037/iobe-study-greek.pdf>, σελ.34

¹¹⁷ P&I Clubs: Protection & Indemnity Clubs – πρόκειται για αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς των πλοιοκτητών που καλύπτουν απαιτήσεις έναντι τρίτων (ανθρώπινης ζωής, περιβάλλοντος, υποδομών λιμένων ή άλλων σκαφών, κλπ).

Στα έμμεσα οφέλη συγκαταλέγονται και τυχόν επενδύσεις που κάνουν οι εφοπλιστές με τα ναυτιλιακά τους κέρδη σε άλλους επιχειρηματικούς κλάδους. Τέλος, τόσο η Συν-Ένωση, το μη-κερδοσκοπικό ίδρυμα κοινωνικής προσφοράς της ΕΕΕ όσο και τα διάφορα προσωπικά φιλανθρωπικά ιδρύματα διαφόρων εφοπλιστών είναι αφορμή για εισαγωγή επιπλέον συναλλάγματος αποτελώντας έκφραση της κοινωνικής τους ευθύνης.

Η οργάνωση της κοινωνικής ομάδας των πλοιοκτητών και η δυνατότητα συμμετοχής στις αποφάσεις που την αφορούν

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) συγκροτήθηκε το Φεβρουάριο του 1916. Σύμφωνα με το καταστατικό της, σκοπός της είναι «η προστασία και η προαγωγή των εν γένει συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας»¹¹⁸ και εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000gt. Έχει έδρα στον Πειραιά και μόνιμους εκπροσώπους στις Βρυξέλλες και στην Ουάσινγκτον¹¹⁹.

Λόγω της οικονομικής τους επιφάνειας, οι εφοπλιστές αναμφίβολα ανήκουν στην οικονομική – επιχειρηματική ελίτ η οποία συμβιώνει – άλλοτε ανταγωνιστικά και άλλοτε συνεργατικά – με την πολιτική ηγεσία αξιοποιώντας την ισχύ της για διατήρηση των προνομίων και μεγιστοποίηση των οικονομικών κερδών. Η ισχύς της προέρχεται αφενός από τη δυνατότητα της για σχετικά εύκολη μετεγκατάσταση των επιχειρήσεών της και αφετέρου από τη γεωπολιτική σημασία του κλάδου και τη σημαντική συνεισφορά του στην εθνική οικονομία.

Η ΕΕΕ παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΙΛΟ), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ΙCC) και άλλους παγκόσμιους οργανισμούς. Η ΕΕΕ είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου

¹¹⁸ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2023). *Ιστορία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών*. Ανάκτηση από <https://www.ugs.gr/gr/who-we-are/history/synopsis/>

¹¹⁹ GT: Gross Tonnage. Είναι ο συνολικός όγκος όλων των μόνιμα σκεπαστών και κλεισμένων χώρων του πλοίου μετρούμενος σε τόρους.

(ICS), της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) του Αρκτικού Οικονομικού Συμβουλίου (Arctic Economic Council - AEC) ενώ συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ). Η ΕΕΕ διατηρεί διαχρονικές στενές σχέσεις συνεργασίας με διεθνή και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, καθώς και με διεθνείς ενδιαφερόμενους φορείς όπως η INTERTANKO, η INTERCARGO και η BIMCO. Επίσης, η ΕΕΕ έχει τακτικές συναντήσεις με τη Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) και μεμονωμένους νηογνώμονες και διατηρεί διμερείς σχέσεις με άλλες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις. Επιπλέον, επισκέπτεται τακτικά τις ΗΠΑ και έχει συναντήσεις με τη Διοίκηση και το Κογκρέσο για την προώθηση κοινών στρατηγικών συμφερόντων και την καλύτερη κατανόηση των ναυτιλιακών ζητημάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Η ΕΕΕ διατηρεί επίσης μακροχρόνιες στενές σχέσεις με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) με έδρα το Λονδίνο, καθώς και την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMERPA) με στόχο την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση σχετικά με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στην Ελλάδα και στο εξωτερικό¹²⁰.

Τα υπογεγραμμένα συνυποσχετικά είναι επίσης ενδεικτικά αυτής της οργάνωσης. Το πρώτο συνυποσχετικό συμμετείχαν αρχικά 442 εταιρείες. Με βάση των αριθμό των πλοίων, συμμετείχε κοντά το 90% των υπό ελληνική σημαία πλοίων και το 65% των υπό ξένη σημαία πλοίων¹²¹. Κατά την υπογραφή του δεύτερου συνυποσχετικού το 2019, ο Πρόεδρος της ΕΕΕ είχε κάνει λόγο για συμμετοχή της τάξης του 95% με 96%¹²² ενώ το τρίτο συνυποσχετικό του 2022 περιείχε όρο ότι αν προσχωρήσουν στο συνυποσχετικό τουλάχιστον το 90% της φορολογούμενης χωρητικότητας, τότε οι διατάξεις του θα είναι δεσμευτικές για το σύνολο των διαχειριστριών εταιρειών πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία. Από τα παραπάνω γίνεται φανερός αφενός ο βαθμός

¹²⁰ Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. (n.d.). *Δραστηριότητες της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών*. Ανάκτηση από <https://www.ugs.gr/gr/who-we-are/profile/>

¹²¹ Τσιμπλάκης, Α. (2013, Ιουλ 30). *Συνυποσχετικό: Υπογραφή συμφώνου οικειοθελούς φορολόγησης των εφοπλιστών*. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από <http://www.pcci.gr/evrep/articles/:http://www.pcci.gr/evrep/articles/article.jsp;jsessionid=76075D295644E2ABAD79EE191B3C42D4?context=103&categoryid=13582&articleid=14901>

¹²² Ναυτεμπορική Newsroom - Ναυτιλία. (2019, Φεβ 27). *Συνυποσχετικό Δημοσίου-Ναυτιλιακής Κοινότητας: Τουλάχιστον 75 εκατ. ετησίως στα δημόσια ταμεία*. Ανάκτηση από <https://www.naftemporiki.gr/maritime/139750/synyposchetiko-dimosiou-naftiliakis-koinotitas-toulachiston-75-ekati-etisios-sta-dimosia-tameia/>

συμμετοχής των μελών στο θεσμικό τους όργανο, και αφετέρου ο βαθμός εμπιστοσύνης τους στις πολιτικές που αποφασίζονται και διαπραγματεύονται. Επίσης, τόσο ο εθελοντικός χαρακτήρας του μεγαλύτερου μέρους της φορολογίας όσο και η άμεση πρόβλεψη επί capital controls για ανάληψη μετρητών είναι ενδεικτικά της επιρροής της εφοπλιστικής κοινότητας στην πολιτική σκηνή της χώρας ανεξαρτήτως κόμματος που βρίσκεται κάθε φορά στην εξουσία.

Η πρόκληση για την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα είναι πλέον να καταφέρει να επηρεάσει τις αποφάσεις που την αφορούν και λαμβάνονται σε υπερεθνικό επίπεδο – ευρωπαϊκό ή παγκόσμιο. Η αύξηση του ελέγχου των υπεράκτιων εταιρειών μέσω της ανταλλαγής φορολογικών πληροφοριών, οι πιέσεις της Ε.Ε. για ύψωση ευρωπαϊκής σημαίας και επιβολής περιβαλλοντικών (για την ώρα) φόρων είναι οι νέοι τομείς στους οποίους καλείται να αντιδράσει και να ελιχθεί.

Θαλασσοδάνεια ως άλλο παράδειγμα διαφθοράς

Ενώ αναμφίβολα ο ναυτιλιακός κλάδος έχει σημαντική συνεισφορά στην εθνική οικονομία, δεν πρέπει να λησμονείται ότι οι εφοπλιστές είναι επιχειρηματίες που λειτουργούν σε μια καπιταλιστική κοινωνία με ανταγωνιστική αγορά. Σε αυτό το πλαίσιο, όπως ισχύει για όλους τους συμμετέχοντες επιχειρηματίες, οι κανόνες δεν είναι ηθικής τάξεως αλλά αυστηρά οικονομικοί και όποιος δεν τους ακολουθεί κινδυνεύει να βρεθεί εκτός αγοράς. Η κατά καιρούς σύνδεση εφοπλιστών με εγκλήματα του λευκού περιλαιμίου ή ακόμα και με το οργανωμένο έγκλημα δε θα πρέπει να εντυπωσιάζει καθώς λειτουργούν υπό τις ίδιες συνθήκες που δε συνίστανται σε άλλο παρά στη μεγιστοποίηση των οικονομικών κερδών μέσω εξυπηρέτησης της ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών και στην ισχυρή διασύνδεσή τους με μια κυβέρνηση που μέσω του κομματικού ελέγχου καταφέρνει να αποφεύγονται πιθανά κωλύματα στη δράση τους. Πρόκειται για μια φυσιολογική συμπεριφορά σε ένα ανομικό πλαίσιο¹²³.

¹²³ Βασιλαντωνοπούλου, Β. (2014). "Λευκά Κολάρα" & Οικονομικό Έγκλημα. Αθήνα: Δίκαιο&Οικονομία - Π.Ν.Σάκκουλας

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα τραπεζικά σκάνδαλα για «κούρεμα» δανείων τα οποία εκτός από δάνεια κομμάτων και ΜΜΕ, περιλαμβάνει επίσης και δάνεια εφοπλιστών. Πολλοί γνωστοί εφοπλιστές πέτυχαν «κούρεμα» δεκάδων ή και εκατοντάδων ευρώ σε δάνεια που είχαν λάβει τον καιρό που η οικονομία άνθιζε. Στην κορυφή των τραπεζικών ναυτιλιακών σκανδάλων είναι ο όμιλος της Marfin που χορηγούσε δάνεια με ελλειπείς ή ανύπαρκτες εγγυήσεις που κατέληξαν να μην εξυπηρετούνται και μετακύλησαν στην τράπεζα Πειραιώς. Ενώ διασφαλίστηκε αναδρομική και μελλοντική ασυλία για τα τραπεζικά στελέχη, συχνά αγοραστές των «κόκκινων» δανείων είναι εταιρείες των ίδιων συμφερόντων με εκείνες που έλαβαν τα αρχικά δάνεια¹²⁴. Ακόμη και στην υπόθεση χρηματισμού του κεντρικού τραπεζίτη της Κύπρου που κατέληξε να δανειοδοτηθεί εταιρεία με 700 εκατ. ευρώ¹²⁵, το Κακουργιοδικείο Λευκωσίας απήλλαξε τόσο τα φυσικά πρόσωπα όσο και τα νομικά με το σκεπτικό ότι εφόσον οι διωκτικές αρχές είχαν δράσει έτσι ώστε τα επίδικα χρήματα να θεωρηθούν ως εισοδήματα υποκείμενα σε φορολογία, δεν ήταν πλέον νοητή η προώθηση της δίωξης για χρηματισμό. Επίσης, ενώ η απόφαση για τα νομικά πρόσωπα εκδόθηκε το 2020, παρατέθηκε πιστοποιητικό διαγραφής της δανειολήπτριας εταιρείας από το μητρώο των Νήσων Μάρσαλ που ήταν η εγκατάστασή της ήδη από το 2016¹²⁶.

Δεδομένου ότι πρόκειται για ένα κλάδο εντάσεως κεφαλαίου, μη εξυπηρετούμενα δάνεια για αγορά πλοίων μπορούν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο σε οικονομίες όπως της Ελλάδας ή της Κύπρου. Πρόκειται για χαρακτηριστικά όχι του κλάδου της ναυτιλίας καθαυτού αλλά της γενικότερης δομής της σύγχρονης καπιταλιστικής κοινωνίας και οικονομίας.

¹²⁴ Ψαρρά, Α. (2020, Οκτ 30). *Άλλους τους πτωχεύουν κι άλλους τους... κουρεύουν*. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από [https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/266366_alloys-toys-ptoyhevoyn-ki-alloys-toys-koyreyoun](https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/266366_alloys-toys-ptoyhevoyn-ki-alloys-toys-koyreyoun)

¹²⁵ Το Κουτί της Πανδώρας - Newsroom. (2016, Οκτ 20). *Συνελήφθη ο συγκατηγορούμενος και συνεταίρος του Βγενόπουλου, Μιχάλης Ζολώτας*. Ανάκτηση από <https://www.koutipandoras.gr/article/synelhfoh-o-sygkathgoroymenos-kai-synetairos-toy-bgenopoyloy-mixalhs-zolwtas/>

¹²⁶ Stockwatch Newsroom. (2020, Δεκ 02). *Αθώοι Marfin, Focus και...Βγενόπουλος*. Ανάκτηση από <https://www.stockwatch.com.cy/el/article/prosopa-trapezes/athooi-marfin-focus-kaibgenopoylos>

Τελικά συμπεράσματα

Αναμφίβολα, οι εφοπλιστές έχουν πρόσβαση και δυνατότητα συμμετοχής σε παράνομες πράξεις διαφθοράς στα πλαίσια των σχέσεων της επιχειρηματικής δραστηριότητας με την πολιτική εξουσία. Ωστόσο, από τα όσα εκτέθηκαν παραπάνω, γίνεται φανερό ότι η φορολόγηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν πρέπει να εξετασθεί στο πλαίσιο παράνομων πράξεων διαφθοράς αλλά μάλλον στο πλαίσιο των κρατικο-εταιρικών εγκλημάτων της παγκοσμιοποίησης. Η σχέση της διαφθοράς με τη φορολόγηση του ναυτιλιακού κλάδου δε σχετίζεται με δωροδοκία ή άλλες παράνομες πράξεις όσο με μια απάντηση στο ερώτημα γιατί η νομοθεσία είναι τόσο ευνοϊκή προς τις επιχειρήσεις του κλάδου. Η απάντηση αυτή σαφώς έχει να κάνει με μια γενικότερη κουλτούρα και κατηγορία σχέσεων συναλλαγής ή κοινωνικής ανταλλαγής με την πολιτική εξουσία αλλά σαφώς δεν περιορίζεται σε αυτήν. Ο λόγος για τον οποίο το φορολογικό καθεστώς εξακολουθεί να είναι ευνοϊκό προς αυτό τον κλάδο σε σχέση με άλλους επιχειρηματικούς κλάδους, έγκειται όχι μόνο στην οργάνωση και την οικονομική ισχύ της συγκεκριμένης κοινωνικής ομάδας αλλά και στη γεωπολιτική σημασία του ναυτιλιακού κλάδου. Είτε σε καιρό ειρήνης για τον έλεγχο των θαλασσίων εμπορικών δρόμων, είτε σε καιρό πολέμου για τον ανεφοδιασμό των εμπόλεμων ζωνών, ο ναυτιλιακός κλάδος είναι σημαντικός διότι έχει τη μεγαλύτερη ικανότητα για μαζική μεταφορά φορτίων ενώ το κόστος ανά μονάδα μεταφορικής ικανότητας στα πλοία είναι πολύ μικρότερο σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο μέσο.

Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι ΗΠΑ που δεν ήταν ισχυρή ναυτιλιακή δύναμη, έδωσαν κίνητρα για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών στόλων χρησιμοποιώντας τις σημαίες ασθενέστερων οικονομικά κρατών που βρίσκονταν υπό τον έλεγχό τους ώστε να δημιουργήσουν φορολογικούς παραδείσους. Οι μεν ναυτιλιακές εταιρείες εκμεταλλεύονται τους μηδενικούς φορολογικούς συντελεστές, τις μηδενικές απαιτήσεις παροχής πληροφοριών και τις απλοποιημένες διαδικασίες ενώ τα συμφέροντα των ΗΠΑ εξασφαλίζονται αφενός μέσω των φθηνών μεταφορικών υπηρεσιών για τις μεγάλες αμερικανικές εταιρείες, αφετέρου, σε περίπτωση πολέμου, οι ΗΠΑ θα επιτάξουν τα πλοία υπό τις σημαίες του Παναμά και της Λιβερίας που θα

γίνουν άμεσοι σύμμαχοί τους¹²⁷. Από την άλλη πλευρά, δεδομένου ότι πρόκειται για ευρωπαϊκούς στόλους, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλει να επωφεληθεί της φορολογίας τους. Επιπρόσθετα όμως, πρέπει να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό ώστε να επωφεληθεί της γεωπολιτικής σημασίας ενός δυνατού ευρωπαϊκού στόλου. Έτσι, πέφτει σε αντιφάσεις καθώς προβλέπει τη μειωμένη φορολόγηση του ναυτιλιακού κλάδου ως κρατική ενίσχυση ενώ ταυτόχρονα θεωρεί ότι οι ενισχύσεις πρέπει να είναι έκτακτες, προσωρινές και φθίνουσες. Πρόκειται για συμβιωτικές/δικτυακές σχέσεις μεταξύ πολιτικής εξουσίας και επιχειρηματικού κλάδου που άλλοτε συνεργάζονται (στην περίπτωση των ΗΠΑ) και άλλοτε ανταγωνίζονται (περίπτωση ΕΕ) μεταξύ τους στην προσπάθεια του καθενός να μεγιστοποιήσει τα συμφέροντά του (οικονομική δύναμη αλλά και εξουσία)¹²⁸.

Στη διατήρηση του σταθερού φορολογικού καθεστώτος για αρκετές δεκαετίες, σημαντικό ρόλο έπαιξε εκτός από την ευελιξία του κλάδου (δηλαδή την ευκολία μετεγκατάστασης των διοικητικών υπηρεσιών λόγω της απόστασης της παραγωγικής μονάδας) και η αδυναμία του εκάστοτε κράτους να διασταυρώνει τα πραγματικά εισοδήματα/κέρδη του κλάδου αυτού ακριβώς λόγω της διεθνούς δραστηριοποίησής του. Η παγκοσμιοποίηση και η πρόοδος της τεχνολογίας έδωσε τη δυνατότητα τόσο για την απόκρυψη των παγκόσμιων εισοδημάτων μέσω του τραπεζικού και φορολογικού απορρήτου όσο και για την ενημέρωση / διασταύρωσή τους μέσω της κάμψης του απορρήτου καθώς και για την εφαρμογή ελέγχων και μέτρων αντιμετώπισης φοροδιαφυγής, της φοροαποφυγής και του ξεπλύματος βρώμικου χρήματος. Ο κοινωνικός έλεγχος και η δημιουργία ηθικών πανικών μετά την οικονομική κρίση καθώς και το ξέσπασμα των οικονομικών σκανδάλων διαφθοράς φάνηκαν χρήσιμοι ώστε η ψηφιοποίηση των φορολογικών αρχών, η διεύρυνση της ποινικής νομοθεσίας σχετικά με τα χρέη προς το δημόσιο και το ξέπλυμα μαύρου χρήματος, η ενίσχυση της δικαστικής συνεργασίας και της αυτόματης ανταλλαγής πληροφοριών φορολογικού ενδιαφέροντος μεταξύ των κρατών να εφαρμοστούν ως λύσεις για την πρόληψη και αντιμετώπιση αντίστοιχων σκανδάλων. Η αύξηση του κρατικού ελέγχου πάνω σε φυσικά και νομικά πρόσωπα αποτελεί κίνητρο για τα μέτρα

¹²⁷ Χαρλαύτη, Τ. (2023, Απρ 10). *Η ελληνόκτητη ναυτιλία ως γεωπολιτικό πλεονέκτημα*. Ανάκτηση από <https://www.maritimes.gr/el/apopseis/48413-h-ellhnokthth-naytilia-ws-gewpolitiko-pleonekthma>

¹²⁸ William, C. J. (1988). *On The Take*. Bloomington, Indiana: Indiana University Press, p.154

που λήφθηκαν αλλά δε θα μπορούσαν να εφαρμοστούν χωρίς τη βοήθεια ή τη συνεργασία άλλων κρατών ή τις εγγυήσεις υπερεθνικών οργανισμών που χαράσσουν την πολιτική για τις σχέσεις των εθνικών κρατών. Ενισχύεται συνεπώς η θέση των υπερεθνικών οικονομικών οργανισμών από τη μια μεριά και αποδυναμώνονται οι τοπικοί θεσμοί από την άλλη ενώ ταυτόχρονα εγείρονται ερωτήματα σχετικά με το βαθμό δημοκρατικής περιβολής των οργανισμών αυτών¹²⁹.

Η πίεση του αυξημένου κρατικού ελέγχου δεν άφησε ανεπηρέαστη την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση επανήλθε εξετάζοντας τις φοροαπαλλαγές ως κρατικές ενισχύσεις. Χάρη στην καλή κοινωνική της οργάνωση, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα εκμεταλλεύτηκε τα δικά της δυνατά σημεία στις διαπραγματεύσεις τόσο με την εθνική κυβέρνηση όσο και με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το αποτέλεσμα ήταν να εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση ένα φορολογικό σύστημα όμοιο με αυτό που ίσχυε για τα πλοία υπό ελληνική σημαία και η υπογραφή συνυποσχετικών με την ελληνική κυβέρνηση εκεί που για άλλες κοινωνικές ομάδες υπάρχει μόνο επιβολή νομοθεσίας – όλα περιλαμβανομένων χαμηλής φορολογικής επιβάρυνσης. Οι επιχειρηματίες του ναυτιλιακού κλάδου σαφώς δεν αποτελούν μια «περιθωριοποιημένη» κοινωνική ομάδα που δεν τηρεί τους κανόνες της κοινωνίας αλλά μια κοινωνική ομάδα αρκετά ισχυρή ώστε οι εκπρόσωποι της πολιτικής εξουσίας να μη μπορούν να της επιβάλλουν τους κανόνες που επιθυμούν παρά τη θέλησή της. Είναι αρκετά ισχυρή ώστε να μπορεί να υπερασπίζεται τα συμφέροντά της και να επηρεάζει τη δημιουργία των κανόνων που την αφορούν¹³⁰. Αξιοποιώντας την ευελιξία του ναυτιλιακού κλάδου, την οικονομική και γεωπολιτική σημασία του αλλά και το διεθνή φορολογικό ανταγωνισμό που δε φαίνεται να περιορίζεται δραστικά στο εγγύς μέλλον, οι συνεχείς διαπραγματεύσεις και η διαρκής παραγωγή νομοθετικού έργου πάνω στη φορολόγηση των εταιρειών - αν και προκαλούν ανασφάλεια δικαίου - είναι αναπόφευκτη διαδικασία μέχρι να βρεθεί το σημείο ισορροπίας των συγκρουόμενων μερών / συμφερόντων.

Σε εθνικό επίπεδο, οι νόμοι πάνω στη φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών παρέμειναν αναλλοίωτοι για δεκαετίες ανεξαρτήτως πολιτικού συστήματος ή του

¹²⁹ Friedrichs, D. (2007). White-Collar Crime in a Postmodern, Globalized World. Στο H. Pontell, & G. Geis, *International Handbook of White-Collar and Corporate Crime* (σσ. 163-184). Boston, MA: Springer, p.170

¹³⁰ Βιδάλη, Σ. (2013). *Εισαγωγή στην εγκληματολογία*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.165

κόμματος που βρισκόταν κάθε φορά στην εξουσία. Ο λόγος είναι αφενός η αδυναμία αντίδρασης στο διεθνή φορολογικό ανταγωνισμό και αφετέρου η οικονομική του συνεισφορά στην εθνική οικονομία. Δεδομένης της διαφθοράς που υπήρχε και εξαπλώθηκε στην Ελλάδα, είναι άγνωστο αν και πόσο μεγαλύτερη θα ήταν η συνεισφορά του κλάδου στην εθνική οικονομία (κατά πόσο δηλαδή τα εισοδήματα από τους φόρους θα αξιοποιούταν υπέρ των πολιτών ή θα «ξεπλένονταν» λόγω διαφθοράς) αν δεν υπήρχε ο διεθνής φορολογικός ανταγωνισμός και ο κλάδος φορολογούταν κανονικά.

Το πιο σημαντικό σημείο όμως είναι ο διεθνής φορολογικός ανταγωνισμός ο οποίος ανήκει στα «εγκλήματα της παγκοσμιοποίησης». Οι πολιτικές των κρατών και των υπερεθνικών οργανισμών πρακτικά αφήνουν αρρύθμιστη τη ναυτιλιακή αγορά. Πρόκειται για παράλειψη δράσης με αποτέλεσμα στο κοινωνικό σύνολο να επιστρέφει ένα μικρό κομμάτι ή καθόλου από τα κέρδη που αποκομίζουν οι επιχειρηματίες του ναυτιλιακού κλάδου. Περεταίρω συνέπεια τέτοιων πρακτικών είναι η αύξηση των οικονομικών ανισοτήτων, η ενίσχυση των πλουσιότερων και ισχυρότερων ιδιωτών ή οργανισμών με ταυτόχρονη περαιτέρω αποδυνάμωση της θέσης των ευάλωτων¹³¹ και οικονομικές υφέσεις που επηρεάζουν όλους τους κοινωνικούς εταίρους.

¹³¹ Green, P., & Ward, T. (2004). Corruption as State Crime. Στο P. Green, & T. Ward, *State Crime: Governments, Violence and Corruption* (σσ. 11-27). Pluto Press, p.20

7. Επίλογος

Συνεκτιμώντας όλα τα παραπάνω, το ιδανικό για το ευρύτερο κοινωνικό καλό θα ήταν να επιβληθεί φόρος στα κέρδη και τα μερίσματα των πλοιοκτητριών σε παγκόσμιο επίπεδο ώστε από τη μια να μη στρεβλώνονται οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού και από την άλλη να επιστρέφει ένα μέρος των κερδών στην κοινωνία με τη μορφή κοινωνικών παροχών. Η φορολόγηση είναι σωστό να υπάρχει, όπως όμως ισχύει για όλες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται υπερεθνικά, έχουν εφαρμογή όλες οι δυσκολίες χάραξης διεθνούς φορολογικής πολιτικής. Από τη στιγμή που ένα τέτοιος φόρος δε φαίνεται εφικτό να επιτυγχάνεται στο εγγύς μέλλον, η εθνική πολιτική πρέπει να λάβει υπόψη της μια σειρά από παράγοντες μεταξύ των οποίων: τη σημασία που έχει η ναυτιλία στην ελληνική εθνική αλλά και στην ευρωπαϊκή οικονομία σε συνδυασμό με τη γεωπολιτική σημασία της, το διεθνές χαρακτήρα της και τη δυνατότητάς της για μεταφορά των δραστηριοτήτων διαχείρισης πλοίων οπουδήποτε ανά τον κόσμο, την οργάνωση της εφοπλιστικής κοινότητας καθώς και το βάθος της διαφθοράς στη χώρα που επηρεάζει την καλή χρήση των φορολογικών εσόδων. Δεν είναι δυνατό να επιβληθεί υψηλή φορολογία – σε σχέση με τη φορολογία που επιβάλλεται σε άλλα κράτη δυνητικής εγκατάστασης – χωρίς προηγουμένως να γίνει η αντίστοιχη στάθμιση κινδύνου. Η ναυτιλία πρέπει να παραμείνει στη χώρα προκειμένου να ωφελείται η οικονομία από τη συνεισφορά της, ωστόσο, πρέπει να δοθεί βάρος στην πρόβλεψη εγγυήσεων ώστε η ζημιά από τη διαφθορά να μην υπερσκελίζει τη θετική συνεισφορά τόσο της ναυτιλίας όσο και οποιουδήποτε άλλου κλάδου ή πηγής φορολογικών εσόδων. Απαιτείται γι' αυτό να υπάρχει κοινωνικός έλεγχος ώστε να αποφεύγονται σκάνδαλα όπως αυτά με τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια τα οποία αν και δεν περιορίζονται καθαρά στη ναυτιλία, έχουν όμως σημαντικό αντίκτυπο στην οικονομία και κατ' επέκταση στην κοινωνία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Allen, J. (2020, November 02). *Past & Present blog*. Ανάκτηση October 30, 2022, από How Decolonization Helped Create Tax Havens: <https://pastandpresent.org.uk/how-decolonisation-helped-create-tax-havens/>
- Banisar, D. (2011, February 2). https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1753180. Ανάκτηση May 8, 2022, από WHISTLEBLOWING: INTERNATIONAL STANDARDS AND DEVELOPMENTS: <https://deliverypdf.ssrn.com/delivery.php?ID=812098025088064090111073020076017073028046081079003023109071008101119083100123115123011103048032010120111007069081023004012096005076093039011097071064117021028093113041007003088093007108096113120111101085005096>
- Brown, E., & Cloke, J. (2004). *Neoliberal Reform, Governance and Corruption in the South: Assessing the International Anti-Corruption Crusade*. Oxford, UK & Malden, USA: Blackwell Publishing.
- Chambliss, W. (2006). 'On the symbiosis between criminal law and criminal behaviour'. *Criminology*, 19, 241-252.
- Chambliss, W. J. (1988). *On The Take*. Bloomington, Indiana: Indiana University Press.
- Chartered Accountants Moore Stephens. (2018-2022). *Vessels' Annual Overview*. Ανάκτηση από <https://moore-index.com/insights/index>
- CNN Newsroom. (2016, Ιαν 21). *Απάντηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις κρατικές ενισχύσεις*. Ανάκτηση από <https://www.cnn.gr/oikonomia/epixeiriseis/story/19167/apantisi-tis-enosis-ellinon-efopliston-stin-eyropaiki-epitropi-gia-tis-kratikes-enisxyseis>
- DNV - Det Norske Veritas. (n.d.). *EU ETS – Emissions Trading System*. Ανάκτηση Ιαν 05, 2024, από <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/eu-emissions-trading-system/index.html>
- E-nomothesia.gr - Τράπεζα Πληροφοριών Νομοθεσίας. (2007, May 14). *Νόμος 3560/2007 - ΦΕΚ 103/Α/14-5-2007*. Ανάκτηση May 08, 2021, από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-dikasteria-dikaiosune/n-3560-2007.html>

- EPRS-European Parliamentary Research Service. (2017, Sep). *Corruption in the European Union*. Ανάκτηση από [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/608687/EPRS_STU\(2017\)608687_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/608687/EPRS_STU(2017)608687_EN.pdf)
- Ernst & Young (EY). (2017, Μάρτιος). *Η Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα - Αιτίες, Έκταση και Προτάσεις Καταπολέμησής της*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από διαNEOσις - Οργανισμός Έρευνας και Ανάλυσης: https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/03/Tax_Evasion_diaNEOsis_Upd_17_03_2017.pdf
- European Commission, CASE, Poniatoski, G., Bonch-Osmolovskiy, M., Śmietanka, A. (2021). *VAT Gap in the EU Report 2021*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Ανάκτηση από <file:///C:/Users/user/Downloads/vat%20gap%20in%20the%20eu-KPAK21001ENN.pdf>
- European Commission, CASE, Poniatoski, G., Bonch-Osmolovskiy, M., Śmietanka, A., Sojka, A. (2023). *VAT gap in the EU – Report 2023*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Ανάκτηση από <file:///C:/Users/user/Downloads/vat%20gap%20in%20the%20eu-KPAK23001ENN.pdf>
- Friedrichs, D. (2007). White-Collar Crime in a Postmodern, Globalized World. Στο H. Pontell, & G. Geis, *International Handbook of White-Collar and Corporate Crime* (σσ. 163-184). Boston, MA: Springer.
- Green, P., & Ward, T. (2004). Corruption as State Crime. Στο P. Green, & T. Ward, *State Crime: Governments, Violence and Corruption* (σσ. 11-27). Pluto Press.
- Kaboub, F., Moore, W., Ndikumana, L., & Sylla, N. S. (2021, 1st Quarter). *Tax Justice Network*. Ανάκτηση October 30, 2022, από Tax Justice Focus - Black Lives Shattered: https://www.taxjustice.net/wp-content/uploads/2021/03/TJF_2020_15-Black-Lives-Shattered.pdf
- Michalowski, R., & Kramer, R. (2007). State-Corporate Crime and Criminological Inquiry. Στο H. Pontell, & G. Geis, *International Handbook of White-Collar and Corporate Crime* (σσ. 200-219). Boston, MA: Springer.
- Moore Stephens. (2013-2017). *OpCost - Benchmarking vessel running costs*. London: Moore Stephens LLP.

- Palan, R. (2009, October 01). Ανάκτηση October 30, 2022, από History of tax havens: <https://www.historyandpolicy.org/policy-papers/papers/history-of-tax-havens>
- Stockwatch Newsroom. (2020, Δεκ 02). *Αθώοι Marfin, Focus και...Βγενόπουλος*. Ανάκτηση από <https://www.stockwatch.com.cy/el/article/prosopa-trapezes/athooi-marfin-focus-kaivgenopoylos>
- United Nations. (2004, September). *UNITED NATIONS CONVENTION AGAINST CORRUPTION*. Ανάκτηση May 08, 2021, από <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNCAC/>: https://www.unodc.org/documents/treaties/UNCAC/Publications/Convention/08-50026_E.pdf
- United Nations Conference on Trade and Development. (2023, Δεκ 22). *Maritime profile: Greece*. Ανάκτηση από <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/300/index.html>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. Ανάκτηση από https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf
- van der Does de Willebois, E., Halter, E. M., Harrison, R. A., Park, J., & Sharkman, J. (2011). *The Puppet Masters - How the Corrupt Use Legal Structures to Hide Stolen Assets and What to Do About It*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank.
- Βασιλαντωνοπούλου, Β. (2014). *"Λευκά Κολάρα" & Οικονομικό Έγκλημα*. Αθήνα: Δίκαιο&Οικονομία - Π.Ν.Σάκκουλας.
- Βασιλαντωνοπούλου, Β. (2015). Ιχνηλατώντας τη σύγχρονη πραγματικότητα: εγκλήματα του λευκού κολάρου και ηθικοί πανικοί. Στο Β. Καρύδης, & Α. Χουλιάρας, *Ηθικοί Πανικοί, Εξουσία και Δικαιώματα* (σσ. 65-88). Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Βασιλαντωνοπούλου, Β. (2019). Η αντεγκληματική πολιτική για το ξέπλυμα "βρώμικου" χρήματος ως λανθάνουσα οικονομική διακυβέρνηση. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαλαράμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 255-277). Αθήνα: ΕΑΠ ΑΕ.

- Βιδάλη Σ., & Κουλούρης Ν. (2012). *Αποκλίνουσα συμπεριφορά & Ποινικό φαινόμενο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Βιδάλη, Σ. (2013). *Εισαγωγή στην εγκληματολογία*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Βιδάλη, Σ. (2017). *Πέρα από τα όρια - Η αντεγκληματική πολιτική σήμερα*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Βιδάλη, Σ. (2019). Όψεις της ανάκρισης σε υποθέσεις εγκλημάτων των ισχυρών και οργανωμένου εγκλήματος. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαράλαμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 307-331). Αθήνα: Εκδόσεις ΕΑΠ ΑΕ.
- Βλάχος, Γ. Π., & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης* (Τόμ. Α'). Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- Βουγιατζή, Β.-Μ., Δεληπάλλα, Σ., & Παπαπανάγος, Χ. (2022, Απρίλιος). *Η Παραοικονομία στην Ελλάδα, 1980-2020*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από Διεθνής Διαφάνεια Ελλάς: <https://transparency.gr/wp-content/uploads/2022/05/%CE%92%CE%94%CE%A0-%CE%97-%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%91%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%99%CE%91-%CE%A3%CE%A4%CE%97%CE%9D-%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%91%CE%94%CE%91-11-4-22.pdf>
- Βουλή των Ελλήνων. (2019). *Το Σύνταγμα της Ελλάδας*. Ανάκτηση από <https://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-111/>
- Γασπαρινάτου, Μ. (2019). Πολιτική διαφθορά και χρηματοδότηση των πολιτικών κομμάτων στην Ελλάδα. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαράλαμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 157-183). Αθήνα: ΕΑΠ ΑΕ.
- Γεωργαντόπουλος, Ε., & Βλάχος, Γ. Π. (1997). *Ναυτιλιακή Οικονομική*. Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- Γιαννοπούλου, Τ., Γιανναγός, Ν., Φωθιαδάκης, Κ., Κουμερτά, Μ., Τσίτσικας, Χ., Κρίνης, Β., & Παπανδρέου, Ν. (2022, Φεβρουάριος). *Ένα δίκαιο και αποδοτικό φορολογικό σύστημα*. Ανάκτηση Δεκ 20, 2022, από 1997-2022: 25 χρόνια Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς: <https://poulantzas.gr/wp->

content/uploads/2022/02/%CE%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%
CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B1_compressed-1.pdf

Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών, Τμήμα Βιβλιοθήκης της Τράπεζας της Ελλάδος. (2011, Ιούλιος-Αύγουστος). *Βιβλιογραφία: Φοροδιαφυγή και Φοροαποφυγή, τεύχος 13-14*. Ανάκτηση από https://www.bankofgreece.gr/RelatedDocuments/%CE%A6%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%86%CF%85%CE%B3%CE%AE_%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%86%CF%85%CE%B3%CE%AE.pdf

Ελληνική Στατιστική Αρχή - Διεύθυνση Τομεακών Στατιστικών - Τμήμα Στατιστικών Μεταφορών. (2023, Οκτ). *Εμπορικός Ελληνικός Στόλος 100 ΚΟΧ και άνω / Οκτωβρίου 2023*. Ανάκτηση από <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA27/2023-M10>

Ελληνικό Δημόσιο; Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2013, Ιουλ 18). *Συνυποσχετικό*. Ανάκτηση από https://doc-08-68-apps-viewer.googleusercontent.com/viewer/secure/pdf/6e9qgu5fg182k0p426veu21419njiu31/oafm639c8ii0d5t09tl3vqii0rcomq5d/1704903375000/gmail/06771961466487454933/ACFrOgCZjBtqwC3mpeAiCt57NJKfiE--TbUtD1XaHgsKLUIFn-X_-W7bAQ1reFaU0YD5DeFKdM4HNF

Ελληνικό Δημόσιο; Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2019, Φεβ 27). *Συνυποσχετικό*.

Ελληνικό Δημόσιο; Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2022, Νοε 23). *Συνυποσχετικό*. Ανάκτηση από <https://www.forin.gr/laws/law/4219/n-5000-2022#!/?article=56386>

Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. (2023). *Ιστορία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών*. Ανάκτηση από <https://www.ugs.gr/gr/who-we-are/history/synopsis/>

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ. (2023). *Ναυτιλία: Η Κινητήριος Δυναμική του Παγκοσμίου Εμπορίου και της Οικονομίας*. Ανάκτηση Νοε 18, 2023, από <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2023/shipping-the-life-force-of-global-trade-and-economy/>

- Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών. (n.d.). *Δραστηριότητες της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών*. Ανάκτηση από <https://www.ugs.gr/gr/who-we-are/profile/>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2004, Ιαν 17). *Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών*. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από [https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117(01))
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015). *Κρατική ενίσχυση SA.33828 (2012/E, 2011/CP) – Καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας και άλλες φορολογικές ελαφρύνσεις που προβλέπονται στον νόμο αριθ. 27 της 19ης Απριλίου 1975, όπως τροποποιήθηκε*. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από https://ec.europa.eu/https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245406/245406_1730464_190_2.pdf
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2023, Μαρ 10). *Ναυτιλιακή ασφάλεια: η ΕΕ επικαιροποιεί τη στρατηγική της για την προστασία του τομέα της ναυτιλίας από νέες απειλές*. Ανάκτηση από Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ για τη ναυτιλιακή ασφάλεια: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_23_1483
- Η Τράπεζα της Ελλάδος. (2023, Οκτ 31). *Ομιλία του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος Γιάννη Στουρνάρα στο 19ο Tax Forum, με θέμα: «Δημοσιονομικές εξελίξεις – Καταπολέμηση Φοροδιαφυγής»*. Ανάκτηση από <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=a4b036e2-a4f5-4dec-b6ff-f98c98661a29>
- Καμήλαλης, Θ. (2018, Νοε 23). *Τα προνόμια των εφοπλιστών στο Σύνταγμα θα παραμείνουν απείραχτα*. Ανάκτηση από <https://thepressproject.gr/me-ta-pronomia-ton-efopliston-sto-suntagma-ti-tha-ginei/>
- Καρύδης, Β. Χ. (2010). *MEDIA+Έγκλημα: Όψεις Κοινωνικού Ελέγχου Στην Ελλάδα - Ηθικοί Πανικοί, Κοινωνική Δικαιοσύνη*. Αθήνα: Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα.
- Κατρινάκης, Γ. (2021). *Το φορολογικό απόρρητο: δικαιολόγηση και όρια χρήσης του*. Ανάκτηση Οκτ 30, 2022, από PriceWaterhouseCoopres - Συνήγορος T.148/2021:

[https://www.pwc.com/gr/en/%CE%86%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%20%CE%A6%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%B1%CF%80%CF%8C%CF%81%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%BF%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AE%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CF%84.%20148_2021%20\(%CE](https://www.pwc.com/gr/en/%CE%86%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%20%CE%A6%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%B1%CF%80%CF%8C%CF%81%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%BF%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AE%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CF%84.%20148_2021%20(%CE)

Λεκαράκου-Νιζάμη, Κ., & Παπασπύρου, Α. (2001). *Ναυτιλιακή Λογιστική*. Πειραιάς: Ιδιωτική Έκδοση.

Λιβιτσάνος, Γ. (2016, Απρ 14). *Σκανδαλώδης – και φέτος – η φοροαποφυγή των εφοπλιστών*. Ανάκτηση από <https://thepressproject.gr/skandalodis-kai-fetos-i-foroapofugi-ton-efopliston/>

Μιχαλοπούλου, Ε. (2019). Το οικονομικό έγκλημα, σύγχρονες τάσεις εξάπλωσής του και όψεις της επίσημης κοινωνικής αντίδρασης. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαλαράμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 333-359). Αθήνα: Εκδόσεις ΕΑΠ.

Μπέλος, Η. (2022, Μαρ 26). *Ο ελληνόκτητος στόλος αυξάνεται, το ελληνικό νηολόγιο συρρικνώνεται*. Ανάκτηση από Η Καθημερινή: <https://www.kathimerini.gr/economy/561779215/o-ellinoktitos-stolos-ayxanetai-to-elliniko-niologio-syrriknonetai/>

Νασόπουλος, Α. Α. (2016, Ιουλ 29). *Το ζήτημα της φοροαποφυγής και της φοροδιαφυγής*. Ανάκτηση από <https://www.taxheaven.gr/circulars/24275/arora-to-zhthma-ths-foroapofygys-kai-ths-forodiafyghs>

Ναυτεμπορική Newsroom - Ναυτιλία. (2019, Φεβ 27). *Συνυποσχετικό Δημοσίου-Ναυτιλιακής Κοινότητας: Τουλάχιστον 75 εκατ. ετησίως στα δημόσια ταμεία*. Ανάκτηση από <https://www.naftemporiki.gr/maritime/139750/synyposchetiko-dimosiou-naftiliakis-koinotitas-toulachiston-75-ekat-etisios-sta-dimosia-tameia/>

Ντάντσεβ, Σ., & Ντεμιάν, Η. (2013, Ιαν). *Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ*. Ανάκτηση από Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών: <https://www.ugs.gr/media/1037/iobe-study-greek.pdf>

- Οικονομική Ενημέρωση Taxheaven A.E. (n.d.). *Κλίμακες και συντελεστές φορολογίας εισοδήματος*. Ανάκτηση από <https://www.taxheaven.gr/>: <https://www.taxheaven.gr/klimakes>
- Παπακωνσταντίνου, Χ. (2022, Ιουν 06). *Άρθρο γνώμης της Υποδιοικήτριας της Τράπεζας της Ελλάδος Χ. Παπακωνσταντίνου με θέμα "Οι Προοπτικές της ελληνικής οικονομίας και η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ» στην εφημερίδα «Ακτή Μιαούλη»*. Ανάκτηση από Τράπεζα της Ελλάδος: <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=96c4f968-d0f0-4851-a449-021f469e45e0>
- Παπανικολάου, Α.-Ε. (2013). *Ανακριτική διείδυση και αστυνομική παγίδευση. Μια προσέγγιση του ζητήματος ιδίως σε αξιόποινες πράξεις του νόμου περί ναρκωτικών*. Αθήνα: Σάκουλας Αντ.Ν.
- Παπαχαλαράμπους, Χ. (2019). Η εγκληματικότητα των ισχυρών και ο λόγος του ποινικού δικαίου. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαλαράμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 139-153). Αθήνα: Εκδόσεις ΕΑΠ.
- Πέππα, Α. (2023, Μαρ 06). *ΕΕ / Αναθεώρηση Οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της ΕΕ - Ένταξη της ναυτιλίας στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών*. Ανάκτηση από Εγκύκλιος 8804 Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.
- Ράικος, Δ. (2006). *Δημόσια Διοίκηση και Διαφθορά*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκουλα.
- Σταματόπουλος, Δ., & Καραβοκύρης, Α. (2020). *Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων* (Γ Έκδοση εκδ., Τόμ. Α'). Αθήνα: Εκδόσεις Forin Σταματόπουλος.
- Σταματόπουλος, Δ., & Καραβοκύρης, Α. (2020). *Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων* (Γ Έκδοση εκδ., Τόμ. Β'). Αθήνα: Εκδόσεις Forin Σταματόπουλος.
- Στυλόπουλος, Ε. (2017, Μαρ 10). *Το Τραπεζικό Απόρρητο ως προσωπικό δεδομένο: Τράπεζες/εισπρακτικές Vs Οφειλέτες σημειώσατε 2*. Ανάκτηση από <https://www.epixeiro.gr/article/47745>

- Τζαναβάρη, Ν. Θ. (2019). *Οι Διεθνείς Συμβάσεις για την Αυτόματη Ανταλλαγή Φορολογικών Πληροφοριών*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Το Κουτί της Πανδώρας - Newsroom. (2016, Οκτ 20). *Συνελήφθη ο συγκατηγορούμενος και συνεταίρος του Βγενόπουλου, Μιχάλης Ζολώτας*. Ανάκτηση από <https://www.koutipandoras.gr/article/synelhfoh-o-sygkathgorouymenos-kai-synetairios-toy-bgenopoyloy-mixalhs-zolwtas/>
- Τότσης, Χ. Ν. (2002). *Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Πάμισος.
- Τσιμπλάκης, Α. (2013, Ιουλ 30). *Συνυποσχετικό: Υπογραφή συμφώνου οικειοθελούς φορολόγησης των εφοπλιστών*. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από <http://www.pcci.gr/ever/articles/>:
<http://www.pcci.gr/ever/articles/article.jsp;jsessionid=76075D295644E2ABA D79EE191B3C42D4?context=103&categoryid=13582&articleid=14901>
- Υπουργοί Εθν. Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπ. Ναυτιλίας. (1994, Δεκ 14). *Απόφαση 1246.3/4/94/1994 των Υπουργών Εθν. Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπ. Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β'919), περί της "ρύθμισης λεπτομερειών που αφορούν την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή Υποκαταστημάτων αλλοδαπών και ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων"*. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από <https://www.ynanp.gr/>:
https://www.ynanp.gr/media/documents/document_vbuf80s.pdf
- Φαλσιάνι, Ε., & Μινκούτσι, Α. (2015). *Το Χρηματοκιβώτιο Των Φοροφυγάδων*. Αθήνα: Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη.
- Χαρλαύτη, Τ. (2023, Απρ 10). *Η ελληνόκτητη ναυτιλία ως γεωπολιτικό πλεονέκτημα*. Ανάκτηση από <https://www.maritimes.gr/el/apopseis/48413-h-ellhnoklthth-naytilia-ws-gewpolitiko-pleonekthma>
- Χουλιάρης, Α. (2019). Εγκληματικότητα των ισχυρών: Εγκληματολογική θεωρία και ποινική προβληματική. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαραλάμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών* (σσ. 63-85). Αθήνα: ΕΑΠ ΑΕ.
- Ψαρρά, Ά. (2020, Οκτ 30). *Άλλους τους πτωχέουν κι άλλους τους... κουρέουν*. Ανάκτηση Νοε 20, 2023, από <https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/>:
https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/266366_alloys-toys-ptohoyoun-ki-alloys-toys-koyreyoun

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

**Πίνακας 2. Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών:
Οκτώβριος 2021, 2022, 2023.**

Ομάδες ηλικιών	Σύνολο πλοίων												
	Οκτώβριος 2021				Οκτώβριος 2022				Οκτώβριος 2023				
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Ποσοστιαία κατανομή		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Ποσοστιαία κατανομή		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Ποσοστιαία κατανομή		Μέσος Όρος Χωρητικότητας ΚΟΧ
			Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ			Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ			Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	
Σύνολο	1,835	39,300,239	100	100	1,821	38,587,685	100	100	1,827	37,613,203	100	100	
- < 5	109	6,456,458	5.9	16.4	104	7,024,251	5.7	18.2	116	6,913,990	6.3	18.4	59,603
5- < 10	187	10,979,592	10.2	27.9	183	10,199,185	10.0	26.4	177	10,360,729	9.7	27.5	58,535
10- < 15	243	10,837,165	13.2	27.6	238	11,131,966	13.1	28.8	231	11,333,340	12.6	30.1	49,062
15- < 20	221	6,974,141	12.0	17.7	216	6,154,130	11.9	15.9	221	5,314,019	12.1	14.1	24,045
20- < 25	133	862,473	7.2	2.2	137	981,706	7.5	2.5	137	878,816	7.5	2.3	6,415
25- < 30	93	201,608	5.1	0.5	96	187,078	5.3	0.5	102	241,796	5.6	0.6	2,371
30+	849	2,988,802	46.3	7.6	847	2,909,369	46.5	7.5	843	2,570,513	46.1	6.8	3,049

ΚΟΧ = Κόροι Ολικής Χωρητικότητας.

Πηγή: <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA27/2023-M10>

Επεξεργασία: Ιωάννα Ρήγου

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.