



ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΣΧΟΛΗ: ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

**ΤΜΗΜΑ : ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
ΠΜΣ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ
ΕΠΙΣΤΗΜΗ**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΚΑΙ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ**

ΒΕΡΓΙΝΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ

Επιβλέπων: ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΠΡΕΒΕΖΑ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2018

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία εξετάζεται η φορολογική προσέγγιση του yachting στην Ελλάδα και σε ευρωπαϊκές χώρες όπως η Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, που έχουν μακρά παράδοση στο χώρο, και Κροατία Σλοβενία, χώρες γειτονικές, και πλήρως ανταγωνιστικές προς την Ελλάδα. Έγινε προσπάθεια να συμπεριληφθούν στις υπό εξέταση χώρες και η Τουρκία με την Κύπρο, αλλά δυστυχώς δεν υπήρξε δυνατότητα πρόσβασης σε όλα στοιχεία που ζητήθηκαν.

Σε διάφορες έρευνες που έγιναν τελευταία αποτυπώνεται ξεκάθαρα η φθίνουσα πορεία του yachting τα τελευταία χρόνια, η οποία είναι εκ διαμέτρου αντίθετη με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η χώρα.

Ερευνήθηκε κατά πόσο η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί σήμερα, είναι αποτέλεσμα όχι μόνο της οικονομικής κρίσης, αλλά και της φορολογικής αντιμετώπισης του κλάδου απ' την πολιτεία. Αυτό επιτεύχθηκε μελετώντας, και συγκρίνοντας την φορολογική προσέγγιση των χωρών που προαναφέραμε με αυτή της Ελλάδας, αφού χωρίσαμε τον κλάδο σε δύο κύριες κατηγορίες το Επαγγελματικό και το Ιδιωτικό yachting. Για ασφαλέστερη εξαγωγή συμπερασμάτων παραθέσαμε και ένα συγκριτικό φορολογικό παράδειγμα που συμπεριλαμβάνει τα κυριότερα φορολογικά κόστη σε κάθε χώρα.

Διαπιστώθηκε λοιπόν ότι η φορολογία έχει επηρεάσει καθοριστικά την Ιδιωτική Θαλάσσια περιήγηση, καθώς την έχει επιβαρύνει υπέρμετρα ιδίως μετά την επιβολή του Φόρου Πολυτελούς Διαβίωσης, ενώ και ο χώρος του Επαγγελματικού yachting έχει επηρεαστεί όχι τόσο όμως απ' το ύψος της φορολογίας, όσο απ' την πολυπλοκότητα και τους αιφνιδιασμούς του φορολογικού πλαισίου που τον διέπει, σε συνδυασμό με την μη εφαρμογή νόμων που ήδη έχουν ψηφισθεί.

Abstract

This paper examines the tax approach of yachting in Greece and in other European countries such as the Netherlands and the United Kingdom, which have a long tradition in this field, as well as Croatia and Slovenia which are neighboring countries and competitive towards Greece. An attempt has been made to include Turkey and Cyprus in the countries concerned; however there has not been access to all the requested data.

According to recent surveys there have been indications that there has been a decline in yachting in recent years, which is in sharp contrast to the comparative benefits that the country has in this field.

It has therefore been carried out a survey whether the prevailing situation is the result not only of the financial crisis but also of the taxes imposed by the state. The results of the survey have come about by studying and comparing the tax approach of the countries mentioned above along with an example of the main tax costs in each country as compared with the Greek taxation taking into consideration both Professional and Private yachting.

The Private Sea Navigation has been greatly influenced by excessive taxation imposed by the state especially after the imposition of the Luxurious Living Tax. Furthermore, Professional Yachting has not been affected to such a degree by high taxation, but by the complexity that governs it along with the fact that the laws which have already been passed are not implemented.

Πίνακας Περιεχομένων

1.	Εισαγωγή – Ιστορία του yachting	15
1.1	Εισαγωγή	15
1.2	Σκοπός Έρευνας - Μεθοδολογία	16
1.2.1	Σκοπός έρευνας	16
1.2.2	Μεθοδολογία	16
1.3	Ιστορία του Yachting	19
2	Υφιστάμενη κατάσταση του yachting στην Ελλάδα.....	20
2.1	Yachting Ορισμοί.....	20
2.2	Χαρακτηριστικά του κλάδου	22
2.3	Υφιστάμενη κατάσταση.....	26
2.4	Τα προβλήματα του yachting στην Ελλάδα.....	29
3	Συνεισφορά στην Ελληνική Οικονομία – Προοπτικές ανάπτυξης	34
3.1	Συνεισφορά στην Ελληνική Οικονομία	34
3.1.1	Συμβολή του yachting στο Α.Ε.Π. της χώρας.....	34
3.1.2	Συμβολή του yachting στην απασχόληση	37
3.2	Προοπτικές ανάπτυξης.....	40
3.2.1	Δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης του Ελληνικού yachting.....	40
3.2.2	Η σημασία των Τουριστικών Λιμένων για την ανάπτυξη του yachting και η συμβολή τους στην Οικονομία την Κοινωνία και το Περιβάλλον.	42

4	Φορολογικό Πλαίσιο που διέπει το yachting στην Ελλάδα	47
4.1	Θεσμικό Πλαίσιο Σκαφών Αναψυχής	47
4.2	Φορολογικό Πλαίσιο Σκαφών Αναψυχής.....	49
4.2.1	Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής	56
4.2.2	Φορολογία ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής.....	66
5	Φορολογικό Πλαίσιο που διέπει το yachting σε άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες.....	74
5.1	Ηνωμένο Βασίλειο	74
5.1.1	Σύντομη αναφορά.....	74
5.1.2	Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής	76
5.1.3	Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής	81
5.2	Κροατία.....	83
5.2.1	Χρήσιμα Στατιστικά Στοιχεία	83
5.2.2	Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής	86
5.2.3	Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής με Κροατική Σημαία	95
5.2.4	Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής με Ξένη Σημαία.....	98
5.3	Σλοβενία.....	103
5.3.1	Γενικά	103
5.3.2	Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής	104
5.3.3	Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής	111

5.4	Ολλανδία.....	113
5.4.1	Yachting - Παράδοση - Στατιστικά.....	113
5.4.2	Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής.....	116
5.4.3	Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής.....	126
5.5	Τουρκία.....	127
5.5.1	Στρατηγικός σχεδιασμός – Φορολογική μεταχείριση.....	127
5.5.2	Στατιστικά στοιχεία – Σύγκριση με την Ελλάδα.....	130
5.5.3	Συμπεράσματα.....	135
5.6	Κύπρος.....	136
5.6.1	Φορολογική μεταχείριση σκαφών αναψυχής.....	137
5.6.2	Μαρίνες – Τουριστικοί Λιμένες.....	140
5.6.3	Συμπεράσματα – Δυνατά σημεία.....	142
6	Συγκριτικό Παράδειγμα Φορολόγησης.....	144
6.1	Δεδομένα Παραδείγματος.....	144
6.2	Περίπτωση Επαγγελματικού σκάφους αναψυχής.....	145
6.2.1	Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής - εκμετάλλευση από Φυσικό Πρόσωπο.....	145
6.2.2	Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής - εκμετάλλευση από Νομικό Πρόσωπο.....	152
6.3	Περίπτωση Ιδιωτικού σκάφους αναψυχής.....	154
6.4	Αποτελέσματα Παραδείγματος.....	154

7	Επίλογος -Εξαγωγή συμπερασμάτων έρευνας – Προτάσεις.....	164
7.1	Συγκριτικοί Πίνακες	164
7.2	Συμπεράσματα	172
7.3	Προτάσεις	177
8	Βιβλιογραφία.....	Error! Bookmark not defined.

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1	Αριθμός ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων σκαφών ανάλογα το μήκος	25
Πίνακας 2:	Άμεση και έμμεση συμβολή του Τουρισμού στο Α.Ε.Π.....	34
Πίνακας 3:	Μέση εβδομαδιαία δαπάνη ναυλωτών σκαφών αναψυχής ανά εθνικότητα προέλευσης.....	36
Πίνακας 4 :	Άμεσες θέσεις εργασίας με βάση το μήκος των σκαφών	38
Πίνακας 5	Μεσοσταθμικές άμεσες θέσεις εργασίας ανά σκάφος βάση της διασποράς σκαφών στις μαρίνες της Αττικής	39
Πίνακας 6:	Μ.Ο. Θέσεων Ελλιμενισμού ανά χλμ ακτογραμμής στις χώρες της μεσογείου και της Τουρκίας.....	44
Πίνακας 7:	Μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού.....	46
Πίνακας 8:	Φ.Π.Α που επιβαρύνει τα κυριότερα κόστη των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής	60
Πίνακας 9:	Κλίμακα υπολογισμού φόρου πλοίων β' κατηγορίας αρ.12 ν. 27/75.....	61

Πίνακας 10 : Κλίμακα Εισφοράς Αλληλεγγύης.....	63
Πίνακας 11 : Τέλος Επιτηδεύματος.....	65
Πίνακας 12 : Φόροι και Τέλη (εκτός Φ.Π.Α.) που επιβαρύνουν τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα	66
Πίνακας 13: Ετήσια αντικειμενική δαπάνη Ιδιωτικών σκαφών αναψυχής με χώρους ενδιαίτησης με βάσει το μήκος και την παλαιότητα, και Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης που προκύπτει.....	68
Πίνακας 14 : Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων	71
Πίνακας 15 : Συνολική ετήσια φορολογική επιβάρυνση των Ιδιωτικών σκαφών αναψυχής με χώρους ενδιαίτησης (μήκους από 7 έως 15 μέτρα)	72
Πίνακας 16 : Ηνωμένο Βασίλειο- Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων 2017-2018.....	78
Πίνακας 17 : Ηνωμένο Βασίλειο - Κυριότερες φορολογικές επιβαρύνσεις επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής.....	80
Πίνακας 18 Φόρος Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων για το φορολογικό έτος 2017-18.	89
Πίνακας 19: Κατ'αποκοπή Ετήσιο Εισόδημα και Φόρος Εισοδήματος Ειδικού καθεστώτος Μικρών Επιχειρήσεων (V.A.T. article 90) σε HRK (kunas).....	90
Πίνακας 20 : Κροατία, Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Νομικών Προσώπων	91
Πίνακας 21: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης της Κροατίας υπ'αριθμ 1922/09-08-2017, Sojourn tax.....	92
Πίνακας 22 : Sojourn tax πριν και μετά την αναπροσαρμογή της 09/08/2017	93
Πίνακας 23: Κυριότερες φορολογικές επιβαρύνσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής με Κροατική σημαία	95

Πίνακας 24: Φόρος Κατοχής για ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.....	96
Πίνακας : 25 Τέλος εγγραφής στα Μητρώα Σκαφών Πλοίων που ναυπηγήθηκαν σε εγχώρια ναυπηγεία.....	97
Πίνακας 26 : Τέλος εγγραφής στα Μητρώα Σκαφών Πλοίων που ναυπηγήθηκαν σε ξένα ναυπηγεία ή που πριν ήταν εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια	97
Πίνακας 27: Τέλος Ασφαλείας Πλοήγησης για Πλοία.....	98
Πίνακας 28 : Τέλος Ασφαλείας Πλοήγησης για Σκάφη Αναψυχής.....	98
Πίνακας 29: Τέλη που καταβάλλουν εφάπαξ τα σκάφη με ξένη σημαία μαζί με το φόρο παραμονής κατά την είσοδο τους στην Κροατία.....	100
Πίνακας 30 : Φόροι και Τέλη που επιβαρύνουν τα Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία στην Κροατία.....	102
Πίνακας 31 : Πυκνότητα υποδομών και θέσεων ελλιμενισμού στην Αδριατική το 2017	103
Πίνακας 32 : Υπουργείο Οικονομικών της Σλοβενίας - Κλίμακα φορολογίας Καθαρού Εισοδήματος ατομικών επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής	106
Πίνακας 33 : Κλίμακα φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων 2017 στην Σλοβενία	107
Πίνακας 34 : Συνολικές Φορολογικές Επιβαρύνσεις επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στη Σλοβενία	109
Πίνακας 35: Πίνακας υπολογισμού Φόρου Πλοίου - WATER VESSEL TAX ACT (ZDVP)	112
Πίνακας 36 : Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής - Φόρος Πλοίου- Κλίμακα υπολογισμού Φόρου.....	113
Πίνακας 37 : Αριθμός ναυπήγησης Superyachts ανά χώρα το 2012.....	121

Πίνακας 38 :Συμβόλαια κατασκευής Superyachts ανά χώρα	122
Πίνακας 39 : Επιβάρυνση Φ.Π.Α. στα κυριότερα κόστη των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.	123
Πίνακας 40 : Κλίμακα Φορολογίας Φυσικών Προσώπων.	124
Πίνακας 41: Κλίμακα Φορολογίας Νομικών Προσώπων.	125
Πίνακας 42 : Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων για εισόδημα από σκάφη αναψυχής στην Ολλανδία.....	126
Πίνακας 43: Αριθμός των σκαφών αναψυχής (όλων των κατηγοριών) που επισκέφθηκαν τα τουρκικά λιμάνια απ το 2000 μέχρι και το 2016.	130
Πίνακας 44 : Αποτελεσματικός συντελεστής Φ.Π.Α που ισχύει στην χρηματοδοτική μίσθωση σκαφών αναψυχής, με βάση το μήκος του σκάφους.....	139
Πίνακας 45 : Πίνακας Φορολόγησης Ναυλώσεων Σκαφών Αναψυχής με Φ.Π.Α.	140
Πίνακας 46 : Μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού στην Κύπρο	141
Πίνακας 47: ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ, Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος.	148
Πίνακας 48 : ΚΡΟΑΤΙΑ Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος.	149
Πίνακας 49 : ΣΛΟΒΕΝΙΑ Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος.	150
Πίνακας 50: ΟΛΛΑΝΔΙΑ* Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος.	151
Πίνακας 51 :ΕΛΛΑΔΑ, Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος.	152

Πίνακας 52 :Συγκεντρωτικός Πίνακας Ετήσιας Φορολογικής Επιβάρυνσης συγκριτικού παραδείγματος.....	155
Πίνακας 53 : Ετήσια φορολογική επιβάρυνση Ιδιωτικού σκάφους αναψυχής συγκριτικού παραδείγματος.....	162
Πίνακας 54 : Φορολογική επιβάρυνση Φόρου Εισοδήματος επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής ανά χώρα προέλευσης.....	165
Πίνακας 55 :Σύγκριση πάγιων εξόδων σκαφών αναψυχής με σύμφωνα με την έρευνα του N.E.E και Φορολογικών Αντικειμενικών Κριτηρίων.....	165
Πίνακας 56 : Συντελεστές Φ.Π.Α. (%) που επιβαρύνουν τα κυριότερη κόστη των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής ανά χώρα προέλευσης.....	166
Πίνακας 57: Ετήσια Φορολογική Επιβάρυνση Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής.....	170

Ευρετήριο Γραφημάτων

Γράφημα 1 Αναλογία Επαγγελματικών και Ιδιωτικών σκαφών αναψυχής ανά μήκος	26
Γράφημα 2: εκτίμηση της ετήσιας μεταβολής των αφίξεων του ναυτικού τουρισμού μέχρι το 2021.....	42
Γράφημα 3 : Αριθμός των σκαφών αναψυχής (όλων των κατηγοριών) με κίτρινη σημαία που επισκέφτηκαν τα τουρκικά λιμάνια το 2016	131
Γράφημα 4: Συγκριτική απεικόνιση ετήσιας φορολογικής επιβάρυνσης Φυσικών και Νομικών Προσώπων	156
Γράφημα 5: Απεικόνιση Φόρου Εισοδήματος που επιβαρύνει το επαγγελματικό σκάφος ανά χώρα.....	157

Γράφημα 6: Απεικόνιση ανά φόρο της ετήσιας συνολικής επιβάρυνσης επαγγελματικού σκάφους Φυσικού Προσώπου	159
Γράφημα 7: Απεικόνιση ανά φόρο της ετήσιας συνολικής επιβάρυνσης επαγγελματικού σκάφους Νομικού προσώπου	160
Γράφημα 8: Αναλογική απεικόνιση του Φόρου Εισοδήματος και του Φ,Π,Α. ναύλωσης στο σύνολο του φορολογικού κόστους.....	161
Γράφημα 9 : Συγκριτική απεικόνιση Συνολικής Ετήσιας Φορολογικής επιβάρυνσης Ιδιωτικού σκάφους παραδείγματος	163
Γράφημα 10 : Συντελεστής ΦΠΑ (%) επί των Ναυλώσεων ανά χώρα.....	167
Γράφημα 11 : Συντελεστής ΦΠΑ (%) Ελλειμνισμού ανά χώρα*	167
Γράφημα 12: Συγκριτικό παράδειγμα - ετήσια φορολογική επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους Φυσικού Προσώπου	168
Γράφημα 13: Συγκριτικό παράδειγμα- ετήσια φορολογική επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους Νομικού Προσώπου	168
Γράφημα 14: Ποσοστό άλλων φόρων στο σύνολο της ετήσιας φορολογικής επιβάρυνσης με βάση το συγκριτικό παράδειγμα.....	169
Γράφημα 15: Συγκριτική απεικόνιση φορολογικής επιβάρυνσης ιδιωτικών σκαφών αναψυχής σε Ελλάδα και Κροατία	171

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: ICOMIA BOOK 2016, p 50 GREECE, Οικονομικά Στοιχεία, Επιχειρήσεις, Εργαζόμενοι.....	23
--	----

Εικόνα 2: ICOMIA BOOK 2016, p. 51 GREECE ,Κάτοχοι Σκαφών, Σκάφη, Μηχανές ...	24
Εικόνα 3: Δημοφιλέστεροι προορισμοί ενοικιαζομένων σκαφών αναψυχής, και ποσοστό κρατήσεων ανά προορισμό.....	33
Εικόνα 4 : Αριθμός ιδιοκτητών σκαφών στο Ηνωμένο Βασίλειο ανά περιοχή (%)	75
Εικόνα 5 Ηνωμένο Βασίλειο - Συντελεστές Φ.Π.Α.	77
Εικόνα 6 : Ηνωμένο Βασίλειο - Κλιμάκια φορολογητέου Εισοδήματος 2018.....	79
Εικόνα 7 : Ηνωμένο Βασίλειο - Συντελεστές Φορολογίας Εισοδήματος 2018	80
Εικόνα 8 Ηνωμένο Βασίλειο - Συντελεστής Φορολογίας Εισοδήματος Νομικών Προσώπων.....	80
Εικόνα 9: ICOMIA BOOK 2016 p. 40 CROATIA, Οικονομικά Στοιχεία, Επιχειρήσεις, Εργαζόμενοι.....	84
Εικόνα 10: ICOMIA BOOK 2016, p.41 CROATIA, Κάτοχοι Σκαφών, Σκάφη, Μηχανές	85
Εικόνα 11: Κροατία - Χαρακτηριστικά επιχειρήσεων για ένταξη στο Ειδικό Καθεστώς απαλλαγής Φ.Π.Α.....	87
Εικόνα 12 : Λίστα Πληρώματος και Επιβατών.....	94
Εικόνα 13: Σλοβενία - Χαρακτηριστικά επιχειρήσεων για ένταξη στο Ειδικό Καθεστώς απαλλαγής Φ.Π.Α.....	105
Εικόνα 14 : ICOMIA BOOK 2016, p.80, NETHERLANDS, Οικονομικά Στοιχεία, Επιχειρήσεις, Εργαζόμενοι.....	114
Εικόνα 15: ICOMIA BOOK 2016, p.41, Κάτοχοι Σκαφών, Σκάφη, Μηχανές.....	115
Εικόνα 16: Ολλανδία – Χαρακτηριστικά επιχειρήσεων για ένταξη στο Ειδικό Καθεστώς απαλλαγής Φ.Π.Α.....	117

Εικόνα 17 : Πιστοποιητικό COMMERCIAL CRUISING VESSEL	120
Εικόνα 18 : Ολλανδική φορολογική Διοίκηση , Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων εκτός συντάξεων για το 2018	124
Εικόνα 19 : Ολλανδική φορολογική Διοίκηση , Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Νομικών Προσώπων	125
Εικόνα 20 : Κόστος εγγραφής στα Ολλανδικά Μητρώα Πλοίων	127
Εικόνα 21 : ICOMIA BOOK 2016, p.72 TURKEY, Οικονομικά Στοιχεία, Επιχειρήσεις, Εργαζόμενοι.....	133
Εικόνα 22: ICOMIA BOOK 2016, p.73 TURKEY, Κάτοχοι Σκαφών , Σκάφη, Μηχανές	134

Ευρετήριο Παραρτημάτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: Παράγραφος 6 του άρθρου 1 του Ν.4334/2015 (ΦΕΚ Α 80/16-07-15)	191
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: Ν.2859/2000 « Κύρωση Κώδικα Προστιθέμενης Αξίας». Άρθρο 27 Ειδικές Απαλλαγές	191
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III: Άρθρα 1 και 2 του Ν 27/75 (ΦΕΚ Α 77/22.04,.1975) Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων.....	195
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Περίπτωση στ άρθρου 31 του ν. 4172/2013 (ΦΕΚ Α 167 23.07.2013) Φορολογία εισοδήματος επείγοντα μέτρα εφαρμογής του Ν.4046/2012 του Ν.4093/2012 και του Ν.4127/2013 και άλλες διατάξεις,	196
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V : Άρθρο 85 του Ν. 4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017).....	197

1. Εισαγωγή – Ιστορία του yachting

1.1 Εισαγωγή

Το yachting ως δραστηριότητα είναι πολύ δημοφιλής μεταξύ Ελλήνων, αλλά κυρίως των ξένων επισκεπτών της χώρας μας, και κατά συνέπεια αποτελεί σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού, που χωρίς αμφιβολία τα τελευταία χρόνια συνέβαλε στην οικονομική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και στην διατήρηση της συνοχής τους με την συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού.

Η Ελλάδα διαθέτει το συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες, λόγω του μεσογειακού της κλίματος, της ποικιλίας των θαλασσών, των 1.200 νησιών, 4.800 νησίδων, 16.000 χλμ ακτογραμμής, και των υψηλών ποσοστών ηλιοφάνειας (NEE, 2012).

Εκτός των μορφολογικών χαρακτηριστικών, η Ελλάδα διαθέτει και το συγκριτικό πλεονέκτημα της γαστρονομίας, και του «value for money» (REPUBLIC OF CROATIA MINISTRY OF THE SEA, 2008)

Οι περιηγήσεις των θαλασσών γίνονται με ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα σκάφη, τα οποία είναι μισθωμένα από εταιρίες ενοικιάσεως σκαφών, ή μπορεί να είναι ιδιωτικά.

Η ζήτηση για σκάφη αναψυχής εκδηλώνεται από ιδιώτες λάτρεις της θάλασσας, μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης. Το Yachting θεωρείται ως μία αγορά εντάσεως παγίου, με υψηλές επενδύσεις κεφαλαίων, και έχει συνδεθεί με τα υψηλά εισοδήματα των πελατών του και πολυτελείς διακοπές. Αυτό έχει λειτουργήσει αρνητικά, και έχει διαμορφώσει μία λανθασμένη εικόνα για τον κλάδο, και ιδιαίτερα απ' την πολιτεία η οποία αντιμετωπίζει σχεδόν το σύνολο των κατόχων σκαφών αναψυχής, ως να τελούν υπό πολυτελή διαβίωση, και να τους φορολογεί ανάλογα.

Οι φόροι είναι εισφορές που επιβάλλονται από την κυβέρνηση στο εισόδημα, τον πλούτο, και τα κεφαλαιακά κέρδη των ατόμων, και των επιχειρήσεων, στη δαπάνη αγαθών και υπηρεσιών, και στις ιδιοκτησίες. Η φορολογία συνεπάγεται καταναγκασμό. Οι φορολογούμενοι υποχρεούνται να καταβάλλουν πληρωμές, ανεξάρτητα από τα συναισθήματά τους ή την προθυμία τους. Μόλις επιβληθεί ο φόρος, κανένα άτομο δεν έχει

την επιλογή να πληρώσει ή να μην πληρώσει, εκτός εάν φυσικά το κάνει παράνομα, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση της φοροδιαφυγής (Γεωργακόπουλος, 2012).

Ένας από τους κύριους διαύλους μέσω των οποίων τα επίπεδα φόρου επηρεάζουν την ανάπτυξη, είναι μέσω των επιπτώσεών τους στην επιχειρηματικότητα. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι υψηλότεροι εταιρικοί φόροι συνδέονται με χαμηλότερη επιχειρηματικότητα. Αν και οι σχετικές εμπειρικές μελέτες υπόκεινται σε περιορισμούς και δεν αποδεικνύουν την αιτιώδη συνάφεια της φορολόγησης με τη δημιουργία επιχειρήσεων, είναι εύλογο να υποθεθεί ότι πρόκειται για ένα κανάλι μέσω του οποίου οι φόροι θα μπορούσαν να μειώσουν την επιχειρηματικότητα και την οικονομική ανάπτυξη (Minford, 2016).

1.2 Σκοπός Έρευνας - Μεθοδολογία

1.2.1 Σκοπός έρευνας

Με την παρούσα έρευνα εξετάζεται η φορολογική προσέγγιση του yachting στην Ελλάδα και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Σκοπός της έρευνας είναι η διερεύνηση, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο η φορολογία έχει επιδράσει στην υφιστάμενη κατάσταση του κλάδου, και αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξή του. Αυτό επιτυγχάνεται, μέσω της καταγραφής του φορολογικού πλαισίου που διέπει τον κλάδο στην Ελλάδα και στις υπό εξέταση χώρες. Οι χώρες αυτές είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Κροατία, η Σλοβενία και η Ολλανδία. Επίσης έγινε προσπάθεια να συμπεριληφθούν και χώρες όπως η Κύπρος και η Τουρκία, χώρες γειτονικές με την Ελλάδα, αλλά επειδή δεν είχαμε ασφαλή πρόσβαση στα στοιχεία που ζητήσαμε, αυτό δεν κατέστη δυνατό να γίνει στο βαθμό που θα θέλαμε. Κατόπιν εξετάζοντας συγκριτικά, τα ευρήματα της έρευνας, αναμένεται να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα, για τον τρόπο και το βαθμό επίδρασης της φορολογίας στον κλάδο.

1.2.2 Μεθοδολογία

Για την απάντηση του ερευνητικού ερωτήματος, δηλαδή με ποιό τρόπο, και σε ποιό βαθμό, επιδρά στο χώρο του yachting, ο τρόπος με τον οποίο τον προσεγγίζει φορολογικά η Ελλάδα, αρχικά γίνεται αναφορά στους νόμους, και τις αλλαγές που έλαβαν χώρα απ'

την ισχύ του Ν.27/75 μέχρι σήμερα. Στη συνέχεια χωρίζοντας τον κλάδο σε δύο μεγάλες κατηγορίες, το Επαγγελματικό, και το Ιδιωτικό yachting, καταγράφονται οι φορολογικές επιβαρύνσεις στα καθαρά κέρδη Φυσικών, και Νομικών Προσώπων των επιχειρήσεων του κλάδου, το Φ.Π.Α. στα κυριότερα κόστη, και τυχόν άλλες επιβαρύνσεις ή τέλη που βρίσκονται σε ισχύ. Τα κυριότερα κόστη αφορούν σε κόστος αγοράς, και σε κόστος ναυλώσεων, ελλιμενισμού, προμήθειας υλικών αντικειμένων και υπηρεσιών που αφορούν το σκάφος, και καυσίμων. Επίσης γίνεται καταγραφή τυχόν απαλλαγών, ή εξαιρέσεων, που μπορεί να γίνει χρήση.

Ως προς τα Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής καταγράφεται η κάθε μορφής φορολογική επιβάρυνση που αφορά στην κατοχή και τη χρήση τους.

Με τον ίδιο τρόπο καταγράφονται οι ίδιες φορολογικές επιβαρύνσεις σε όλες τις υπό εξέταση χώρες. Έγινε προσπάθεια ο τρόπος καταγραφής των παραπάνω να είναι ταυτόσημος για όλες τις χώρες ώστε η σύγκριση να είναι πιο αξιόπιστη. Στο τέλος της έρευνας παραθέτουμε ένα συγκριτικό παράδειγμα φορολόγησης στο οποίο αποτυπώνεται το φορολογικό κόστος, ως αποτέλεσμα του τρόπου με τον οποίο η κάθε χώρα προσεγγίζει φορολογικά τον κλάδο, καθώς και οι διαφορές και οι ομοιότητες αυτής της προσέγγισης. Για την Τουρκία και την Κύπρο που όπως αναφέραμε και πριν δεν είχαμε ασφαλή πρόσβαση σε όλα τα στοιχεία που ζητήσαμε δεν συμπεριλήφθηκαν στο συγκριτικό παράδειγμα εκτός της Κύπρου που έγινε εν μέρει. Ολοκληρώνοντας στα συμπεράσματα της έρευνας εκτός των χρήσιμων συμπερασμάτων, και των προτάσεων συμπεριλαμβάνονται και συγκριτικοί πίνακες αποτύπωσης των παραπάνω για όλες τις χώρες.

Τα στοιχεία για την πραγματοποίηση της έρευνας λήφθηκαν απ' την βάση δεδομένων:

1. Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων : Νόμος 438/1976 (ΦΕΚ Α 256 /27.9. 1976), Νόμος 4211/2013 256 Α' 2013, Νόμος 3842/2010 58 Α' 2010, Νόμος 4334/2015 (ΦΕΚ Α 80/16-07-15), Νόμος 3790/2009 143 Α' 2009, Νόμος 3182/2003 (ΦΕΚ Α `220 12.9.2003).
2. TAXHEAVEN : Π 8271/4879 ΠΟΛ.366/18.12.1987, Νόμος.2859/2000 άρθρο 27, ΠΟΛ.1076/26.3.2015 Οδηγίες για την ορθή εφαρμογή του εναλλακτικού τρόπου υπολογισμού της ελάχιστης φορολογίας εισοδήματος (άρθρα 30-34 Ν.4172/13).

3. e- forologia: Νόμος 27/1975 (ΦΕΚ Α 77/22.4.75), Νόμος 4256/2014«Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α΄ 92/14-04-2014), Νόμος4172/13,Τελευταία Κωδικοποίηση : Κωδικοποιημένος σύμφωνα με το Ν.4512/2018, Νόμος4504/2017 2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017).
4. GOV.UK : Calculate VAT taxable turnover, Corporation Tax rates and reliefs, VAT rates.
5. REPUBLIC OF CROATIA, MINISTRY OF FINANCE: Income Tax Act, Profit Tax Act, Value Added Tax Act, Sojourn Tax Act (Official Gazette 152/08 and 59/09 – corrigendum).
6. MINISTRY OF THE SEA, TRANSPORT, AND INFRASTRUCTURE, OF CROATIA : Ordinance On The Conditions For Conducting The Activity Of Chartering Of Vessels, nautical tourism development strategy 2009 – 2019.
7. REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE : Taxation in Slovenia 2018, Value added tax (VAT), Water Vessel Tax Act (Zdvp).
8. WORLDWIDE – TAX : Slovenia Income Taxes and Tax Laws, Cyprus Overview, Cyprus the preferred location.
9. BELASTINGDIENST: Tarieven box 1 (werk en woning), arieven voor de vennootschapsbelasting.
10. BELASTINGWETBOEK: Omzetbelasting
11. ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΚΥΠΡΟΥ: Ν.44/10 Το Κυπριακό Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας Πλοίων.
12. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΥΠΡΟΥ: Ερμηνευτική Εγκύκλιος αρ. 181.
13. PKF: Cyprus yacht vat taxation special scheme.
14. MINISTRY OF CULTURE AND TOURISM OF TURKEY: Yacht statistics 2016.
15. Ν.Ε.Ε. :Έρευνα Για Την Ανάδειξη Της Σημασίας Των Σκαφών Αναψυχής Στον Θαλάσσιο Τουρισμό Και Την Εθνική Οικονομία.
16. ICOMIA BOOK: Recreational Boating Industry Statistics 2016 for Greece, Croatia, Netherlands, and Turkey.

1.3 Ιστορία του Yachting

Η λέξη yacht, έχει τις ρίζες της στην Ολλανδική jacht, που σημαίνει κυνήγι. Ήταν όνομα του 16ου αιώνα για μικρά, γρήγορα πλοία του ολλανδικού ναυτικού που κυνηγούσαν άλλα πλοία, κυρίως πειρατικά που καθιστούσαν τα ύδατα των Κάτω Χωρών μη ασφαλή.

Ένα από αυτά τα πλοία δόθηκε στον βασιλιά Κάρολο Β΄ της Αγγλίας. Δεν χρησιμοποίησε το συγκεκριμένο σκάφος για κυνήγι, αλλά για την αναψυχή του. Τον Μάιο του 1660 έφτασε με αυτό το σκάφος στο Ρότερνταμ, και από τότε άρχισε να χρησιμοποιείται ο όρος yacht. Στις αρχές του 17ου αιώνα οι πλούσιοι έμποροι του Άμστερνταμ, εκδίδουν τους πρώτους κανονισμούς για τα σκάφη αναψυχής και σύντομα κατασκευάζουν την πρώτη μαρίνα. Αυτή η μαρίνα του Άμστερνταμ είχε αρχικά 41 θέσεις ελλιμενισμού. Αργότερα, δημιουργήθηκαν κλαμπ θαλάσσιου αθλητισμού και γύρω στο 1900 το yacht αναπτύχθηκε από ένα σκάφος με ένα πλευρικό σπαθί, σε ένα σκάφος με μια καρίνα. Η μεταπολεμική ευημερία του 20ού αιώνα, έστρεψε το ενδιαφέρον πολλών ανθρώπων προς την ατομική αναψυχή και ο μαζικός Θαλάσσιος τουρισμός έκανε την εμφάνισή του (Beulakker Eerde, 2012).

Μέχρι την δεκαετία του 70 ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος, ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος στην χώρα μας με υποδομές για φιλοξενία σκαφών αναψυχής, ο οποίος μέχρι και το 1968 είχε αναλάβει την τήρηση στατιστικών στοιχείων, και την προβολή του ελληνικού yachting, με την διοργάνωση διεθνών οργανώσεων και αθλητικών εκδηλώσεων.

Η Ελληνική αγορά του επαγγελματικού yachting εμφανίστηκε το 1970 αφού ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού είχε ξεκινήσει την κατασκευή και λειτουργία, σταθμών, και αποβάθρων εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, παρέχοντας τις βασικές υπηρεσίες στους λάτρεις του yachting. Πρώτη λειτούργησε η μαρίνα της Βουλιαγμένης (1963-1965), και μετά της Ζέας, Αρετσού, Αλίμου, και Γουβιάς.

Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο, που έθεσε το νομικό πλαίσιο για την λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής με το νόμο 438 του 1976. (Μανωλόγλου Σωτήριος, 2017).

2 Υφιστάμενη κατάσταση του yachting στην Ελλάδα

2.1 Yachting Ορισμοί

Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Yachting)

Σύμφωνα με το βασικό κριτήριο διάκρισης των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού, καταλήγουμε σε δύο κύριες τουριστικές δραστηριότητες, την Κρουαζιερόπλοια και την Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση. Με τον όρο Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Yachting), εννοούμε την εκμίσθωση ενός σκάφους για να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας, όσο και ως μέσο μετακίνησης, από μια ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό την αναψυχή τους (Διακομιχάλης Μιχαήλ, 2009).

Ο όρος Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Yachting) αναφέρεται επίσης και στην περίπτωση χρησιμοποίησης ιδιόκτητων σκαφών, πέραν της εκμίσθωσης.

Σκάφος αναψυχής

Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Οδηγίας 2013/53/ΕΕ¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2013 για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη, και την κατάργηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ:

- «**σκάφος**»: σκάφος αναψυχής ή ατομικό σκάφος.
- «**σκάφος αναψυχής**»: σκάφος παντός τύπου, εκτός των ατομικών σκαφών, που προορίζεται για αθλητικούς σκοπούς και αναψυχή, με μήκος γάστρας από 2,5 έως 24 m μετρούμενο σύμφωνα με το εναρμονισμένο πρότυπο, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσης.
- «**ατομικό σκάφος**»: σκάφος που προορίζεται για αθλητικούς σκοπούς και αναψυχή, με μήκος γάστρας μικρότερο των 4 μέτρων, το οποίο χρησιμοποιεί

¹ ΠΗΓΗ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013L0053&from=EL>

προωστικό κινητήρα με αντλία εκτόξευσης νερού ως κύριο μέσο πρόωσης, και έχει σχεδιασθεί ώστε να χρησιμοποιείται από άτομο ή άτομα που είναι καθιστά, όρθια ή γονατιστά επάνω του και όχι μέσα στη γάστρα (ΕΥ, 2013).

Ενώ σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 του νόμου 4256/14-4-2014 Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις:

α. **Πλοίο αναψυχής:** είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.

β. **Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής:** είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, μπορεί να φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση και, αν είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον τα κριτήρια τα οποία ορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 2.²

γ. **Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής:** είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται.

δ. **Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής:** είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιάιτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.

ε. **Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής:** είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό.³ (e-forologia, Νόμος 4256/2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α΄ 92/14-04-2014), 2014).

² Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται τα ειδικότερα κριτήρια τα οποία πρέπει να πληροί το ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής όταν είναι επαγγελματικό, όπως είναι αυτά που αφορούν στην κατασκευή και ευστάθεια του πλοίου, στην ιστιοφορία και στον κινητήρα ως βοηθητικό μέσο πρόωσης

³ Νόμος 4256/2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α΄ 92/14-04-2014)

2.2 Χαρακτηριστικά του κλάδου

Το yachting στην Ελλάδα αποτελεί την πιο αντιπροσωπευτική μορφή θαλάσσιου τουρισμού. Το μεγαλύτερο ποσοστό των τουριστών που ζητούν υπηρεσίες ενοικίασης yacht είναι κυρίως Ευρωπαϊκής προέλευσης, με το μερίδιο του λέοντος να ανήκει σε Αμερικάνους, Γερμανούς, Βρετανούς, και να ακολουθούν, Γάλλοι, Ιταλοί, Σκανδιναβοί κ.τ.λ. Αντίθετα λιγότερη ζήτηση υπάρχει από Ανατολικοευρωπαίους και Ασιάτες. Οι Αμερικανοί προτιμούν παραδοσιακά το yachting με motor boats. Το προφίλ των επισκεπτών είναι άτομα ηλικίας 50+ με ανώτερο εισόδημα και ανώτερο εκπαιδευτικό επίπεδο, και παρέες ατόμων ηλικίας 20-45 κυρίως παρέες και οικογένειες, με μέσο και ανώτερο εισόδημα και ανώτερο εκπαιδευτικό επίπεδο. (ΣΕΤΕ, 2016)

Δυστυχώς αν και η Ελλάδα είναι χώρα με ναυτική παράδοση, περιβάλλεται από θάλασσα και διαθέτει ιδανικό περιβάλλον για yachting, το ποσοστό των Ελλήνων που ζητούν υπηρεσίες ενοικίασης σκαφών αναψυχής, ή που είναι κάτοχοι σκαφών αναψυχής, είναι μικρό σε σχέση με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες με μεγάλα περιθώρια βελτίωσης. Οι λόγοι που συμβαίνει αυτό μπορεί να πει κάποιος είναι κυρίως οικονομικοί, καθώς η ζήτηση για υπηρεσίες yachting εκδηλώνεται από άτομα μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης, αλλά και η έλλειψη κουλτούρας, καθώς ο Έλληνας παραδοσιακά χρησιμοποιούσε το θαλάσσιο περιβάλλον για βιοπορισμό και όχι για αναψυχή.

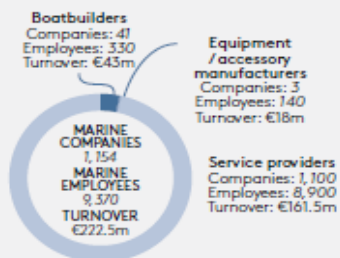
Όπως και ο Γιώργος Βερνίκος, γ.γ. ΣΕΤΕ και Πρόεδρος VERNICOS YAGHTS δήλωσε στο περιοδικό «Τουριστική Αγορά» στην Ελλάδα το «γιώτινγκ αναπτύχθηκε κυρίως με βάση το θεσμικό πλαίσιο του επαγγελματικού σκάφους με το νόμο 438 του 1976 και τις μετέπειτα τροποποιήσεις του. Η εξέλιξη αυτή δεν ήταν τυχαία. Το επαγγελματικό σκάφος γινόταν πιο εύκολα κοινωνικά αποδεκτό μέσα σ' ένα ιδεολογικό κλίμα όπου ήταν ενοχοποιημένο σαν ένα εργαλείο πλουσίων», και όχι όπως στην Δυτική Μεσόγειο που δόθηκε έμφαση σε μία ισόρροπη ανάπτυξη του περιβάλλοντος γύρω από μία μαρίνα, με αντίστοιχη προσφορά εξυπηρετήσεων και υπηρεσιών. (ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ-ΑΓΟΡΑ).

Παρακάτω παρατίθενται χρήσιμα στατιστικά οικονομικά και αριθμητικά, στοιχεία που αφορούν την Ελλάδα, και αναφέρονται στην βιομηχανία σκαφών, όπως αυτά αποτυπώνονται στο βιβλίο της ICOMIA για το 2016.

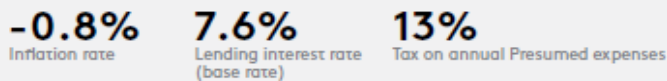


Greece

COMPANIES AND EMPLOYMENT

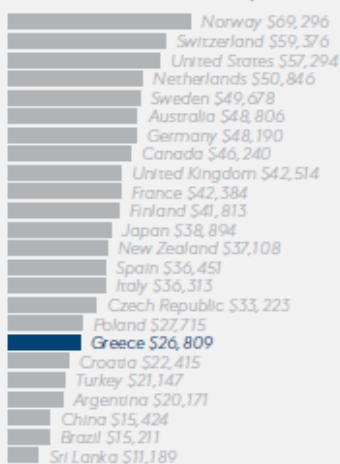


ECONOMIC DATA

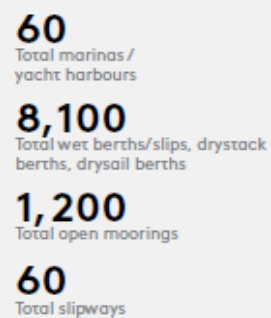


GDP

GDP dollar estimates are derived from PPP (Purchasing Power Parity) calculations per capita. Values are in international dollars. Source: International Monetary Fund.



BOATING FACILITIES



KONSTANTINOS BISNIKIS

SECAPLAS

T: +30 210 4831 846

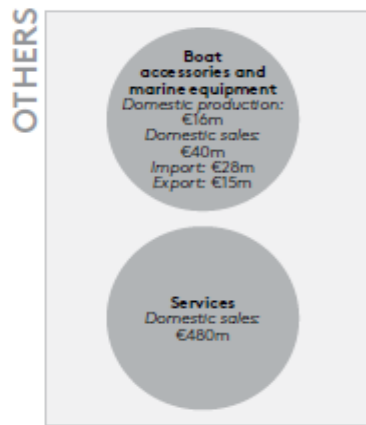
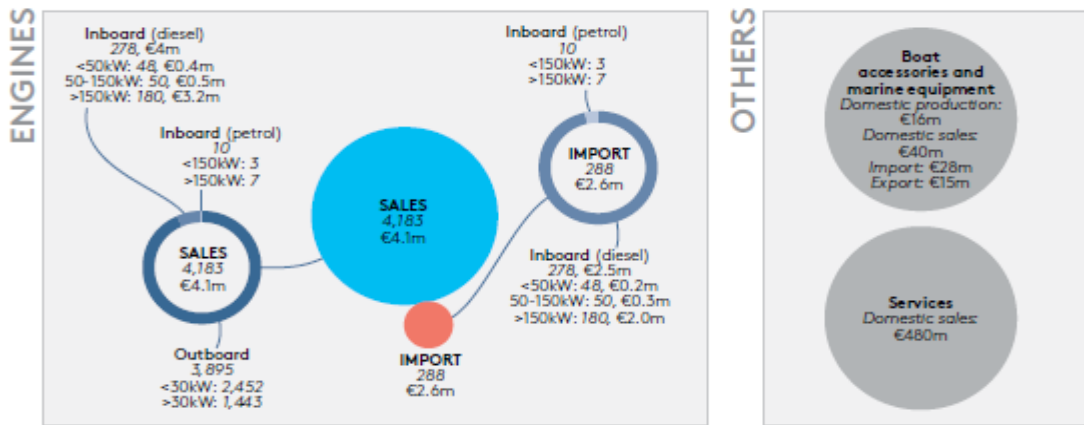
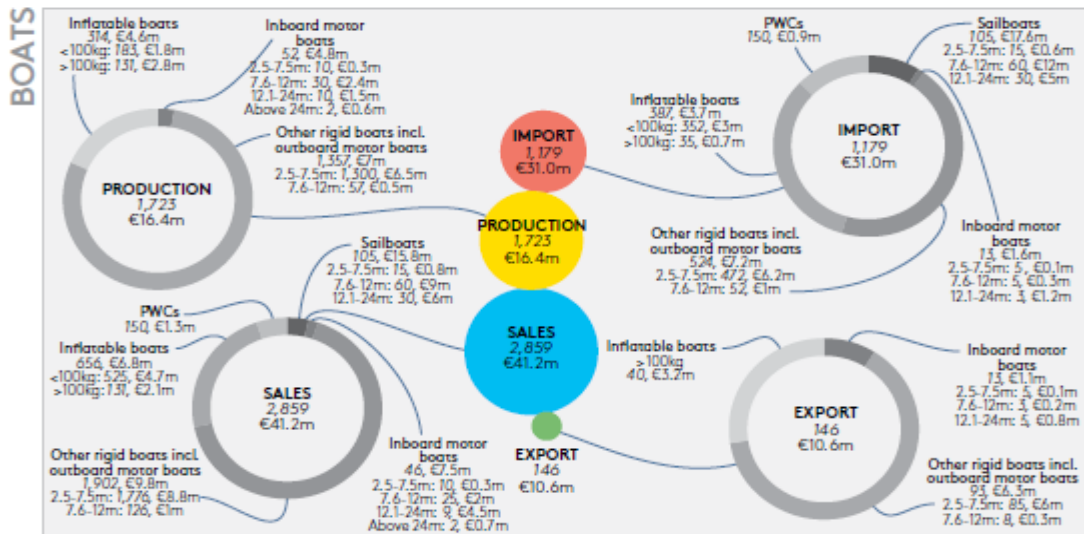
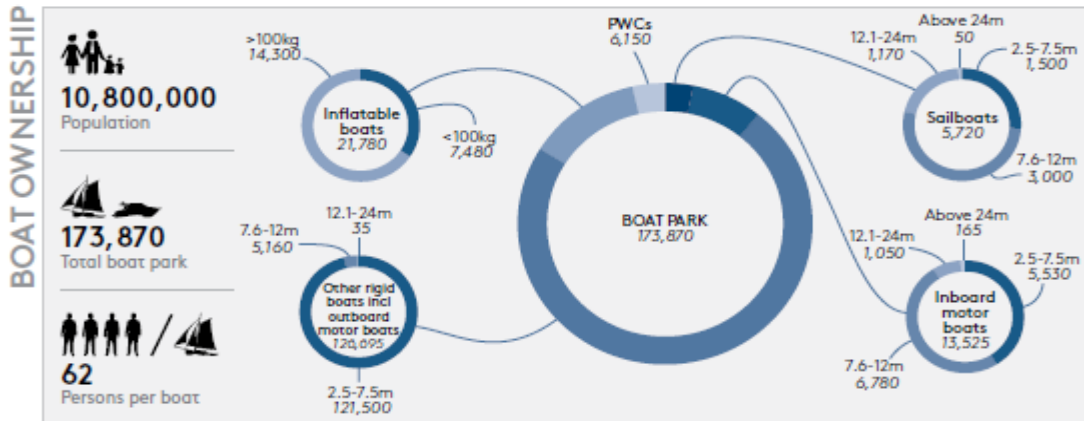
E: costas_biskinis@yahoo.gr

W: www.secaplas.gr

ΠΗΓΗ: ICOMIA BOOK, GREECE, 2016

Εικόνα 1: ICOMIA BOOK 2016, p 50 GREECE, Οικονομικά Στοιχεία, Επιχειρήσεις, Εργαζόμενοι

GREECE



Data supplied by the MIA and other sources (refer Explanatory Notes prior to start of Section A), with exceptions as below:
Outboard engine sales: IMEC

ΠΗΓΗ: ICOMIA BOOK, GREECE, 2016

Εικόνα 2: ICOMIA BOOK 2016, p. 51 GREECE ,Κάτοχοι Σκαφών, Σκάφη, Μηχανές

Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται 173.870 διαφόρων ειδών πλοία με αντιστοιχία ένα πλοίο ανά 62 κατοίκους. Στον παρακάτω πίνακα απεικονίζονται τα ιστιοπλοϊκά και τα μηχανοκίνητα σκάφη ανά κατηγορία ως προς το μήκος:

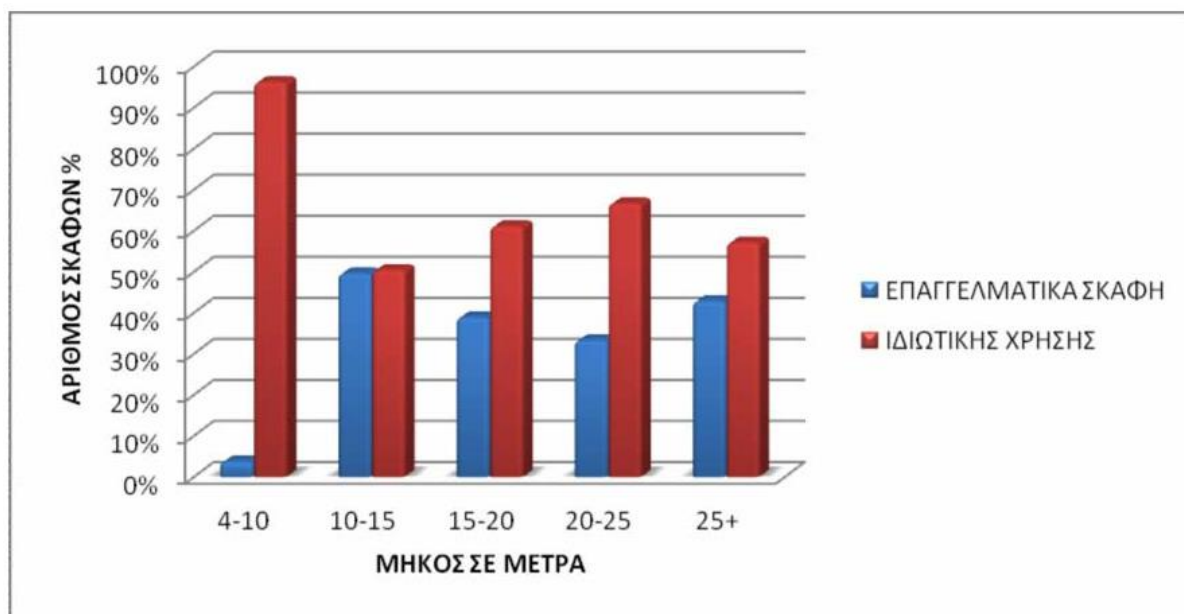
Πίνακας 1 Αριθμός ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων σκαφών ανάλογα το μήκος

ΜΗΚΟΣ	ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΑ	ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕ ΕΣΩΛΕΜΒΙΑ ΜΗΧΑΝΗ
2,5 - 7,5 μέτρα	1.500	5.530
7,6 - 12 μέτρα	3.000	6.780
12,1 - 24 μέτρα	1.170	1.050
Πάνω από 24 μέτρα	50	165
ΣΥΝΟΛΟ	5720	13.525

ΠΗΓΗ : (ICOMIA, GREECE, 2016)

Σήμερα 5.100 περίπου είναι τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία σύμφωνα με τα νηολόγια που τηρούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Σε έρευνα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας που διεξήχθη το 2012 σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιώς προκύπτει ότι τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής αφορούν σχεδόν κατά 80% σκάφη που κυμαίνονται μεταξύ 10 και 20 μέτρων μήκος.

Γράφημα 1 Αναλογία Επαγγελματικών και Ιδιωτικών σκαφών αναψυχής ανά μήκος



(NEE, 2012)

Επίσης πρόσφατη έρευνα ανέδειξε ότι στην Ελλάδα κατασκευάζεται το 48% των σκαφών και είναι κυρίως μικρά σκάφη. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να ενισχύσει την βιομηχανία κατασκευής σκαφών και με τα κατάλληλα κίνητρα να μετατοπιστεί η ζήτηση για μεγαλύτερα σκάφη, εξέλιξη ευεργετική για το Α.Ε.Π και τις θέσεις εργασίας, ενώ παράλληλα θα προσθέσει αξία στην Ελληνική οικονομία (capital.gr, 2017).

Η Ελλάδα άλλωστε διαθέτει έμπειρο και εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό, καθώς και υποδομές στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα, ώστε να καταστεί πλήρως ανταγωνιστική στον τομέα κατασκευής μεγαλύτερων σκαφών (super yachts) ακολουθώντας το παράδειγμα γειτονικών κρατών (Τουρκία) και λαμβάνοντας το μερίδιο που της αναλογεί στη διεθνή βιομηχανία κατασκευής σκαφών αναψυχής.

2.3 Υφιστάμενη κατάσταση

Η Ελλάδα θεωρείται παράδεισος στον χώρο του yachting. Διαθέτει 16.040 χιλιόμετρα ακτογραμμών, και 5.000 χιλιάδες περίπου μικρά νησάκια και βραχονησίδες, με ποικίλο φυσικό περιβάλλον, που σε συνδυασμό με τις κλιματικές συνθήκες που επικρατούν, την καθαρότητα, και την διαύγεια των νερών, την καθιστούν ιδεώδη

προορισμό σε διεθνές επίπεδο στο χώρο του yachting. Επιπλέον θα πρέπει να τονιστούν και τα υψηλά επίπεδα ασφαλείας που χαρακτηρίζουν τον θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα.

Ο κλάδος του yachting ακολούθησε και αυτός την πτωτική πορεία που ακολούθησε η Ελληνική Οικονομία με το ξέσπασμα της κρίσης το 2008 με χειρότερη χρονιά το 2012.

Τότε ήταν που πολλά σκάφη αναζήτησαν άλλους προορισμούς κυρίως την Τουρκία, Κροατία, και Μαυροβούνιο όπου το κόστος ελλιμενισμού ήταν χαμηλότερο λόγω χαμηλότερου συντελεστή Φ.Π.Α. σε συνδυασμό και με τον ειδικό φόρο που είχε θεσπιστεί με τον νόμο 3790 /2009 για τα ιδιωτικά σκάφη, και την επιβολή των τεκμηρίων διαβίωσης.

Το 2013 και 2014 μετριάστηκαν κάπως οι απώλειες με κάποιες ενδείξεις ανόδου, κυρίως με την έλευση Ρώσων, και Σκανδιναβών η οποία όμως άνοδο δεν συνεχίστηκε τις επόμενες χρονιές 2015 και 2016, αφού μια σειρά ενδογενών και εξωγενών γεγονότων, δεν του επέτρεψαν να αναπτυχθεί και να ακολουθήσει την αυξητική τάση του τουρισμού στο σύνολό του. Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Πλοιοκτητών σκαφών αναψυχής, η μείωση του τζίρου, και οι απώλειες για τις ελληνικές μαρίνες εκτιμώνται σε 25% σε σύγκριση με το 2009, ενώ σύμφωνα με μελέτες για τον τομέα του Θαλάσσιου τουρισμού, ο ρυθμός των συνολικών αφίξεων και παραγωγής νέων σκαφών στη χώρα μας έχει μειωθεί πάνω από 60% σε σύγκριση με το 2008. (ΕΠΕΣΤ, 2015).

Από στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), το 2016 παρά την αύξηση του τουρισμού είχαμε πτώση των εσόδων του κλάδου κατά 752 εκ. ευρώ, δηλαδή μείωση κατά 7,1% σε σχέση με το 2015, μείωση που αποδίδεται στην έξαρση του προσφυγικού ζητήματος και τη διαχείριση της τουριστικής εικόνας στο εξωτερικό αναφορικά με το ζήτημα, σε συνδυασμό με το ασταθές φορολογικό και θεσμικό πλαίσιο που επικρατεί τα τελευταία χρόνια. Έτσι είχαμε κατά την τελευταία πενταετία μείωση των ναυλώσεων, με το μεγαλύτερο ποσοστό έως και 80% να εμφανίζεται στα σκάφη αναψυχής έως 12 ατόμων, ενώ η ανεργία των ναυτικών του κλάδου άγγιξε το 30%.

Για το 2017 σύμφωνα με τον γ.γ. της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ) Διογένη Βενετόπουλο, στο Euro2day.gr «η ζήτηση και οι πρώτες

ναυλώσεις ελληνικών σκαφών τουρισμού οδηγούν στην εκτίμηση πως, σε γενικές γραμμές, ο κλάδος καταγράφει άνοδο, μετά από τα τελευταία δύσκολα χρόνια συνεχόμενης πτώσης η οποία υπολογίζουμε ότι έφθασε το 23% την περίοδο 2010-2016». Εκτιμά δε ότι το 2017 ο κλάδος είναι πιθανό να ισοσκελίσει τις απώλειες του 2016 ή και να τις υπερκαλύψει.

Αυξημένη ζήτηση, σύμφωνα με τον γ.γ. της ΕΠΕΣΤ, καταγράφουν τα σκάφη χωρίς πλήρωμα (ιστιοπλοϊκά, καταμαράν, μικρά yacht). Ο λόγος, σύμφωνα με τον ίδιο, σχετίζεται στο γεγονός ότι η πελατεία τους είναι κατά βάση Ευρωπαίοι.

Θετικό πρόσημο αλλά μικρότερη αύξηση σε σύγκριση με την προηγούμενη κατηγορία σημειώνει η ζήτηση για σκάφη με πλήρωμα (super yachts, mega yachts).

Τα «απόνερα» από τις εξελίξεις στην Τουρκία αλλά και τα τρομοκρατικά χτυπήματα του 2016 στην Ευρώπη δέχονται, κυρίως, τα μικρά κρουαζιερόπλοια για τα οποία η ζήτηση και οι ναυλώσεις εξακολουθούν να κινούνται με κόκκινο πρόσημο. (Φούρλα Δήμητρα - Μαρίλια, 2017).

Ο θαλάσσιος τουρισμός συνεισέφερε μέχρι και πριν την εκδήλωση της κρίσης το 3,8% από το ποσοστό 18% που συνεισέφερε συνολικά ο τουρισμός στο ΑΕΠ της χώρας (Diakomihalis Mihail, Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects, 2007) και όπως δήλωσε στο περιοδικό Τουριστική Αγορά⁴ ο πρόεδρος του ΕΠΕΣΤ Αντώνης Στελιάτος, ο κλάδος του yachting «θα μπορούσε να αποτελέσει ένα από τα βασικά μέσα ανάπτυξης, στήριξης και ανασυγκρότησης της ελληνικής οικονομίας μέσα από τη εισροή ξένου συναλλάγματος καθώς το 98% των εσόδων του κλάδου προέρχονται από το εξωτερικό, την προσφορά εργασίας, και γενικότερα την ανάδειξη της Ελλάδας σε προορισμό υψηλών προδιαγραφών».

Εκτός απ την συμβολή στο ΑΕΠ της χώρας, η ανάπτυξη του yachting συμπαρασύρει ανοδικά και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες που συνδέονται άμεσα με τον κλάδο (π.χ. ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, μονάδες κατασκευής ανταλλακτικών

⁴ <http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=2618>

και εξαρτημάτων που προορίζονται για τα σκάφη κ.τ.λ.) δημιουργώντας έτσι νέες θέσεις απασχόλησης.

Το Υπουργείο Τουρισμού έχει επιλέξει τον ναυτικό τουρισμό με σκάφη αναψυχής ως προτεραιότητα για την επόμενη προγραμματική περίοδο 2015-2020. Είναι επίσης στους έξι βασικούς πυλώνες του τουρισμού σύμφωνα με μελέτη του ΣΕΤΕ, μαζί με τους Sun and Beach, Οδικό Τουρισμό, MICE, City Break, και Θρησκευτικό και Πολιτιστικό Τουρισμό.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα παρουσιάζει τεράστιες προοπτικές ανάπτυξης, καθότι είναι ένας τομέας που αναπτύσσεται διεθνώς με 12%, όταν οι άλλοι τομείς του τουρισμού παραμένουν σταθεροί. Η περαιτέρω δε ανάπτυξη του yachting παράγει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα για τις τοπικές κοινωνίες και φυσικά δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας στα νησιά, συγκρατώντας τον πληθυσμό στην περιοχή. Σύμφωνα δε με έρευνα που διεξήχθη, πολλοί προορισμοί των σκαφών αναψυχής στην χώρα μας είναι σε απομακρυσμένες περιοχές. Το γεγονός αυτό είναι ενδεικτικό της σημαντικής συμβολής του κλάδου στην ανάπτυξη της λιγότερο ανεπτυγμένης νησιωτικής μας χώρας. (ΙΝΣΕΤΕ, 2015)

2.4 Τα προβλήματα του yachting στην Ελλάδα

Ο χώρος του yachting στην Ελλάδα αντιμετωπίζει πολλές προκλήσεις αλλά και πολλά προβλήματα.

Ένα απ' τα κυριότερα προβλήματα για την ανάπτυξη του yachting στην Ελλάδα αποτελεί η επάρκεια των θέσεων ελλιμενισμού, και η ποιότητα των υπηρεσιών και των εξυπηρετήσεων που παρέχουν. Συγκεκριμένα υπάρχει σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού, ενώ σε πολλές περιπτώσεις, οι υπάρχουσες θέσεις, ιδιαίτερα σε χώρους λιμένων είναι κακοσυντηρημένες, με σχεδόν ανύπαρκτες παροχές που να καλύπτουν τις βασικές ανάγκες των ελλιμενιζόμενων σκαφών. Η εικόνα δε που παρουσιάζουν, είναι πολλές φορές εικόνα εγκατάλειψης (κατεστραμμένα pillars, σκουπίδια, ανεπαρκής φωτισμός, κ.τ.λ.π) με ότι αυτό συνεπάγεται για την εικόνα της χώρας μας στο εξωτερικό.

Η Ελλάδα άλλωστε με 16.040 περίμετρο ακτογραμμών διαθέτει 8.924 θέσεις ελλιμενισμού δηλαδή μόλις 0,5 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος των κύριων ανταγωνιστριών χωρών της Μεσογείου είναι 8,9 θέσεις. (ΝΕΕ, 2012)

Το φορολογικό θεσμικό πλαίσιο με την πολυπλοκότητα και την μεταβλητότητα που παραδοσιακά το διακρίνει, αποτελεί επίσης ένα σημαντικό πρόβλημα για το yachting με αυτό κυρίως να εστιάζεται κυρίως στο ύψος του Φ.Π.Α που επιβαρύνει τις υπηρεσίες που παρέχουν οι μαρίνες, καθώς και στον ειδικό φόρο που έχει θεσπιστεί με τον νόμο 379/ 2009 για τα ιδιωτικά σκάφη σε συνδυασμό με την επιβολή των τεκμηρίων διαβίωσης.

Έτσι, με το «καλημέρα», ένας ιδιοκτήτης σκάφους πληρώνει 24% παραπάνω ενοίκιο σε μια μαρίνα στην Ελλάδα σε σχέση με μια μαρίνα στην Τουρκία που έχει μηδενικό ΦΠΑ. Η πλειονότητα όμως των μαρίνων που τις διαχειρίζονται ιδιώτες αδυνατεί να προβεί σε μειώσεις ενοικίων προς τους πελάτες της προκειμένου να γίνουν πιο ανταγωνιστικές, γιατί οι συμβάσεις παραχώρησης που έχουν υπογραφεί με το κράτος προβλέπουν αυξήσεις μισθωμάτων και αναπροσαρμογές σε ετήσια βάση, καθώς αυτές οι συμβάσεις υπεγράφησαν σε προ οικονομικής κρίσεως εποχή. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την φυγή μεγάλου αριθμού σκαφών προς γειτονικές χώρες, και την μείωση εσόδων και θέσεων απασχόλησης,

Παράλληλα, ο ειδικός φόρος που έχει θεσπιστεί με τον νόμο 3790/ 2009 για τα ιδιωτικά σκάφη σε συνδυασμό με την επιβολή των τεκμηρίων διαβίωσης, έχει δημιουργήσει ένα ασφυκτικό και κοστοβόρο πλαίσιο για τους ιδιοκτήτες σκαφών που αδυνατούν να καταβάλουν ενοίκια, και μάλιστα σε κρατικές μαρίνες παρατηρούνται έντονα φαινόμενα χαμηλής εισπραξιμότητας. (Κώτσης Βασ, 2012).

Σύμφωνα δε με άρθρο της Δήμητρα - Μαρίλια Φούρλα περισσότεροι από 9.300 ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής (ταχύπλοα, βάρκες και γιοτ), κατέθεσαν τις 'Άδειες Εκτέλεσης Πλώνων στις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές ώστε να γλιτώσουν από τα υπέρογκα τεκμήρια, αλλά και το Φόρο Πολυτελούς Διαβίωσης. Τα τεκμήρια και ο Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης δεν ισχύουν για τα επαγγελματικά σκάφη.

Ειδικότερα σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Λιμενικής Αστυνομίας 9.322 ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής κατέθεσαν τις Άδειες Πλόων τους το 2015, καταγράφοντας οριακή αύξηση 0,8% σε σχέση με το 2014 που «ακινήτοποιήθηκαν» 9.243 σκάφη.

Ωστόσο η μεγάλη «έκρηξη» στην κατάθεση Αδειών Πλόων καταγράφηκε το 2013, καθώς ο αριθμός των «ακινήσιων» στα σκάφη ανήλθε σε 7.652 σκάφη, τη στιγμή που τα προηγούμενα χρόνια ο αντίστοιχος αριθμός κυμαίνονται κάτω από τα 1.000 σκάφη.

Επίσης σύμφωνα με πληροφορίες του Enikonomia, από το 2002 έως και το 2014 έχουν λεμβολογηθεί στην Ελλάδα για πρώτη φορά 26.767 σκάφη μέχρι 7 μέτρα εκ των οποίων το 88% είναι Made In Greece γεγονός που σημαίνει πως περίπου 4 στα 10 σκάφη που υπάρχουν στην Ελλάδα έχουν τεθεί σε καθεστώς «ακινήσιας»! (Μαρίλια-Δήμητρα, 2016).

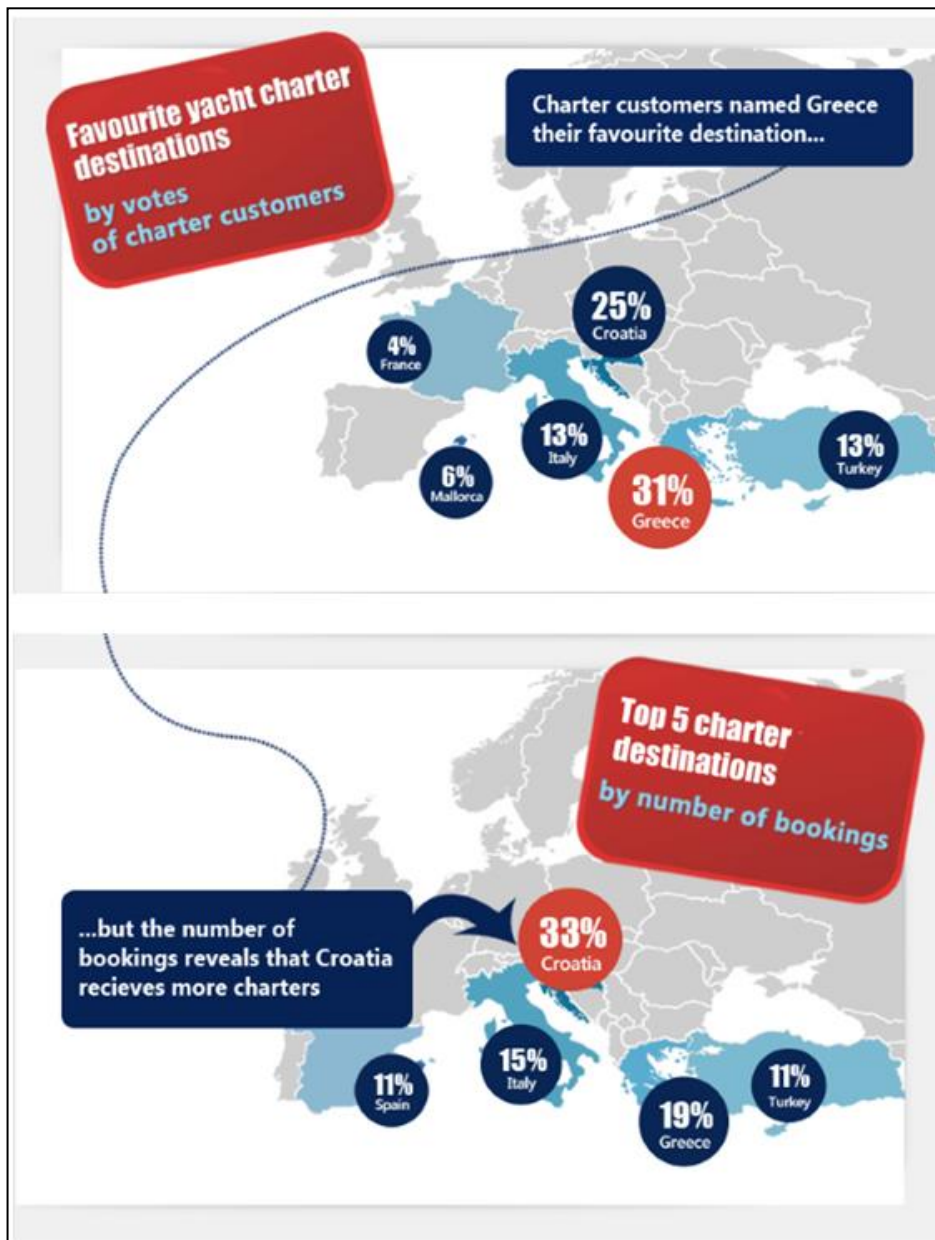
Αρνητικές συνέπειες θα έχει για το yachting η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 136 του ν. 4504/2017⁵ που θεσπίστηκε για την καταπολέμηση των παράνομων ναυλώσεων, και ουσιαστικά απαγορεύει την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων, από επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με κοινοτική σημαία (πλην της ελληνικής) και σημαία τρίτων χωρών. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι τα σκάφη αυτά να εκτελούν περιηγήσεις στις ελληνικές θάλασσες με λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης, λιμάνια γειτονικών χωρών (Αλβανία, Τουρκία, Μάλτα, κ.τ.λ.π.) με όλες τις αρνητικές συνέπειες για τα δημόσια έσοδα και την οικονομία γενικότερα.

Σ' όλα αυτά έρχεται να προστεθεί και η τροποποίηση του νόμου 4256/14 σε ό,τι αφορά το πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης που για τα πλοία με ξένη σημαία απαιτεί να εκδίδεται πλέον και στην Ελλάδα, και θα αποτελέσει ένα επιπλέον εμπόδιο για την περαιτέρω ανάπτυξη του γιώτινγκ στην Ελλάδα. (enikonomia.gr, 2018).

⁵ Νόμος 4504/2017 - ΦΕΚ 184/Α/29-11-2017

Αν σε όλα τα παραπάνω προβλήματα προσθέσουμε τον μεγάλο αριθμό παράνομων ναυλώσεων και τη δημιουργία αθέμιτου ανταγωνισμού, την έλλειψη ουσιαστικής εθνικής στρατηγικής, την ανεπαρκή προβολή της Ελλάδας στο εξωτερικό ως προορισμό θαλάσσιου τουρισμού με τη διοργάνωση roadshows, και το προσφυγικό καταλαβαίνει κανείς ότι η ανάπτυξη του yachting στην Ελλάδα έχει πολύ δρόμο να διανύσει ώστε να πάρει το μερίδιο που της αναλογεί στην αγορά βάσει της προτίμησης των επισκεπτών και την άνοδο του τουρισμού γενικότερα.

Στο παρακάτω γράφημα φαίνεται εύστοχα το ότι ενώ η Ελλάδα αποτελεί το δημοφιλέστερο προορισμό στον χώρο του επαγγελματικού yachting χωρίς πλήρωμα υστερεί αναλογικά σε κρατήσεις λόγω των προβλημάτων που προαναφέραμε.



ΠΗΓΗ : (YachtSys, 2013)

Εικόνα 3: Δημοφιλέστεροι προορισμοί ενοικιαζόμενων σκαφών αναψυχής, και ποσοστό κρατήσεων ανά προορισμό

3 Συνεισφορά στην Ελληνική Οικονομία – Προοπτικές ανάπτυξης

3.1 Συνεισφορά στην Ελληνική Οικονομία

3.1.1 Συμβολή του yachting στο Α.Ε.Π. της χώρας

Όπως έχουμε αναφέρει ο θαλάσσιος τουρισμός στον οποίο συμπεριλαμβάνεται και το yachting, συνεισέφερε μέχρι και πριν την εκδήλωση της κρίσης το 3,8% από το συνολικό ποσοστό συμβολής του τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας που ήταν 18%. (Diakomihalis Mihail, Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects, 2007).

Πίνακας 2: Άμεση και έμμεση συμβολή του Τουρισμού στο Α.Ε.Π.

Άμεση και έμμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας				
Κατηγορία Δαπάνης	2013 € Εκατ.	2014 € Εκατ.	2015 € Εκατ.	2021 € Εκατ.
Δαπάνη Εισερχόμενων Τουριστών	11,707.0	13,005.1	13,679.2	18,500.0
Δαπάνη Τουριστών Κρουαζιέρας	445.2	388.0	446.6	650.0
Δαπάνη Εταιρειών Κρουαζιέρας	216.0	191.0	210.0	350.0
Αερομεταφορές	1,077.0	1,177.0	1,250.0	2,100.0
Θαλάσσιες μεταφορές	148.0	151.0	145.0	350.0
Εγχώριος τουρισμός: Καταλύματα - Εστίαση	1,195.0	1,315.0	1,312.0	2,500.0
Επενδύσεις	200.0	200.0	200.0	1,000.0
Σύνολική Εγχώρια δαπάνη	14,988.2	16,427.1	17,242.8	25,450.0
ΑΕΠ Τρέχουσες Τιμές	180,389.0	177,559.4	176,022.7	207,490.0
Άμεση % Συμβολή	8.3%	9.3%	9.8%	12.3%
Πολλαπλασιαστής 2,2	2.2	2.2	2.2	1.9
Πολλαπλασιαστής 2,65	2.7	2.7	2.7	2.0
Συνολική Επίπτωση (με πολλαπλασιαστή 2,2)	32,974	36,140	37,934	48,355
Συνολική Επίπτωση (με πολλαπλασιαστή 2,65)	39,719	43,532	45,693	50,900
Συνολική % Συμβολή στο ΑΕΠ (Πολ.: 2,2)	18.3%	20.4%	21.6%	23.3%
Συνολική % Συμβολή στο ΑΕΠ (Πολ.: 2,65)	22.0%	24.5%	26.0%	24.5%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Τράπεζα της Ελλάδος και Εκτιμήσεις ΙΝΣΕΤΕ.

ΠΗΓΗ : (ΙΝΣΕΤΕ, 2016)

Εκτός απ' την συμβολή στο ΑΕΠ της χώρας το yachting συμπαρασύρει ανοδικά και άλλους παραγωγικούς κλάδους που συνδέονται άμεσα με αυτό όπως ναυπηγεία,

μονάδες επισκευής σκαφών, μαρίνες, μονάδες κατασκευής και τοποθέτησης εξαρτημάτων και ανταλλακτικών, επιχειρήσεις πώλησης καυσίμων, επιχειρήσεις τροφοδοσίας κ.τ.λ.

Στα παραπάνω θα πρέπει να συνυπολογίσουμε και τις δαπάνες που πραγματοποιούν οι ενοικιαστές των σκαφών στα διάφορα λιμάνια που αποβιβάζονται, για την διασκέδαση, και αναψυχή τους, καθώς και δαπάνες που αφορούν φόρους λιμενικά τέλη κ.τ.λ.

Το yachting είναι μία μορφή τουρισμού που στην Ελλάδα έχει υψηλά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης και κατ' επέκτασης συμβολής στην άνοδο του Α.Ε.Π. Από στοιχεία της ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) στην Ελλάδα το 2016 δραστηριοποιούνταν 19.245 σκάφη αναψυχής. Από μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιώς προκύπτει ότι τα ετήσια έξοδα (ελαστικά και ανελαστικά) ανά σκάφος κατά μέσο ανέρχονται σε € 34.307 (NEE, 2012).

Τα συνολικά λοιπόν έξοδα του κλάδου εκτιμώνται για το 2016 σε :

$$19.245 \text{ σκάφη} \times \text{€ } 34.307 = \text{€ } 660.238.215$$

Σύμφωνα πάλι με την παραπάνω μελέτη σε αυτά δεν περιλαμβάνονται έξοδα από ναυλώσεις επαγγελματικών σκαφών, έξοδα που δημιουργούνται κατά τη διάρκεια της ναύλωσης απ' τους επιβάτες και έξοδα αγοράς σκαφών.

Οι λάτρεις του yachting είναι συνήθως άτομα μεσαίου και υψηλού εισοδηματικού επιπέδου. Στον παρακάτω πίνακα της YachtSys εταιρείας διαχείρισης λογισμικού κρατήσεων για εταιρείες ναύλωσης σκαφών, αποτυπώνεται η κατά μέσο όρο δαπάνη των πελατών ανά εθνικότητα, που νοικιάζουν σκάφη αναψυχής, για διάρκεια μίας εβδομάδας.

Πίνακας 3: Μέση εβδομαδιαία δαπάνη ναυλωτών σκαφών αναψυχής ανά εθνικότητα προέλευσης

Italy	3250 eur/week
U.S.A	3019 eur/week
Russia	3013 eur/week
France	2889 eur/week
Czech R.	2736 eur/week
U.K.	2695 eur/week
Holland	2602 eur/week
Spain	2515 eur/week
Sweden	2486 eur/week
Poland	2408 eur/week
Austria	2369 eur/week
Germany	2342 eur/week

ΠΗΓΗ : (YachtSys, 2013)

Η συμβολή του yachting στο ΑΕΠ της χώρας γίνεται εύκολα κατανοητή λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω στοιχεία :

- Σε μελέτη των Mihail Diakomihalis και Lagos Dimitris με θέμα Estimation of the economics impacts of yahtings in Greece via the tourism satellite account, προκύπτει ότι το 2004 η συνεισφορά του yachting στην Εθνική Οικονομία ανέρχονταν σε 399,61 εκατ. Ευρώ, και αντιστοιχούσε στο 27,08% των συνολικών εσόδων του Θαλάσσιου Τουρισμού, στο 3,6 % των εσόδων απ' τον Τουρισμό, και στο 0,31% της Εθνικής Οικονομίας. Επίσης απ' την ίδια μελέτη προκύπτει ότι ένας μέσος τουρίστας ξοδεύει 125 € την ημέρα για τη ναύλωση του σκάφους, και υπηρεσίες σχετικές με την περιήγηση, και άλλα 118 € για κατανάλωση στην ξηρά. (Diakomihalis Mihail Lagos Dimitrios, Estimation of the economics impacts of yahtings in Greece via the tourism satellite account, 2008).
- Από διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού προκύπτει ότι ενώ ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα

παραμονής, οι τουρίστες του θαλάσσιου τουρισμού ξοδεύουν πολλά περισσότερα, καθώς δαπανούν αντίστοιχα περίπου 120 δολάρια κατ' άτομο.

- Σύμφωνα με μελέτη του London School of Economics, η Ελλάδα εισπράττει μόλις 158 εκατ. ευρώ από τις επισκέψεις SuperYachts, όταν η Ιταλία εισπράττει 2,24 δις. ευρώ και η Γαλλία 1,37 δις. ευρώ (βλ. Ναυτεμπορική 7-3-2015). Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η χώρας μας έχει τεράστια περιθώρια ανάπτυξης στον τομέα της επίσκεψης SuperYachts, καθώς και των κλάδων της παραγωγικής δραστηριότητας που είναι άμεσα συνδεδεμένες με αυτό, όπως ναυπηγεία, ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες κ.τ.λ. με πολύ θετικές συνέπειες για το Α.Ε.Π.
- Σε έκθεση της ICOMIA, αναφέρεται ότι για κάθε 1 ευρώ που δαπανάται για τον ελλιμενισμό σκάφους, δαπανώνται 5-10 ευρώ για συναφείς δραστηριότητες του σκάφους όπως πρακτορεύσεις σκαφών, ανεφοδιασμούς, επισκευές, μισθοδοσία κ.λπ. (ΙΝΣΕΤΕ, 2015)
- Από τη μελέτη της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων που διεξήχθη το 2010, προκύπτει ότι κάθε τουρίστας που ξοδεύει 100 ευρώ σε μία μαρίνα ξοδεύει επί πλέον 450 ευρώ στην τοπική οικονομία. Ένας απλός τουρίστας στις Βαlearίδες νήσους ξοδεύει 59,50 ευρώ την ημέρα, ενώ ένας τουρίστας με σκάφος αναψυχής ξοδεύει 111,5 ευρώ την ημέρα. Στην Ισπανία εκτιμάται ότι κάθε 1 ευρώ άμεσων επενδύσεων σε μαρίνα δημιουργεί 1,5 ευρώ άμεσης οικονομικής δραστηριότητας στη μαρίνα και 6,84 ευρώ έμμεσης οικονομικής δραστηριότητας στην τοπική οικονομία για ένα σύνολο 8.34 ευρώ (ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΑΚΗ, 2011).

3.1.2 Συμβολή του yachting στην απασχόληση

Η ανάπτυξη του yachting συμβάλλει θετικά και ποικιλοτρόπως στην απασχόληση της χώρας.

Συμβάλλει δημιουργώντας **άμεσες** θέσεις με βάσει:

- Τις μαρίνες και
- Τα σκάφη αναψυχής

Και έμμεσες θέσεις που δημιουργούνται σε παραγωγικούς κλάδους που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με το yachting.

Από στοιχεία του ΕΟΤ και της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας οι μαρίνες στην Αττική με δυναμικότητα 4.075 θέσεων ελλιμενισμού απασχολούν 178 εργαζόμενους , και άρα αναλογία 4,36 εργαζόμενοι ανά 100 θέσεις ελλιμενισμού. Χρησιμοποιώντας την ίδια αναλογία και για την υπόλοιπη Ελλάδα τότε προκύπτει ότι οι 8.924 θέσεις ελλιμενισμού παράγουν 389 άμεσες θέσεις εργασίας.

Σύμφωνα με δειγματοληπτική έρευνα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιώς παρουσιάζονται οι άμεσες θέσεις εργασίας με βάση το μήκος των σκαφών:

Πίνακας 4 : Άμεσες θέσεις εργασίας με βάση το μήκος των σκαφών

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ/ΣΚΑΦΟΣ
4 – 10	55	421	0,13
10 – 15	54	126	0,47
15 –20	29	18	1,61
20 – 25	30	12	2,5
25+	120	21	5,71

ΠΗΓΗ : (ΝΕΕ, 2012)

Ενώ σύμφωνα με την ίδια έρευνα οι μεσοσταθμικές άμεσες θέσεις εργασίας ανά σκάφος βάση της διασποράς σκαφών στις μαρίνες της Αττικής έχουν όπως απεικονίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 5 Μεσοσταθμικές άμεσες θέσεις εργασίας ανά σκάφος βάση της διασποράς σκαφών στις μαρίνες της Αττικής

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ/ΣΚΑΦΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
4-10	858	0,13	111
10-15	797	0,47	374
15-20	523	1,61	842
20-25	247	2,5	617
25+	196	5,71	1119
ΣΥΝΟΛΟ	2621		3063

ΠΗΓΗ : (NEE, 2012)

Όπως προκύπτει απ' τον πίνακα στην Αττική έχουμε 2.621 σκάφη αναψυχής με 3.063 άμεσες θέσεις εργασίας άρα 1,17 θέσεις εργασίας ανά σκάφος. (NEE, 2012).

Υποθέτοντας ότι για όλα τα σκάφη αναψυχής που αναφέρονται στα στατιστικά στοιχεία της ICOMIA η κατανομή του μεγέθους είναι η ίδια με αυτή της Αττικής, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι για το 2016 στην Ελλάδα προκύπτουν $19.245 \times 1,17 = 22.517$ άμεσες θέσεις εργασίας.

Για τον προσδιορισμό των έμμεσων θέσεων εργασίας που προκύπτουν απ την ανάπτυξη του yachting μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε στοιχεία από μελέτη του Oscar Siches, διευθυντή και συνιδιοκτήτη της μαρίνας Pantalan del Mediterraneo στη Μαγιόρκα και μέλος του ICOMIA Marinas Group στην Βαρκελώνη, σύμφωνα με τον οποίο για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα, και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας.

Επίσης σύμφωνα πάλι με τον Oscar Siches κάθε μία θέση εργασίας σε μαρίνα δημιουργεί 9 θέσεις στην τοπική οικονομία.

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία της παραπάνω μελέτης στην Ελλάδα με συνολικά 8.924 θέσεις ελλειμνισμού σε μαρίνες δημιουργούνται $8924/100 \times 4,4 = 393$ άμεσες θέσεις εργασίας και 8.924 έμμεσες.

Παράλληλα σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας ICOMIA, για κάθε 100 νέες θέσεις ελλειμνισμού σκαφών αναψυχής, παράγονται έξι (6) άμεσες θέσεις εργασίας στην μαρίνα, εκατό (100) έμμεσες (μικροεπαγγελματίες, καρνάγια, ασφάλεια, προμηθευτές κ.λπ.) και άνω των διακοσίων (200) (αναλόγως του τύπου και του μεγέθους των σκαφών) σε πληρώματα (ΙΝΣΕΤΕ, 2015).

Το 2016 στην Ελλάδα λειτουργούσαν 1154 επιχειρήσεις στον τομέα της ναυπήγησης, εξοπλισμού, μηχανών και παροχής σχετικών με yachting υπηρεσιών με 9.750 θέσεις εργασίας. (ICOMIA, GREECE, 2016)

Σε κάθε περίπτωση πάντως η ανάπτυξη του yachting έχει ευεργετική επίδραση στον τομέα της απασχόλησης της χώρας δημιουργώντας είτε άμεσες, είτε έμμεσες θέσεις εργασίας, ενώ η μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας με το Πανεπιστήμιο Πειραιά το 2012 κατέληξε ότι στον κλάδο απασχολούνται κατά μέσο όρο περί τα 40.000 άτομα. (NEE, 2012).

3.2 Προοπτικές ανάπτυξης

3.2.1 Δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης του Ελληνικού yachting

Ο θαλάσσιος τουρισμός προβλέπεται ότι θα συμβάλλει θετικά στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του τουριστικού τομέα, και στην απασχόληση, και αναμένεται να αυξηθεί κατά 2-3% μέχρι το 2020. (World Tourism Organization, Tourism 2020 Vision). Σύμφωνα με την Ε.Ε. η προστιθέμενη αξία του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού αυξήθηκε από 152 δις. ευρώ το 2006 σε 183 δις. ευρώ το 2011 (ΙΝΣΕΤΕ, 2015).

Σύμφωνα με έρευνα που διενεργήθηκε από το **Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος** σε συνεργασία με το **Πανεπιστήμιο Πειραιώς**, ο κλάδος του yachting έχει σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης, καθώς αυτή τη στιγμή στηρίζεται στις φυσικές ομορφιές στις υποδομές εν μέρει αλλά και στις θετικές κλιματολογικές συνθήκες. Ωστόσο ενώ η μέση αναλογία κατοχής σκαφών αναψυχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ένα σκάφος ανά **164** κατοίκους, στην Ελλάδα το αντίστοιχο νούμερο είναι ένα σκάφος ανά **621** κατοίκους. Η Ελλάδα βρίσκεται στην τελευταία θέση από πλευράς αριθμού σκαφών και μαρινών.

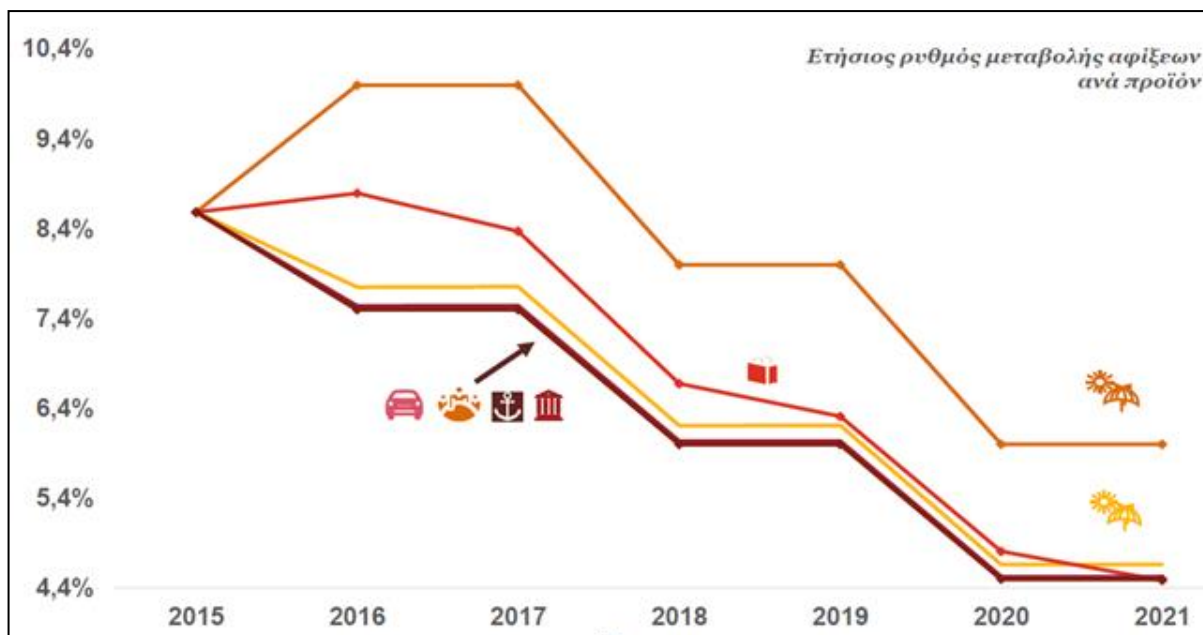
Για να καταλάβει κάποιος τις περαιτέρω δυνατότητες ανάπτυξης που έχει ο κλάδος του yachting στην Ελλάδα, αρκεί αφού λάβει υπόψη τις μελέτες του προηγούμενου κεφαλαίου να υποθέσει ότι αν η Ελλάδα είχε το μέσο όρο θέσεων ελλιμενισμού της Μεσογείου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και Τουρκίας που είναι 8,9 / χλμ ακτογραμμής (Η Ελλάδα έχει 0,5) σήμερα θα έπρεπε να έχει $16.040 \times 8,9 = 142.756$ θέσεις οι οποίες θα δημιουργούσαν 142.756 έμμεσες θέσεις εργασίας, σε παραγωγικούς τομείς άμεσα συνδεδεμένους με τον κλάδο του yachting.

Αντίστοιχα αν προσεγγίζαμε ως χώρα τον μέσο όρο αναλογίας σκαφών αναψυχής ανά κάτοικο, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τότε στην Ελλάδα θα έπρεπε να έχουμε $10.800.000/164 = 67.073$ σκάφη, που με βάση τις μελέτες που αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο θα δημιουργούσαν $67.073 \times 1,17 = 78.475$ άμεσες θέσεις εργασίας και τις αναλογούσες έμμεσες θέσεις που θα προέκυπταν από υποστηρικτικούς του κλάδου yachting.

Όλα τα παραπάνω βέβαια μπορούν να επιτευχθούν με την κατάλληλη πολιτική, και παροχή κινήτρων, με παράλληλο εκσυγχρονισμό, και απλοποίηση, του θεσμικού και φορολογικού πλαισίου, απ' την πλευρά της πολιτείας, ενώ οι φορείς που ασχολούνται με το yachting, να επικεντρωθούν στην ανάδειξη και στην επίλυση των προβλημάτων που το ταλανίζουν, και όχι να αναλώνονται στην εξυπηρέτηση συντεχνιακών μικροσυμφερόντων διότι οι φυσικές ομορφιές από μόνες τους δεν είναι αρκετές για την ανάπτυξη του.

Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζεται η εκτίμηση της ετήσιας μεταβολής των αφίξεων του ναυτικού τουρισμού (Κρουαζιέρα και yachting) μέχρι το 2021.

Γράφημα 2: εκτίμηση της ετήσιας μεταβολής των αφίξεων του ναυτικού τουρισμού μέχρι το 2021



 Ναυτικός Τουρισμός (ΣΕΤΕ, 2016)

ΠΗΓΗ: ΣΕΤΕ

Στην ίδια μελέτη υπολογίζεται ότι το 2021 το yachting θα αποτελεί το 4% των συνολικών αφίξεων, και το 4% των συνολικών εισπράξεων του τουριστικού προϊόντος.

3.2.2 Η σημασία των Τουριστικών Λιμένων για την ανάπτυξη του yachting και η συμβολή τους στην Οικονομία την Κοινωνία και το Περιβάλλον

Τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες: α) Μαρίνες β) Καταφύγια γ) Αγκυροβόλια δ) Ξενοδοχειακοί Λιμένες (καταργήθηκαν με το Ν.4070/2012). (ΥΠ. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, 2017).

Οι τουριστικοί λιμένες είναι απ' τους βασικότερους πυλώνες για την ανάπτυξη του yachting σε μία χώρα. Χωρίς επαρκή αριθμό θέσεων ελλιμενισμού, και χωρίς την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, οι προοπτικές ανάπτυξης του yachting διαγράφονται δυσοίωνες.

Σε μελέτη που έγινε με την μέθοδο AHP για την ανάδειξη του ρόλου του κόστους των λιμένων, και ανεφοδιασμού, στην ανάπτυξη του yachting Ελλάδα, εμπειρογνώμονες του κλάδου αξιολόγησαν την συγκεκριμένη δράση σαν λιγότερο σημαντική μεταξύ των έξι κριτηρίων που τέθηκαν. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, κριτήρια όπως η χωροθέτηση του λιμένα, η διαθεσιμότητα και τα χαρακτηριστικά των θέσεων πρόσδεσης, ο εξοπλισμός και οι παρεχόμενες υπηρεσίες του λιμένα, αποτιμούνται ως πιο σημαντικά. Το γενικό συμπέρασμα λοιπόν που προκύπτει, είναι η έλλειψη σοβαρών υποδομών για την ανάπτυξη του yachting, στις λιγότερο ανεπτυγμένες νησιωτικές, και ηπειρωτικές περιοχές, ενώ παρά την παραπάνω έλλειψη παρατηρείται ικανοποιητική τουριστική δραστηριότητα, γεγονός που καταδεικνύει την ελκυστικότητα των περιοχών αυτών. (Diakomihalis Mihail, The Role of Port and Refuelling Costs in Yachting Development in Greece, 2011)

Αυτή η έλλειψη υποδομών, δυστυχώς, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα του NEE, δεν ισχύει στον ίδιο βαθμό για ανταγωνίστριες χώρες όπως η Κροατία, και η Τουρκία, οι οποίες έχουν αυξήσει τον Μ.Ο. θέσεων ελλιμενισμού/χλμ ακτογραμμής σε αντίθεση με την Ελλάδα που έχει τον χαμηλότερο (0,5) της Μεσογείου.

Πίνακας 6: Μ.Ο. Θέσεων Ελλιμενισμού ανά χλμ ακτογραμμής στις χώρες της μεσογείου και της Τουρκίας.

	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΩΝ (km)	Μ.Ο ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ/ km ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ
ΕΛΛΑΔΑ	8,924	16.040	0,5
ΓΑΛΛΙΑ	226,000	6.316	35,8
ΚΡΟΑΤΙΑ	13,416	8.032	1,7
ΙΤΑΛΙΑ	130,000	9.532	13,6
ΙΣΠΑΝΙΑ	130,555	6.882	18,9
ΤΟΥΡΚΙΑ	8,659	9.827	0.9
ΜΑΛΤΑ	1,108	196,8	5,6
ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ	837	293,5	2,9
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	1,475	1.381	1,1
ΣΥΝΟΛΟ	520,974	58.500,3	8,9

<http://el.wikipedia.org>, <http://www.cluster-maritime.fr/article.php?lang=Uk&id=21>,

<http://www.worldwidemarinasales.com/en/news/6.html?PHPSESSID=38853ae39b51>

[14552a1e2ad0ca5810c2](http://www.charterworld.com/news/tag/myba), <http://www.charterworld.com/news/tag/myba>

ΠΗΓΗ : (NEE, 2012)

Είναι δε τόσο επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας νέων θέσεων ελλιμενισμού με βάσει την ζήτηση που υπάρχει, που όπως μας δήλωσε εκπρόσωπος φορέα αρμόδιου για την διαχείριση των λιμένων, ξένες εταιρίες προσφέρονται να χρηματοδοτήσουν εν μέρει την δημιουργία τουριστικών λιμένων, με μόνο αντάλλαγμα την αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού, ώστε να μπορούν να ελλιμενίσουν περισσότερα σκάφη στο μέλλον.

Εδώ βέβαια χρειάζεται εκσυγχρονισμός και απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου που αφορά την χωροθέτηση και την κατασκευή τουριστικών λιμένων. Είναι χαρακτηριστική η βραδύτητα που κινείται το ελληνικό δημόσιο, που όπως μας δήλωσε το ίδιο στέλεχος δεν έχει γίνει ακόμη η εξομοίωση χερσαίας ζώνης λιμένα, με αποτέλεσμα στα ήδη υπάρχοντα λιμάνια να μη δύναται να τα εκμεταλλευτεί και να τα εκσυγχρονίσει με έργα υποδομής . Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα λιμάνια σε κατοικημένες συνήθως περιοχές

να είναι κακοσυντηρημένα να μην παρέχουν υπηρεσίες επιπέδου και να μην αποφέρουν έσοδα.

Επίσης χρειάζεται ειλικρινής, και εποικοδομητική συζήτηση, μεταξύ δημοσίου και εκμεταλλευτών των τουριστικών λιμένων, με σκοπό την αναπροσαρμογή ίσως των μισθωμάτων τα οποία καθορίστηκαν πριν την κρίση, για να μην παρατηρείται το φαινόμενο ενώ υπάρχει αυξημένη ζήτηση, οι μαρίνες να μην έχουν πληρότητα και τα σκάφη να φεύγουν σε γειτονικές χώρες.

Σύμφωνα με την Ένωση Μαρίνων Ελλάδας η Προστιθέμενη Αξία που προσδίδουν οι μαρίνες στην οικονομία είναι:

- Η δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας, αφού σύμφωνα με τη μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού δημιουργούνται 4,4 άμεσες θέσεις εργασίας και άλλες 100 έμμεσες εντός και στην ευρύτερη περιοχή της μαρίνας όπου δραστηριοποιούνται επαγγελματίες και μικρομεσαίες επιχειρήσεις εξυπηρέτησης σκαφών, συντήρησης, καρνάγια, προμηθευτές καυσίμων και τροφοδοσίας, ναυτικοί πράκτορες. Εάν συνυπολογίσουμε και τα πληρώματα των σκαφών αναψυχής, τότε ανά 100 θέσεις ελλιμενισμού οι έμμεσες θέσεις εργασίας ξεπερνούν τις 200.
- Η κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών, μεγάλο μέρος της οποίας φέρνει συνάλλαγμα που εισρέει από τα ξένα σκάφη αναψυχής.
- Η συγκέντρωση δημοσίων εσόδων από τα υψηλά μισθώματα που καταβάλουν στο Δημόσιο οι μαρίνες, από τους φόρους εισοδήματος των επιχειρήσεων που λειτουργούν τις μαρίνες, αλλά και από εκείνες που λειτουργούν μέσα και έξω από τις μαρίνες, από τις εργοδοτικές και ασφαλιστικές εισφορές, των εργαζομένων και διάφορα άλλα τέλη που επιβαρύνουν τα σκάφη αναψυχής. Μόνο το ΦΠΑ που αποδίδεται στο Δημόσιο από την παροχή υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής υπολογίζεται ότι ξεπερνά τα 100 εκ. ευρώ ετησίως.
- Η αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου με την κατασκευή σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων με περιβαλλοντικούς όρους, πράσινο και υψηλή αισθητική εκεί όπου πριν υπήρχαν εγκαταλελειμμένα κρηπιδώματα, χερσαίοι χώροι εγκατάλειψης σκαφών ή απρόσιτες και βρώμικες παραλίες.

- Τέλος είναι η συνεισφορά στις τοπικές κοινωνίες με την υπεύθυνη και ποιοτική διαχείριση της μαρίνας, με τις πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες, την καθημερινή καθαριότητα και συντήρηση των εγκαταστάσεων που αποτελούν τις απαραίτητες υποδομές, για την προσέλκυση υψηλής ποιότητας τουρισμού σε αρμονία με την ελεύθερη, και ασφαλή πρόσβαση των πολιτών στο παραλιακό μέτωπο. (ΕΝΩΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ, 2017).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι 22 εν λειτουργία μαρίνες καθώς και οι θέσεις ελλιμενισμού τους, ενώ όπως ανακοινώθηκε απ’ την Ελληνική Εταιρεία Προστασίας της Φύσης, η Ελλάδα ήρθε δεύτερη στην Ευρώπη στο Πρόγραμμα της Γαλάζιας Σημαίας σε ακτές και μαρίνες. Βραβεύτηκαν 12 ελληνικές μαρίνες, οι 11 είναι ήδη μέλη της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας.

Πίνακας 7: Μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού

	Μαρίνα	Θέσεις Ελλιμενισμού		Μαρίνα	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Αλίμου	1080	12	Λευκάδας	620
2	Αγ. Κοσμά	337	13	Λέρου	220
3	Αγ. Νικολάου	250	14	Μεθάνων	70
4	Βουλιαγμένης	115	15	Μυτιλήνης	222
5	Γλυφάδας	810	16	Olympic Marine	680
6	Γουβιών	1235	17	Πόρτο Καρρά	315
7	Ζέας	620	18	Ρόδου	600
8	Θεσσαλονίκης	242	19	Σάμου	260
9	Καλαμάτας	250	20	Σάνη	215
10	Κλεοπάτρας	100	21	Φλοίσβου	303
11	Κως	250	22	Φαλήρου	130
Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού					8924

ΠΗΓΗ : (ΕΝΩΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ, 2017)

4 Φορολογικό Πλαίσιο που διέπει το yachting στην Ελλάδα

4.1 Θεσμικό Πλαίσιο Σκαφών Αναψυχής

Ο πρώτος νόμος που εκδόθηκε στην Ελλάδα και εισήγαγε τον εννοιολογικό προσδιορισμό του τουριστικού πλοίου, και τις προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί αυτό ως επαγγελματικό, και παράλληλα ρύθμιζε θέματα ναυλώσεων, και φορολογικά θέματα των σκαφών αναψυχής, ήταν ο νόμος 438/1976.

Στην συνέχεια ο ν. 438/76 αντικαταστάθηκε από το ν. 2743/99 ο οποίος και αποτελεί μέχρι σήμερα τον βασικό νόμο που ρυθμίζει το καθεστώς λειτουργίας των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Με το άρθρο 1 δίνει ορισμούς με το άρθρο 2 ορίζει τον τρόπο αδειοδότησης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, με το άρθρο 3 τον τρόπο ναύλωσης (ολική) καθώς και το κατώτατο ανά τριετία, όριο ημερών ναύλωσης, το ναυλοσύμφωνο (άρθρο 4) και το καθεστώς των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής (άρθρο 9), καθώς και των πλοίων αναψυχής με ξένη σημαία (άρθρο 10), ενώ με το άρθρο 21 καταργείται ο νόμος . 438/1976 εκτός από τα άρθρα του 6,9, 10, 11,16 και 17.

Ακολουθεί ο νόμος 3182/2003 (ΦΕΚ Α `220 12.9.2003) που ρυθμίζει την ίδρυση και τον τρόπο λειτουργίας των εταιρειών που έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, εκμετάλλευση ή διαχείριση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία, τις χαρακτηρίζει ως Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής (Ν. Ε. Π.Α.), και ορίζει ειδικούς κανόνες σύστασης, διοίκησης, λύσης και εκκαθάρισης.

Μετέπειτα ο ν. 3790/2009 (ΦΕΚ Α 143/7.8.2009) που θεσπίζει ειδικό εταιρικό τύπο με σκοπό την κυριότητα ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, την Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής (Ε.Ι.Π.Α) και καθορίζει τον τρόπο ίδρυσης και λειτουργίας της.

Ακολουθεί ο Ν. 4256/2014⁶ (ΦΕΚ Α 92/14-4-2014) με τις ρυθμίσεις του οποίου γίνεται προσπάθεια να περιοριστεί η γραφειοκρατία και να απλοποιηθούν οι διαδικασίες της ναύλωσης έτσι:

- Στο άρθρο 1 καθορίζει τους ορισμούς τι θεωρείται πλοίο αναψυχής, επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, και γενικότερα προσδιορίζει εννοιολογικά κάθε όρο που θα χρησιμοποιηθεί στον συγκεκριμένο νόμο.
- Με το άρθρο 2 εγκαθίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών», με σκοπό την καταχώριση του συνόλου των στοιχείων που απαιτούνται από τις αρμόδιες φορολογικές, τελωνειακές, ελεγκτικές υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών στο οποίο καταχωρούνται:
 - α) τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία,
 - β) τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής σημαίας άλλου κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή σημαίας κράτους εκτός της Ε.Ε., τα οποία εκναυλώνονται μεταξύ ελληνικών λιμένων,
 - γ) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια,
 - δ) τα λοιπά πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη τα οποία είναι υπόχρεα για την πληρωμή του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 4211/2013 (Α' 256).
- Με το άρθρο 3 ορίζεται ότι για την εκμετάλλευση του πλοίου αναψυχής συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από οκτώ (8) ώρες Μερική ναύλωση απαγορεύεται. Επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι και δύο (2) συμβάσεων ολικής ναύλωσης μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο.
- Με το άρθρο 4 ορίζεται ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης ανά τριετία.

⁶ Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α 92/14-4-2014) Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις.

- Με το άρθρο 7 θεσπίζεται το ηλεκτρονικό ναυλοσύμφωνο.
- Το άρθρο 8 καθορίζει τον τρόπο στελέχωσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.
- Τα άρθρα 10 και 11, αναφέρονται στον τρόπο λειτουργίας και στελέχωσης των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής
- Επιτρέπεται να συναφθεί σύμβαση ολικής ναύλωσης για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα, εφόσον είναι εφοδιασμένα με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.) . (forin.gr, 2014).

Δυστυχώς όμως μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει πραγματικότητα η λειτουργία του ηλεκτρονικού Μητρώου και του ηλεκτρονικού Ναυλοσυμφώνου καθώς παρατηρείται σημαντική καθυστέρηση Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων απ' τα εμπλεκόμενα Υπουργεία.

4.2 Φορολογικό Πλαίσιο Σκαφών Αναψυχής

Πριν αναφερθούμε στο φορολογικό πλαίσιο που διέπει το yachting και αρχίσουμε να απαριθμούμε τους διάφορους νόμους που έχουν τεθεί σε ισχύ από το 1975 μέχρι σήμερα, θα ήταν ιδιαίτερος χρήσιμο να αναφερθούμε στα ευρήματα της μοναδικής ίσως έρευνας που έγινε το 2012 απ' τον Diakomihalis M. με θέμα «Maritime Tourism Tax Revenues in Greece: A New Framework for Collection». Στην έρευνα αυτή γίνεται προσπάθεια μέσω της χρήσης του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού, (TSA), να προσδιοριστούν τα φορολογικά έσοδα του Θαλάσσιου Τουρισμού, μεταξύ των οποίων και του yachting, ώστε να συγκριθούν με τα προϋπολογισθέντα φορολογικά έσοδα, και να προσδιοριστεί η αποτελεσματικότητα του φορολογικού συστήματος. Προέκυψε λοιπόν ότι το yachting συμμετέχει σε ποσοστό 37,55%, στα συνολικά φορολογικά έσοδα που προέρχονται απ' τον θαλάσσιο τουρισμό με 69,01 εκατομμύρια ευρώ. Απ' αυτά τα 33,23 εκατ. ευρώ αφορούν Φ.Π.Α. και το κατατάσσουν πρώτο μεταξύ των δύο άλλων κατηγοριών, της κρουαζιέρας, και του παράκτιου θαλάσσιου τουρισμού, ενώ έρχεται δεύτερο στην κατηγορία των καθαρών φορολογικών εσόδων επί της παραγωγής άλλων κλάδων με 39,44% (24.73 εκατ. ευρώ) και λόγω τελών πρόσδεσης και στέγασης, σε μαρίνες και άλλα λιμάνια έχει το υψηλότερο ποσοστό στην κατηγορία των άλλων φόρων

παραγωγής με ποσοστό 69,72% και 11,05 εκατ. ευρώ. (Diakomihalis Mihail, Maritime Tourism Tax Revenues in Greece: A New Framework for Collection, 2012)

- Στην Ελλάδα ο πρώτος νόμος που κατατάσσει τα πλοία σε κατηγορίες, και επιβάλλει φόρο πλοίων ανά κατηγορία, απαλλάσσοντας παράλληλα τους πλοιοκτήτες από οιοδήποτε φόρο εισοδήματος που προκύπτει απ' την εκμετάλλευση αυτών (άρθρα 1 και 2) είναι ο Ν. 27/75 (ΦΕΚ Α 77/22.4,1975). Στο Κεφάλαιο Ε' στα άρθρα 12 και 13 καθορίζεται ο υπολογισμός του φόρου καθώς και οι μειώσεις και οι απαλλαγές των πλοίων δεύτερης κατηγορίας .
- Στη συνέχεια με το νόμο 438/76 (ΦΕΚ Α 256/27-09-1976)⁷ για πρώτη φορά εισάγεται η έννοια του τουριστικού πλοίου, και οι προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί αυτό ως επαγγελματικό, ενώ παράλληλα ρυθμίζονται φορολογικά και δασμολογικά θέματα που αφορούν τα σκάφη αναψυχής . Έτσι με το άρθρο 9 απαλλάσσει τα επαγγελματικά σκάφη απ το φόρο κύκλου εργασιών ενώ ορίζει στο δεκαπλάσιο το φόρο του άρθρου 12 του Ν. 27/75(ΦΕΚ Α 77/22.4,1975)⁸ για τα επαγγελματικά, και στο πενταπλάσιο για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Καθιερώνονται επίσης (άρθρο 10) δασμολογικές απαλλαγές των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής , για μηχανές, καύσιμα ,εργαλεία κ.τ.λ. (ΑΑΔΕ, Νόμος 438/1976 (ΦΕΚ Α 256 /27.9. 1976)).
- Ο νόμος 3182/2003 (ΦΕΚ Α `220 12.9.2003) με τις διατάξεις του άρθρου 37 παρ1 & 2 εντάσσει τις Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής (Ν. Ε. Π.Α.) στο

⁷ Νόμος 438/1976(ΦΕΚ Α 256/27.9.76) «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής.

⁸ Νόμος 27/1975 (ΦΕΚ Α 77/22.4.75) Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.

ειδικό φορολογικό καθεστώς του Ν.27/75 (απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, εκτός τελών χαρτοσήμου). Με το άρθρο 41 περιορίζει τον φόρο που επιβάλλεται βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του Ν. 27/1975 (ΦΕΚ 77 Α΄) στο πενταπλάσιο για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2743/1999, ενώ παράλληλα με το άρθρο 42 τροποποιεί το άρθρο 10 του Ν. 27/1975 ως προς τις δασμολογικές απαλλαγές, εξαιρώντας τα τροφοεφόδια για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. (ΑΑΔΕ, 3182/2003 (ΦΕΚ Α΄ 220 12.9.2003) , 2003).

Τα παραπάνω ίσχυαν μέχρι την έναρξη της κρίσης το 2009 απ' όπου άρχισαν να θεσμοθετούνται έκτακτα φορολογικά μέτρα για τα σκάφη αναψυχής, με πολλές μεταβολές διατάξεων καθ' όλη τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, οι οποίες έχουν οδηγήσει σε απώλειες μεγαλύτερες του 25% κατά μέσο όρο στις πληρότητες των ελληνικών μαρινών, καθώς πολλά ιδιωτικά σκάφη έχουν φύγει από την Ελλάδα με προορισμό μαρίνες γειτονικών χωρών.

- Η αρχή έγινε με το ν. 3790/2009 (ΦΕΚ Α 143/7.8.2009) που καθιέρωσε με το άρθρο 2 ειδικό φόρο για τα πλοία αναψυχής και με το άρθρο 3 επέβαλε έκτακτη εισφορά σε μηχανοκίνητα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής που έχουν μήκος πάνω από 10 μέτρα, και σε ιστιοφόρα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής που έχουν μήκος πάνω 15 μέτρα. (ΑΑΔΕ, Ν. 3790/2009 ΦΕΚ143 Α΄ , 2009)
- Στην συνέχεια έρχεται ο νόμος 3842/10 που με το άρθρο 64 αντικαθιστά την παράγραφο 1 του άρθρου 2 του ν. 3790/2009 και επιβάλλει ειδικό φόρο μόνο στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής. (ΑΑΔΕ, ΝΟΜΟΣ 3842/2010 ΦΕΚ 58 Α΄ , 2010).

Τελικά αυτός ο φόρος δημιούργησε θύελλα αντιδράσεων απ' τους εισαγωγείς, και τους ιδιοκτήτες μεγάλων σκαφών αναψυχής, με αποτέλεσμα να μην εισπραχθεί ποτέ, και να καταργηθεί εν τέλει, με το άρθρο 39 του νόμου 4256/2014.

- Ακολουθεί ο νόμος 4211/2013 (ΦΕΚ Α 256/ 28-11-2013)⁹ που θεσπίζει ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «Τέλος Παραμονής και Πλώων» (Τ.Π.Π.), το οποίο βαρύνει: α) όλα τα πλοία αναψυχής ιδιωτικά και επαγγελματικά, β) τα μηχανοκίνητα μικρά σκάφη ολικού μήκους επτά (7) μέτρων και άνω και γ) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια ολικού μήκους επτά (7) μέτρων και άνω. (ΑΑΔΕ, ΝΟΜΟΣ 4211/2013 ΦΕΚ 256 Α' , 2013)

Επισημαίνεται ότι το παραπάνω τέλος μέχρι σήμερα δεν έχει καταφέρει ακόμη να εισπραχθεί καθώς όπως δήλωσε ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Παναγιώτης Κουρουμπλής, απαντώντας σε σχετική ερώτηση στη Βουλή, «η επιβολή του θα άρχιζε από την έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης Οικονομικών και Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής. Η εν λόγω ΚΥΑ δεν έχει εκδοθεί μέχρι σήμερα καθώς το Τ.Π.Π. αφορούσε όλα τα πλοία της προαναφερθείσας κατηγορίας που πλέουν, ελλιμενίζονται ή αγκυροβολούν στα ελληνικά χωρικά ύδατα γεγονός που είναι σε διερεύνηση από την Ε.Ε. (μέσω της διαδικασίας EU Pilot), επειδή η Ελλάδα παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει του άρθρου 110 ΣΛΕΕ» (Σιάχος Μιχάλης, 2017).

- Το 2015 με τον νόμο 4334/2015¹⁰ (ΦΕΚ Α 80/16-07-15) και συγκεκριμένα με την παρ. 6 του άρθρου 1 τροποποιείται η παρ.1 του αρθ.44 του ν. 4111/13 και επιβάλλεται φόρος πολυτελούς διαβίωσης στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής και συγκεκριμένα για τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των πέντε (5) μέτρων, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης του σκάφους επί συντελεστή δεκατρία τοις εκατό (13%) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι). Επίσης με τον ίδιο νόμο και με την παρ 7 του άρθρου 1 αντικαθίσταται η παρ, 3 του άρθρου

⁹ Ν.4211/2013 (ΦΕΚ Α 256/ 28-11-2013) Κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση των εξαιρετικά επειγουσών και απρόβλεπτων αναγκών της “Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα Α.Ε.”»

¹⁰ Νόμος 4334/2015 (ΦΕΚ Α 80/16-7-15) Επείγουσες ρυθμίσεις για τη διαπραγμάτευση και σύναψη συμφωνίας με τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Στήριξης (Ε.Μ.Σ.)

29 του ν.3986/2011 (Α/152) που αφορά την εισφορά αλληλεγγύης στα εισοδήματα φυσικών προσώπων απ' όπου δεν εξαιρούνται τα σκάφη αναψυχής. (ΑΑΔΕ, Ν.4334/2015 (ΦΕΚ Α 80/16-07-15), 2015).

- Η εισφορά αλληλεγγύης πήρε μόνιμο χαρακτήρα με την προσθήκη του άρθρου 43Α στο Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 4172/2014, Α' 167), το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 112 παρ. 9 του ν. 4387/2016 (Α' 85).
- Επίσης με τον νόμο 4336/2015 (ΦΕΚ Α 94/14.08,2015)¹¹ προστίθεται νέο άρθρο το 26^α «Φορολογία πλοίων με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου» στο Ν. 27/75 με το οποίο προβλέπεται για πρώτη φορά αλλαγή του τρόπου φορολόγησης ορισμένων κατηγοριών πλοίων (μεταξύ των οποίων και τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής) με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. πλην της ελληνικής, για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται με τα πλοία αυτά από την 1η Ιανουαρίου 2015 και εφεξής και συγκεκριμένα από την ημερομηνία αυτή και μετά, τα πλοία αυτά θα φορολογούνται με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (tonnage tax) όπως και τα αντίστοιχα πλοία με ελληνική σημαία, ενώ πριν από την ημερομηνία αυτή η φορολόγηση των εν λόγω πλοίων γινόταν με βάση τις γενικές διατάξεις φορολογίας εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.) (ΤΑΧΗΕΑΥΕΝ, Ν.4336/2015 (ΦΕΚ Α 94/14.08.2015), 2015).
- Τέλος με τον νόμο 4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017)¹² αντικαθίσταται το άρθρο δέκατο τρίτο του Ν. 4211/2013 (Α'256) το Τέλος Παραμονής και Πλόων

¹¹ Ν.4336/2015 (ΦΕΚ Α 94/14.08,2015) Συνταξιοδοτικές διατάξεις – Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης.

¹² Νόμος 4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017) Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις.

μετονομάζεται σε «Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.), και επέρχονται μεταβολές ως προς το ύψος του τέλους, και τον τρόπο καταβολής, ενώ για πρώτη φορά από το ΤΕ.Π.Α.Η. εξαιρούνται τα παροπλισμένα ή κατασχεμένα σκάφη, τα «Παραδοσιακά πλοία» κατά την έννοια της παραγράφου 2 και τα βρισκόμενα σε κατάσταση ακινησίας, η οποία πιστοποιείται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή. απαλλάσσονται της καταβολής του τέλους. (e-forologia, N.4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017), 2017).

Η ακινησία ιδιωτικών σκαφών αναψυχής ισχύει από το 2010 και θεσπίστηκε με το άρθρο 3 του Ν.3842/10) με στόχο την μείωση των ετήσιων αντικειμενικών δαπανών διαβίωσης (τεκμηρίων) που συνεπάγεται η κατοχή ή η κυριότητα σκάφους αναψυχής. Με δεδομένο ότι η πλειοψηφία των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής χρησιμοποιείται λίγους μήνες το χρόνο, η νομοθεσία όρισε πως η ετήσια αντικειμενική δαπάνη με βάση την κυριότητα, ή την κατοχή σκάφους αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, σε περίπτωση ακινησίας του περιορίζεται κατά τόσα δωδέκατα όσοι και οι μήνες ακινησίας του σκάφους. (ΙΝΣΕΤΕ, 2015).

Η Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α. αριθμ. 513.2/12/15.2.2012-ΦΕΚ Β' 340) η οποία επέβαλε ανταποδοτικό τέλος¹³ ανάλογο με το μήκος του σκάφους επί της βεβαίωσης ακινησίας ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Συνοψίζοντας για το τι ισχύει σήμερα για τις δύο μεγάλες κατηγορίες ανάλογα με την χρήση τους, σκαφών αναψυχής όσον αφορά την φορολογική προσέγγιση καταλήγουμε ότι:

- Για τα μεν ιδιωτικά σκάφη αναψυχής ισχύει η ετήσια αντικειμενική δαπάνη με βάση τον τύπο και το μήκος του σκάφους, και στα σκάφη άνω των 5 μέτρων επιβάλλεται φόρος πολυτελούς διαβίωσης που ισούται με το 13% της ως άνω ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης.

¹³ - 10 ευρώ - για σκάφη μήκους έως 7 μέτρων.
- 20 ευρώ - για σκάφη πάνω από 7 και έως 15 μέτρων.
- 40 ευρώ - για πάνω από 15 και έως 25 μέτρα.
- 100 ευρώ - για σκάφη πάνω από 25 μέτρα

Καταβάλλουν ετησίως το φόρο πλοίων του άρθρου 12 του Ν.27/75 εις το πενταπλάσιο.

Επίσης από 01-12-2017 είναι υπόχρεα καταβολής του Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.) ανάλογα του μήκους του σκάφους, κάτι όμως που δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί.

- Για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με ελληνική ή ξένη σημαία δεν ισχύει η ετήσια αντικειμενική δαπάνη, και δεν καταβάλλουν φόρο πολυτελούς διαβίωσης, καταβάλλουν ετησίως το φόρο πλοίων του άρθρου 12 του Ν.27/75 εις το πενταπλάσιο, και από 01-12-2017 είναι υπόχρεα καταβολής του Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.) ανάλογα του μήκους του σκάφους, κάτι όμως που επίσης ακόμη δεν έχει εφαρμοστεί.
- Το εισόδημα που προκύπτει απ την εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής απαλλάσσεται του Φόρου Εισοδήματος σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του Ν.27/75. Δεν απαλλάσσεται όμως της Εισφοράς Αλληλεγγύης προκειμένου για ατομικές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής.
- Ως προς το Φ.Π.Α τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής υπάγονται στις Ειδικές Απαλλαγές του άρθρου 27 του Ν.2859/2000 « Κύρωση Κώδικα Προστιθέμενης Αξίας» και υποχρεούνται σε ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης σύμφωνα με τον ν.4256/14, ενώ τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής και τα επαγγελματικά με ξένη σημαία δεν τυγχάνουν των παραπάνω απαλλαγών.

Παρακάτω θα αναλύσουμε την Φορολογική Προσέγγιση του yachting ανά κατηγορία με βάση την χρήση των σκαφών αναψυχής, (Επαγγελματικά, Ιδιωτικά) και ανά φορολογίας με βάση φόρους τέλη, και λοιπές επιβαρύνσεις (Φόρος Εισοδήματος, Φ.Π.Α., Τέλη), που τα επιβαρύνουν.

4.2.1 Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής

Η λειτουργία των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής καθώς και το φορολογικό καθεστώς αυτών κυρίως διέπεται, από τις διατάξεις των Ν. 4256/2014, 27/1975 και το άρθρο 27 του ν. 2859/2000.

4.2.1.1 Φ.Π.Α.

- **Συντελεστής ναυλώσεων**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 του νόμου 2859/2000 (ΦΕΚ Α 248/1.11.2000) «Κύρωση Κώδικα Προστιθέμενης Αξίας» όπως αυτό τροποποιήθηκε και εξακολουθεί να ισχύει με τις διατάξεις του άρθρου 52 του νόμου 4389/2016 (ΦΕΚ Α 94/27.05.2016), οι ναυλώσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής από 01-06-2016 υπάγονται σε συντελεστή Φ.Π.Α. **24%**.

Σύμφωνα όμως με την υπ αριθμ'1051009/ ΠΟΛ1156/19.05,1997 επειδή τα επαγγελματικά τουριστικά θαλαμηγά σκάφη, και τα τουριστικά πλοία του ν. 438/1976 περιλαμβάνονται στις κατηγορίες τουριστικών πλοίων του άρθρου 3 του π. δ/τος 917/1979 (ΦΕΚ.Α' 257/19.11.79), κατά την κατάταξη που ορίζεται από τις διατάξεις αυτές του νόμου, η απαλλαγή του μέρους των ακαθαρίστων εσόδων τους από το Φ.Π.Α, ναύλου, ενεργείται ανάλογα με την κατάταξη τους, βάση του πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ή του αναγνωρισμένου νηογνώμονα.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ι Τουριστικά πλοία που εκτελούν και διεθνείς πλόες, ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 60%.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙ Τουριστικά πλοία που εκτελούν πλόες από Τοπικούς, μέχρι Μεγάλης Ακτοπλοΐας, ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 50%.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙΙ Τουριστικά πλοία που εκτελούν πλόες από Τοπικούς μέχρι και Μικρής Ακτοπλοΐας, ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 40%.

Πλους μεγάλης ακτοπλοΐας: ο μη βραχύς εσωτερικός πλους μεταξύ των λιμένων του εσωτερικού.

Ενδεικτικά αναφέρονται οι πλόες από Πειραιά προς Κέρκυρα - Βόρειο Ελλάδα - Μυτιλήνη - Κρήτη και Δωδεκάνησα.

Πλους Μικρής ακτοπλοΐας: ο βραχύς εσωτερικός πλους κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται πέραν των 20 ναυτικών μιλίων της πλησιέστερης ακτής. (e-forologia, ΠΟΛ. 1156/19.5.97).

Ουσιαστικά λοιπόν στην Ελλάδα η πλειοψηφία των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής κατατάσσονται στην δεύτερη κατηγορία, και άρα οι ναυλώσεις που συνάπτουν έχουν έκπτωση Φ.Π.Α .50% και ισχύει ο συντελεστής **12%** (24X50%).

- **Ένταξη στο καθεστώς των μικρών επιχειρήσεων - απαλλαγή Φ.Π.Α**

Οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής έχουν την δυνατότητα όπως όλες οι επιχειρήσεις πλην των εξαιρέσεων, να ενταχθούν προαιρετικά στις διατάξεις του άρθρου 39 του ν. 2859/2000 (ΦΕΚ Α 248/1.11.2000) όπου:

Απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής δήλωσης και καταβολής φόρου υποκείμενοι, οι οποίοι, κατά την προηγούμενη διαχειριστική περίοδο, πραγματοποίησαν ακαθάριστα έσοδα, χωρίς το φόρο προστιθέμενης αξίας, μέχρι δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ. Ως ακαθάριστα έσοδα νοούνται όλα τα έσοδα, τα οποία λαμβάνονται υπόψη στη φορολογία εισοδήματος. (e-forologia, Ν. 2859/2000 ΦΕΚ Α 248/7.11.2000).

Ουσιαστικά όμως η παραπάνω διάταξη είναι ανεφάρμοστη στις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής καθώς όπως προαναφέραμε πρόκειται για επιχειρήσεις εντάσεως παγίων, με πελάτες μεσαίου και υψηλού εισοδήματος, και άρα είναι πάρα πολύ δύσκολο να πραγματοποιήσουν ετήσια ακαθάριστα έσοδα, χωρίς το φόρο προστιθέμενης αξίας, μέχρι δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ και να απαλλαχθούν του φόρου, και σε περίπτωση ένταξης χάνουν όλες τις ειδικές απαλλαγές και τα ευεργετήματα του άρθρου 27 του ν.2859/2000.

- **Απαλλαγή Φ.Π.Α. για αγορά σκαφών αναψυχής, των υπηρεσιών για τις άμεσες ανάγκες τους, καθώς και στα υλικά και αντικείμενα που ενσωματώνονται σ' αυτά.**

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ 1 του άρθρου 27 του Ν. 2859/2000 (ΦΕΚ Α 248/1.11.2000), (βλέπε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ) απαλλάσσεται του Φ.Π.Α. η παράδοση, και η εισαγωγή πλοίων, τα οποία έχουν επαγγελματικό προορισμό καθώς και τα υλικά και αντικείμενα που ενσωματώνονται σ' αυτά, και η παροχή υπηρεσιών, που παρέχονται για τις άμεσες ανάγκες τους (ΤΑΧΗΕΑΥΕΝ, Ν.2859/2000 άρθρο 27, 2000).

Ήδη με το άρθρο 111 του ν.4514/2018 (ΦΕΚ14/30.01.2018) «Αγορές χρηματοπιστωτικών μέσων και άλλες διατάξεις» αντικαταστάθηκε η περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 27 του ν. 2859/2000 και από 01-04-2018 τα παραπάνω πλοία για να τύχουν της παραπάνω απαλλαγής πρέπει να έχουν εξωτερικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο των 12 μέτρων και να ασκούν δραστηριότητα στην ανοιχτή θάλασσα (e-forologia, ν.4514/2018 (ΦΕΚ14/30.01.2018) «Αγορές χρηματοπιστωτικών μέσων και άλλες διατάξεις», 2018).

Για την διαδικασία χορήγησης της απαλλαγής εφαρμόζονται οι διατάξεις της Αρ. Π. 8271/4879 ΠΟΛ.366/18.12.1987 Διαδικασία απαλλαγής από το ΦΠΑ σκαφών (πλοίων και πλωτών μέσων γενικά), που προβλέπεται από τις διατάξεις των περιπτώσεων α', γ', δ', ε' και η' της παραγράφου 1 του άρθρου 22, καθώς και της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 20 του Ν.1642/86¹⁴ (ΤΑΧΗΕΑΥΕΝ, 8271/4879 ΠΟΛ.366/18.12.1987) όπως αυτή τροποποιήθηκε και συνεχίζει να ισχύει με την ΠΟΛ 1094/2007.

- **Απαλλαγή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων των καυσίμων των σκαφών αναψυχής**

Τα καύσιμα που εφοδιάζονται τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής πέραν της απαλλαγής Φ.Π.Α. απαλλάσσονται και από τις δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις και χορηγούνται ατελώς.

Λεπτομέρειες για τις τελωνειακές διαδικασίες εφοδιασμού των σκαφών καθορίζονται με την αριθ. Τ1940/41/14.4.2003 Τελωνειακές διαδικασίες εφοδιασμού

¹⁴ Π. 8271/4879 ΠΟΛ.366/18.12.1987 Διαδικασία απαλλαγής από το ΦΠΑ σκαφών (πλοίων και πλωτών μέσων γενικά), που προβλέπεται από τις διατάξεις των περιπτώσεων α', γ', δ', ε' και η' της παραγράφου 1 του άρθρου 22, καθώς και της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 20 του Ν.1642/86.

πλοίων, αεροσκαφών, διπλωματικών αποστολών και λοιπών προορισμών με τροφοεφόδια, καπνικά, καύσιμα κ.λπ.¹⁵ (TAXHEAVEN, Αριθ. Τ1940/41/14.4.2003 , 2003).

Η παραπάνω απόφαση σύμφωνα με ανθρώπους του κλάδου και αρμόδιες υπηρεσίες χορήγησης τυγχάνει πολύ μικρής, η καθόλου σχεδόν εφαρμογής, από μικρά και μεσαία σκάφη και γίνεται χρήση αποκλειστικά από μεγάλα σκάφη, λόγω πολυπλοκότητας των διαδικασιών και σχετικά μικρού οφέλους.

- **Συντελεστής Φ.Π.Α. που επιβαρύνει το κόστος ελλιμενισμού – μαρίνες**

Καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του yachting διαδραματίζουν οι θέσεις ελλιμενισμού, και κατ' επέκταση οι μαρίνες καθώς είναι απαραίτητες για τον ελλιμενισμό, την συντήρηση και επισκευή, καθώς και την αποθήκευση των σκαφών αναψυχής.

Το κόστος ελλιμενισμού αποτελεί ανελαστικό και απ' τα υψηλότερα κόστη μαζί με το κόστος συντήρησης, για τα επαγγελματικά, σκάφη, και τα σκάφη αναψυχής γενικότερα. Έτσι από φορολογικής πλευράς είναι σημαντικό να εξετασθεί ο συντελεστής Φ.Π.Α. που επιβαρύνει τις υπηρεσίες ελλιμενισμού, και τις υπηρεσίες που παρέχονται απ' τις μαρίνες γενικότερα, και η διαφοροποίησή του από χώρα σε χώρα.

Ως προς το κόστος ελλιμενισμού και τις υπηρεσίες που παρέχονται απ' τις μαρίνες στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, εφαρμόζονται οι διατάξεις της Αρ. Π. 8271/4879 ΠΟΛ.366/18.12.1987 και απαλλάσσονται του Φ.Π.Α.

Τα τέλη ελλιμενισμού που εισπράττουν οι Δήμοι για τα σκάφη αναψυχής (αρμοδιότητας Λιμενικών Ταμείων) υπάγονται επίσης στον κανονικό συντελεστή Φ.Π.Α, αντίθετα απαλλάσσονται σύμφωνα με την περίπτωση ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 27 του Κώδικα ΦΠΑ τα τέλη ελλιμενισμού που αφορούν τα επαγγελματικά σκάφη(Σχετ. εγγ. 1043978/2461/433/Β0014/23,6,2005) (Σταματόπουλος Δ., 2015).

¹⁵ Αριθ. Τ1940/41/14.4.2003 Τελωνειακές διαδικασίες εφοδιασμού πλοίων, αεροσκαφών, διπλωματικών αποστολών και λοιπών προορισμών με τροφοεφόδια, καπνικά, καύσιμα κ.λπ.

Πίνακας 8: Φ.Π.Α που επιβαρύνει τα κυριότερα κόστη των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής

ΦΠΑ ΠΟΥ ΕΠΙΒΑΡΥΝΕΙ ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΚΟΣΤΗ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ							
ΚΟΣΤΟΣ	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ		ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΟΝΤΑ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ		
			ΣΕ ΜΑΡΙΝΕΣ	ΣΕ ΛΙΜΑΝΙΑ	ΥΛΙΚΑ & ΑΝΤΚ.	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΚΑΥΣΙΜΑ
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΠΑ %	12*	ΑΠΑΛΛΑΓΗ**	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ

* Αφορά σκάφη που με βάση του πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ή του αναγνωρισμένου νηογνώμονα, **έχουν καταταγεί στην κατηγορία Β**, ως τουριστικά πλοία που εκτελούν πλόες από Τοπικούς, μέχρι Μεγάλης Ακτοπλοΐας, ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α 50% που είναι και η πλειονότητα των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.

**Από 01.04.2018 αφορά σκάφη με εξωτερικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο των 12 μέτρων (άρθρο 111 του ν.4514/2018 (ΦΕΚ14/30.01.2018))

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

4.2.1.2 Φορολογία Εισοδήματος

Τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής φορολογούνται σύμφωνα τις διατάξεις του Ν. 27/1975 (ΦΕΚ Α 77/22.4.75).

- **Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων**

Το καθαρό εισόδημα (κέρδος) που αποκτούν ατομικές επιχειρήσεις από την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής, απαλλάσσεται του φόρου σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του Ν.27/75 (βλέπε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ), και υποχρεούνται μόνο στην καταβολή του φόρου του άρθρου 12 του ίδιου ως άνω νόμου εξαντλώντας κάθε φορολογική υποχρέωση (e-forologia, Νόμος 27/1975 (ΦΕΚ Α 77/22.4.75)).

Πίνακας 9: Κλίμακα υπολογισμού φόρου πλοίων β' κατηγορίας αρ.12 ν. 27/75

Κλιμάκιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου (σε ευρώ ανά κ.ο.χ.)	Φόρος κλιμακίου (σε ευρώ)	ΣΥΝΟΛΟ χωρητικότητας (σε κ.ο.χ.)	ΣΥΝΟΛΟ Φόρου (σε ευρώ)
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	10	71
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	10	71
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	10	71
Για την επιπλέον των 100 κ. ο. Χ. (GROSS), ο φόρος καθορίζεται σε ένα (1) ευρώ ανά κόρο.				

ΠΗΓΗ : (e-forologia, Νόμος 27/1975 (ΦΕΚ Α 77/22.4.75))

Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 41 του Ν.3182/2003 (ΦΕΚ Α΄ 220/12-09-2003) ορίζεται ότι: «Ο φόρος που επιβάλλεται βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του Ν. 27/1975 (ΦΕΚ Α΄ 77) αυξάνεται στο πενταπλάσιο για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2743/1999 » (e-forologia, Νόμος 27/1975 (ΦΕΚ Α 77/22.4.75)).

Ο προαναφερόμενος επιβαλλόμενος φόρος κατά τις διατάξεις του ν. 27/1975 (Α' 77) εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη, καθώς και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οποιουδήποτε τύπου φόρου εισοδήματος, όσον αφορά στα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων.

Στα πλαίσια όμως της μνημονιακής δέσμευσης επιβλήθηκε ειδική εισφορά αλληλεγγύης με το άρθρο 43Α του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 4172/2014, Α' 167), το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 112 παρ. 9 του ν.4387/2016 (Α' 85), ως μέτρο αναγκαίο, κατά την εκτίμηση του νομοθέτη, προς αποκατάσταση της δημοσιονομικής βιωσιμότητας, με στόχο την επίτευξη δημοσιονομικού πλεονάσματος ύψους 3,5% του ΑΕΠ. Σύμφωνα με την Γνωμοδότηση Ν.Σ.Κ. 130/2017 η ειδική εισφορά αλληλεγγύης δεν αποτελεί φόρο εισοδήματος.

Επειδή όμως επιβάλλεται στο συνολικό καθαρό εισόδημα φυσικών προσώπων, και δεν εξαιρούνται από αυτό τα φυσικά πρόσωπα που αποκτούν εισόδημα απ' την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής, θεωρήθηκε σκόπιμο να συμπεριληφθεί στην παρούσα μελέτη.

Έτσι στο καθαρό εισόδημα φυσικών προσώπων που αποκτούν εισόδημα απ' την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής επιβάλλεται ειδική εισφορά αλληλεγγύης, και υπολογίζεται με βάση την ακόλουθη κλίμακα:

Πίνακας 10 : Κλίμακα Εισφοράς Αλληλεγγύης

Εισόδημα σε ευρώ	Εισφορά Αλληλεγγύης
0-12.000	0%
12.001 - 20.000	2,20%
20.001-30.000	5,00%
30.001-40.000	6,50%
40.001 - 65.000	7,50%
65.001 - 220.000	9,00%
>220.000	10,00%

ΠΗΓΗ: (TAXHEAVEN, Γνωμοδότηση Ν.Σ.Κ. 130/2017 Φύση της Ειδικής Εισφοράς Αλληλεγγύης, 2017).

Με την ίδια λογική θα πρέπει να αναφερθεί ότι απ' το 2011 και μετέπειτα με το ν. 3986/2011 (ΦΕΚ Α 152/01.07.2011) όλες οι επιχειρήσεις μη εξαιρουμένων των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής υποχρεούνται στην καταβολή τέλους επιτηδεύματος. Διαφοροποιήσεις και εξαιρέσεις του οποίου αναφέρονται στο επόμενο υποκεφάλαιο, «φορολογία επαγγελματικών σκαφών αναψυχής».

Επίσης οι ατομικές επιχειρήσεις για τα σκάφη αναψυχής που κατέχουν έχουν υποχρέωση από 01.01.2017 σύμφωνα με τον ν. 4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017) στην καταβολή ανάλογα με το μήκος του σκάφους ,του «Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.). Ακόμη δεν έχουν εκδοθεί οι απαραίτητες Κ.Υ.Α. για τον τρόπο και τις λεπτομέρειες είσπραξης του ανωτέρω τέλους.

- **Φορολογία Εισοδήματος Νομικών Προσώπων**

Το καθαρό εισόδημα (κέρδη), που αποκτούν τα νομικά πρόσωπα που εκμεταλλεύονται επαγγελματικά σκάφη αναψυχής του Ν. 438/76 μετέπειτα 2743/99, και σήμερα 4256/2014, με την καταβολή του επιβαλλόμενου με το άρθρο 12 φόρου του Ν. 27/75 σύμφωνα με το άρθρα 1 & 2 του ίδιου νόμου εξαντλούν κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη, ως και του μετόχου ή εταιρού ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οιαδήποτε τύπου φόρου εισοδήματος.

Ομοίως και για τις Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α) εφόσον είναι πλοιοκτήτρια, και τους μετόχους αυτής, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37 του ν.3182/2003 εφαρμόζονται οι προαναφερόμενες διατάξεις των άρθρων 1 & 2 του ν.27/75 (ΦΕΚ 77 Α΄) και απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, εκτός τελών χαρτοσήμου .

Οι παραπάνω απαλλαγές συνεχίζουν να ισχύουν και σήμερα σύμφωνα με τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 103 του ν. 2238/94, 12 του ν. 3842/10 και την παρ. 14 του άρθρ. 72 του ν.4172/2013 και σύμφωνα με το με Αριθ. Πρωτ.: Δ12Β 1072765 ΕΞ2014 έγγραφο της Δ/σης Φορολογίας Εισοδήματος (ΤΑΧΗΕΑΥΕΝ, Αριθ. Πρωτ.: Δ12Β 1072765 ΕΞ2014, 2014).

Τα καθαρά κέρδη των παραπάνω νομικών προσώπων δεν υπόκεινται σε Ειδική Εισφορά Αλληλεγγύης καταβάλλουν όμως:

- ✓ Τον φόρο πλοίων του άρθρου 12 του ν. 27/75 εις το πενταπλάσιο.
- ✓ Το «Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» του ν. 4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017) ανάλογα με το μήκος του σκάφους ,(ακόμη δεν έχει εφαρμοστεί).

Για το Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων θα ασχοληθούμε αναλυτικότερα στο επόμενο υποκεφάλαιο που αφορά την φορολόγηση των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής.

Τέλος Επιτηδεύματος

Ένα άλλο επίσης τέλος που αφορά όλες τις επιχειρήσεις και που δεν εξαιρεί τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής είναι το τέλος επιτηδεύματος που

θεσπίστηκε με το άρθρο 31 του νόμου 3986/2011 (ΦΕΚ Α 152/01.07.2011) και που σήμερα μετά τις διάφορες κωδικοποιήσεις ανέρχεται σε:

Πίνακας 11 : Τέλος Επιτηδεύματος

	ΕΔΡΑ (κάτοικοι)	ΕΔΡΑ	ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ	>200.000	1000€	600€
	<200.000	800€	600€
ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΕΠΧ/ΣΕΙΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΣ	650€	650€

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

- Εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις καταβολής του τέλους, εκτός εάν πρόκειται για τουριστικούς τόπους, οι εμπορικές επιχειρήσεις και ελεύθεροι επαγγελματίες που ασκούν τη δραστηριότητά τους σε χωριά με πληθυσμό έως πεντακόσιους (500) κατοίκους και σε νησιά κάτω από τρεις χιλιάδες εκατό (3.100) κατοίκους.
- Επίσης εξαιρούνται ατομικές εμπορικές επιχειρήσεις και η ατομική άσκηση ελευθέρου επαγγέλματος, εφόσον δεν έχουν παρέλθει πέντε (5) έτη από την πρώτη έναρξη εργασιών, καθώς και οι περιπτώσεις ατομικών επιχειρήσεων εφόσον για τον επιτηδεύματία υπολείπονται τρία (3) έτη από το έτος της συνταξιοδότησής του (e-forelogia, Ν. 3986/11 (ΦΕΚ Α 152/01.07.2011, 2011).

Συνοψίζοντας λοιπόν σύμφωνα με τα παραπάνω ως προς την Φορολογία Εισοδήματος και την επιβάρυνση με φόρους, εισφορές, τέλη κ.τ.λ. των επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται σκάφη αναψυχής μπορούμε αποτυπώσουμε στον παρακάτω πίνακα την φορολογική μεταχείριση των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής ανάλογα τη μορφή της επιχείρησης:

Πίνακας 12 : Φόροι και Τέλη (εκτός Φ.Π.Α.) που επιβαρύνουν τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα

	ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΤΟΣ	ΦΟΡΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΤΕ.Π.Α.Η.	ΕΙΣΦΟΡΑ ΑΛΛΗΛΕΓ ΓΥΗΣ	ΤΕΛΟΣ ΕΠΙΤΗΔΕΥ ΜΑΤΟΣ *
ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧ/ΣΕΙΣ	ΟΧΙ (αρ.2 ν.27/75)	ΝΑΙ (αρ.12 ν.27/75)	ΝΑΙ (ν. 4504/17)	ΝΑΙ (ν. 4172/14)	ΝΑΙ (ν.3986/2011)
ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ – Ν.Ε.Π.Α	ΟΧΙ (αρ.2 ν.27/75)	ΝΑΙ (αρ.12 ν.27/75)	ΝΑΙ (ν. 4504/17)	ΟΧΙ (ν. 4172/14)	ΝΑΙ (ν.3986/2011)

* Υπό προϋποθέσεις

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

4.2.2 Φορολογία ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής

Στην Ελλάδα όπως και πριν αναφέραμε τα έκτακτα φορολογικά μέτρα για τα σκάφη αναψυχής ξεκίνησαν το 2009 με την θέσπιση της έκτακτης εισφοράς, και του ειδικού φόρου πλοίων και συνεχίστηκαν σε όλη τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, με τη θέσπιση του ΤΕ.Π.Α.Η, της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης και το φόρο πολυτελούς διαβίωσης τελευταία. Όλα αυτά σε συνδυασμό με τον υψηλό συντελεστή Φ.Π.Α. 24% στο κόστος ελλιμενισμού και συντήρησης έχουν οδηγήσει στη φυγή πολλών ιδιωτικών σκαφών απ' την Ελλάδα .

Σήμερα οι κυριότερες φορολογικές επιβαρύνσεις των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής είναι:

- **Ο Φόρος Πλοίων**

Οι ιδιοκτήτες των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής υποχρεούνται στην ετήσια καταβολή του φόρου πλοίων του άρθρου 12 του ν. 27/75, όπως και τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής εις το πενταπλάσιο. (πίνακας 13)

- **Ετήσια Αντικειμενική Δαπάνη για τον προσδιορισμό του τεκμαρτού εισοδήματος – Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης**

Με την περίπτ. στ' της παρ.1 του άρθρου 31 του ν. 4172/2013, ορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης διαβίωσης, με βάση τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής του φορολογούμενου, της συζύγου του ή των προσώπων που τους βαρύνουν και εκτιμάται με βάση το κόστος τελών ελλιμενισμού, ασφαλιστρών, καυσίμων, συντήρησης και πρακτόρευσης και ορίζεται, ανάλογα με τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους (βλέπε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV) (e-forologia, ν.4172/13, Τελευταία Κωδικοποίηση : Κωδικοποιημένος σύμφωνα με το Ν.4512/2018. , 2018).

Σύμφωνα με τις διατάξεις της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 44 του Ν. 4111/2013 όπως αυτή τροποποιήθηκε με την παρ. 6 του άρθρου 1 του ν. 4334/2015 επιβάλλεται φόρος πολυτελούς διαβίωσης στα ποσά της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης που προκύπτουν από την κυριότητα ή κατοχή:

Σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των πέντε (5) μέτρων, και ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης του σκάφους επί συντελεστή δεκατρία τοις εκατό (13%).

- Δεν λαμβάνεται υπόψη η δαπάνη για την αμοιβή του πληρώματος.
- Από το φόρο εξαιρούνται τα ιστιοφόρα σκάφη και πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευαστεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπον τρεχαντήρι, βαρκαλάς, πέραμα, τσερνίκι, λίμπερτυ τα οποία προέρχονται από

ελληνική ναυτική παράδοση. (e-forologia, ν.4111/13 Κωδικοποιημένος σύμφωνα με το Ν.4474/2017., 2017).

Πίνακας 13: Ετήσια αντικειμενική δαπάνη Ιδιωτικών σκαφών αναψυχής με χώρους ενδιαίτησης με βάση το μήκος και την παλαιότητα, και Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης που προκύπτει.

Μήκος σκάφους	Μέχρι * 5 έτη	Φ.Π.Δ.** (σε ευρώ)	Πάνω από 5* μέχρι και 10 έτη	Φ.Π.Δ.** (σε ευρώ)	Πάνω από* 10 έτη	Φ.Π.Δ.** (σε ευρώ)
5	12.000,00	1560	10.200,00	1.326	8.400,00	1.092
6	12.000,00	1560	10.200,00	1.326	8.400,00	1.092
7	12.000,00	1560	10.200,00	1.326	8.400,00	1.092
8	15.000,00	1950	12.750,00	1.657	10.500,00	1.365
9	18.000,00	2340	15.300,00	1.989	12.600,00	1.638
10	21.000,00	2730	17.850,00	2.320	14.700,00	1.911
11	28.500,00	3705	24.225,00	3.149	19.950,00	2.593
12	36.000,00	4680	30.600,00	3.978	25.200,00	3.276
13	51.000,00	6630	43.350,00	5.635	35.700,00	4.641
14	66.000,00	8580	56.100,00	7.293	46.200,00	6.006
15	81.000,00	10530	68.850,00	8.950	56.700,00	7.371
16	103.500,00	13455	87.975,00	11.437	72.450,00	9.418
17	126.000,00	16380	107.100,00	13.923	88.200,00	11.466

18	148.500,00	19305	126.225,00	16.409	103.950,00	13.513
19	178.500,00	23205	151.725,00	19.724	124.950,00	16.243
20	208.500,00	27105	177.225,00	23.039	145.950,00	18.973
21	238.500,00	31005	202.725,00	26.354	166.950,00	21.703
22	268.500,00	34905	228.225,00	29.669	187.950,00	24.433
23	318.500,00	41405	270.725,00	35.194	222.950,00	28.983
24	368.500,00	47905	313.225,00	40.719	257.950,00	33.533
25	418.500,00	54405	355.725,00	46.244	292.950,00	38.083
*Ετήσια Αντικειμενική Δαπάνη με βάση την παλαιότητα του σκάφους						
**Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης						

ΠΗΓΗ : TAXHEAVEN

Τα ποσά της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης μειώνονται:

- Κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) προκειμένου για ιστιοφόρα σκάφη.
- Κατά το ίδιο ποσοστό μειώνονται και για πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευασθεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων «τρεχαντήρι», «βαρκαλάς», «πέραμα», «τσερνίκι» και «λίμπερτυ», που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση.
- Η τεκμαρτή δαπάνη από κάθε σκάφος μειώνεται ανάλογα με την παλαιότητά του κατά ποσοστό δεκαπέντε τοις εκατό (15%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από πέντε (5) έτη, και μέχρι δέκα (10) έτη από το έτος που νηολογήθηκε για πρώτη φορά και τριάντα τοις εκατό (30%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από δέκα (10) έτη.
- Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στην παραπάνω δαπάνη προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος.

Η ετήσια αντικειμενική δαπάνη και η δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων δεν εφαρμόζονται προκειμένου για αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει με βάση σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής μονίμων κατοίκων εξωτερικού.

Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπόψη για την αντικειμενική δαπάνη (e-forelogia, ν.4172/13, Τελευταία Κωδικοποίηση : Κωδικοποιημένος σύμφωνα με το Ν.4512/2018. , 2018).

Η αντικειμενική δαπάνη για τα σκάφη αναψυχής βαρύνει τον κύριο ή τον κάτοχο που είναι κάτοικος Ελλάδος ανεξάρτητα από την εθνικότητα της χώρας στο νηολόγιο της οποίας έχει καταχωρηθεί. Επομένως εφόσον φυσικό πρόσωπο είναι μόνιμος κάτοικος Ελλάδος και έχει στην κυριότητα του ή στην κατοχή του σκάφος με ξένη σημαία το οποίο είτε πλέει στα ελληνικά ύδατα, είτε είναι ελλιμενισμένο, είτε εκτελεί συνήθεις πλόες στην αλλοδαπή βαρύνεται με την αντικειμενική δαπάνη.

Επίσης, αναγνωρίζεται πλέον η ακινησία για τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης. Για την απόδειξη του χρόνου ακινησίας πρέπει να υποβάλλεται με τη δήλωση φορολογίας εισοδήματος βεβαίωση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής για το ακριβές χρονικό διάστημα (χρόνος έναρξης και λήξης ακινησίας ή συνέχιση της ακινησίας κατά την 31η Δεκεμβρίου του έτους), που θα προκύπτει από τις αντίστοιχες καταχωρήσεις σε σχετικό βιβλίο που θα τηρείται από αυτή (ΤΑΧΗΕΑΥΕΝ, ΠΟΛ.1076/26.3.2015 Οδηγίες για την ορθή εφαρμογή του εναλλακτικού τρόπου υπολογισμού της ελάχιστης φορολογίας εισοδήματος (άρθρα 30-34 Ν.4172/13), 2015).

- **Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων ΤΕ.Π.Α.Η.**

Σύμφωνα με τις διατάξεις τού άρθρου 13 του Ν. 4211/2013 (Α'256) όπως αντικαταστάθηκε απ' το άρθρο 85 του Ν.4504/2017 (ΦΕΚ 184/29.11.2017) (βλέπε παράρτημα V) από 01.12.2017 θεσπίζεται ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου, με την ονομασία «Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.), το οποίο βαρύνει: α) τα πλοία αναψυχής ιδιωτικά και επαγγελματικά.

Το ΤΕ.Π.Α.Η. επιβάλλεται για όλα τα εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων προαναφερθέντα πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα από τη σημαία τους

Πίνακας 14 : Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων

Ολικό Μήκος Σκάφους	ΤΕ.ΠΑ.Η /μήνα	ΤΕ.ΠΑ.Η / Χρόνο	Πρόστιμο
Άνω των 7 ως και 8 μ.	16 €	192€	382 €
Άνω των 8 ως και 10 μ.	25 €	300 €	600 €
Άνω των 10 ως και 12 μ.	33 €	396 €	796 €
Άνω των 12 μ. ως και 13 μ.	96 €	1152 €	2.252 €
Άνω των 13 μ. ως και 14 μ.	104 €	1248 €	2.348 €
Άνω των 14 μ. ως και 15 μ.	112 €	1344 €	2.444 €
Άνω των 15 μ. ως και 16 μ.	120 €	1440, €	2.540 €
Άνω των 16 μ. ως και 17 μ.	128 €	1536 €	2.636 €
Άνω των 17 μ. ως και 18 μ.	136 €	1632 €	2.732 €
Άνω των 18 μ. ως και 19 μ.	144 €	1728 €	2.828 €
Άνω των 19 μ. ως και 20 μ.	152 €	1824 €	2.924 €
Άνω των 20 μ. ως και 21 μ.	160 €	1920 €	3.020 €

ΠΗΓΗ : Boat & FISHING IN GREECE

Σε περίπτωση εφάπαξ προπληρωμής του ΤΕ.Π.Α.Η. για χρονικό διάστημα δώδεκα (12) μηνών (ένα έτος) παρέχεται έκπτωση δέκα τοις εκατό (10%) στο οφειλόμενο ποσό.

Για τον υπολογισμό του ΤΕ.Π.Α.Η. λαμβάνεται υπόψη το ολικό μήκος του σκάφους, το οποίο αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας, ή στο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, ή στο πιστοποιητικό καταμέτρησης, ή στην άδεια εκτέλεσης πλόων.

Από το ΤΕ.Π.Α.Η. εξαιρούνται τα παροπλισμένα ή κατασχεμένα σκάφη, τα «Παραδοσιακά πλοία» κατά την έννοια της παραγράφου 2 και τα βρισκόμενα σε κατάσταση ακινησίας, η οποία πιστοποιείται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή. (e-forologia, N.4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017), 2017).

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η συνολική ετήσια φορολογική επιβάρυνση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής (μήκους από 7 έως 15 μέτρα) με την εφαρμογή του ΤΕ.Π.Α.Η. χωρίς τον υπολογισμό τυχόν εκπτώσεων.

Πίνακας 15 : Συνολική ετήσια φορολογική επιβάρυνση των Ιδιωτικών σκαφών αναψυχής με χώρους ενδιαίτησης (μήκους από 7 έως 15 μέτρα)

Μήκος Σκά φους	Μέχρι *	Φ.Π.Δ.** (σε ευρώ)	ΤΕ.Π.Α.Η.** * (σε ευρώ)	Φόρος ****	Σύνολο
	5 έτη				

				Πλοίων (σε ευρώ)	
7	12.000,00	1560	192	20	1.772
8	15.000,00	1950	192	25	2.167
9	18.000,00	2340	300	30	2.670
10	21.000,00	2730	300	35	3.065
11	28.500,00	3705	396	45	4.146
12	36.000,00	4680	396	55	5.131
13	51.000,00	6630	1152	70	7.852
14	66.000,00	8580	1248	90	9.918
15	81.000,00	10530	1344	120	11.994
<p>*Ετήσια αντικειμενική δαπάνη με βάση το μήκος και παλαιότητα έως 5 έτη.</p> <p>**Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης.</p> <p>***Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων.</p> <p>**** Οι τιμές του φόρου πλοίων είναι ενδεικτικές.</p>					

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Εύκολα μπορεί λοιπόν κάποιος να διακρίνει την σημαντική φορολογική επιβάρυνση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής ιδιαίτερα μετά τα 10 μέτρα μήκος, όπου και παρατηρείται μεγάλη αύξηση της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης, και κατά συνέπεια του Φόρου Πολυτελούς Διαβίωσης.

Όταν εφαρμοστεί το Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων, και παράλληλα δεν γίνει κάποια αναπροσαρμογή προς τα κάτω στην παραπάνω φορολογική επιβάρυνση,

αυτή, σε συνδυασμό με την επιβολή 24% Φ.Π.Α. στο κόστος ελλιμενισμού και συντήρησης, και της υπάρχουσας οικονομικής κρίσης, θα επιβαρύνουν περαιτέρω τις ήδη δύσκολες συνθήκες για την ανάπτυξη του ιδιωτικού yachting.

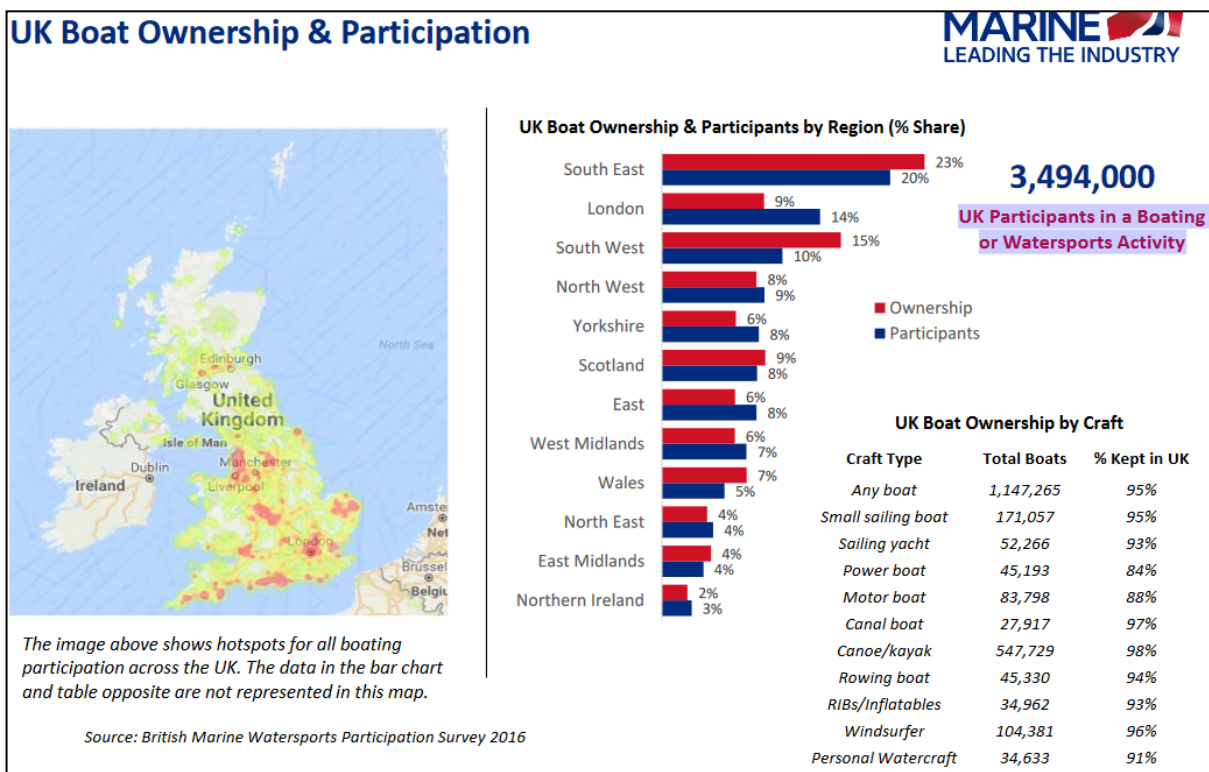
5 Φορολογικό Πλαίσιο που διέπει το yachting σε άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες

5.1 Ηνωμένο Βασίλειο

5.1.1 Σύντομη αναφορά

Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι ένα νησιώτικο έθνος με 12.500 περίπου χιλιόμετρα ακτογραμμών με ιστορία και πολιτισμό άρρηκτα συνδεδεμένο με τη Θάλασσα.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο 3.494.000 άτομα συμμετέχουν σε δραστηριότητες με πλοία, ή με θαλάσσια σπορ. Δραστηριοποιούνται 1.147.265 πλοία όλων των ειδών, εκ των οποίων τα 52.266 είναι ιστιοπλοϊκά σκάφη αναψυχής, τα 171.057 μικρά ιστιοπλοϊκά σκάφη αναψυχής, και τα 83.798 σκάφη αναψυχής με μηχανή, ενώ διαθέτει εσωτερικά και στις ακτογραμμές 563 μαρίνες με 94.700 θέσεις ελλιμενισμού.



ΠΗΓΗ: British Marine Watersports Participation Survey 2016 (Wilson Alastair, 2017)

Εικόνα 4 : Αριθμός ιδιοκτητών σκαφών στο Ηνωμένο Βασίλειο ανά περιοχή (%)

Η πιο πρόσφατη έρευνα της British Marine δείχνει ότι κατά τη διάρκεια του τελευταίου Οικ. Έτους ο τομέας της μαρίνας απολάμβανε τον πέμπτο χρόνο συνεχούς ανάπτυξης. Το 2016 τα άμεσα έσοδα από μαρίνες αγκυροβόλια και συναφείς δραστηριότητες, αυξήθηκαν κατά **3%**, και ανήλθαν σε **£222** εκατομμύρια, συνεισφέροντας άμεσα **£104** εκατομμύρια Άμεση Προστιθέμενη Αξία στην οικονομία. (Wilson Alastair, 2017).

Τέλος όπως επισημαίνει και ο Rupert Neate στην ηλεκτρονική έκδοση της The Guardian την 11/01/2018, η κατάρρευση της αξίας της λίρας μετά την ψηφοφορία του δημοψηφίσματος τον Ιούνιο του 2016, πυροδότησε μια έκρηξη στη βρετανική βιομηχανία κατασκευής σκαφών, καθώς η μεγάλη πλειοψηφία των σκαφών που κατασκευάζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο πωλούνται στο εξωτερικό. Οι πωλήσεις σκαφών και εξοπλισμού ανήλθαν συνολικά σε 3,1 δισ. Λίρες το περασμένο έτος - αύξηση 3,4% το 2016 και

θεωρείται το καλύτερο έτος πριν από τη χρηματοπιστωτική κρίση του 2008. (Rupert, 2018)

Τα σκάφη αναψυχής στο Ηνωμένο Βασίλειο διακρίνονται σε 2 βασικές κατηγορίες:

- Σκάφη αναψυχής που πλέουν στα ποτάμια και στα κανάλια της χώρας (inland waterways) και
- Σκάφη αναψυχής που πλέουν στην ανοιχτή Θάλασσα (sea).

Φορολογικά η αντιμετώπιση των σκαφών αναψυχής δεν παρουσιάζει σχεδόν καμία διαφοροποίηση σε σχέση με άλλους κλάδους. Είναι σημαντική όμως η μελέτη της, διότι το Ηνωμένο Βασίλειο διαχρονικά έχει σημαντική ναυτική παράδοση, μεγάλο αριθμό σκαφών, και υψηλό ποσοστό ατόμων που ασχολούνται, με θαλάσσιες δραστηριότητες, ενώ παράλληλα διαθέτει και ισχυρή βιομηχανία κατασκευής σκαφών αναψυχής.

Αξιοσημείωτο ίσως είναι η ευκολία και το μικρό κόστος εγγραφής στα μητρώα σκαφών.

Αντικείμενο της έρευνάς μας θα είναι η φορολογική προσέγγιση των επαγγελματικών και ιδιωτικών σκαφών αναψυχής ανοιχτής Θαλάσσης.

5.1.2 Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής

5.1.2.1 Φ.Π.Α

- **Συντελεστής Ναυλώσεων**

Η ενοικίαση σκαφών αναψυχής στο Ηνωμένο Βασίλειο υπόκειται στον κανονικό συντελεστή Φ.Π.Α, και ανέρχεται απ' τις 4 Ιανουαρίου 2011 σε **20%** (από 17,5%).

Rate	% of VAT	What the rate applies to
Standard	20%	Most goods and services
Reduced rate	5%	Some goods and services, eg children's car seats and home energy
Zero rate	0%	Zero-rated goods and services, eg most food and children's clothes

ΠΗΓΗ: (GOV.UK, VAT rates , 2018)

Εικόνα 5 Ηνωμένο Βασίλειο - Συντελεστές Φ.Π.Α.

- **Ένταξη στο καθεστώς των μικρών επιχειρήσεων - απαλλαγή Φ.Π.Α**

Δεν προβλέπεται απαλλαγή, έκπτωση, ή χρήση μειωμένου συντελεστή Φ.Π.Α. στην ενοικίαση σκαφών αναψυχής, εκτός της περίπτωσης που αφορά όλες τις επιχειρήσεις γενικότερα όπου:

Μία επιχείρηση μπορεί να μην εγγραφεί στο μητρώο Φ.Π.Α αν ο κύκλος εργασιών της, που αφορά αγαθά και υπηρεσίες που δεν απαλλάσσονται του Φ.Π.Α., δεν υπερβαίνει τις **£85.000** (μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α) ή οι αγορές της από επιχειρήσεις απαλλασσόμενες του Φ.Π.Α. δεν υπερβαίνουν τις **£85.000** σε διάστημα 12 μηνών που δεν αφορά απαραίτητα ημερολογιακό έτος. (GOV.UK, Calculate VAT taxable turnover , 2018).

- **Απαλλαγή Φ.Π.Α. για αγορά σκαφών αναψυχής, των υπηρεσιών για τις άμεσες ανάγκες τους, καθώς και στα υλικά και αντικείμενα που ενσωματώνονται σ' αυτά.**

Δεν προβλέπεται απαλλαγή του Φ.Π.Α. στην αγορά ενός σκάφους αναψυχής αλλά δίνεται η δυνατότητα στις επιχειρήσεις να ζητήσουν επιστροφή του φόρου εφόσον ενταχθούν στο Πρόγραμμα Κεφαλαιουχικών Αγαθών, και το κόστος αγοράς του περιουσιακού στοιχείου (σκάφος) είναι ίσο ή μεγαλύτερο του ποσού των **£50.000** μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

Δεν προβλέπονται ιδιαίτερες απαλλαγές για υλικά και αντικείμενα που αγοράζονται και ενσωματώνονται στο σκάφος. (GOV.UK, VAT: Capital Goods Scheme and capital assets, 2018).

- **Απαλλαγή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων των καυσίμων των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής**

Τα καύσιμα που εφοδιάζονται τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής δεν απαλλάσσονται του Φ.Π.Α. ή από άλλες δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις.

- **Συντελεστής Φ.Π.Α. που επιβαρύνει το κόστος ελλιμενισμού – μαρίνες**

Στο Ηνωμένο Βασίλειο οι υπηρεσίες που παρέχονται απ τις μαρίνες επιβαρύνονται με Φ.Π.Α. 20% και η κοστολόγηση γίνεται με βάση το ολικό μήκος του σκάφους (LOA). (GOV.UK, VAT rates , 2018).

5.1.2.2 Φορολογία Εισοδήματος

Το καθαρό Εισόδημα (κέρδος) που προκύπτει από τη εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής στο Ηνωμένο Βασίλειο φορολογείται με βάση την κλίμακα φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών ή Νομικών Προσώπων.

- **Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων**

Ο Φόρος Εισοδήματος που αναλογεί στο καθαρό εισόδημα που προκύπτει απ την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής από ατομικές επιχειρήσεις για το φορολογικό έτος 2017-18 εξευρίσκεται βάση της παρακάτω κλίμακας.

Πίνακας 16 : Ηνωμένο Βασίλειο- Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων 2017-2018

ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
£0 – 33500 (38300 €)*	20%
£33500 (38300 €) - £150000 (171.650 €)	40%
ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ	45%

*Ισοτιμία Ευρώ/ Λίρας στερλίνας 1 = 1,43

ΠΗΓΗ : (GOV.UK, Tax and tax credit rates and thresholds for 2017-18 , 2018)

1.1 Income tax bands of taxable income (£ per year)

	Tax year 2016-17	Tax year 2017-18
Basic rate	£0-32,000	£0-33,500
Higher rate	£32,001-150,000	£33,500-150,000
Additional rate	Over £150,000	Over £150,000

ΠΗΓΗ : (GOV.UK, Tax and tax credit rates and thresholds for 2017-18 , 2018)

Εικόνα 6 : Ηνωμένο Βασίλειο - Κλιμάκια φορολογητέου Εισοδήματος 2018

1.3 Income tax rates - 2017-18

Main rates ³	
Basic rate	20%
Higher rate	40%
Additional rate	45%

ΠΗΓΗ : (GOV.UK, Tax and tax credit rates and thresholds for 2017-18 , 2018)

Εικόνα 7 : Ηνωμένο Βασίλειο - Συντελεστές Φορολογίας Εισοδήματος 2018

Φορολογία Εισοδήματος Νομικών Προσώπων

Το καθαρό Φορολογητέο Εισόδημα (κέρδος) των Νομικών Προσώπων που προκύπτει απ' την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής στο Ηνωμένο Βασίλειο φορολογείται με συντελεστή **19%**.



ΠΗΓΗ : (GOV.UK, Corporation Tax rates and reliefs, 2018)

Εικόνα 8 Ηνωμένο Βασίλειο - Συντελεστής Φορολογίας Εισοδήματος Νομικών Προσώπων

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι κυριότερες φορολογικές επιβαρύνσεις των επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται σκάφη αναψυχής στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Πίνακας 17 : Ηνωμένο Βασίλειο - Κυριότερες φορολογικές επιβαρύνσεις επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής

ΚΛΙΜΑΚΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ					Φ.Π.Α.		
Φυσικών προσώπων				Νομικών Προσώπων	Ναυλώσεων	Ελλομενισμού	Επισκευής & Συντήρησης
Σε χιλ. ευρώ	38.400	172.000	> 172.000				
Συντελεστής (%)	20	40	45	19	20	20	20

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

5.1.3 Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής

Τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα δεν υπόκεινται σε κάποιου είδους φορολογία εκτός βεβαίως της επιβάρυνσης του Φ.Π.Α. (20%) κατά την αγορά τους.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν ισχύει κάποιος φόρος αντίστοιχος του Τέλους Παραμονής και Πλόων (sojourn tax, cruising tax) που να επιβαρύνει τα σκάφη αναψυχής.

Μία επιβάρυνση που θα μπορούσε να αναφέρει κανείς, και που είναι άμεσα συνδεδεμένη με το σκάφος αλλά δεν είναι φορολογική είναι το κόστος εγγραφής στα Μητρώα Πλοίων.

Τα Μητρώα πλοίων είναι πολύ ελκυστικά καθώς διακρίνονται για τις απλές διαδικασίες εγγραφής και το χαμηλό κόστος, και παράλληλα κατοχυρώνουν την κυριότητα του σκάφους, την Εθνικότητά του, και τη χρήση του ως σκάφος αναψυχής.

Υπάρχουν δύο Μητρώα που μπορεί κάποιος να καταχωρήσει το σκάφος του:

1. Το Μητρώο Μικρών Σκαφών PART III (SSR)

Με το οποίο μπορεί κάποιος να αποδείξει την Εθνικότητα του σκάφους εκτός Ηνωμένου Βασιλείου, με το κόστος εγγραφής να ανέρχεται σε **£25** για 5 χρόνια.

Προϋποθέσεις εγγραφής είναι:

- Να είναι μικρότερο των 24 μέτρων.
- Να ανήκει σε άτομο (όχι σε εταιρεία).
- Ο ιδιοκτήτης πρέπει να μένει στο Η.Β. τουλάχιστον 185 μέρες το χρόνο.
- Να έχει όνομα.

(GOV.UK, Register a boat, 2018)

Το Μητρώο PART I

Αφορά και σκάφη μεγαλύτερα των 24 μέτρων, και εγγράφονται υποχρεωτικά τα σκάφη που ανήκουν σε εταιρείες.

Η εγγραφή στο Μητρώο αυτό κατοχυρώνει την κυριότητα του σκάφους, την Εθνικότητά του, και τη χρήση του ως σκάφος αναψυχής.

Η εγγραφή κοστίζει **£124** για 5 χρόνια.

Προϋπόθεση εγγραφής είναι να έχει **μοναδικό** όνομα.

(GOV.UK, Register a boat, 2018)

5.2 Κροατία

5.2.1 Χρήσιμα Στατιστικά Στοιχεία

Η Κροατία είναι μία μεσογειακή χώρα παγκοσμίως γνωστή για τις δαντελωτές ακτές και τα νησιά της. Η φυσική βάση για την ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού είναι η Αδριατική Θάλασσα με ακτές, μήκους 6.176 χιλιομέτρων, από τις οποίες τα 4.398 χιλιόμετρα είναι νησιωτικές, με 1.244 νησιά και νησίδες εκ των οποίων τα 50 είναι κατοικημένα. Αυτό αποτελεί σύμβολο για τον Κροατικό τουρισμό και συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξή του. Υπάρχουν δύο κύριες ομάδες παραγόντων που καθορίζουν την ανταγωνιστικότητα του ναυτικού τουρισμού :

1. Γενικοί παράγοντες: κλιματικές συνθήκες, ομορφιά και καθαρότητα της θάλασσας, ομορφιά του τοπίου με ιδιαίτερου κάλλους ακτές και νησιά, συμπεριλαμβανομένων των οικισμών.

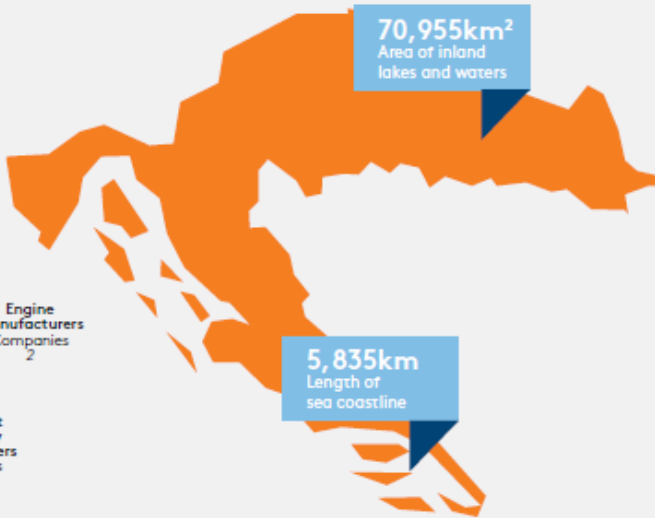
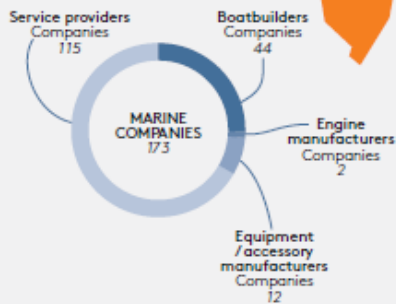
2. Ειδικοί παράγοντες: προσβασιμότητα στο λιμάνι εκκίνησης, προσωπική και θαλάσσια ασφάλεια, πλήθος θέσεων πρόσδεσης σε δημόσιους λιμένες, φιλοξενία και εκπαίδευση του προσωπικού, πολιτιστική προσφορά ως σημαντικός παράγοντας τουριστικής και ναυτικής προσφοράς, τιμές υπηρεσιών, κανονισμοί σχετικοί με τη ναυσιπλοΐα και τη στάθμευση των πλοίων τους **φόρους** και τα τέλη.

Στη συνέχεια παρατίθενται χρήσιμα στατιστικά, οικονομικά, και αριθμητικά στοιχεία, που αφορούν την Κροατία και αναφέρονται στην βιομηχανία σκαφών, όπως αυτά αποτυπώνονται στο βιβλίο της ICOMIA για το 2016.



Croatia

COMPANIES AND EMPLOYMENT

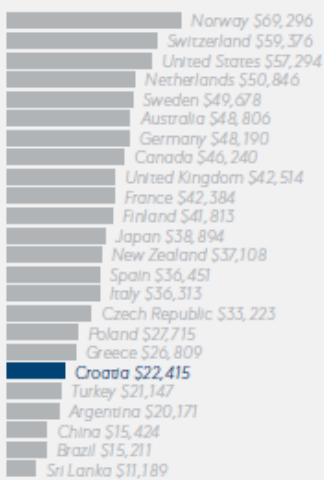


ECONOMIC DATA

-1.1% Inflation rate
6.8% Lending interest rate (base rate)

GDP

GDP dollar estimates are derived from PPP (Purchasing Power Parity) calculations per capita. Values are in international dollars. Source: International Monetary Fund.



HRVOJE MATUTINOVIC

CBIA

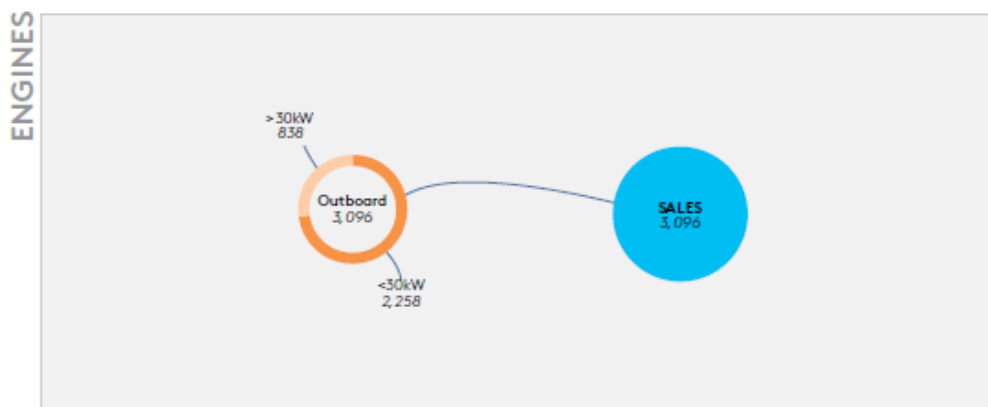
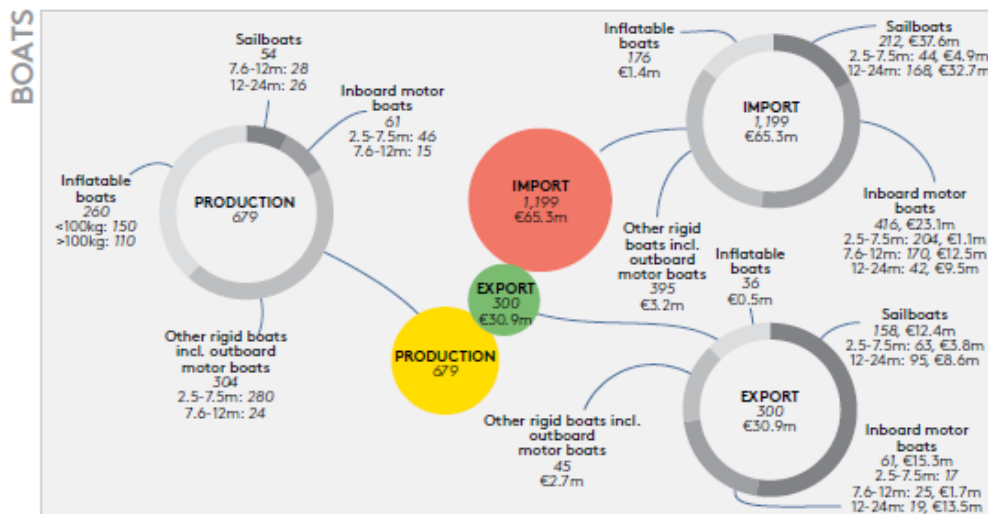
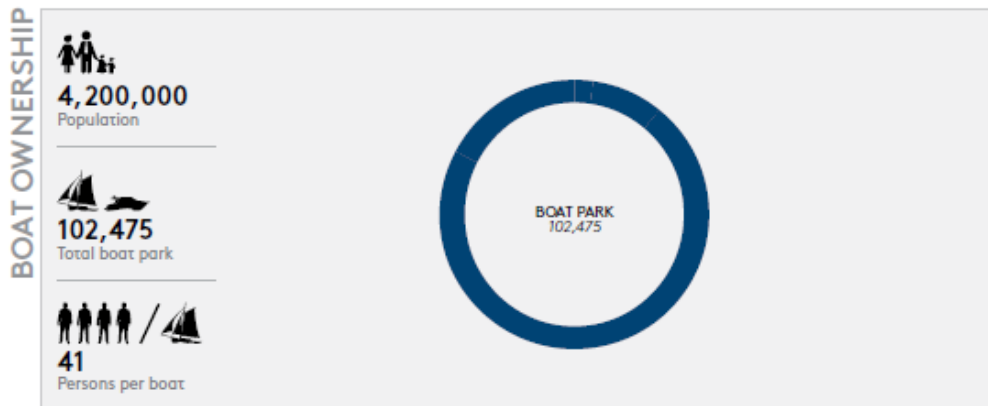
T: +385 51 279 904

E: hrvoje@unimar.hr

ΠΗΓΗ : (ICOMIA, CROATIA, 2016)

Εικόνα 9: ICOMIA BOOK 2016 p. 40 CROATIA, Οικονομικά Στοιχεία, Επιχειρήσεις, Εργαζόμενοι

CROATIA



Data supplied by the MIA and other sources (refer Explanatory Notes prior to start of Section A), with exceptions as below:
 Boat import/export: Eurostat Outboard engine sales: IMEC

ΠΗΓΗ: (ICOMIA, CROATIA, 2016)

Εικόνα 10: ICOMIA BOOK 2016, p.41 CROATIA, Κάτοχοι Σκαφών, Σκάφη, Μηχανές

5.2.2 Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής

5.2.2.1 Φ.Π.Α

- **Συντελεστής Ναυλώσεων**

Στην Κροατία το ύψος της επιβάρυνσης του Φ.Π.Α. στην ενοικίαση σκαφών αναψυχής, εξαρτάται απ το αν παρέχονται υπηρεσίες διανυκτέρευσης ή όχι και συγκεκριμένα:

Ημερήσια ενοικίαση επιβαρύνεται με τον κανονικό συντελεστή **25 % [Article 38 (1)]**.

Ενοικίαση που περιλαμβάνει και υπηρεσίες διανυκτέρευσης επιβαρύνεται με το μειωμένο συντελεστή **13%** διότι θεωρείται ως υπηρεσία διαμονής [**Article 38 (3)**]. (REPUBLIC OF CROATIA, Value Added Tax Act, 2018)

Συμπερασματικά λοιπόν η ενοικίαση σκαφών αναψυχής στη Κροατία επιβαρύνεται με μειωμένο συντελεστή Φ.Π.Α. 13% στις πλείστες των περιπτώσεων, καθώς στατιστικά, το σύνολο σχεδόν των ενοικιάσεων σκαφών αναψυχής, συμπεριλαμβάνει και διανυκτέρευση.

- **Ένταξη στο καθεστώς των μικρών επιχειρήσεων - απαλλαγή Φ.Π.Α**

Στην Κροατία εκτός της προηγούμενης περίπτωσης χρήσης μειωμένου συντελεστή, δεν προβλέπονται άλλες ειδικές απαλλαγές ή εκπτώσεις κατά την ναύλωση ενός σκάφους αναψυχής, εκτός της περίπτωσης (που ισχύει για όλες τις επιχειρήσεις) ένταξης της επιχείρησης στο Ειδικό καθεστώς των μικρών επιχειρήσεων, όπου απαλλάσσονται του Φ.Π.Α. όταν οι αποκτήσεις τους από υποκείμενους στο φόρο χωρίς δικαίωμα έκπτωσης του φόρου των εισροών ή από μη υποκείμενους στο φόρο, δεν ξεπερνούν τις HPK 77.000 ή EUR 10.332 (V.A.T. Article 90) ή οι πωλήσεις τους δεν ξεπερνούν τις HPK 230.000 (EUR 30.864) κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους (V.A.T. Article 90).

Απ' την 01-01-2018 το ποσό των 230.000 αντικαταστάθηκε με το ποσό των 300.000 HRK (REPUBLIC OF CROATIA, Value Added Tax Act, 2018).

Member State	Country code	Threshold for application of the special scheme for acquisitions by taxable persons not entitled to deduct input tax and by non-taxable legal persons		Threshold for application of the special scheme for distance selling		Exemption for small enterprises	
		National currency	Euro equivalent*	National currency	Euro equivalent*	National currency	Euro equivalent*
Croatia	HR	HRK 77 000	EUR 10 332	HRK 270 000	EUR 36 231	HRK 230 000	EUR 30 864

ΠΗΓΗ : (Your Europe, 2018)

Εικόνα 11: Κροατία - Χαρακτηριστικά επιχειρήσεων για ένταξη στο Ειδικό Καθεστώς απαλλαγής Φ.Π.Α

- **Απαλλαγή Φ.Π.Α. για αγορά σκαφών αναψυχής, των υπηρεσιών για τις άμεσες ανάγκες τους, καθώς και στα υλικά και αντικείμενα που ενσωματώνονται σ' αυτά.**

Στην Κροατία δεν προβλέπονται ιδιαίτερες απαλλαγές για την αγορά σκαφών αναψυχής που προορίζονται για επαγγελματική χρήση, το ίδιο ισχύει και για την παροχή υπηρεσιών και την προμήθεια υλικών και αντικειμένων που ενσωματώνονται σ' αυτά. Η αγορά σκαφών αναψυχής, καθώς και τα υλικά, αντικείμενα και υπηρεσίες που τα αφορούν επιβαρύνονται με 25% Φ.Π.Α.

- **Απαλλαγή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων των καυσίμων των σκαφών αναψυχής**

Επίσης δεν είναι διαθέσιμο αφορολόγητο ή με μειωμένους δασμούς καύσιμο στον εφοδιασμό των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. (SosYACHTING, 2017).

Χρέωση Φ.Π.Α. σε αναλογική βάση ναύλωσης μέρος της οποίας εκτελείται στα χωρικά ύδατα της Κροατίας (Οδηγία 410-01 / 17-01 / 1060 /22-05-2017)

Απ την 01-05-2017 όλα τα σκάφη αναψυχής που ξεκινούν μία ναύλωση από τρίτη χώρα και μέρος του χρόνου της ναύλωσης εκτελείται στα χωρικά ύδατα της Κροατίας, θα πρέπει να καταβάλουν στο κράτος της Κροατίας αναλογικά τον Φ.Π.Α. που αντιστοιχεί για το χρόνο αυτό.

Η φορολογική βάση για την ενοικίαση σκαφών (με ή χωρίς χώρους ενδιαίτησης) από το σημείο 5 της παρούσας οδηγίας αποτελεί το αναλογικό μέρος της αξίας της συμβατικής υπηρεσίας του σκάφους ναύλωσης που χρησιμοποιήθηκε πραγματικά στη Δημοκρατία της Κροατίας (ημέρες πλεύσης στη Δημοκρατία της Κροατίας, συμπεριλαμβανομένης και της ημέρας αναχώρησης από την Κροατία, σε σύγκριση με τη συνολική περίοδο ενοικίασης).

Για παράδειγμα, εάν μια εταιρεία ναύλωσης "Α" (ανεξάρτητα από το πού έχει την έδρα της) έχει συνάψει σύμβαση ναύλωσης σκάφους (με ή χωρίς διαμονή) αξίας 500.000,00 kn για 15 ημέρες, και το πλοίο θα ταξιδέψει στη Δημοκρατία της Κροατίας στις 13 Ιουλίου 2017 και θα αποχωρήσει από τη Δημοκρατία της Κροατίας στις 18 Ιουλίου 2017.

Ο υπολογισμός του ΦΠΑ που πρέπει να καταβληθεί θα είναι $23.008,80 \text{ kn}$ ($6/15 \times 500.000 \text{ kn} = 200.000,00 \times 11.5044 \% - \text{επανυπολογισμός ποσοστού } 13\%$). (RRiF, 2017)

Στην περίπτωση ναύλωσης σε κατοίκους χωρών εκτός της ΕΕ, τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής πρέπει να έχουν σύμβαση ναύλωσης κατά την είσοδό τους στην Κροατία. και όταν εγκαταλείπουν την Κροατία, πρέπει να έχουν ένα τιμολόγιο πληρωμής του Κροατικού ΦΠΑ που εκδίδεται από τον τοπικό αντιπρόσωπο ΦΠΑ.

Στην περίπτωση ναύλωσης σε κατοίκους άλλης χώρας της ΕΕ, τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής πρέπει να έχουν σύμβαση ναύλωσης κατά την είσοδό τους στην Κροατία και ένα pro-forma τιμολόγιο για την πληρωμή ΦΠΑ στη χώρα που εκδίδεται από τον φορολογικό αντιπρόσωπο. (YES-Yachts.com, 2018).

- **Συντελεστής Φ.Π.Α. που επιβαρύνει το κόστος ελλιμενισμού – μαρίνες**

Στην Κροατία οι υπηρεσίες που παρέχονται απ τις μαρίνες (ελλιμενισμός επισκευή, συντήρηση κ.τ.λ.) επιβαρύνονται με Φ.Π.Α. **25%** και η κοστολόγηση γίνεται με

βάση το ολικό μήκος του σκάφους (LOA) (REPUBLIC OF CROATIA, Value Added Tax Act, 2018).

5.2.2.2 Φορολογία Εισοδήματος

Το καθαρό Εισόδημα (κέρδος) που προκύπτει από τη εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής στην Κροατία φορολογείται με βάση την κλίμακα φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών ή Νομικών Προσώπων, όπως ισχύει για όλες τις επιχειρήσεις.

- **Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων**

Το καθαρό εισόδημα των ατομικών επιχειρήσεων που προκύπτει απ' την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής φορολογείται σύμφωνα με την παρακάτω κλίμακα.

Πίνακας 18 Φόρος Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων για το φορολογικό έτος 2017-18

ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
HRK 0 – 210.000 (EUR 28.188)	24%
ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ	36%

ΠΗΓΗ : (REPUBLIC OF CROATIA, Income Tax Act, 2018)

- ❖ **Φόρος Εισοδήματος Φυσικών προσώπων που υπάγονται στο Ειδικό Καθεστώς των Μικρών Επιχειρήσεων**

Στην περίπτωση που κάποια επιχείρηση επιλέξει να ενταχθεί στο καθεστώς των μικρών επιχειρήσεων, επειδή ο κύκλος εργασιών της κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος δεν υπερέβη τις 300.000 HRK (V.A.T. Article 90), τότε το ετήσιο Εισόδημα και ο Φόρος Εισοδήματος προσδιορίζεται κατ' αποκοπή και έχει ως εξής:

Πίνακας 19: Κατ' αποκοπή Ετήσιο Εισόδημα και Φόρος Εισοδήματος Ειδικού καθεστώτος Μικρών Επιχειρήσεων (V.A.T. article 90) σε HRK (kunas)

Ετήσιο Εισόδημα	Ετήσιο κατ Αποκοπή Εισόδημα	Συντελεστής Φορολόγησης	Φόρος
Από 0 Έως 85.000	12.750	12%	1.530 HRK
Από 85.001 Έως 115.000	17.250	12%	2.070 HRK
Από 115.001 Έως 149.500	22.425	12%	2.691HRK
Από 149.501 Έως 230.000	34.500	12%	4.140 HRK
Από 230.001 Έως 300,000	45.000	12%	5.400 HRK

ΠΗΓΗ : (NARODNE NOVINE, PRAVILNIK - O PAUŠALNOM OPOREZIVANJU SAMOSTALNIH DJELATNOSTI, 2016)

Η παραπάνω περίπτωση βέβαια αφορά πολύ μικρό αριθμό ατομικών επιχειρήσεων που ενοικιάζουν σκάφη αναψυχής, καθώς θα πρέπει να έχουν πολύ χαμηλό **κύκλο εργασιών** και συγκεκριμένα από 0 έως 40.268 EUR (Ισοτιμία 1 ευρώ προς 7,45 kunas).

- **Φορολογία Εισοδήματος Νομικών Προσώπων**

Η φορολογία στο καθαρό εισόδημα των Νομικών Προσώπων που εκμεταλλεύονται σκάφη αναψυχής στην Κροατία, είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή με χαμηλό φορολογικό συντελεστή 12% μέχρι τα 400.000 ευρώ.

Πίνακας 20 : Κροατία, Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Νομικών Προσώπων

ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
HRK 0 – 3.000.000 (EUR 400.000)	12%
ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ	18%

ΠΗΓΗ : (REPUBLIC OF CROATIA, Profit Tax Act, 2018)

Η ισοτιμία που χρησιμοποιήθηκε για την μετατροπή του Φορολογητέου Εισοδήματος σε Ευρώ είναι 1ΕΥΡΩ =7,45 HRK (KUNAS).

5.2.2.3 Τουριστικός Φόρος – Φόρος Παραμονής (Sojourn Tax Fee)

Στην Κροατία όλοι οι ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής (ανεξαρτήτως σημαίας ή χρήσης), είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν τουριστικό φόρο Παραμονής (κάτι ανάλογο του τέλους πλοίων αναψυχής και ημερόπλοιων ΤΕ.Π.Α.Η. που έχουμε στην Ελλάδα).

Ο φόρος αυτός υπολογίζεται:

- **Για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με Κροατική σημαία** που ξεκινούν από Κροατικά λιμάνια, αναλόγως των διανυκτερεύσεων, και τον αριθμό των επιβατών που διανυκτερεύουν σ αυτά, και κυμαίνεται για το 2018 σε €1.08 (8HRK) ανά επιβάτη και ανά διανυκτέρευση (CROATIAN PARLIAMENT, 2008).
- Προβλέπεται έκπτωση 50% για επιβάτες ηλικίας από 12 έως 18 ετών ενώ απαλλάσσονται της καταβολής του φόρου επιβάτες ηλικίας έως 12 ετών.
- **Για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία** που εισέρχονται στα Κροατικά ύδατα (αντιμετωπίζονται ως ιδιωτικά σκάφη αναψυχής) κατ' αποκοπή φόρος αναλόγως του μήκους του σκάφους, ξεκινώντας απ τα 5 μέτρα, και του χρόνου που το σκάφος παραμένει στα χωρικά ύδατα της Κροατίας και διανυκτερεύουν σ αυτό επιβάτες,, και κυμαίνεται από 8 ημέρες έως 1 έτος (REPUBLIC OF CROATIA - MINISTRY OF TOURISM, 2009).

Ο φόρος καταβάλλεται απ τον ιδιοκτήτη του σκάφους στο πρώτο λιμάνι εισόδου και πριν τον απόπλου για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας.

Η μη πληρωμή του παραπάνω φόρου ή η μη διαφύλαξη της απόδειξης πληρωμής εντός του σκάφους μπορεί να επιφέρει πρόστιμο από 1.000 έως 5.000 HRK.

Ο φόρος αυτός αναπροσαρμόστηκε με απόφαση της κυβέρνησης της Κροατίας τον Αύγουστο του 2017 και οι νέες τιμές ισχύουν απ το 2018.

Πίνακας 21: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης της Κροατίας υπ' αριθ. 1922/09-08-2017, Sojourn tax

Duljina plovila	Vremensko razdoblje	Iznos u kunama
5 – 9 metara	do 8 dana	130,00
	do 15 dana	240,00
	do 30 dana	400,00
	do 90 dana	950,00
	do 1 godine	2.000,00
9 – 12 metara	do 8 dana	400,00
	do 15 dana	700,00
	do 30 dana	1.200,00
	do 90 dana	2.900,00
	do 1 godine	5.800,00
12 – 15 metara	do 8 dana	500,00
	do 15 dana	950,00
	do 30 dana	1.600,00
	do 90 dana	3.850,00
	do 1 godine	7.700,00
15 – 20 metara	do 8 dana	650,00
	do 15 dana	1.200,00
	do 30 dana	2.000,00
	do 90 dana	4.800,00
	do 1 godine	9.600,00
Preko 20 metara	do 8 dana	950,00
	do 15 dana	1.800,00
	do 30 dana	3.000,00
	do 90 dana	7.200,00
	do 1 godine	14.500,00

ΠΗΓΗ: (NARODNE NOVINE, O UTVRĐIVANJU VISINE BORAVIŠNE PRISTOJBE ZA 2018. GODINU, 2017)

Επειδή η αναπροσαρμογή όπως φαίνεται και στο παρακάτω πίνακα σε μερικές περιπτώσεις άγγιξε αύξηση 540% σήκωσε θύελλα διαμαρτυριών στην κοινότητα του yachting.

Διάφορες πηγές αναφέρουν ότι αυτή η αύξηση του φόρου αποσκοπεί στη μείωση των σκαφών αναψυχής με ξένα σημαία που πλέον στην Αδριατική Θάλασσα, καθώς η αύξησή τους τα τελευταία χρόνια απειλεί να διαταράξει την ισορροπία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Από οικονομικής πλευράς επικρατεί η άποψη ότι η αύξηση αυτή του

φόρου θεσπίστηκε προκειμένου να αποκτήσει συγκριτικό πλεονέκτημα η εγχώρια αγορά κρουαζιέρας (καταβάλλει φόρο ανά επιβάτη και διανυκτέρευση) σε σχέση με την κρουαζιέρα επαγγελματικών σκαφών αναψυχής με ξένη σημαία (καταβάλλουν κατ' αποκοπή φόρο βάσει μήκους σκάφους, και χρονικού διαστήματος διανυκτερεύσεων). (Demark Nikolina, 2017)

Πίνακας 22 : Sojourn tax πριν και μετά την αναπροσαρμογή της 09/08/2017

time period	5-9 m	9-12 m	12-15 m	15-20 m	20+ m
8 days	17 € (20)	53 € (27)	67 € (40)	87 € (53)	127 € (80)
15 days	32 € (40)	94 € (47)	127 € (53)	160 € (67)	241 € (107)
30 days	53 € (53)	160 € (67)	214 € (80)	267 € (94)	401 € (134)
90 days	127 € (80)	388 € (87)	515 € (100)	642 € (114)	963 € (174)
1 year	267 € (134)	775 € (147)	1029 € (176)	1283 € (201)	1939 € (227)

ΠΗΓΗ : Demark Nikolina, Total Croatia News

Οι τιμές σε παρένθεση αφορούν τις τιμές πριν την αναπροσαρμογή. (Demark Nikolina, 2017).

Παρακάτω παρατίθεται η Λίστα Πληρώματος και Επιβατών η οποία πρέπει να υποβάλλεται ηλεκτρονικά στη βάση δεδομένων του Υπουργείου πριν την αναχώρηση του πλοίου απ' το λιμάνι. Η συγκεκριμένη λίστα περιλαμβάνεται στην [Οδηγία](#) που εξέδωσε το Υπουργείο Θαλάσσης, Μεταφορών και Υποδομών, σε συνεργασία με το Υπουργείο Τουρισμού και αφορά τις συνθήκες λειτουργίας των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, με ή χωρίς πλήρωμα στην Κροατία .



THE REPUBLIC OF CROATIA
MINISTRY OF THE SEA, TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE

CHARTER COMPANY: _____ ID/VAT NO: _____

YACHT NAME OR BOAT MARK: _____

YACHT OR BOAT OWNER: _____ YACHT OR BOAT USER: _____

CREW AND PASSENGER LIST

NO	NAME	SURNAME	GENDER	PLACE, COUNTRY AND DATE OF BIRTH	CITIZENSHIP	PLACE OF RESIDENCE	COUNTRY OF RESIDENCE	TYPE AND IDENTITY CARD NO	CERTIFICATE OF QUALIFICATION NO
MASTER									
1									
CREW									
2									
3									
4									
5									
PASSENGERS									
NO	NAME	SURNAME	GENDER	PLACE, COUNTRY AND DATE OF BIRTH	CITIZENSHIP	PLACE OF RESIDENCE	COUNTRY OF RESIDENCE	TYPE AND IDENTITY CARD NO	
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									

NOTE:

Port of embarkation _____ Date of embarkation of passengers: _____ Date of disembarkation of passengers: _____

Date of registration: _____ Registration completed by: _____

ΠΗΓΗ : (Croatian Ministry of the Sea Transport and Infrastructure, 2017)

Εικόνα 12 : Λίστα Πληρώματος και Επιβατών

Πίνακας 23: Κυριότερες φορολογικές επιβαρύνσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής με Κροατική σημαία

ΚΛΙΜΑΚΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ					Φ.Π.Α.			ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ
Φυσικών προσώπων			Νομικών Προσώπων		Ναυλώσεων	Ελλμενισμού	Επισκευής & Συντήσεως	
Σε χιλ. ευρώ	28.188	>28.188	<400.000	>400.000				1,08 € /επιβάτη και διανυκτέρευση
Συντελεστής (%)	24	36	12	18	13	25	25	

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

5.2.3 Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής με Κροατική Σημαία

- **Φόρος Παραμονής (Sojourn Tax Fee)**

Τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με Κροατική σημαία επιβαρύνονται με το φόρο παραμονής της προηγούμενης ενότητας αναλόγως δηλαδή του μήκους του σκάφους και του χρονικού διαστήματος που διανυκτερεύουν σ αυτό επιβάτες.

Πίνακας 24: Φόρος Κατοχής για ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.

The Sojourn Tax Fee – For Private Vessels					
	5m – 9 m	9m – 12 m	12m – 15 m	15m – 20 m	Over 20 m
Up to 8 days	HRK 130 (18 €)	HRK 400 (55 €)	HRK 500 (68 €)	HRK 650 (88 €)	HRK 950 (128 €)
Up to 15 days	HRK 240 (33 €)	HRK 700 (95 €)	HRK 950 (128 €)	HRK 1200 (163 €)	HRK 1800 (244 €)
Up to 30 days	HRK 400 (55 €)	HRK 1200 (163 €)	HRK 1600 (217 €)	HRK 2000 (270 €)	HRK 3000 (406 €)
Up to 90 days	HRK 950 (128 €)	HRK 2900 (392 €)	HRK 3850 (521 €)	HRK 4800 (649 €)	HRK 7200 (973 €)
Up to 1 year	HRK 2000 (270 €)	HRK 5800 (784 €)	HRK 7700 (1041 €)	HRK 9600 (1298 €)	HRK 14500 (1960 €)

ΠΗΓΗ : Jackson Rory, superyachtsnews

Σε άρθρο των Superyacht News, February 16, 2018, του αρθρογράφου Rory Jackson για το φόρο παραμονής αναφέρεται ότι απ’ το 2009 που άρχισε να εφαρμόζεται ο νόμος εφαρμόζεται σε πολλές περιπτώσεις λανθασμένα, λόγω μη επαρκούς πληροφόρησης απ’ το υπουργείο Τουρισμού και συγκεκριμένα:

Ο φόρος υπολογίζονταν με βάσει δύο κριτήρια

- α) Του μήκους του σκάφους και
- β) Λανθασμένα του διαστήματος των ημερών που το σκάφος παρέμενε στα Κροατικά χωρικά ύδατα, αντί του σωστού του διαστήματος των ημερών που το σκάφος παρέμενε στα Κροατικά χωρικά ύδατα και διανυκτέρευσε σ αυτό επιβάτες όπως ο νόμος ορίζει.

Αποτέλεσμα ήταν να καταβάλλεται περισσότερος φόρος απ αυτόν που αναλογεί καθώς υπολογίζονταν φόρος και για το διάστημα που τα σκάφη ήταν άδεια από ιδιοκτήτη και επιβάτες. (Jackson Rory, 2018)

Γνώμη του ερευνητή είναι ότι θα είναι δύσκολο για τις ελεγκτικές αρχές να προσδιορίσουν επ’ ακριβώς το διάστημα που στο σκάφος διανυκτερεύει ο ιδιοκτήτης ή επιβάτες, ειδικά στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με Κροατική ή ξένη σημαία που δεν υπάρχουν ναυλοσύμφωνα με αποτέλεσμα να υπάρξει μεγάλης έκτασης φοροδιαφυγή.

Επίσης τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής επιβαρύνονται με 25% Φ.Π.Α. κατά την αγορά τους.

- **Τέλος εγγραφής στα Μητρώα Σκαφών.**

Σύμφωνα με τον κροατικό νόμο στο Μητρώο Σκαφών εγγράφονται όλα τα σκάφη μήκους μεγαλύτερου από 2,5 μ ή με συνολική ισχύς κινητήρα μεγαλύτερη από 5 kW.

Πίνακας : 25 Τέλος εγγραφής στα Μητρώα Σκαφών Πλοίων που ναυπηγήθηκαν σε εγχώρια ναυπηγεία

<i>FEE FOR ENTRY OF SHIP, YACHT OR BOAT BUILT IN DOMESTIC SHIPYARDS INTO CROATIAN REGISTERS (in kunas)</i>						
SHIP			BOAT		YACHT	
<i>Up to 500 GT</i>	<i>500 GT to 10.000 GT</i>	<i>10.000 GT or more</i>	<i>Up to 7 m.</i>	<i>7 m or more.</i>	<i>12 to 15 m.</i>	<i>15 m. or more</i>
1.000,00	10.000,00	100.000,00	50,00	150,00	10.000,00	25.000,00

ΠΗΓΗ : CROATIAN MINISTRY OF SEA

Πίνακας 26 : Τέλος εγγραφής στα Μητρώα Σκαφών Πλοίων που ναυπηγήθηκαν σε ξένα ναυπηγεία ή που πριν ήταν εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια

<i>FEE FOR ENTRY OF SHIP, YACHT OR BOAT PREVIOUSLY REGISTERED IN FOREIGN REGISTER OR BUILT IN FOREIGN SHIPYARDS INTO CROATIAN REGISTERS (in kunas)</i>						
SHIP			BOAT		YACHT	
<i>Up to 500 GT</i>	<i>500 GT to 10.000 GT</i>	<i>Over 10.000 GT</i>	<i>Up to 7 m.</i>	<i>Over 7 m.</i>	<i>12 to 15 m.</i>	<i>Over 15 m.</i>
2.000,00	20.000,00	200.000,00	2.000,00	10.000,00	30.000,00	50.000,00

GT – Gross Tonnage
Length of boat – hull length
Length of yacht – hull length

ΠΗΓΗ : CROATIAN MINISTRY OF SEA,

Η ισοτιμία του Κροατικού Κούνα (HPK) με το Ευρώ ανέρχεται περίπου σε 1EURO=7,43HPK.

5.2.4 Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής με Ξένη Σημαία

Τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία που εισέρχονται στην Κροατία πέραν του φόρου παραμονής, που αναφέραμε προηγουμένως που ισχύει και για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με Κροατική σημαία, είναι υποχρεωμένα να καταβάλλουν:

- **Τέλος Ασφάλειας Πλοήγησης (Vignette).**

(Από 01-01-2014 Navigation safety and pollution prevention fee)

Το ειδικό αυτό τέλος καταβάλλεται απ τα ξένης σημαίας σκάφη αναψυχής που εισέρχονται στα χωρικά ύδατα της Κροατίας και εξαρτάται απ το μήκος του πλοίου ή του σκάφους.

Πίνακας 27: Τέλος Ασφαλείας Πλοήγησης για Πλοία

• up to 2,5 meters of length with propulsion gear power over 5 kW -	140 kunas
• 2,5 to 4 meters of length -	210 kunas
• 4 to 5 meters of length -	280 kunas
• 5 to 6 meters of length -	350 kunas
• 6 to 7 meters of length -	525 kunas
• 7 to 8 meters of length -	630 kunas
• 8 to 9 meters of length -	735 kunas
• 9 to 10 meters of length -	840 kunas
• 10 to 11 meters of length -	945 kunas
• 11 to 12 meters of length -	1.050 kunas

ΠΗΓΗ : CROATIAN MINISTRY OF SEA AND TOURISM.

Πίνακας 28 : Τέλος Ασφαλείας Πλοήγησης για Σκάφη Αναψυχής

• 12 to 15 meters of length -	1.225 kunas
• 15 to 20 meters of length -	1.400 kunas
• 20 to 30 meters of length -	1.575 kunas
• over 30 meters of length -	1.750 kunas

ΠΗΓΗ : CROATIAN MINISTRY OF SEA AND TOURISM.

Τα παραπάνω ποσά μειώνονται κάθε φορά που επανεκδίδεται Vignette (επανείσοδο του σκάφους) κατά 10% με ανώτατο όριο το 50% (CROATIAN MINISTRY OF SEA TOURISM TRANSPORT AND DEVELOPMENT, 2004).

Το ανωτέρω τέλος από **01-01-2014** έχει αλλάξει ονομασία και τρόπο υπολογισμού. Έτσι ονομάζεται **Navigation safety and pollution prevention fee** και υπολογίζεται χρησιμοποιώντας τον τύπο:

$$20 * \text{LOA (ολικό μήκος σκάφους)} + 2 * \text{ισχύς μηχανής (kilowatts)}$$

Παράδειγμα

Ένα σκάφος ολικού μήκους 12 μέτρων με ισχύ μηχανής 25 kilowatts θα πρέπει να καταβάλλει Navigation safety and pollution prevention fee :

$$(20 * 12) + (2 * 25) = 240 + 50 = 290 \text{ kunas}$$

Συνεχίζει να ισχύει η έκπτωση (επανείσοδο του σκάφους) κατά 10% με ανώτατο όριο το 50%. (Helmut van Straelen, 2017).

- **Τέλος Φάρων (light dues)**

Το τέλος φάρων υπολογίζεται βάσει του μήκους του σκάφους και ανέρχεται σε 10 kn ανά μέτρο, για σκάφη μήκους από 2,5 έως 11,99 μέτρα, και 25 kn ανά μέτρο μήκους για σκάφη μεγαλύτερα των 12 μέτρων.

- **Φόρος Διοίκησης (administrative tax)**

Το τέλος διοίκησης ανέρχεται σε 40 kunas.

- **Φόρος Χαρτογράφησης (Chart fee)**

Ο συγκεκριμένος φόρος ανέρχεται σε 20 kunas.

Όλα τα παραπάνω τέλη που αφορούν τα σκάφη με ξένη σημαία μαζί με το φόρο παραμονής, καταβάλλονται εφάπαξ κατά την είσοδο του σκάφους στο πρώτο λιμάνι στα χωρικά ύδατα της Κροατίας (REPUBLIC OF CROATIA - MINISTRY OF TOURISM, 2009).

Πίνακας 29: Τέλη που καταβάλλουν εφόραξ τα σκάφη με ξένη σημαία μαζί με το φόρο παραμονής κατά την είσοδο τους στην Κροατία.

BOAT LENGHT (m)	ADMINISTRATIVE FEE	NAVIGATION SAFETY FEE	CHART FEE	LIGHT DUES
<2,5	40 kn	20*L+2*P	20 kn	10 kn/m
2,51 -11,99	40 kn	20*L+2*P	20 kn	10 kn/m
12,00 - 40,00	40 kn	20*L+2*P	20 kn	25 kn/m
40,01 -	40 kn	7.500 kn	20 kn	25 kn/m

ΠΗΓΗ : MARINA KORNATI

- L - Μήκος σκάφους.
- P – Συνολική ισχύς μηχανής σε kw.
- Δεν επιβάλλονται τέλη σε σκάφη μικρότερα από 2,5 μέτρα μήκος και με ισχύ μηχανής κάτω από 5 kw.

Παράδειγμα

Συνολική επιβάρυνση Τέλους Ασφαλείας Πλοήγησης και λοιπών τελών σκάφους ολικού μήκους 23,15 μέτρων, και μηχανής ισχύος 60 kw:

Τέλος Διοίκησης	40,00 kn
Τέλος Ασφαλείας Πλοήγησης (20*L +2*P).. 20x13,15m.+2*60 kw	383,00 kn
Τέλος Χαρτογράφησης	20,00 kn
Τέλος Φάρων (25kn*m.)25,00*13,15m	328,75 kn
Σύνολο	771,75 kn

Στα παραπάνω προστίθενται και ο Φόρος Παραμονής (marina kornati, 2018)

- Αγκυροβόλια

Στην Κροατία εκτός απ' τις μαρίνες υπάρχουν και 86 καταγεγραμμένα απ το υπουργείο Ναυτιλίας Ναυτικά αγκυροβόλια, [NAUTICAL ANCHORAGES](#) στα οποία η αγκυροβόληση επιβαρύνεται με τέλος που υπολογίζεται συνήθως ανάλογα με το μήκος του σκάφους, και κυμαίνεται από 10 έως 16 kunas ανά μέτρο την ημέρα. Στα δημόσια αγκυροβόλια παρέχονται εκπτώσεις 30% η και 50% ανάλογα τις υπηρεσίες που παρέχουν.

Η αγκυροβόληση σε αγκυροβόλια εκτός της λίστας είναι δωρεάν.

Το τέλος εισπράττεται από πιστοποιημένα άτομα και μέσα. Στις υπηρεσίες περιλαμβάνεται και η αποκομιδή των σκουπιδιών.

Προσωπική γνώμη του ερευνητή είναι ότι η συγκεκριμένη δαπάνη δεν συμπεριλαμβάνει Φ.Π.Α. αλλά έχει τη μορφή τέλους. (ANCHORAGES REPUBLIC OF CROATIA).

Στον παρακάτω πίνακα απεικονίζονται συγκεντρωτικά οι επιβαρύνσεις με τη μορφή φόρων, και τελών, που επιβαρύνουν τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία στην Κροατία.

Πίνακας 30 : Φόροι και Τέλη που επιβαρύνουν τα Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία στην Κροατία.

Sojourn tax fee	Χρονική Περίοδος	5 – 9 μέτρα	5 – 9 μέτρα	5 – 9 μέτρα	5 – 9 μέτρα	5 – 9 μέτρα
	8 ημέρες	17 €	53 €	67 €	87 €	127 €
	15 ημέρες	32 €	94 €	127 €	160 €	241 €
	30 ημέρες	53 €	160 €	214€	267 €	401 €
	90 ημέρες	127 €	388 €	515 €	642 €	963 €
	1 έτος	267 €	775 €	1029 €	1283 €	1939 €
Navigation safety and pollution prevention fee	<p style="text-align: center;">20 kunas* X LOA (ολικό μήκος σκάφους) +</p> <p style="text-align: center;">2 kunas* X ισχύς μηχανής (kilowatts)</p>					
light dues	<p style="text-align: center;">Από 2,5 έως 11,99 μ.10kn X L.O.A. (ολικό μήκος σκάφους)</p> <p style="text-align: center;">Πάνω από 12μ. 25kn X L.O.A. (ολικό μήκος σκάφους)</p>					
administrative tax	40 kunas *					
Chart fee	20 kunas					

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

*Ισοτιμία 1 euro = 7,45 kunas περίπου

5.3 Σλοβενία

5.3.1 Γενικά

Η Σλοβενία είναι ένα μικρό κράτος της Αδριατικής με μήκος ακτογραμμών 47 χιλιομέτρων, με τον ναυτικό τουρισμό να υποστηρίζεται στην παράκτια περιοχή του Karst από 3 μεγάλες μαρίνες των Portorož, Koper, και Izola με συνολική δυναμικότητα 3.470 θέσεις ελλιμενισμού.

Είναι σημαντική η έρευνα της φορολογικής προσέγγισης της συγκεκριμένης χώρας καθώς μαζί με τις Ιταλία, Κροατία, και Μαυροβούνιο αποτελούν τις κύριες ανταγωνίστριες χώρες της Ελλάδας στον χώρο του yachting και ιδιαίτερα στο χώρο της Αδριατικής και του Βόρειου Ιονίου.

Λόγω γειτνίασης, των ίδιων περίπου κλιματολογικών συνθηκών, και του φυσικού περιβάλλοντος οι μαρίνες της Σλοβενίας (όπως και όλων των χωρών της Αδριατικής) είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές με τις μαρίνες της Κέρκυρας, Ηπείρου και Λευκάδας.

Πίνακας 31 : Πυκνότητα υποδομών και θέσεων ελλιμενισμού στην Αδριατική το 2017

Table 14] Density of boat structures and berths by Adriatic region, 2017

COUNTRY	REGION	COASTLINE (KM)	BERTH/KM*	KM PER STRUCTURE*
ITALY	Puglia (Adriatic coast)	560	20	10
ITALY	Molise	35	21	18
ITALY	Abruzzo	133	17	22
ITALY	Marche	180	33	13
ITALY	Emilia Romagna	130	53	5
ITALY	Veneto	170	64	4
ITALY	Friuli Venezia Giulia	130	82	3
SLOVENIA	Karst	47	74	6
CROATIA	Istarska	539	9	36
CROATIA	Primorsko-goranska	1,065	2	107
CROATIA	Zadarska	1,082	4	22
CROATIA	Šibensko-kninska	806	6	38
CROATIA	Splitsko-dalmatinska	1,064	3	46
CROATIA	Dubrovačko-neretvanska	1,025	1	542
MONTENEGRO	Montenegro**	294	12	37
ALBANIA	Vlorë	244	1	244
GREECE	Corfu	200	6	200
GREECE	Lefkada	117	5,3	117
GREECE	Epirus	200	2	100

ΠΗΓΗ: Risposte Turismo (2017), Adriatic Sea Tourism Report.

Σήμερα η Σλοβενία μαζί με το Μαυροβούνιο, είναι οι χώρες που υποδέχονται τους δυσσαρεστημένους ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής που φεύγουν απ' την Κροατία λόγω υψηλής φορολόγησης.

5.3.2 Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής

5.3.2.1 Φ.Π.Α

- **Συντελεστής Ναυλώσεων**

Στην Σλοβενία τα έσοδα από ενοικιάσεις σκαφών αναψυχής υπάγονται στον κανονικό συντελεστή Φ.Π.Α. 22% (REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE, Value added tax (VAT), 2016).

- **Ένταξη στο καθεστώς των μικρών επιχειρήσεων - απαλλαγή Φ.Π.Α**

Στην Σλοβενία δεν προβλέπονται ειδικές απαλλαγές, μειώσεις ή εκπτώσεις κατά την ναύλωση ενός σκάφους αναψυχής εκτός της περίπτωσης (που ισχύει για όλες τις επιχειρήσεις), ένταξης της επιχείρησης στο Ειδικό καθεστώς των μικρών επιχειρήσεων, όπου απαλλάσσονται του Φ.Π.Α. αν οι φορολογητέες εκροές τους δεν ξεπέρασαν ή πιθανόν δεν ξεπέρασαν τα EUR 50.000, κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 12 μηνών (Article 94) (REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE, Value added tax (VAT), 2016).

Member State	Country code	Threshold for application of the special scheme for acquisitions by taxable persons not entitled to deduct input tax and by non-taxable legal persons		Threshold for application of the special scheme for distance selling		Exemption for small enterprises	
		National currency	Euro equivalent*	National currency	Euro equivalent*	National currency	Euro equivalent*
Slovenia	SI	EUR 10 000		EUR 35 000		EUR 50 000	

ΠΗΓΗ : (Your Europe, 2018)

Εικόνα 13: Σλοβενία - Χαρακτηριστικά επιχειρήσεων για ένταξη στο Ειδικό Καθεστώς απαλλαγής Φ.Π.Α.

- **Απαλλαγή Φ.Π.Α. για αγορά σκαφών αναψυχής, των υπηρεσιών για τις άμεσες ανάγκες τους, καθώς και στα υλικά και αντικείμενα που ενσωματώνονται σ' αυτά.**

Στην Σλοβενία δεν ισχύουν ιδιαίτερες απαλλαγές, ή χρήση μειωμένου συντελεστή στην αγορά επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, ή στην παροχή υπηρεσιών και την προμήθεια υλικών και αντικειμένων που ενσωματώνονται σ' αυτά. Έτσι η αγορά ενός σκάφους που προορίζεται για επαγγελματική χρήση επιβαρύνεται με Φ.Π.Α. 22%. Το ίδιο ισχύει και για τις υπηρεσίες και τα υλικά και αντικείμενα που ενσωματώνονται σ' αυτά. (REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE, Value added tax (VAT), 2016).

- **Απαλλαγή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων των καυσίμων των σκαφών αναψυχής**

Επίσης δεν είναι διαθέσιμο αφορολόγητο ή με μειωμένους δασμούς καύσιμο στον εφοδιασμό των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE, Value added tax (VAT), 2016).

- **Συντελεστής Φ.Π.Α. που επιβαρύνει το κόστος ελλιμενισμού – μαρίνες**

Στην Σλοβενία οι υπηρεσίες που παρέχονται απ τις μαρίνες, (ελλιμενισμός αποθήκευση στην ξηρά επισκευές ανύψωση πλύσιμο κ.τ.λ.), επιβαρύνονται με Φ.Π.Α. 22%, και η κοστολόγηση γίνεται συνήθως με βάση το ολικό μήκος του σκάφους (LOA) (REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE, Value added tax (VAT), 2016).

5.3.2.2 Φορολογία Εισοδήματος

Το καθαρό Εισόδημα (κέρδος) που προκύπτει από τη εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής στη Σλοβενία φορολογείται με βάση την κλίμακα φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών ή Νομικών Προσώπων, χωρίς καμία διαφοροποίηση απ' την φορολογική αντιμετώπιση των άλλων επιχειρήσεων.

- **Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων**

Πίνακας 32 : Υπουργείο Οικονομικών της Σλοβενίας - Κλίμακα φορολογίας Καθαρού Εισοδήματος ατομικών επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής

Če znaša neto letna davčna osnova v eurih		Znaša dohodnina v eurih	
Nad	Do		
	8.021,34		16 %
8.021,34	20.400,00	1.283,41	+ 27 % nad 8.021,34
20.400,00	48.000,00	4.625,65	+ 34 % nad 20.400,00
48.000,00	70.907,20	14.009,65	+ 39 % nad 48.000,00
70.907,20		22.943,46	+ 50 % nad 70.907,20

ΠΗΓΗ : (REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA FINANCE, 2017)

Ο φόρος εισοδήματος που αναλογεί στο καθαρό εισόδημα ατομικών επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται σκάφη αναψυχής εξευρίσκεται με βάση την παρακάτω κλίμακα:

Πίνακας 33 : Κλίμακα φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων 2017 στην Σλοβενία

Φορολογητέο	Εισόδημα	Φόρος Εισοδήματος	Φορολογικός Συντελεστής
Από EUR	Έως EUR		%
0.00	8.021,34	0.00	16
8.021,34	20.400,00	1.283,41	27
20.400,00	48.000,00	4.625,65	34
48.000,00	70.907,20	14.009,65	39
Υπερβάλλον	-	22.943,46	50

ΠΗΓΗ : KPMG

Οι φορολογικοί συντελεστές για μόνιμους και μη μόνιμους κατοίκους είναι οι ίδιοι. (KPMG, 2018).

❖ Φόρος Εισοδήματος Φυσικών προσώπων που υπάγονται στο Ειδικό Καθεστώς των Μικρών Επιχειρήσεων

Εδώ έχουμε κάτι αντίστοιχο με αυτό που ισχύει στην Κροατία. Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, τα εισοδήματα των προσωπικών επιχειρήσεων με ακαθάριστο εισόδημα λιγότερο από 50.000 ευρώ, κατά το τρέχον έτος ή λιγότερο των 100.000 ευρώ κατά το προηγούμενο έτος, μπορούν να φορολογούνται κατ' αποκοπή, καθορίζοντας την φορολογική βάση στο 20% του ακαθάριστου εισοδήματος, αφού αφαιρέσουν το 80% σαν κατ' αποκοπή έξοδα χωρίς παραστατικά. (WORLDWIDE - TAX, 2017).

Ο φορολογικός συντελεστής είναι 20%. Ο φόρος αντιμετωπίζεται ως τελικός φόρος τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους μη κατοίκους. Στην Κροατία η Φορολογική βάση καθορίζεται στο 15% του ακαθάριστου εισοδήματος, αφού αφαιρέσουν

το 85% σαν κατ' αποκοπή έξοδα χωρίς παραστατικά, και ο φορολογικός συντελεστής είναι 12%. (Republic of Slovenia MINISTRY OF FINANCE, 2018).

Και εδώ βέβαια ο αριθμός των επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται σκάφη αναψυχής και που θα μπορούσε να ενταχθεί σ' αυτό το Ειδικό Καθεστώς είναι περιορισμένος καθώς τα ακαθάριστα έσοδα είναι χαμηλά.

- **Φορολογία Εισοδήματος Νομικών Προσώπων**

Το καθαρό Φορολογητέο Εισόδημα (κέρδος) των Νομικών Προσώπων στην Σλοβενία φορολογείται με συντελεστή **19%**.

Και στην περίπτωση των νομικών προσώπων από 01-01-2013 υπάρχει ένα **προαιρετικό** υπό προϋποθέσεις (ακαθάριστο εισόδημα 50.000 ευρώ το τρέχον έτος ή 100.000 ευρώ το προηγούμενο έτος) καθεστώς κατ' αποκοπή φορολόγησης, όπου μειώνεται η φορολογητέα βάση στο 20% του ακαθάριστου εισοδήματος, αφού αφαιρεθεί το 80% σαν έξοδα χωρίς παραστατικά. (WORLDWIDE - TAX, 2017).

Για τα Νομικά Πρόσωπα που καθορίζουν τη φορολογική τους βάση χρησιμοποιώντας το κατ' αποκοπή καθεστώς, δεν μπορούν να απαιτηθούν φορολογικές ελαφρύνσεις ή να δηλωθούν φορολογικές ζημιές.

Ο φορολογικός συντελεστής είναι 20%. (Republic of Slovenia MINISTRY OF FINANCE, 2018) (Slovenia Business Point, 2018).

5.3.2.3 Τουριστικός Φόρος

Ο Τουριστικός Φόρος καταβάλλεται από τους ιδιοκτήτες σκαφών οι οποίοι μπορεί να είναι νομικά πρόσωπα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, ατομικές επιχειρήσεις και ανεξάρτητοι επιχειρηματίες ιδιώτες (στο εξής ατομικές επιχειρήσεις), των οποίων το σκάφος κατέχει μόνιμη θέση ελλιμενισμού σε τουριστικό λιμένα (μαρίνα), και αφορά την διανυκτέρευση στο σκάφος των ιδίων καθώς και άλλων προσώπων (τουρίστες).

Ο Τουριστικός φόρος είναι απαιτητός ακόμη και αν παρέχονται δωρεάν υπηρεσίες (άρθρο 28).

Ο Τουριστικός Φόρος είναι απαιτητός από τους κατά τόπους Δήμους και καταβάλλεται εφάπαξ μέχρι τις 31 Μαρτίου για το προηγούμενο έτος.

Το κατ' αποκοπή ποσό δεν μπορεί να υπερβαίνει:

- Για τα σκάφη μέχρι και 10 μέτρα σε μήκος - 800 βαθμούς.
- Για τα σκάφη πάνω από 10 μέτρα σε μήκος – 1200 βαθμούς (άρθρο 25).

Το ύψος του Τουριστικού Φόρου προσδιορίζεται από το Δήμο σε μία κλίμακα από 3 έως 11 βαθμούς με βάση τις παροχές και τις υπηρεσίες που παρέχονται.

Το ύψος του Τουριστικού Φόρου υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας τον αριθμό των βαθμών με την τιμή ανά βαθμό.

Η τιμή ενός βαθμού είναι 0,115 ευρώ.

Η κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Σλοβενίας μία φορά το χρόνο μπορεί να αναπροσαρμόζει την τιμή του βαθμού για τον υπολογισμό του φόρου (άρθρο 26).

Με βάση τα παραπάνω **ένα πλοίο έως 10 μέτρα το ανώτερο ποσό Τουριστικού Φόρου που καλείται να πληρώσει είναι $800 * 0,115 = 92$ ευρώ για ένα έτος ενώ αντίστοιχα πλοίο μήκους άνω των 10 μέτρων $1200 * 0,115 = 138$ ευρώ.**

Απαλλάσσονται απ την καταβολή του φόρου παιδιά έως 7 χρονών ενώ ισχύει έκπτωση 50% για άτομα ηλικίας από 7 έως 18 ετών (άρθρο 27) (PIS, 2016).

Πίνακας 34 : Συνολικές Φορολογικές Επιβαρύνσεις επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στη Σλοβενία

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	Φυσικών προσώπων				Νομικών Προσώπων
	Φορολογητέο Εισόδημα		Φόρος Εισοδήματος	Φορολογικός Συντελεστής	Φορολογικός Συντελεστής %
	Από EUR	Έως EUR		%	%
	0.00	8.021,34	0.00	16	19
	8.021,34	20.400,00	1.283,41	27	19
	20.400,00	48.000,00	4.625,65	34	19
	48.000,00	70.907,20	14.009,65	39	19
	Υπερβάλλον	-	22.943,46	50	19
Φ.Π.Α	Ναυλώσεων	Ελλειμισμού	Επισκευής & συντήρησης	Αγοράς Σκάφους	
%	22	22	22	22	
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ	Για σκάφη μέχρι και 10 μέτρα σε μήκος - max 800 βαθμούς X 0,115€ / βαθμό				
	Για σκάφη πάνω από 10 μέτρα σε μήκος - max 1200 βαθμούς X 0,115€ / βαθμό				

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

5.3.3 Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής

- Φόρος Πλοίων

Ο φόρος πλοίου επιβάλλεται σε σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι κάτοικοι της Δημοκρατίας της Σλοβενίας, είτε αυτά τελούν υπό τη σημαία της χώρας, είτε υπό τη σημαία ξένης χώρας και συγκεκριμένα:

- Σε σκάφη μήκους άνω των πέντε μέτρων, τα οποία έχουν καταχωριστεί σε καταρτισθέντα μητρώα σύμφωνα με τους νόμους που διέπουν τη θαλάσσια και εσωτερική ναυσιπλοΐα, με εξαίρεση τα πλοία υπό κατασκευή.
- Σε σκάφη **μήκους άνω των πέντε μέτρων**, των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι κάτοικοι της Δημοκρατίας της Σλοβενίας, και τα οποία συμμορφώνονται με τους τεχνικούς όρους που απαιτούνται για την εγγραφή του σκάφους στα μητρώα που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση, αλλά τα οποία δεν έχουν ακόμη καταχωριστεί στα εν λόγω μητρώα και.
- Σε σκάφη μήκους άνω των πέντε μέτρων, των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι κάτοικοι της Δημοκρατίας της Σλοβενίας, και τα οποία συμμορφώνονται με τους τεχνικούς όρους που απαιτούνται για την εγγραφή του σκάφους στα μητρώα που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση του παρόντος άρθρου, αλλά τα οποία δεν έχουν εγγραφεί στα μητρώα επειδή είναι εγγεγραμμένα στο εξωτερικό (άρθρο 2).
- Υποκείμενος στο φόρο είναι ο ιδιοκτήτης του σκάφους. (άρθρο 4).
- Ο φόρος πλοίου υπολογίζεται με βάση την παρακάτω φόρμουλα (άρθρο 5):

Ποσό της ετήσιας φορολογικής υποχρέωσης = γενικό μέρος της υποχρέωσης + (υποχρέωση ανά μέτρο x μήκος πλοίου + (υποχρέωση ανά κιλοβατόρα x ισχύ μηχανής σε κιλοβάτ)

Πίνακας 35: Πίνακας υπολογισμού Φόρου Πλοίου - WATER VESSEL TAX ACT (ZDVP)

Vessel category based on the length of the vessel (in metres)		General part of the tax liability for the vessel (in euros)	Tax liability per vessel metre (in euros)	Tax liability per kilowatt of engine power (in euros)
exceeding	up to			
5	8	10.0	2.5	0.5
8	12	15.0	3.0	1.0
12		20.0	3.5	2.0

ΠΗΓΗ: REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE.

- Εάν ο υποκείμενος στον φόρο μετατραπεί σε ιδιοκτήτη ή χρήστη ενός σκάφους κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους, η ευθύνη του καθορίζεται για την πραγματική περίοδο ιδιοκτησίας ή χρήσης του σκάφους.
- Το μέρος της φορολογικής υποχρέωσης που αναφέρεται στο μήκος του σκάφους μειώνεται κατά 5% για κάθε έτος ηλικίας. Ωστόσο, το υπόλοιπο μέρος αυτού της φορολογικής υποχρέωσης δεν πρέπει να είναι κατώτερο του 35% το ίδιο μέρος της φορολογικής υποχρέωσης για ένα νέο σκάφος. Το μέρος της φορολογικής υποχρέωσης που αναφέρεται στην ισχύ του κινητήρα του πλοίου μειώνεται κατά 5% για κάθε έτος ηλικίας του κινητήρα. Ωστόσο, το υπόλοιπο μέρος αυτού της φορολογικής υποχρέωσης δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 35% του ίδιου τμήματος της φορολογικής υποχρέωσης για ένα νέο σκάφος. Η ηλικία του σκάφους καθορίζεται με βάση το έτος κατασκευής του σκάφους. (άρθρο 6).
- Ένα σκάφος που απαιτείται για την άσκηση μιας καταχωρημένης δραστηριότητας (επαγγελματικά σκάφη) απαλλάσσεται από την υποχρέωση φόρου πλοίου. (REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE, WATER VESSEL TAX ACT (ZDVP), 2018).

Πέραν του παραπάνω φόρου τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής στην Σλοβενία δεν έχουν άλλη επιβάρυνση με την μορφή φόρου ή τέλους, εκτός φυσικά του Φ.Π.Α. που επιβαρύνει την αγορά τους, και το κόστος επισκευής, συντήρησης, και ελλιμενισμού τους.

Πίνακας 36 : Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής - Φόρος Πλοίου- Κλίμακα υπολογισμού Φόρου

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΜΕ ΒΑΣΕΙ ΤΟ ΜΗΚΟΣ (ΣΕ ΜΕΤΡΑ)		Φόρος με βάσει την κατηγορία	Φόρος ανά μέτρο μήκους	Φόρος ανά kilowatt ισχύος της μηχανής
Πάνω από	Έως			
5	8	10.0 €	2.5 €	0.5 €
8	12	15.0 €	3.0 €	1.0 €
12		20.0 €	3.5 €	2.0 €

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

5.4 Ολλανδία

5.4.1 Yachting - Παράδοση - Στατιστικά

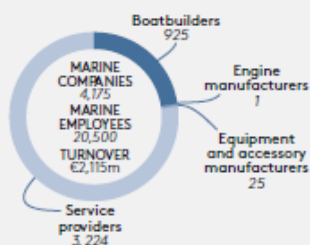
Η Ολλανδία είναι χώρα με μακρά παράδοση στην βιομηχανία του yachting. Άλλωστε μην ξεχνάμε ότι ο όρος «yacht» προέρχεται απ' την Ολλανδική λέξη «jacht» που στα Ολλανδικά σημαίνει κυνήγι.

- Η Ολλανδία διαθέτει 508.000 σκάφη όλων των τύπων, και 1.160 μαρίνες με 20 ή περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού.
- Στην βιομηχανία των θαλάσσιων σπορ της Ολλανδίας δραστηριοποιούνται 4.200 επιχειρήσεις που απασχολούν 20.300 εργαζόμενους με ακαθάριστες πωλήσεις 2,1 δις ευρώ εκ των οποίων τα 1,25 δις αφορούν εξαγωγές (στοιχεία 2016).
- Το μερίδιο της Ολλανδίας στην διεθνή αγορά κατασκευής super yachts ανέρχεται σε 19,1% με 22 παραδόσεις το 2015 (HISWA VERENIGING, DE WATERSPORTINDUSTRIE, 2017).



Netherlands

COMPANIES AND EMPLOYMENT



400km
Length of sea coastline

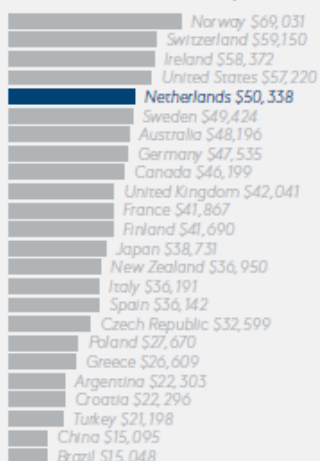
7,652km²
Area of inland fresh water lakes

ECONOMIC DATA

0.6%
Inflation rate

GDP

GDP dollar estimates are derived from PPP (Purchasing Power Parity) calculations per capita. Values are in international dollars. Source: International Monetary Fund.



BOATING FACILITIES

1,160
Total marinas / yacht harbours

200,000
Total wet berths/slips, drystack berths, drysail berths

500
Total slipsways

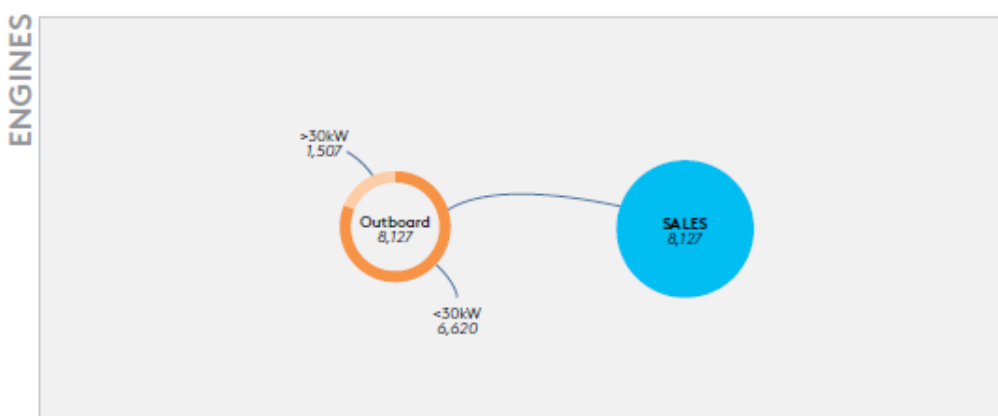
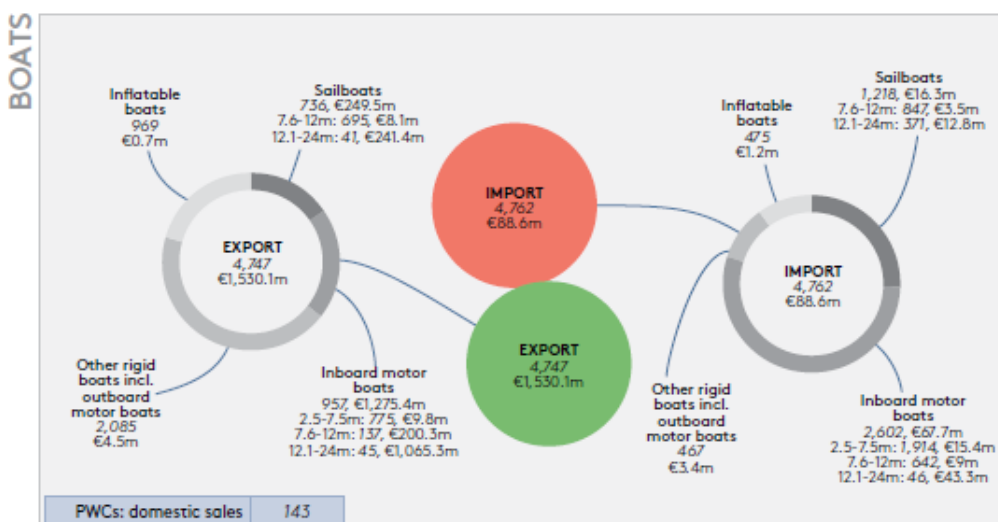
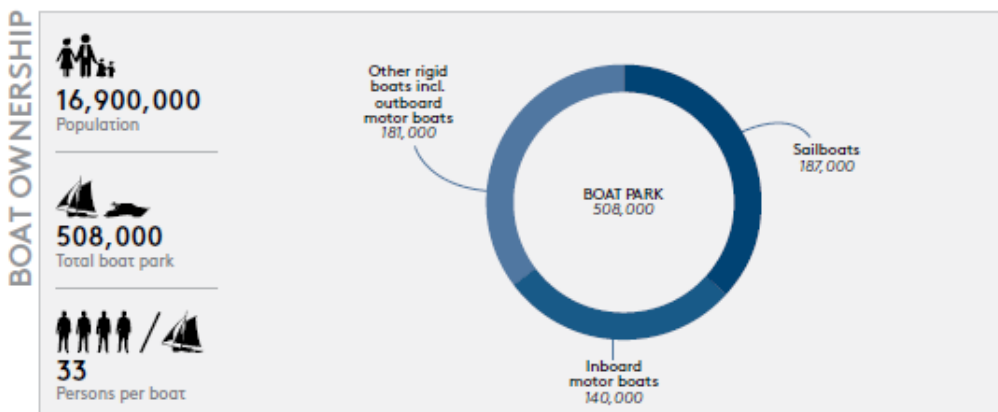
JEROEN VAN DEN HEUVEL

HISWA
T: +31 34 352 4724
E: j.heuvel@hiswa.nl
W: www.hiswa.nl

ΠΗΓΗ : ICOMIA BOOK, NETHERLANDS, 2016

Εικόνα 14 : ICOMIA BOOK 2016, p.80, NETHERLANDS, Οικονομικά Στοιχεία, Επιχειρήσεις, Εργαζόμενοι

NETHERLANDS



Data supplied by the MIA and other sources (refer Explanatory Notes prior to start of Section A), with exceptions as below:

Boat import: Eurostat Boat export: Eurostat

ΠΗΓΗ : ICOMIA BOOK NETHERLANDS, 2016

Εικόνα 15: ICOMIA BOOK 2016, π.41, Κάτοχοι Σκαφών, Σκάφη, Μηχανές

5.4.2 Φορολογία επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής

5.4.2.1 Φ.Π.Α

Στην Ολλανδία ως προς τον Φ.Π.Α. έχουμε διαφορετική αντιμετώπιση των σκαφών αναψυχής, έως 24 μέτρα και των σκαφών αναψυχής πάνω από 24 μέτρα (super yachts) τα οποία έχουν χαρακτηριστεί απ την φορολογική διοίκηση ως «commercial cruising vessels» (CCV vessels) και τα οποία θα εξετασθούν σε ξεχωριστή ενότητα.

- **Συντελεστής Ναυλώσεων**

Η ναύλωση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής στην Ολλανδία υπάγεται στον κανονικό συντελεστή Φ.Π.Α και ανέρχεται σε **21%**. (article 9) (BELASTINGWETBOEK, 2016).

Πρόσφατα έγινε γνωστό ότι η Ένωση επιχειρήσεων ναυπηγικής βιομηχανίας και θαλασσίων σπορ (HISWA) πέτυχε μια σημαντική νίκη στο δικαστικό αγώνα που είχε εδώ και τέσσερα χρόνια με τις Ολλανδικές Φορολογικές Αρχές για την υπαγωγή της μίσθωσης των κλειστού τύπου σκαφών αναψυχής (με καμπίνα) στο χαμηλό συντελεστή Φ.Π.Α. 6% και συγκεκριμένα:

Το Εφετείο του s-Hertogenbosch έκανε δεκτή την έφεση του HISWA και αποφάσισε ότι και η μίσθωση των κλειστού τύπου σκαφών αναψυχής (ιστιοπλοϊκά με καμπίνα) πρέπει σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία να υπαχθεί στο χαμηλό συντελεστή Φ.Π.Α. 6% καθώς θεωρείται ως αθλητική δραστηριότητα κάτι που ισχύει για τα σκάφη ανοικτού τύπου απ το 2016.

Το ότι ο κάθε ενοικιαστής δεν συμμετέχει σε διαγωνισμούς ιστιοπλοΐας δεν μειώνει την προσπάθεια αυτή και τον αθλητικό χαρακτήρα της ιστιοπλοΐας σε ένα σκάφος καμπίνας. Οι Ολλανδικές Φορολογικές Αρχές μπορούν να προσφύγουν κατά της ανωτέρω απόφασης (HISWA VERENIGING, Succesvolle doorbraak voor bootverhuurders, 2018).

- **Ένταξης στο καθεστώς των μικρών επιχειρήσεων - απαλλαγή Φ.Π.Α**

Και στην Ολλανδία ισχύει το Ειδικό καθεστώς όπου μία επιχείρηση μπορεί προαιρετικά να ενταχθεί, και να απαλλάσσεται του Φ.Π.Α. αν οι αποκτήσεις από

υποκείμενους στο φόρο που δεν δικαιούνται έκπτωσης του φόρου εισροών, και από μη υποκείμενα στο φόρο νομικά πρόσωπα δεν ξεπερνούν τις 10.000 ευρώ (Article 1a).

Το παραπάνω ισχύει και για τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής αλλά πρακτικά είναι ανεφάρμοστο καθώς το όριο των 10.000 ευρώ είναι πολύ χαμηλό. (BELASTINGWETBOEK, 2016).

Member State	Country code	Threshold for application of the special scheme for acquisitions by taxable persons not entitled to deduct input tax and by non-taxable legal persons		Threshold for application of the special scheme for distance selling		Exemption for small enterprises	
		National currency	Euro equivalent*	National currency	Euro equivalent*	National currency	Euro equivalent*
Netherlands	NL	EUR 10 000		EUR 100 000		None	None

ΠΗΓΗ : Your Europe

Εικόνα 16: Ολλανδία – Χαρακτηριστικά επιχειρήσεων για ένταξη στο Ειδικό Καθεστώς απαλλαγής Φ.Π.Α.

- **Απαλλαγή Φ.Π.Α. για αγορά σκαφών αναψυχής, των υπηρεσιών για τις άμεσες ανάγκες τους, καθώς και στα υλικά και αντικείμενα που ενσωματώνονται σ'αυτά.**

Στην Ολλανδία δεν προβλέπονται ιδιαίτερες απαλλαγές στην αγορά επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, ή στην παροχή υπηρεσιών και την προμήθεια υλικών και αντικειμένων που ενσωματώνονται σ'αυτά, εκτός βέβαια της περίπτωσης που αυτά υπαχθούν υπό προϋποθέσεις στην κατηγορία των CCV πλοίων. (BELASTINGWETBOEK, 2016).

- **Απαλλαγή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων των καυσίμων των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής**

Το καύσιμο που χρησιμοποιούν τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής στις ναυλώσεις τους, δεν υπόκειται σε κάποιου είδους απαλλαγή ή έκπτωση από φόρους ή δασμούς ,(εκτός των CCV πλοίων). (BELASTINGWETBOEK, 2016).

- **Συντελεστής Φ.Π.Α. που επιβαρύνει το κόστος ελλιμενισμού – μαρίνες**

Η Ολλανδία διαθέτει 1160 μαρίνες με 20 η περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού η κάθε μία.

Οι υπηρεσίες που παρέχονται απ τις μαρίνες (ελλιμενισμός, αποθήκευση στην ξηρά, επισκευές, ανύψωση, πλύσιμο κ.τ.λ.) επιβαρύνονται με Φ.Π.Α. **21%**. (BELASTINGWETBOEK, 2016).

5.4.2.2 Κατηγορία σκαφών CCV (Commercial Cruising Vessels)

Στην Ολλανδία υπάρχει διαφορετική φορολογική αντιμετώπιση στη λειτουργία, την αγορά ,και την πώληση των σκαφών αναψυχής μεγαλύτερα των 24 μέτρων που χαρακτηρίζονται και ως «μικρά κρουαζιερόπλοια».

Σκοπός αυτού του ειδικού φορολογικού καθεστώτος είναι η προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων εμπορικών σκαφών αναψυχής κάτω απ’ την Ολλανδική Σημαία.

Ουσιαστικά με τη φορολογική αυτή ρύθμιση οι Ολλανδικές Αρχές δημιουργούν μια νέα κατηγορία σκαφών αναψυχής που έχουν την εμφάνιση και τον εξοπλισμό ενός πολυτελούς yacht εξομοιώνοντας τα με πλοία που χρησιμοποιούνται στη ναυσιπλοΐα ανοικτής θαλάσσης και εκτελούν μεταφορά επιβατών ή ασκούν εμπορική δραστηριότητα.

Αποτέλεσμα αυτής της διάκρισης είναι τα σκάφη αναψυχής που εντάσσονται στην κατηγορία CCV να έχουν ως προς το Φ.Π.Α. τα ευεργετήματα που απορρέουν απ’ το άρθρο 148 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2006/112/28-11-2006 σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας και συγκεκριμένα την απαλλαγή απ τον Φ.Π.Α. των παρακάτω πράξεων:

- Την προμήθεια και εισαγωγή πλοίων που χρησιμοποιούνται στην ναυσιπλοΐα ανοιχτής θαλάσσης με εξαίρεση τα σκάφη αναψυχής (Table II, item a.3, Dutch Turnover Tax Act 1968).
- Αγαθά προοριζόμενα για τα πλοία που χρησιμοποιούνται στην ναυσιπλοΐα ανοιχτής θαλάσσης, και που είναι απαραίτητα για την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας (Table II, item a.4, Dutch Turnover Tax Act 1968).
- Υπηρεσίες που σχετίζονται με τα παραπάνω αγαθά (Table II, item b.1, Dutch Turnover Tax Act 1968).
- Η μεταφορά προσώπων από τα πλοία που χρησιμοποιούνται στην ναυσιπλοΐα ανοιχτής θαλάσσης, αν ο τόπος προορισμού ή ο τόπος επιβίβασης είναι έξω από την Ολλανδία (Table II, item b.3, Dutch Turnover Tax Act 1968).

Κριτήρια υπαγωγής στο φορολογικό καθεστώς των σκαφών CCV

Οι φορολογικές αρχές προκειμένου ένα σκάφος να υπαχθεί στην κατηγορία των CCV να έχει δηλαδή αυτή την σημαντική φορολογική διάκριση μεταξύ των «σκαφών ανοιχτής θαλάσσης για μεταφορά επιβατών» και «σκαφών αναψυχής» και να μπορεί να κάνει χρήση του ειδικού φορολογικού καθεστώτος έχει θεσπίσει τα παρακάτω κριτήρια:

- ✓ Το σκάφος πρέπει να πληροί τους τεχνικούς όρους που προβλέπονται στον Κώδικα Μεγάλων Εμπορικών Σκαφών.
- ✓ Το σκάφος να μπορεί να πραγματοποιεί πλόες απεριόριστα.
- ✓ Το σκάφος να έχει συνολικό μήκος **μεγαλύτερο των 24 μέτρων**.
- ✓ Το σκάφος έχει εμπορική χρήση, να λειτουργεί με τις συνήθεις τιμές της αγοράς και χρησιμοποιείται για την μεταφορά επιβατών.
- ✓ Η εκμετάλλευση του σκάφους γίνεται από ανεξάρτητη εταιρεία ναύλωσης που έχει **ιδρυθεί στις Κάτω Χώρες** στην οποία απασχολούνται τουλάχιστον δύο άτομα ως πλήρωμα για το σκάφος ένας απ' τους οποίους είναι ο πλοίαρχος του σκάφους.

- ✓ Το σκάφος είναι νηολογημένο υπό Ολλανδική σημαία.
- ✓ Η απαλλαγή έλαβε χώρα για το σκάφος σύμφωνα με τον «Κανόνα Πολιτικής» και με τους κανόνες απαλλαγής για ένα CCV σκάφος της 31^{ης} Μαρτίου DS-2016443/03 της Επιθεώρησης Πλοίων των Κάτω Χωρών.

Τα σκάφη για τα οποία η αρμόδια Τελωνειακή Αρχή του Ρότερνταμ έχει εκδώσει πιστοποιητικό χαρακτηρίζοντάς τα ως CCV, μπορούν με αίτηση στην αρμόδια τελωνειακή αρχή που είναι εγγεγραμμένα να εφοδιάζονται με αφορολόγητο καύσιμο.

Προϋπόθεση για αυτό είναι ο απόπλους να γίνεται μόνο απ' τον καπετάνιο του σκάφους. (Dijkstra K, 2016).

Dutch Tax & Customs Administration/ Rotterdam Customs
DECLARATION FOR A COMMERCIAL CRUISING VESSEL

<p>Details of the vessel :</p> <p>Builder :</p> <p>Make and type :</p> <p>Construction year :</p> <p>IMO number :</p> <p>Length :</p> <p>Classification in the Combined Nomenclature:</p> <p>Certificate of Seaworthiness, Commercial Cruising Vessel no.: _____, issued on _____</p> <p>Under the management of:</p> <p>Name :</p> <p>Address :</p> <p>City :</p> <p>VAT identification number: NL _____</p>	<p>Purpose, term of validity and use</p> <p>This declaration has been issued by the Dutch Tax & Customs Administration/ Rotterdam Rijnmond Customs. It serves as proof that the vessel specified in this declaration is regarded by the Dutch Tax & Customs Administration as a commercial seagoing vessel, as referred to in Article 148, point a of the VAT Directive. This declaration is valid for two years. It will lose its validity if the conditions and provisions in the context of the CCV arrangement are no longer met.</p> <p>This declaration should be kept on board the vessel at all times.</p> <p>Please note! Any changes made to this declaration, which have not been made or authenticated by the Dutch Tax & Customs Administration/ Rotterdam Rijnmond Customs, will make this declaration invalid.</p> <p>Dutch Tax & Customs Administration/ Rotterdam Rijnmond Customs Space for stamp</p> <p>Date of issue: _____</p> <p>Valid from _____ to _____</p> <p>Official's name: _____ Sequential number _____</p> <p>Official's signature: _____</p>
--	--

Prohibitory provisions:
 Any changes in the circumstances for which the CCV arrangement (as specified in the letter from the Dutch Tax & Customs Administration Rijnmond/ Rotterdam office, dated _____, with reference _____) has been granted, or for which the arrangement is (partly) applicable, must immediately be reported in writing to the Dutch Tax & Customs Administration/ Rotterdam Rijnmond Customs.

ΠΗΓΗ: [Fiscal handbook for Commercial Cruising Vessels | HISWA Association | 2016](#)

Εικόνα 17 : Πιστοποιητικό COMMERCIAL CRUISING VESSEL

Η θέσπιση αυτού του ειδικού φορολογικού καθεστώτος σίγουρα έπαιξε σημαντικό ρόλο ώστε η Ολλανδία να κατέχει την δεύτερη θέση στην διεθνή αγορά κατασκευής super yachts με 15,35% με βάση το συνολικό μήκος σκαφών, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα και σύμφωνα με την Ένωση Θαλασσίων Σπορ HISWA το ποσοστό αυτό το 2015 ανέρχεται σε 19,1% με 22 παραδόσεις.

Όπως φαίνεται στον ίδιο πίνακα την ίδια χρονιά η Ελλάδα παρέδωσε μόλις ένα σκάφος με το αντίστοιχο μερίδιο στην αγορά να ανέρχεται σε μόλις 0,94% και απουσιάζει απ' την λίστα των νέων συμβολαίων κατασκευής.

Πίνακας 37 : Αριθμός ναυπήγησης Super yachts ανά χώρα το 2012

SUPERYACHTS BUILD IN 2012 PER COUNTRY				
Country	Deliveries	Total LOA (m)	Market Share LOA %	Average LOA (m)
Italy	50	1,891	26.20%	37.82
Netherlands	20	1,108	15.35%	55.40
Turkey	22	893	12.37%	40.59
United States	15	658	9.12%	43.89
United Kingdom	15	583	8.07%	38.85
Germany	6	514	7.13%	85.74
Taiwan	8	278	3.86%	34.80
United Arab Emirates	7	247	3.42%	35.23
China	5	177	2.46%	35.47
New Zealand	4	166	2.30%	41.59
Brazil	4	143	1.99%	35.85
France	3	123	1.71%	41.16
Australia	2	118	1.63%	58.75
Greece	1	68	0.94%	68.00
Indonesia	1	40	0.55%	40.00
Singapore	1	39	0.54%	39.00
Croatia	1	37	0.52%	37.30
Thailand	1	37	0.51%	37.00
Maldives	1	34	0.46%	33.53
South Africa	1	31	0.44%	31.42
Hong Kong	1	31	0.42%	30.56
Total	169	7,218	100.00%	42.71

ΠΗΓΗ : Camper & Nicholson's, 2013

Πίνακας 38 :Συμβόλαια κατασκευής Super yachts ανά χώρα

NEW SUPERYACHT CONTRACTS PER COUNTRY			
Country	Total LOA (m)	Average LOA (m)	Projects
Italy	2,499	42.36	59
Netherlands	1,007	59.21	17
Turkey	849	44.67	19
United States	844	42.18	20
Germany	543	108.60	5
United Kingdom	480	36.90	13
Taiwan	270	33.69	8
Finland	184	36.85	5
New Zealand	82	40.75	2
United Arab Emirates	79	39.58	2
France	77	76.60	1
China	41	41.00	1

ΠΗΓΗ : (Camper & Nicholsons, 2013)

Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι δεν αρκεί μόνο η ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση, για την ανάπτυξη της βιομηχανίας ναυπήγησης σκαφών σε μία χώρα αλλά προϋποθέτει και υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας, εξειδικευμένων, ναυπηγικών επιχειρήσεων και προσωπικού , marketing κ.τ.λ. κάτι που σίγουρα διαθέτει η Ολλανδία.

Πίνακας 39 : Επιβάρυνση Φ.Π.Α. στα κυριότερα κόστη των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής

		ΦΠΑ ΠΟΥ ΕΠΙΒΑΡΥΝΕΙ ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΚΟΣΤΗ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ					
ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ≤ 24 Μ.	ΚΟΣΤΟΣ	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ		
					ΥΛΙΚΑ & ΑΝΤΙΚΕΙ	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΚΑΥΣΙΜΑ
	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΠΑ	21 %	21 %	21 %	21 %	21 %	21 %
ΣΚΑΦΗ CCV > 24 Μ.	ΚΟΣΤΟΣ	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ		
					ΥΛΙΚΑ & ΑΝΤΙΚ	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΚΑΥΣΙΜΑ
	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΠΑ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ *	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	21 %	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ

* Αν ο τόπος προορισμού ή ο τόπος επιβίβασης είναι έξω από την Ολλανδία

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

5.4.2.3 Φορολογία Εισοδήματος

Δεν υπάρχει διαφοροποίηση στον τρόπο φορολόγησης του καθαρού εισοδήματος (κέρδος) που προκύπτει από τη εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής στην Ολλανδία σε σχέση με το καθαρό εισόδημα που προκύπτει από άλλες δραστηριότητες. Το καθαρό εισόδημα λοιπόν που προκύπτει απ' την εκμετάλλευση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, φορολογείται με βάση την κλίμακα φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών ή Νομικών Προσώπων.

- **Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων για το φορολογικό έτος 2017-18 για ατομικές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται επαγγελματικά σκάφη αναψυχής**

Ο φόρος που αναλογεί στο καθαρό εισόδημα (κέρδος), των ατομικών επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται επαγγελματικά σκάφη αναψυχής στην Ολλανδία υπολογίζεται σύμφωνα με την παρακάτω κλίμακα:

Πίνακας 40 : Κλίμακα Φορολογίας Φυσικών Προσώπων.

Κλιμάκιο	Φορολογητέο Εισόδημα	Συντελεστής Φορολόγησης
1	Έως € 20.142	36,55 %
2	Από € 20.143 έως € 33.994	40,85 %
3	Από € 33.995 έως € 68.507	40,85 %
4	Πάνω από €68,507	51,95 %

ΠΗΓΗ : (Belastingdienst, 2017)

Schijf	Belastbaar inkomen	Percentage
1	t/m € 20.142	36,55%
2	Van € 20.143 t/m € 33.994	40,85%
3	Van € 33.995 t/m € 68.507	40,85%
4	Meer dan € 68.507	51,95%

ΠΗΓΗ: (Belastingdienst, 2017)

Εικόνα 18 : Ολλανδική φορολογική Διοίκηση , Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων εκτός συντάξεων για το 2018

- **Φορολογία Εισοδήματος Νομικών Προσώπων για το φορολογικό έτος 2017-18.**

Το καθαρό εισόδημα που προκύπτει από Νομικά Πρόσωπα που εκμεταλλεύονται σκάφη αναψυχής, φορολογείται με βάση την παρακάτω κλίμακα:

Πίνακας 41: Κλίμακα Φορολογίας Νομικών Προσώπων.

ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
Έως 200. 000 €	20%
ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ	25%

ΠΗΓΗ : (Belastingdiens, 2014)

De tarieven voor de vennootschapsbelasting in 2015, 2016, 2017 en 2018 zijn:

Voor het deel van het belastbare bedrag	Tarief
tot en met € 200.000	20,0%
boven € 200.000	25,0%

ΠΗΓΗ : (Belastingdiens, 2014)

Εικόνα 19 : Ολλανδική φορολογική Διοίκηση , Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Νομικών Προσώπων

Πίνακας 42 : Κλίμακα Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων για εισόδημα από σκάφη αναψυχής στην Ολλανδία

ΚΛΙΜΑΚΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ							
	Φυσικών προσώπων					Νομικών Προσώπων	
Σε χιλ. ευρώ	<20.142	>20.142	>33.994	<68.507	>68.507	<200.000	>200.000
Συντελ εστής (%)	36,55	40,85	40,85	40,85	51,95	20	25

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

5.4.3 Φορολογία Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής

Τα ιδιωτικά σκάφη δεν υπόκεινται σε κάποιου είδους φορολογία εκτός βεβαίως της επιβάρυνσης του Φ.Π.Α.(21%) κατά την αγορά τους.

Στην Ολλανδία δεν ισχύει κάποιος φόρος αντίστοιχος του Τέλους Παραμονής και Πλόων (sojourn tax, cruising tax) που να επιβαρύνει τα σκάφη αναψυχής.

Η μόνη υποχρέωση που υπάρχει απ' τον ιδιοκτήτη να δηλώσει την αγορά του σκάφους στις φορολογικές αρχές.

- **Κόστος εγγραφής στο μητρώο πλοίων**

Μία επιβάρυνση που θα μπορούσε να αναφέρει κανείς, και που είναι άμεσα συνδεδεμένη με το σκάφος αλλά δεν είναι φορολογική είναι το κόστος εγγραφής στα Μητρώα Πλοίων.

Το κόστος αυτό ανέρχεται για πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 299 Ευρώ, και για πολίτες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης 648 Ευρώ.

Dutch Yacht Registration for EU citizens	Dutch Yacht Registration for Non EU Citizens
€ 299	€ 648
All inclusive for EU citizens	All inclusive for non EU citizens
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Valid in all EU waters ✓ All registration fees ✓ Includes Dutch domicile ✓ Expedited 3-5 day service ✓ DHL overnight courier ✓ Registration valid for 2 years ✓ Renewal only € 149 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Valid in all EU waters ✓ Setup of UK LTD corporation ✓ All registration fees ✓ Includes Dutch domicile ✓ Expedited 3-5 day service ✓ DHL overnight courier ✓ Available for Non EU citizens 

ΠΗΓΗ: (DYR Dutch Yacht Registration, 2018)

Εικόνα 20 : Κόστος εγγραφής στα Ολλανδικά Μητρώα Πλοίων

5.5 Τουρκία

5.5.1 Στρατηγικός σχεδιασμός – Φορολογική μεταχείριση

Η Τουρκία είναι μαζί με την Κροατία οι κύριες ανταγωνίστριες χώρες της Ελλάδας στον χώρο του yachting στην περιοχή.

Τα αποτελέσματα έρευνας των Diakomihali Mihail και Atlay Isik Derya, που έγινε με τη μέθοδο AHP (Analytic Hierarchy Process – Αναλυτική Ιεραρχική Διαδικασία) και που παρουσιάστηκε σε συνέδριο με θέμα « Advances in Hospitality and Tourism Marketing and Management» την 19 – 24 Ιουνίου 2011 στην Κωνσταντινούπολη καταδεικνύουν σαφώς τις κοινές, και τις διαφορετικές προτεραιότητες που η κάθε χώρα θεωρεί απαραίτητες για την ανάπτυξη του yachting στα ελληνικά νησιά, και τις Τουρκικές ακτές του Αιγαίου. Ο «λιμενικός εξοπλισμός» αποτιμάται το κριτήριο με την μεγαλύτερη βαρύτητα για τα ελληνικά νησιά, και ακολουθούν οι « διευκολύνσεις στην χερσαία ζώνη», οι «διαθέσιμες θέσεις αγκυροβόλησης», τα «χαρακτηριστικά των θέσεων αγκυροβόλησης», η «χωροθέτηση του λιμένα». και τελευταία τα «λιμενικά τέλη και το κόστος ανεφοδιασμού». Αντίθετα σαν κριτήριο με την μεγαλύτερη βαρύτητα για τις τουρκικές ακτές αποτιμάται το κριτήριο «διαθέσιμες θέσεις αγκυροβόλησης» με 2,5 φορές μεγαλύτερη σημασία από εκείνη των ελληνικών νησιών, ακολουθούμενη απ' τα υπόλοιπα κριτήρια με τελευταίο τον «λιμενικό εξοπλισμό». Οι διαφορές της σημασίας των

κριτηρίων που αποδίδουν οι εμπειρογνώμονες του χώρου, αποκαλύπτουν και τις διαφορές που σχετίζονται με το φυσικό περιβάλλον, και τις υπάρχουσες υποδομές στις δύο χώρες για την ανάπτυξη του yachting, καθώς όσο μεγαλύτερη είναι η σημασία ενός κριτηρίου τόσο πιο απαραίτητος είναι ο παράγοντας. (Diakomihalis Mihail Atlay Isik Derya, 2011)

Στον στρατηγικό σχεδιασμό του Τουρκικού Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού κυρίαρχη θέση καταλαμβάνει η δημιουργία και η βελτίωση των υποδομών. Έτσι σχεδιάζεται και υλοποιείται ένα μεγαλεπήβολο σχέδιο γρήγορης ανάπτυξης και βελτίωσης λιμανιών, μαρίνων, και 200 αλιευτικών καταφυγίων, καθώς και των υπηρεσιών που παρέχουν, ώστε να προσελκύσουν ποιοτικούς λάτρεις του θαλάσσιου τουρισμού και να επιμηκύνουν την διαμονή τους. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται και στην λειτουργία των μαρίνων υποδοχής Mega yachts με τον εκσυγχρονισμό των μαρίνων της Κωνσταντινούπολης Αττάλειας, και Σμύρνης ώστε να μπορούν να φιλοξενούν Mega yachts και να αυξήσουν το μερίδιο της Τουρκίας στην βιομηχανία τουρισμού των σκαφών αναψυχής.

Πέρα απ την βελτίωση και την κατασκευή νέων θέσεων ελλιμενισμού η Τουρκία έχοντας ορθά αξιολογήσει τον σημαντικό ρόλο που οι μαρίνες διαδραματίζουν στην ανάπτυξη του Θαλάσσιου τουρισμού προσπαθεί να τις καταστήσει ελκυστικές στην προσέλκυση ξένων σκαφών θεσπίζοντας μια σειρά από μέτρα όπως:

- Δυνατότητα εφοδιασμού των σκαφών που ελλιμενίζονται σ αυτές με αφορολόγητο καύσιμο (για ποσότητες πάνω από 5000 λίτρα).
- Μηδενικό Φ.Π.Α. για υπηρεσίες αξίας πάνω από 100 TL.¹⁶
- Για την απόκτηση άδειας ναύλωσης καταβάλλεται τέλος 250 USD /κουκέτα για τα σκάφη που ελλιμενίζονται εντός μαρίνας αντί για 320 USD /κουκέτα για τα σκάφη που ελλιμενίζονται εκτός μαρίνας.¹⁷

¹⁶ Διάταγμα 2004-8127 της 11.11.2004

¹⁷ Προσωπική αναζήτηση στοιχείων του ερευνητή

Πάγια πολιτική της Τουρκίας είναι να παρέχει κίνητρα ώστε να αυξήσει τον αριθμό των σκαφών αναψυχής που είναι υπό Τούρκικη σημαία, με στόχο την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, και παράλληλα να καταστεί η χώρα σε κέντρο του παγκόσμιου θαλασσιού τουρισμού.

Αυτό έγινε και τελευταία με τον ν. 29961/27-01-2017 όπου καταβάλλοντας το 1% (μείωση από 18%) ως Φ.Π.Α. επί της αξίας του σκάφους μπορείς να καταχωρηθείς ατελώς στο διεθνές μητρώο TISR, και να έχεις απαλλαγή από δασμούς, και τέλη χαρτοσήμου, επί της αγοράς, κληρονομιάς πώλησης ή υποθήκης του σκάφους, ενώ τα κέρδη που προκύπτουν στα πλαίσια ναυλώσεων να μην υπόκεινται σε φόρο, και φόρο τραπεζικών ή ασφαλιστικών συναλλαγών (παρόμοια ρύθμιση είχε ισχύσει και το 2009).

Επίσης στην Τουρκία και στα πλαίσια της παραπάνω πολιτικής υπάρχει διαφορετική αντιμετώπιση στην καταβολή τελών για την απόκτηση άδειας ναύλωσης ανάλογα αν το σκάφος έχει ξένη ή τούρκικη σημαία έτσι:¹⁸

- Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με Τούρκικη σημαία που επιθυμούν να αποκτήσουν άδεια ναύλωσης καταβάλλουν τέλος 150 USD /κουκέτα αντί αυτών με ξένη σημαία που καταβάλλουν τέλος 250 USD /κουκέτα.
- Τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με Τούρκικη σημαία δεν καταβάλλουν agency fee 500 USD αντί αυτών με ξένη σημαία που καταβάλλουν.
- Εταιρείες ενοικίασης σκαφών αναψυχής με Τούρκικη σημαία δεν καταβάλλουν τέλη απόκτησης άδειας ναύλωσης ενώ αυτά με ξένη σημαία καταβάλλουν τέλος 250 USD /κουκέτα (συν 150 USD /κουκέτα έξτρα αν θέλουν να τα νοικιάζουν και σε Τούρκους υπηκόους).
- Οι εταιρείες ενοικίασης σκαφών αναψυχής με ξένη σημαία είναι υποχρεωμένες κάτι που δεν ισχύει για αυτές με Τούρκικη σημαία, να προσλαμβάνουν 1 άτομο προσωπικό ανά 3 σκάφη και στο τέλος της χρήσης σε περίπτωση κερδών να προβαίνουν σε αύξηση 3,5% στους μισθούς που καταβάλλουν με τη μορφή ασφαλιστικής εισφοράς.

¹⁸ Προσωπική αναζήτηση στοιχείων του ερευνητή

5.5.2 Στατιστικά στοιχεία – Σύγκριση με την Ελλάδα

Στον παρακάτω πίνακα του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού της Τουρκίας βλέπουμε την αύξηση του αριθμού των σκαφών αναψυχής (όλων των κατηγοριών) που επισκέφτηκαν τα τουρκικά λιμάνια απ το 2000 μέχρι και το 2016.

Πίνακας 43: Αριθμός των σκαφών αναψυχής (όλων των κατηγοριών) που επισκέφτηκαν τα τουρκικά λιμάνια απ το 2000 μέχρι και το 2016

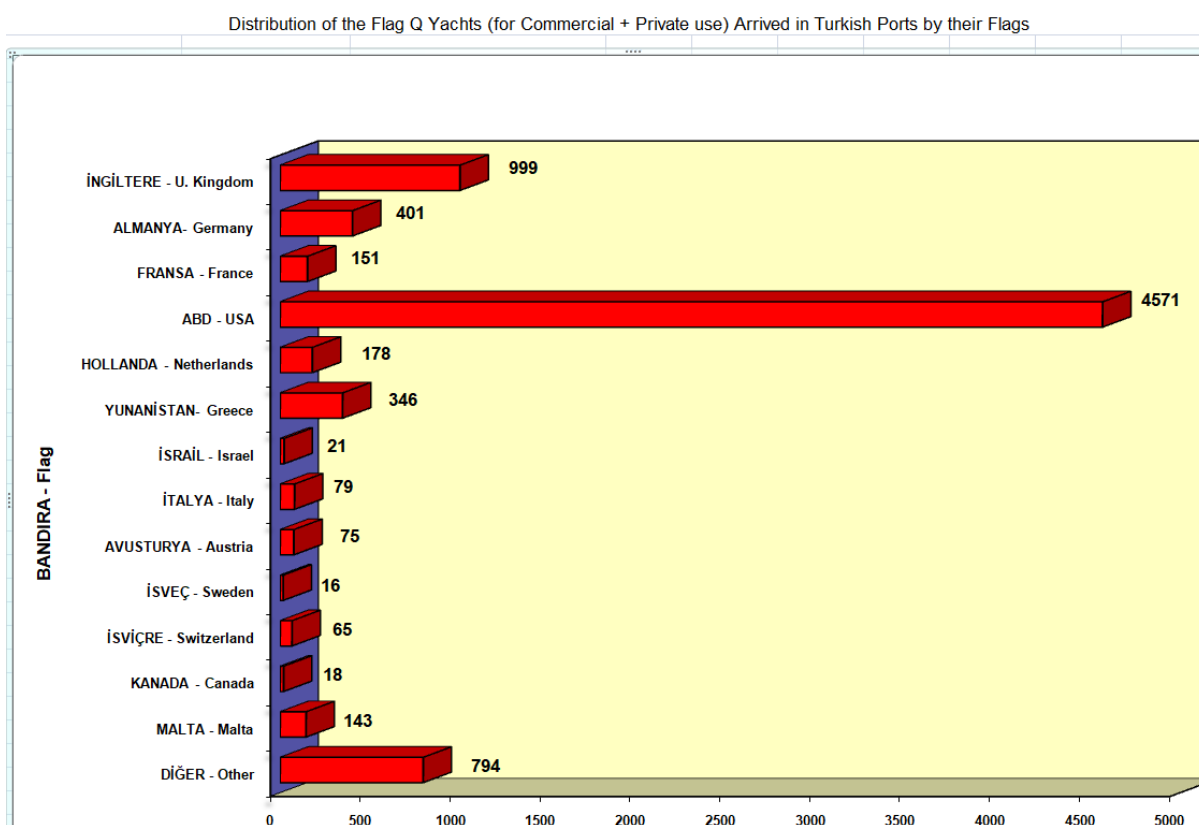
B - ÜLKEMİZ LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI YAT SAYISI VE BU YATLARLA GELEN YOLCU, MÜRETTEBAT SAYILARININ YAT CİNSİ VE YILLARA GÖRE DAĞILIMI																		
Distribution of the Flag Q Yachts the Yachtsmen and the Crew Members Arrived in Turkish Ports by type of Yachts and Years																		
YILLAR Years	YAT SAYISI No of Yachts						YOLCU SAYISI No of Yachtsmen						MÜRETTEBAT SAYISI No of Crew Members					
	YERLİ Domestic			YABANCI Foreign			YERLİ Domestic			YABANCI Foreign			YERLİ Domestic			YABANCI Foreign		
	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM
C	P	Total	C	P	Total	C	P	Total	C	P	Total	C	P	Total	C	P	Total	
2000	600	70	670	189	1 046	1 235	536	226	762	4 162	2 466	6 628	1 502	130	1 632	195	1 141	1 336
2001	723	85	808	345	2 089	2 434	750	260	1 010	5 577	4 300	9 877	2 190	219	2 409	600	3 665	4 265
2002	991	46	1 037	249	2 088	2 337	960	318	1 278	7 684	4 894	12 578	3 014	288	3 302	330	2 641	2 971
2003	1 023	71	1 094	767	3 397	4 164	1 048	513	1 561	6 836	2 727	9 563	3 688	1 251	4 939	2 473	8 277	10 750
2004	1 500	49	1 549	339	3 303	3 642	1 307	605	1 912	9 932	3 528	13 460	4 709	1 048	5 757	886	7 162	8 048
2005	1 911	68	1 979	627	3 604	4 231	1 511	675	2 186	13 574	3 660	17 234	5 667	1 563	7 230	1 259	7 421	8 680
2006	2 122	282	2 404	1 440	4 661	6 101	1 859	1 152	3 011	16 649	5 984	22 633	6 130	2 414	8 544	2 825	8 506	11 331
2007	2 061	754	2 815	1 358	6 360	7 718	2 155	2 159	4 314	15 456	10 627	26 083	6 453	5 122	11 575	2 771	10 562	13 333
2008	2 600	89	2 689	488	5 738	6 226	2 065	1 821	3 886	18 984	6 340	25 324	7 170	3 242	10 412	838	9 023	9 861
2009	1 969	186	2 155	1 199	7 914	9 113	2 467	3 746	6 213	15 104	9 419	24 523	6 365	4 614	10 979	2 093	10 840	12 933
2010	1 687	388	2 075	567	5 643	6 210	2 152	3 480	5 632	11 386	10 025	21 411	5 597	4 148	9 745	635	7 438	8 073
2011	1 799	405	2 204	606	6 247	6 853	2 797	4 673	7 470	12 042	8 780	20 822	6 541	5 242	11 783	686	7 961	8 647
2012	1 237	483	1 720	584	6 564	7 148	2 520	5 964	8 484	8 141	8 511	16 652	4 457	5 856	10 313	636	7 473	8 109
2013	1 966	550	2 516	1 287	6 493	7 780	4 726	7 619	12 345	15 086	8 404	23 490	7 234	6 575	13 809	3 101	5 842	8 943
2014	1 883	367	2 250	1 380	5 845	7 225	5 024	8 297	13 321	11 912	6 887	18 799	7 072	6 495	13 567	2 546	4 544	7 090
2015	2 371	397	2 768	1 717	6 097	7 814	6 312	7 852	14 164	10 752	5 224	15 976	8 438	8 506	16 944	1 991	3 686	5 677
2016	3 269	505	3 774	877	6 980	7 857	6 324	8 366	14 690	7 428	4 349	11 777	11 075	12 965	24 040	1 295	3 017	4 312

ΠΗΓΗ: (Yacht statistics 2016, MINISTRY OF CULTURE AND TOURISM OF TURKEY2018)

Μπορεί λοιπόν να δει κανείς ότι από τα 1.905 σκάφη το 2000, το 2016 ανήλθαν σε 11.631. Αντίθετα στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια λόγω κυρίως της οικονομικής κρίσης το 25% των σκαφών αναψυχής έχει εγκαταλείψει τις ελληνικές μαρίνες με προορισμό χώρες του εξωτερικού και κυρίως την Τουρκία και το Μαυροβούνιο.

Παράλληλα έχουμε αύξηση των επιβαινόντων, και των μελών του πληρώματος, με όλα τα θετικά αποτελέσματα που αυτό συνεπάγεται, για τις τοπικές κοινωνίες, στις οποίες δραστηριοποιούνται, τα σκάφη αναψυχής, και την προστιθέμενη αξία που αυτό προσδίδει στην Εθνική Οικονομία της Τουρκίας γενικότερα.

Γράφημα 3 : Αριθμός των σκαφών αναψυχής (όλων των κατηγοριών) με κίτρινη σημαία που επισκέφτηκαν τα τουρκικά λιμάνια το 2016



ΠΗΓΗ: (Yacht statistics 2016, MINISTRY OF CULTURE AND TOURISM OF TURKEY2018)

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε τον αριθμό των σκαφών αναψυχής (επαγγελματικά και ιδιωτικά) που αφίχθησαν σε Τούρκικα λιμάνια με Q σημαία¹⁹ το 2016

¹⁹ Q σημαία είναι η κίτρινη σημαία που φέρει ένα σκάφος όταν εισέρχεται στα χωρικά ύδατα μιας χώρας και που δηλώνει την πρόθεση του σκάφους να προσεγγίσει τις αρμόδιες αρχές της χώρας αυτής για τις απαραίτητες διατυπώσεις.

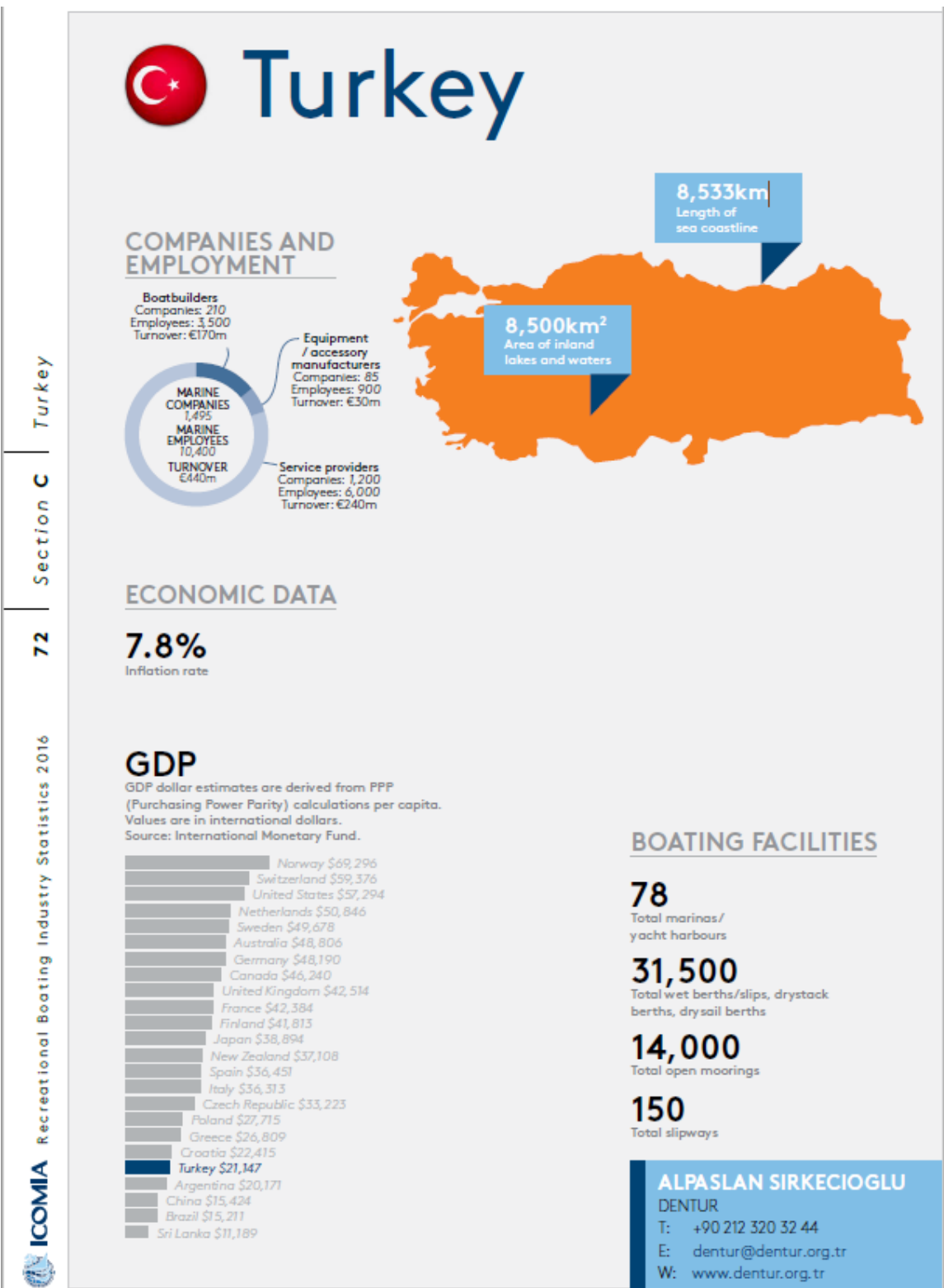
ανά χώρα προέλευσης. Τα 346 σκάφη με ελληνική σημαία που επισκέφθηκαν την Τουρκία αφορούν και επαγγελματικά σκάφη που δραστηριοποιούνται στο χώρο του Αιγαίου και επισκέφθηκαν τα Μικρασιατικά παράλια. Εδώ είναι εμφανής το όφελος της Τουρκίας απ' την έλλειψη του καμποτάζ για τα επαγγελματικά σκάφη, κάτι που ισχύει στην χώρα μας για τα σκάφη με σημαία εκτός Ε.Ε. Είναι χαρακτηριστικός επίσης ο μεγάλος αριθμός των σκαφών με σημαία των Ηνωμένων Πολιτειών που παραδοσιακά το μεγαλύτερο ποσοστό αφορά motor boats, τα οποία συνήθως είναι σκάφη μεσαίου και μεγάλου μεγέθους, (mega yachts), με αυξημένο αριθμό επιβαίνοντων και υψηλή οικονομική επιφάνεια. Άλλωστε όσον αφορά το μέγεθος των σκαφών που ελλιμενίζονται, η Τουρκία έρχεται πρώτη ακολουθούμενη από τη Μάλτα στα μεγάλα yachts.

Η προτεινόμενη στρατηγική για τον θαλάσσιο τουρισμό στην SWOT ANALYSIS των Mehmet Sariisik , Oguz Turkay, και Orhan Akovac είναι η ανάπτυξη νέων και διαφοροποιημένων αγορών σε χώρες στόχους γειτονικές προς την Τουρκία όπως το Αζερμπαϊτζάν, η Ρωσία, η Βουλγαρία, η Ρουμανία, και το Ιράν, και σε ταχέως αναπτυσσόμενες χώρες όπως Κίνα, και Ινδία.

Σε επίπεδο ανταγωνισμού μια πιθανή στρατηγική της Τουρκίας σε σχέση με τους ανταγωνιστές της στην μεσόγειο μπορεί να είναι ο σχεδιασμός καινοτομιών όπως η κατασκευή νέων και υψηλής ποιότητας σκαφών αναψυχής, προσεγγίζοντας, και ελέγχοντας, την δυναμική των αγορών στόχων, με την χρήση των τιμών ως όπλο.

Απ' την άλλη πλευρά πρέπει να γίνει προσπάθεια επέκτασης του θαλάσσιου τουρισμού και στην μεσαία τάξη της κοινωνίας, προκειμένου να λειτουργήσει ως αντίβαρο σε περίοδο υποχώρησης της ζήτησης από ομάδες με υψηλότερο επίπεδο εισοδήματος, και σε περιόδους κρίσεων, και να δοθεί έμφαση στην συμμετοχή απ' τον εγχώριο τουρισμό. Αυτό θα έχει συνέπεια ώστε να ξεπεραστούν οι αρνητικές επιπτώσεις της εποχικότητας και να αναπτυχθούν περαιτέρω, ειδικευμένες υπηρεσίες σχετικά με το yachting. (Mehmet Sariisik, 2011).

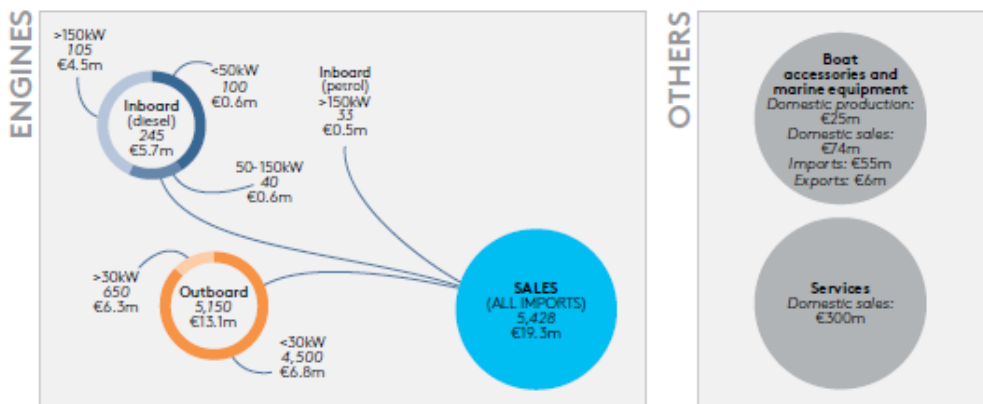
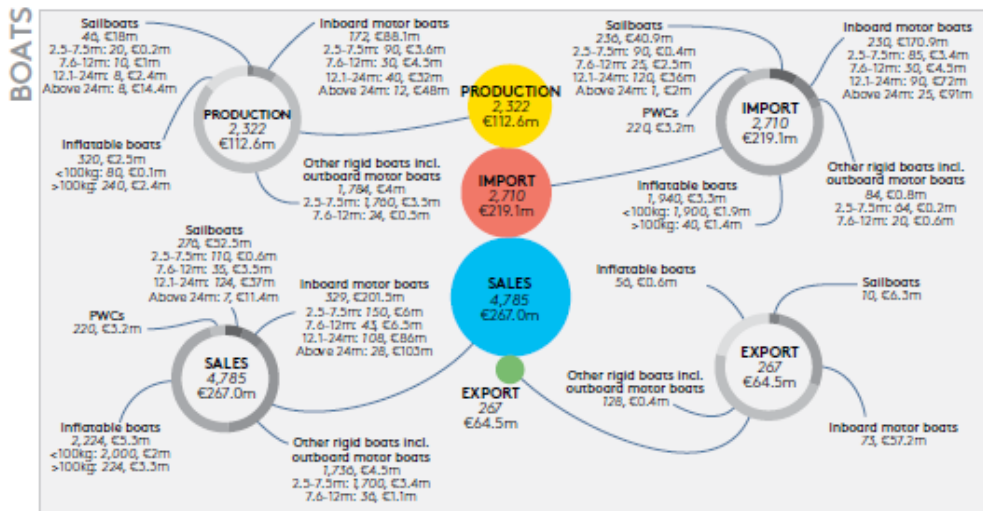
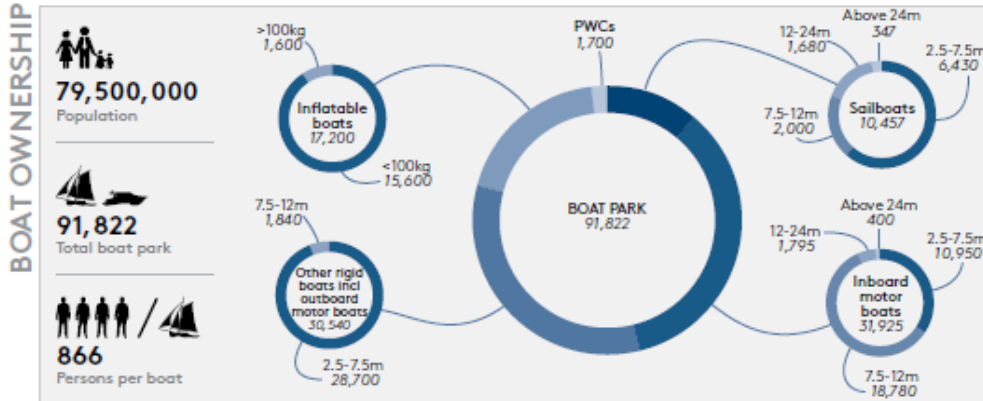
Είναι σημαντικό να παραθέσουμε ορισμένα συγκριτικά στοιχεία για τον κλάδο μεταξύ των δύο χωρών όπως προκύπτουν στο Icomia, Recreational Boating Industry Statistics 2016.



ΠΗΓΗ: ICOMIA BOOK TURKEY, 2016

Εικόνα 21 : ICOMIA BOOK 2016, p.72 TURKEY, Οικονομικά Στοιχεία, Επιχειρήσεις, Εργαζόμενοι

TURKEY



Data supplied by the MIA and other sources (refer Explanatory Notes prior to start of Section A)

Turkey

Section C

73

Recreational Boating Industry Statistics 2016



ΠΗΓΗ: ICOMIA BOOK TURKEY, 2016

Εικόνα 22: ICOMIA BOOK 2016, p.73 TURKEY, Κάτοχοι Σκαφών , Σκάφη, Μηχανές

Η Τουρκία έχει δώσει ιδιαίτερο βάρος στην ανάπτυξη του τομέα της ναυπήγησης σκαφών αναψυχής με ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα των super yachts, ενώ την ίδια στιγμή ο κλάδος στην Ελλάδα βρίσκεται σε μακροχρόνια ύφεση. Με βάση τα στοιχεία του 2016 στην Τουρκία έχουν ναυπηγηθεί 46 ιστιοφόρα αξίας 18 εκατ. ευρώ εκ των οποίων τα 8 μεγέθους άνω των 24 μέτρων, και 172 σκάφη με εσωλέμβια μηχανή αξίας 88,1 εκατ. ευρώ εκ των οποίων τα 12 ανήκουν στην κατηγορία των super yachts (άνω των 24 μέτρων) Αξίζει να σημειωθεί ότι η αξία των παραγόμενων σκαφών στην Τουρκία ανέρχεται σε 112,6 εκατ. ευρώ έναντι μόλις 16,4 εκατ. ευρώ της Ελλάδας. Ενώ έχει να επιδείξει εξαγωγές αξίας 64,5 εκατ. ευρώ έναντι 10,6 εκατ. της Ελλάδας.

Επίσης στην Τουρκία λειτουργούν 1.495 επιχειρήσεις στους τομείς της ναυπήγησης μηχανών, εξοπλισμού, και συναφών με το yachting υπηρεσιών οι οποίες απασχολούν 10.400 εργαζομένους, με κύκλο εργασιών 440 εκατ. ευρώ, ενώ στην Ελλάδα που είναι χώρα με μακρά ναυτική παράδοση λειτουργούν 1.154 επιχειρήσεις, που απασχολούν 9.370 εργαζόμενους, και με κύκλο εργασιών 222.5 εκατ. ευρώ.

Στον τομέα των υποδομών η Τουρκία διαθέτει 78 μαρίνες και λιμάνια σκαφών αναψυχής, με 31.500 θέσεις ελλιμενισμού, σε αντίθεση με την Ελλάδα που διαθέτει 60 μαρίνες και λιμάνια με μόλις 8.100 θέσεις ελλιμενισμού. (ICOMIA, TURKEY, 2016) (ICOMIA, GREECE, 2016)

5.5.3 Συμπεράσματα

Η Τουρκία λοιπόν μαζί με την Κροατία έχει αναδειχθεί σε σημαντικό ανταγωνιστή της χώρας μας στον τουρισμό με σκάφη αναψυχής, στην νοτιοανατολική Μεσόγειο. Έχει ιδανική γεωγραφική θέση και εκμεταλλεύεται το ότι περιβάλλεται από τη θάλασσα του Αιγαίου που θεωρείται παράδεισος στο χώρο του yachting.

Με τη θέσπιση φορολογικών και όχι μόνο κινήτρων έχει καταφέρει να αυξήσει τον αριθμό των σκαφών αναψυχής υπό την Τούρκικη σημαία, που σε συνδυασμό με τον ισχυρό ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα έχουν οδηγήσει στην ισχυρή ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το 2016 στην Τουρκία λειτουργούσαν 67 μαρίνες, ενώ δραστηριοποιούνταν 1.495 επιχειρήσεις ναυπήγησης, μηχανών εξοπλισμού και σχετικών με το yachting (ICOMIA, TURKEY, 2016).

Με την ευελιξία που της προσδίδει το ότι δεν είναι μέλος της Ε.Ε. να προσαρμόζει αναλόγως το φορολογικό και θεσμικό της πλαίσιο, κατάφερε με όπλο τις χαμηλές τιμές που προκύπτουν από την επιβολή χαμηλού, ή και μηδενικού συντελεστή Φ.Π.Α στις υπηρεσίες yachting, να έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα στην περιοχή με συνέπεια την σημαντική ανάπτυξη του τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Μεταφορών, το 2009 από το yachting η Τουρκία είχε έσοδα περίπου 3,5 δισεκατομμύρια δολάρια. που αποτελούσαν το 20-25% των συνολικών εσόδων από τον τουρισμό.

Η ταχύτατη ανάπτυξη του τουρισμού, το φιλοεπενδυτικό θεσμικό πλαίσιο, και η δημιουργία σύγχρονων μαρίνων, σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος ελλιμενισμού (σύμφωνα με τους Mehmet Sariisik , Oguz Turkeyb, Orhan Akovac οι Τουρκικές μαρίνες είναι κατά 30% φθηνότερες απ' τις Ελληνικές.²⁰) λόγω μηδενικού Φ.Π.Α, όπως αναφέραμε παραπάνω, έχουν καταστήσει την Τουρκία ελκυστικό προορισμό για τους λάτρεις του yachting. Αποτέλεσμα αυτού είναι η συνεχόμενη αύξηση των σκαφών αναψυχής που επισκέπτονται ή δραστηριοποιούνται στην Τουρκία, σε σχέση με την Ελλάδα, που στην περίοδο της οικονομικής κρίσης το 25% των σκαφών εγκατέλειψε την χώρα.

5.6 Κύπρος

Η Κύπρος μπορεί να μην έχει το μέγεθος της Τουρκίας ή την ραγδαία ανάπτυξη που είχε η Κροατία στον τομέα του γιάτινγκ τα τελευταία χρόνια, αλλά η γεωγραφική της θέση σε συνδυασμό με το ιδανικό της περιβάλλον, και την κατασκευή τελευταία τουριστικών λιμένων που παρέχουν υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών, την κάνουν πλήρως ανταγωνιστική προς την Ελλάδα.

²⁰ ΠΗΓΗ : Mehmet Sariisik , Oguz Turkeyb, Orhan Akovac, How to manage yacht tourism in Turkey: A SWOT analysis and related strategies.

5.6.1 Φορολογική μεταχείριση σκαφών αναψυχής.

Στην Κύπρο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν.44/2010, Αρ.4241 04/05.2010 Ο ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ) ΝΟΜΟΣ τα σκάφη αναψυχής δεν περιλαμβάνονται στον ορισμό του «επιλέξιμου πλοίου» και άρα οι διαχειριστές των πλοίων δεν έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν να φορολογηθούν με το φόρο χωρητικότητας.

Σύμφωνα δε με τις διατάξεις του άρθρου 4 παρ. 2 του ίδιου νόμου τα πλοία αναψυχής Ιδιωτικά και Επαγγελματικά καταβάλλουν ετησίως το «Ετήσιο Τέλος Διαχείρισης Νηολογίου» που ανέρχεται σε 300€ (ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, 2010).

Συνεπώς στην περίπτωση εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής θα φορολογηθούν με τις Γενικές Διατάξεις της Φορολογίας Εισοδήματος.

Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι η Κύπρος είναι απ' τις πιο ελκυστικές χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση στη φορολογία Εισοδήματος Φυσικών, και Νομικών Προσώπων. Μεταμεν Φυσικά πρόσωπα να έχουν αφορολόγητο όριο 19.500€, και ο συντελεστής φορολόγησης του εισοδήματος Νομικών Προσώπων να είναι μόλις 12,5% (pwc, Cyprus Overview, 2018).

Μία επίσης σημαντική διαφοροποίηση της Κύπρου, είναι ότι μαζί με τη Μάλτα εφαρμόζουν την φορολόγηση των αγορών σκαφών αναψυχής μέσω της λεγόμενης «μίσθωσης-αγοράς» (lease-purchase).

Τόσο η νομοθεσία της Κύπρου όσο και η νομοθεσία της Μάλτας θεωρούν σήμερα τη μίσθωση σκαφών αναψυχής ως παροχή υπηρεσίας, και όχι ως παροχή αγαθού. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επιβάλλεται ο ΦΠΑ με τον κανονικό συντελεστή, σε ένα μικρό ποσό της πραγματικής τιμής κόστους του σκάφους όταν αυτό τελικά αγοραστεί, ενώ το υπόλοιπο ποσό φορολογείται ως παροχή υπηρεσίας και με πολύ μειωμένο συντελεστή. Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 2018).

Φορολογικός χειρισμός της συμφωνίας μίσθωσης ενός σκάφους

Για σκοπούς Φ.Π.Α., η μίσθωση του σκάφους αναψυχής αποτελεί παροχή υπηρεσιών με δικαίωμα έκπτωσης του φόρου εισροών, όπου το εν λόγω δικαίωμα εφαρμόζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της περί Φ.Π.Α. νομοθεσίας. Η παροχή της υπηρεσίας αυτής αποτελεί φορολογητέα συναλλαγή υποκείμενη στον κανονικό συντελεστή του φόρου (19%) στην

έκταση που το υπό μίσθωση σκάφος χρησιμοποιείται εντός των χωρικών υδάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Βασική προϋπόθεση αποτελεί η προέλευση του εκμισθωτή όπου πρέπει να είναι εταιρεία εγγεγραμμένη στον Έφορο Εταιρειών στην Κυπριακή Δημοκρατία, ενώ ο μισθωτής μπορεί να είναι οποιονδήποτε φυσικό, ή νομικό πρόσωπο, ανεξάρτητα του τόπου εγκατάστασης ή διαμονής του.

Από 01 Ιανουαρίου, 2013, με βάση την περί ΦΠΑ Νομοθεσία, Δέκατο Τρίτο Παράρτημα, παράγραφος 14, μίσθωση σκαφών αναψυχής σε πρόσωπο που δεν είναι σχετικό υποκείμενο στο φόρο πρόσωπο, εκτός από βραχυχρόνια, είναι η χώρα όπου το σκάφος αναψυχής τίθεται πράγματι στη διάθεση του λήπτη, όταν ο παρέχων παρέχει την υπηρεσία από την επιχειρηματική ή κάποια άλλη μόνιμη εγκατάσταση της επιχείρησης του που βρίσκεται στη χώρα στην οποία τίθεται στη διάθεση του πελάτη το σκάφος αναψυχής. (ΥΠΟΥΡΓ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΥΠΡΟΥ, 2014)

Το Yacht Leasing Scheme εφαρμόζεται σε σκάφη ιδιοκτησίας Κυπριακής Εταιρείας που εκμισθώνονται σε φυσικό, ή νομικό πρόσωπο και μειώνει τον πραγματικό συντελεστή ΦΠΑ από 19% σε 3,05%.

Η εφαρμογή του καθεστώτος ΦΠΑ που καθορίζεται στις Οδηγίες Μίσθωσης Σκαφών θα ισχύει εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Μία σύμβαση μίσθωσης συνάπτεται μεταξύ της Κυπριακής Εταιρείας και ενός φυσικού ή νομικού προσώπου, ανεξαρτήτως της κατοικίας / τόπος εγκατάστασης (ως μισθωτής). Ωστόσο, συνιστάται η χρήση δύο κυπριακών εταιρειών.
- Το σκάφος φτάνει στην Κύπρο εντός ενός μηνός από την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης μίσθωσης.
- Η αρχική πληρωμή ύψους τουλάχιστον 40% της αξίας του σκάφους πρέπει να καταβάλλεται από τον μισθωτή στον εκμισθωτή με την έναρξη της σύμβασης μίσθωσης.
- Οι πληρωμές μισθωμάτων είναι πληρωτέες σε μηνιαία βάση, και η περίοδος μίσθωσης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει την περίοδο 48 μηνών.
- Ο μισθωτής μπορεί να αγοράσει το σκάφος στο τέλος της περιόδου μίσθωσης, για τελική αντιπαροχή, όχι μικρότερη από 2,5% της αξίας του σκάφους.

- Ο εκμισθωτής αναμένεται να πραγματοποιήσει συνολικό κέρδος από τη σύμβαση μίσθωσης τουλάχιστον κατά 5% επί της αρχικής αξίας του σκάφους.
- Πρέπει να ληφθεί η προηγούμενη έγκριση του φορολογικού επιτρόπου για την εφαρμογή των οδηγιών για τη χρηματοδοτική μίσθωση σκαφών αναψυχής σε κάθε περίπτωση. Η έγκριση αυτή θα καλύπτει την αποδοχή της αρχικής αξίας του σκάφους, και του εφαρμοστέου ποσοστού χρήσης στα ύδατα της ΕΕ βάσει του οποίου θα εφαρμόζεται ο ΦΠΑ (pwc, Cyprus the preferred location, 2015).

Πίνακας 44 : Αποτελεσματικός συντελεστής Φ.Π.Α που ισχύει στην χρηματοδοτική μίσθωση σκαφών αναψυχής, με βάση το μήκος του σκάφους

Table A: Motor Boats			Table B: Sailing Boats		
Length of yacht	Percentage of use within EU waters	Effective Tax rate on lease payments	Length of yacht	Percentage of use within EU waters	Effective Tax rate on lease payments
Length over 65 meters	10%	3,05%	Length over 65 meters	10%	3,05%
Length between 45,01 and 65 meters	15%	4,02%	Length between 45,01 and 65 meters	15%	4,02%
Length between 24,01 and 45 meters	20%	5%	Length between 24,01 and 45 meters	20%	5%
Length between 14,01 and 24 meters	30%	6,94%	Length between 20,01 and 24 meters	30%	6,94%
Length between 8,01 and 14 meters	50%	10,84%	Length between 10,01 and 20 meters	50%	10,84%
Length up to 8 meters	60%	12,79%	Length up to 10 meters	60%	12,79%

ΠΗΓΗ: (pwc, Cyprus the preferred location, 2015)

Στην Κύπρο εφαρμόζεται επίσης ειδικό καθεστώς φορολόγησης στην βραχυχρόνια ναύλωση σκαφών αναψυχής.

Βραχυχρόνια ναύλωση είναι η ναύλωση που συνάπτεται μεταξύ του πλοιοκτήτη και του πελάτη για την χρήση του σκάφους για ψυχαγωγικούς σκοπούς και που δεν υπερβαίνει τις 90 ημέρες. Η συγκεκριμένη ναύλωση υπόκειται σε Φ.Π.Α, 19%.

Για να εφαρμοστεί όμως ο παραπάνω συντελεστής, πρέπει πρώτα να βρεθεί κατά πόσο το σκάφος πλέει σε ύδατα της Ε.Ε. Επειδή αυτό όμως είναι δύσκολο να βρεθεί το τμήμα φορολογίας καθόρισε ποσοστά που αντιστοιχούν στο μήκος του σκάφους, και τη δύναμή του να πλεύσει και απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 45 : Πίνακας Φορολόγησης Ναυλώσεων Σκαφών Αναψυχής με Φ.Π.Α.

Τύπος και μήκος σκαφών	% ναύλωσης που θεωρείται ότι πραγματοποιείται εντός Ε.Ε.	Υπολογισμός Φ.Π.Α στη Ναύλωση
Ιστιφόρα η μηχανοκίνητα Άνω των 24 μέτρων	30%	30% της φορολογητέας αξίας X 19%
Ιστιφόρα μεταξύ 20,01 και 24 μέτρων	40%	40% της φορολογητέας αξίας X 19%
Μηχανοκίνητα μεταξύ 16,01 και 24 μέτρων	40%	40% της φορολογητέας αξίας X 19%
Ιστιφόρα μεταξύ 10,01 και 20 μέτρων	50%	50% της φορολογητέας αξίας X 19%
Μηχανοκίνητα μεταξύ 12,01 και 16 μέτρων	50%	50% της φορολογητέας αξίας X 19%
Όλα τα άλλα σκάφη	100%	100% της φορολογητέας αξίας X 19%

ΠΗΓΗ: (PKF, 2017)

5.6.2 Μαρίνες – Τουριστικοί Λιμένες

Σύμφωνα με την ηλεκτρονική έκδοση του περιοδικού INBusiness όταν ολοκληρωθούν οι διαδικασίες και τα έργα κατασκευής των προωθούμενων μαρίνων Αγίας Νάπας, Παραλιμνίου, και Πάφου, όπως και η ανάπτυξη της υφιστάμενης μαρίνας Λάρνακας, η Κύπρος θα έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας πέραν των 4000 σκαφών. Πρόκειται για έργα, τα οποία προωθούνται με στόχο την αναβάθμιση της τουριστικής υποδομής της Κύπρου και τη βελτίωση του ναυτικού τουρισμού στο νησί, γενικότερα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σήμερα, με τη λειτουργία των υφιστάμενων μαρίνων Λεμεσού, Λάρνακας και της ιδιωτικής μαρίνας του ξενοδοχείου St. Raphael στη Λεμεσό, η Κύπρος έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας περίπου 1.600 σκαφών.

Σύμφωνα με το ίδιο περιοδικό η υφιστάμενη κατάσταση των μαρίνων σήμερα απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 46 : Μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού στην Κύπρο

ΜΑΡΙΝΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙ ΣΜΟΥ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ	ΜΕΛΛΟΝΤΙ ΚΑ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Λεμεσού	650	350		Λειτουργεί
Λάρνακας	380	120	1000	Λειτουργεί
Αγίας Νάπας	540	150		Καλοκαίρι 2021
Παραλιμνίου	300			1 ^η Φάση Καλοκαίρι 2020
Πάφου	650	350		Διαγωνισμός σε εξέλιξη
St. Raphael	237			Λειτουργεί

ΠΗΓΗ: (INBusiness, 2017)

Όπως και ο Γιώργος Βερνίκος, γ.γ. ΣΕΤΕ και Πρόεδρος VERNICOS YAGHTS, δήλωσε στο περιοδικό ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ: «Παρόλη τη χρονοτριβή που υπάρχει, εμφανίζεται να είναι σταθερός ο στόχος ώστε η Κύπρος να αποκτήσει τις ομορφότερες μαρίνες στη Μεσόγειο. Πέρα από τις τέσσερις βασικές μαρίνες, στην Πάφο, τη Λεμεσό, τη Λάρνακα, και την Αγία Νάπα, υπάρχει ενδιαφέρον για δώδεκα μικρότερες ιδιωτικές μαρίνες. Η μαρίνα Λεμεσού, η οποία είναι τοποθετημένη μεταξύ του παλιού λιμανιού και εργοστασίου κεραμικής, εμφανίζεται ότι είναι σήμερα η πιο ολοκληρωμένη πρόταση μαρίνας που βρίσκεται σε εξέλιξη. Η συγκεκριμένη μαρίνα σε συνδυασμό με την μαρίνα Πάφου, η οποία είναι στο τελικό στάδιο διαδικασίας αξιολόγησης και προσφοράς θα τοποθετήσει δυνατά την Κύπρο στο ναυτικό χάρτη». (ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ-ΑΓΟΡΑ).

Η Κύπρος διαθέτει επίσης σύμφωνα με τον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού 16 αλιευτικά καταφύγια και μικρά λιμάνια, ενώ είναι περήφανη για τις 57 παραλίες της με Γαλάζια Σημαία, και επίσης στέφθηκε για τα “Καθαρότερα Νερά για Κολύμπι στην Ευρώπη” με την ίδια βαθμολογία 100% κάθε χρόνο (ΚΟΤ, 2018)

5.6.3 Συμπεράσματα – Δυνατά σημεία

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι τα δυνατά σημεία της Κύπρου για την ανάπτυξη του γιώτινγκ είναι:

- Η γεωγραφική της Θέση.
- Οι κλιματολογικές συνθήκες, και η ποιότητα και καθαρότητα των θαλασσών της.
- Το φυσικό της τοπίο, με τις εντυπωσιακές απόκρημνες ακτές που την κάνουν ξεχωριστή.
- Η αποφασιστικότητα που επιδεικνύει τελευταία στην δημιουργία τουριστικών λιμένων υψηλών προδιαγραφών.
- Το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς , απλοποίηση των διαδικασιών και με χαμηλό κόστος σύσταση εταιρειών .
- Τραπεζικό σύστημα βασισμένο σε Αγγλικές πρακτικές, και Αυστηρή Τραπεζική Εμπιστευτικότητα.
- Υψηλό επίπεδο ασφαλείας, άρτιες θαλάσσιες και εναέριες υποδομές και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών.

Ενώ αντίθετα βασική τροχοπέδη για την ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού στην Κύπρο αποτελεί η τουρκική εισβολή και η κατοχή μεγάλο μέρος του νησιού από το 1974, με αποτέλεσμα τη απαγόρευση προσέγγισης των κατεχομένων και των Τουρκικών ακτών.

Σύμφωνα με την ηλεκτρονική έκδοση του περιοδικού cyprusyachting « Για περισσότερα από 40 χρόνια ο ναυτικός τουρισμός στην Κύπρο πρακτικά δεν υπάρχει λόγω της τουρκικής εισβολής του 1974 ,και των περιορισμών στα παράκτια ταξίδια από την Νότια Κύπρο. Παρά το γεγονός λοιπόν ότι οι Τουρκικές ακτές απέχουν μόλις μερικά χιλιόμετρα από την Κύπρο, η πρόσβαση για υπό Κυπριακά σημαία σκάφη είναι απαγορευμένη.

Ελληνοκύπριοι και όλα τα σκάφη που είναι γραμμένα κάτω από Κυπριακή σημαία έχουν δύο βασικές επιλογές 1) είτε να ταξιδέψει κατά μήκος της ακτής, από το Παραλίμνι στην Πάφο και πίσω, ή να πραγματοποιήσουν ένα μακρύ ταξίδι, είτε στη Βηρυτό (110 ναυτικά μίλια), ή στο Καστελόριζο, ένα Ελληνικό νησί κοντά στη Ρόδο (270 ναυτικά μίλια). Με τον ένα ή τον άλλο τρόπο δεν υπάρχει επιλογή για ένα κοντινό προορισμό εκτός του νησιού, εκτός και εάν με καλή προετοιμασία θέλεις να ταξιδέψεις προς την Ελλάδα ή τον Λίβανο». (cyprusyachting, 2012).

6 Συγκριτικό Παράδειγμα Φορολόγησης

Για να γίνουν ευκολότερα κατανοητά όσα έχουμε παραθέσει μέχρι τώρα, και να διαπιστώσουμε τη διαφορετική φορολογική προσέγγιση του yachting στις υπό εξέταση χώρες, θα παραθέσουμε ένα παράδειγμα φορολογικής αντιμετώπισης ενός σκάφους αναψυχής, και την συνολική ετήσια φορολογική επιβάρυνση που θα έχει ανά χώρα.

6.1 Δεδομένα Παραδείγματος

Κατόπιν προσωπικής έρευνας της αγοράς και αφού συμβουλευτήκαμε επαγγελματίες του κλάδου, καταλήξαμε στα χαρακτηριστικά του σκάφους που θα χρησιμοποιήσουμε, καθώς και στο χρόνο, το κόστος, και τις συνθήκες ναύλωσης, όπως αυτά αναφέρονται στους πίνακες 47 και 48 που ακολουθούν, και που αποτελούν την πιο αντιπροσωπευτική περίπτωση ιδίως στο χώρο του επαγγελματικού yachting.

Πίνακας 47: Χαρακτηριστικά Σκάφους

Τύπος	Ιστιοπλοϊκό
Ολικό Μήκος (LOA)	12 μέτρα
Δυναμικότητα	Καμπίνες ενδιαίτησης 3 άτομα 6
Ολική Χωρητικότητα σε κόρους (κ.ο.χ.)	19,05
Καθαρή Χωρητικότητα σε κόρους (κ.κ.χ.)	17,80
Ισχύς μηχανής σε hp	29
Ισχύς μηχανής σε Kw	21,63 (1 hp = 0.745699872 kW)
Παλαιότητα	5 – 10 έτη

Πίνακας 48: Τύπος, χρόνος και κόστος ναύλωσης

Ετήσιος Μέσος Χρόνος Ναύλωσης	17 εβδομάδες
Μέσος Όρος ναύλωσης ανά εβδομάδα	1150 €, μετά από προμήθειες πρακτορεύσεων πλέον Φ.Π.Α. (low season 850 € + high season 1450 €)
Τύπος Ναύλωσης	Χωρίς Πλήρωμα (bareboat)

Λαμβάνοντας ως δεδομένα τα παραπάνω, θα προσδιορίσουμε το ύψος της ετήσιας φορολογικής επιβάρυνσης του συγκεκριμένου σκάφους με βάση τα ισχύοντα ανά χώρα, στην περίπτωση που:

1. Είναι **επαγγελματικό** και εκναυλώνεται με τα χαρακτηριστικά της ναύλωσης που προαναφέραμε.
2. Είναι **ιδιωτικό** και χρησιμοποιείται για σκοπούς αναψυχής.

6.2 Περίπτωση Επαγγελματικού σκάφους αναψυχής

6.2.1 Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής - εκμετάλλευση από Φυσικό Πρόσωπο

Σ' αυτήν την περίπτωση πρώτα θα προσδιορίσουμε τα ετήσια καθαρά κέρδη που προκύπτουν απ' την εκμετάλλευση του σκάφους στην Ελλάδα (ΠΙΝΑΚΑΣ 49), με μέσο χρόνο ναύλωσης 17 εβδομάδες X 1450€ ανά εβδομάδα (ΠΙΝΑΚΑΣ 48), αφού αφαιρέσουμε απ' τα ακαθάριστα έσοδα τα πάγια ανελαστικά έξοδα.

Στη συνέχεια θα υπολογίσουμε το φόρο Εισοδήματος (Φυσικών Προσώπων) που αναλογεί στα συγκεκριμένα καθαρά κέρδη με βάση τους συντελεστές φορολόγησης που ισχύουν ανά χώρα, και προσθέτοντας το Φ.Π.Α που επιβαρύνει τα κυριότερα ανελαστικά κόστη (ΠΙΝΑΚΑΣ 49), και τυχόν λοιπούς φόρους και τέλη, θα υπολογίσουμε την συνολική ετήσια φορολογική επιβάρυνση (Φόρο Εισοδήματος, + Φ.Π.Α. + Λοιποί Φόροι) που θα επιβαρύνει το συγκεκριμένο σκάφος ανά χώρα, (συνολική επιβάρυνση εκ μέρους του ναυλωτή και του εκναυλωτή) (ΠΙΝΑΚΕΣ 50,51,52,53,54).

Κατόπιν θα υπολογίσουμε το ίδιο συνολικό ετήσιο φορολογικό κόστος, διαφοροποιώντας μόνο το κόστος του φόρου Εισοδήματος, και υπολογίζοντάς το με τους


φορολογικούς συντελεστές Νομικών Προσώπων που ισχύουν ανά χώρα, για την περίπτωση που την εκμετάλλευση του σκάφους την ασκεί Νομικό Πρόσωπο (ΠΙΝΑΚΑΣ 55).

Στα αποτελέσματα θα γίνει σύγκριση του ετήσιου φορολογικού κόστους που επιβαρύνει το σκάφος ανά χώρα και για κάθε περίπτωση, και που αφορά το συνολικό Φορολογικό κόστος, τον Φόρο Εισοδήματος, τον Φ.Π.Α των κυριοτέρων εξόδων, και το ύψος λοιπών φόρων και τελών.

Στο παράδειγμά μας στην περίπτωση του επαγγελματικού σκάφους ισχύουν τα παρακάτω δεδομένα:

- Στις υπό εξέταση χώρες δεν συμπεριλήφθηκαν η Τουρκία και η Κύπρος καθώς δεν είχαμε πρόσβαση στις πηγές που ζητήσαμε, και κατά συνέπεια δεν μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα.
- Για τις ανάγκες του παραδείγματος θα υποθέσουμε ότι το ύψος των κερδών και των εξόδων είναι το ίδιο σε όλες τις υπό εξέταση χώρες, με τα υπόλοιπα δεδομένα σταθερά (*ceteris paribus*).
- Ο φόρος Εισοδήματος όπως απεικονίζεται στους πίνακες 50,51,52,53 και 54 υπολογίστηκε με βάση τις κλίμακες Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων ανά χώρα. Για τα νομικά πρόσωπα υπολογίστηκε στον πίνακα 55.
- Το κόστος καυσίμων υπολογίστηκε σε συνολική ετήσια ανάλωση 600 λίτρων προς 1,4 € το λίτρο, εκ των οποίων τα 200 αφορούν την επιχείρηση εκμετάλλευσης (πλεύσεις άδειου σκάφους, συντήρηση) και τα υπόλοιπα 400 λίτρα τους ναυλωτές (ναυλώσεις).
- Στην περίπτωση της Ελλάδας δεν υπολογίστηκε Φόρος επιτηδεύματος (ισχύουν υποκειμενικά κριτήρια απαλλαγών).
- Στην περίπτωση της Σλοβενίας και για Ιδιωτικό σκάφος δεν υπολογίστηκε έκπτωση λόγω παλαιότητας καθώς μιλάμε για πολύ μικρή διαφοροποίηση (5% ανά έτος με ανώτερο 35%).

Πίνακας 49: Ετήσια καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης Επαγγελματικού Σκάφους

Ετήσια έσοδα από ναυλώσεις 17 εβδομάδες X 1150 €	<u>19.550 €</u>	
<u>Μείον</u> ετήσια πάγια ανελαστικά έξοδα*		
Καύσιμα (μεταφορές άδειου σκάφους, συντήρηση κ.λπ.) 200 lt X 1,40	280 €	
Καλοκαιρινός ελλιμενισμός σε μαρίνα	2.400 €	
Χειμερινός ελλιμενισμός ανέλκυση, καθέλκυση και παραμονή στην ξηρά	1.500 €	
Συντήρηση (Μοράβια τρίψιμο , βάψιμο, γυάλισμα)	250 €	
Συντήρηση ανταλλακτικά 750€ + παροχή υπηρεσίας 150€	900 €	
Πιστοποιήσεις (Ν.Ε.Ε., Π.Γ.Ε, Πυροσβεστήρες Liferafts,U.H.F.,Eirirbs)	1.000 €	
Ασφάλεια	850€	
ΣΥΝΟΛΟ	<u>7.180€</u>	
Ετήσια καθαρά κέρδη που προκύπτουν απ' την εκμετάλλευση ιστιοπλοϊκού σκάφους LOA 12 μέτρων**		<u>12.370€</u>

ΠΗΓΗ : Προσωπική αναζήτηση στοιχείων του ερευνητή.




(ΣΕΤΕ, 2016)

* Τα αριθμητικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράδειγμα είναι κατά προσέγγιση, αντλήθηκαν από επαγγελματία του κλάδου στην Ελλάδα, και τα κόστη λήφθηκαν υπόψη

όπως αυτά αποτυπώνονται στην έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία του ΝΕΕ το 2012.


** Τα καθαρά κέρδη που προκύπτουν είναι ενδεικτικά, και για τις ανάγκες της μελέτης, καθώς δεν έχουν υπολογιστεί Χρηματοοικονομικά Έξοδα , Έξοδα Διοίκησης, Αποσβέσεις κ.τ.λ.

Πίνακας 50: ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ, Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος

Φόρος	12.370 X 20%			2.474
Εισοδήματος				
Φ.Π.Α.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ		%	
	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	19.550	20	3.910
	ΚΑΥΣΙΜΩΝ	840	20	168
	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	3.900	20	780
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	1.150	20	230
	ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ			7562 €


ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 51 : ΚΡΟΑΤΙΑ Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος

ΦΟΡΟΣ	12.370 X 24%			2.969
ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ				
Φ.Π.Α.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ		%	
	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	19.550	13	2.542
	ΚΑΥΣΙΜΩΝ	840	25	210
	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	3.900	25	975
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	1.150	25	288
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	17 εβδομάδες X 7 ημέρες =119 διανυκτερεύσεις X 6 άτομα = 714 X 1,08€/ άτομο			771
ΦΟΡΟΣ				
	ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ			7.755 €


ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

**Πίνακας 52 : ΣΛΟΒΕΝΙΑ Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση
επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος**

ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	(8021,34 X 16%) + (4348,66 X 27%)			2.458
Φ.Π.Α.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ		%	
	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	19.550	22	4.301
	ΚΑΥΣΙΜΩΝ	840	22	185
	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	3.900	22	858
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	1.150	22	253
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ	1200 X 0,115			138
	ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ			8.193 €

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία


Πίνακας 53: ΟΛΛΑΝΔΙΑ* Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος

Φόρος	12.370 X 36,55%			4.521
Εισοδήματος				
Φ.Π.Α.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ		%	
	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	19.550	21	4.106
	ΚΑΥΣΙΜΩΝ	840	21	176
	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	3.900	21	819
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	1.150	21	242
	ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ			9.864 €

* Δεν αφορά CCV σκάφη

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 54 :ΕΛΛΑΔΑ, Ετήσια Συνολική Φορολογική Επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους συγκριτικού παραδείγματος

ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	12.370 X 2,20%			272*
Φ.Π.Α.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ		%	
	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	19.550	12	2.346
	ΚΑΥΣΙΜΩΝ	840	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	-
	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	3.900	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	-
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	1.150	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	-
ΦΟΡΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	Κ.ο.χ. 19,05 X 0,60 = 11,43 X 12			137
ΤΕ.ΠΑ.Η	12 X 33			396**
	ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ			3,151 €

* Αφορά Εισφορά Αλληλεγγύης και όχι Φόρο Εισοδήματος

** Για το Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων εκρεμεί ακόμη Κ.Υ.Α. για την εφαρμογή του.

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

6.2.2 Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής - εκμετάλλευση από Νομικό Πρόσωπο

Στην περίπτωση που στο παράδειγμά μας το σκάφος ανήκε σε Νομικό Πρόσωπο η μόνη διαφοροποίηση στην ετήσια συνολική φορολογική επιβάρυνση είναι η αντικατάσταση στους παραπάνω πίνακες του Φόρου Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων, με το Φόρο Εισοδήματος Νομικών Προσώπων ανά χώρα και θα διαμορφωθεί ως εξής:

Πίνακας 55: Συνολική Ετήσια φορολογική Επιβάρυνση σκάφους υπό την εκμετάλλευση Νομικού Προσώπου

ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ : $12.370 \times 19\% = 2.350 \text{ €}$ + υπόλοιπες φορολογικές επιβαρύνσεις = **7438 €**

ΚΡΟΑΤΙΑ : $12.370 \times 12\% = 1.484 \text{ €}$ + υπόλοιπες φορολογικές επιβαρύνσεις = **6.270 €**

ΣΛΟΒΕΝΙΑ : $12.370 \times 19\% = 2.350 \text{ €}$ + υπόλοιπες φορολογικές επιβαρύνσεις = **8.085 €**

ΟΛΛΑΝΔΙΑ : $12.370 \times 20\% = 2.474 \text{ €}$ + υπόλοιπες φορολογικές επιβαρύνσεις = **7.817 €**

ΕΛΛΑΔΑ : Τα Νομικά Πρόσωπα στην Ελλάδα δεν υπόκεινται σε Εισφορά Αλληλεγγύης ενώ τα καθαρά κέρδη από σκάφη αναγκής απαλλάσσονται του φόρου $805 - 272 = 533 \text{ €}$ + υπόλοιπες φορολογικές επιβαρύνσεις = **2879€**

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

6.3 Περίπτωση Ιδιωτικού σκάφους αναψυχής

Αν στο παράδειγμά μας υποθέσουμε ότι το σκάφος με τα χαρακτηριστικά που προαναφέραμε χρησιμοποιείται για ιδιωτική αναψυχή (private pleasure boat), τότε η ετήσια συνολική φορολογική επιβάρυνση που θα προέκυπτε ανά χώρα, θα είχε ως αναφέρεται στον πίνακα 56 που ακολουθεί.

Πίνακας 56: Ετήσια συνολική φορολογική επιβάρυνση Ιδιωτικού σκάφους αναψυχής

ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ : Δεν προβλέπονται επιβαρύνσεις

ΚΡΟΑΤΙΑ : Sojourn Tax Fee 9 – 12 μέτρα για ένα έτος **784 €**

ΣΛΟΒΕΝΙΑ : Φόρος Πλοίου $15 + (12 \text{ μέτρα} \times 3) + (22 \text{ Kw} \times 1) = \mathbf{73 €}$

ΟΛΛΑΝΔΙΑ : Δεν προβλέπονται επιβαρύνσεις

ΕΛΛΑΔΑ : ΤΕ.ΠΑ.Η. 396 €* + Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης 1989 € ($3978 \times 50\%$ έκπτωση ιστοφόρου) + Φόρος Πλοίου κ.ο.χ. $19,05 \times 0,60 \times 12 \times 5 = 57€$, Σύνολο **2442 €**

ΚΥΠΡΟΣ : Ετήσιο Τέλος Διαχείρισης Νηολογίου **300 €**

* Δεν έχει εφαρμοστεί ακόμη

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Στον υπολογισμό της φορολογικής επιβάρυνσης δεν υπολογίστηκε Φ.Π.Α, των κυριότερων εξόδων χρήσης, καθώς στα Ιδιωτικά σκάφη σε αντίθεση με τα επαγγελματικά, η χρήση και κατ επέκταση η διαμόρφωση του κόστους, γίνεται με καθαρά υποκειμενικά κριτήρια.

6.4 Αποτελέσματα Παραδείγματος

Όπως απεικονίζεται στον πίνακα 57 και πιο παραστατικά στο γράφημα 4, μεταξύ των υπό σύγκριση χωρών του παραδείγματος στην περίπτωση του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής, είτε αυτό τίθεται σε εκμετάλλευση από Φυσικό, είτε από Νομικό πρόσωπο, την μικρότερη συνολική ετήσια φορολογική επιβάρυνση την έχει στην Ελλάδα με 3151€, και 2879€ αντίστοιχα. Ακολουθούν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Κροατία η

Σλοβενία, και η Ολλανδία με 9.864€ για τα φυσικά πρόσωπα, και η Κροατία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ολλανδία και η Σλοβενία με 8.085€ στην περίπτωση των Νομικών Προσώπων.

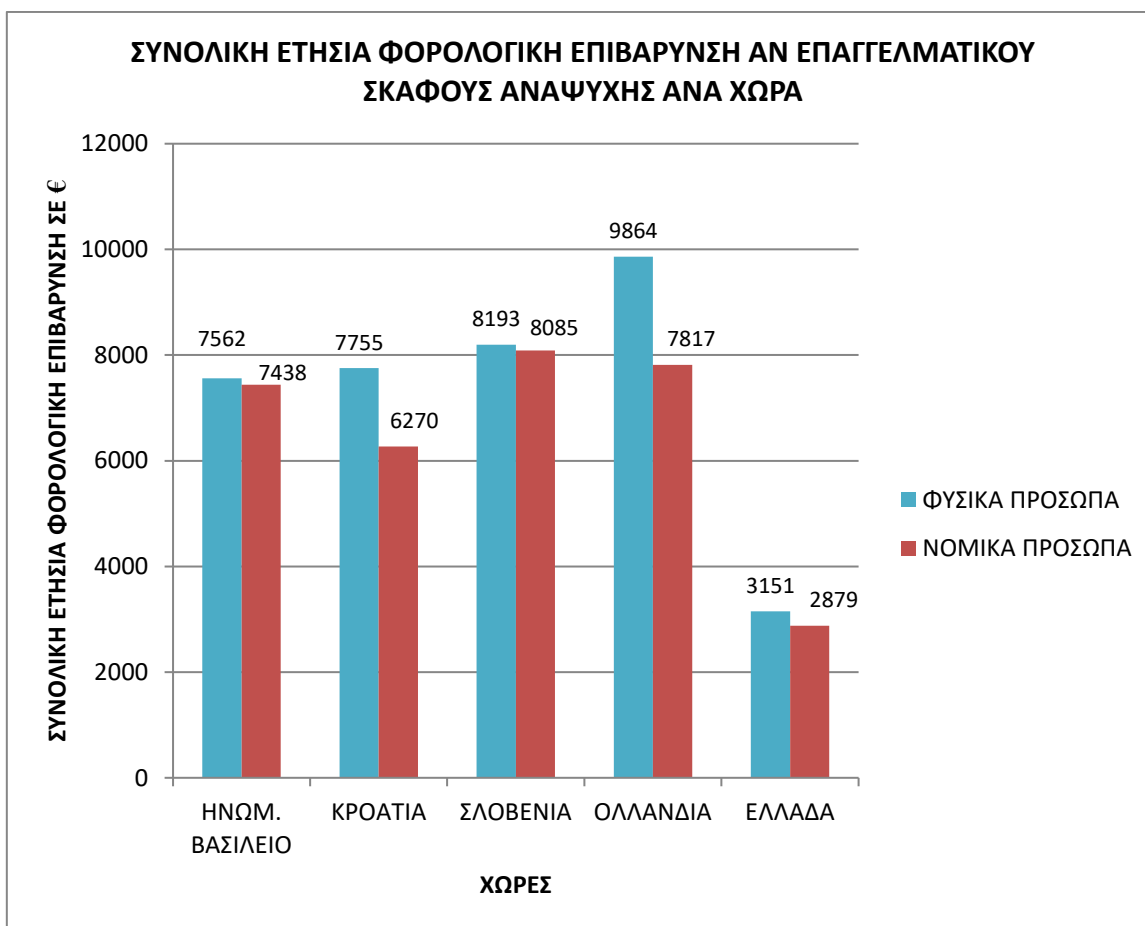
Αυτή η μεγάλη διαφορά οφείλεται κυρίως στον Φόρο εισοδήματος (ΓΡΑΦΗΜΑ 5) όπου στην Ελλάδα τα κέρδη απ' την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής δεν φορολογούνται (Ν.27/75) και επιβαρύνονται μόνο με εισφορά αλληλεγγύης και αυτό μόνο στην περίπτωση των Φυσικών Προσώπων, ενώ στις άλλες χώρες φορολογούνται κανονικά. Έτσι συγκρίνοντας την Ελλάδα και την Κροατία που είναι γειτονικές και ανταγωνιστικές χώρες στον χώρο του yachting, βλέπουμε την Κροατία να επιβαρύνεται συνολικά κατά 2,5 και 2 φορές περισσότερο αντίστοιχα ανάλογα αν είναι Φυσικό ή Νομικό το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το σκάφος, Η επιβάρυνση αυτή είναι ακόμη μεγαλύτερη σε Η. Βασίλειο, Σλοβενία, και Ολλανδία.

Πίνακας 57 :Συγκεντρωτικός Πίνακας Ετήσιας Φορολογικής Επιβάρυνσης Φυσικών και Νομικών Προσώπων

ΧΩΡΑ	ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΣΕ €	
	ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ
ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	7562	7438
ΚΡΟΑΤΙΑ	7.755	6.270
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	8.193	8.085
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	9.864	7817
ΕΛΛΑΔΑ	3151	2879

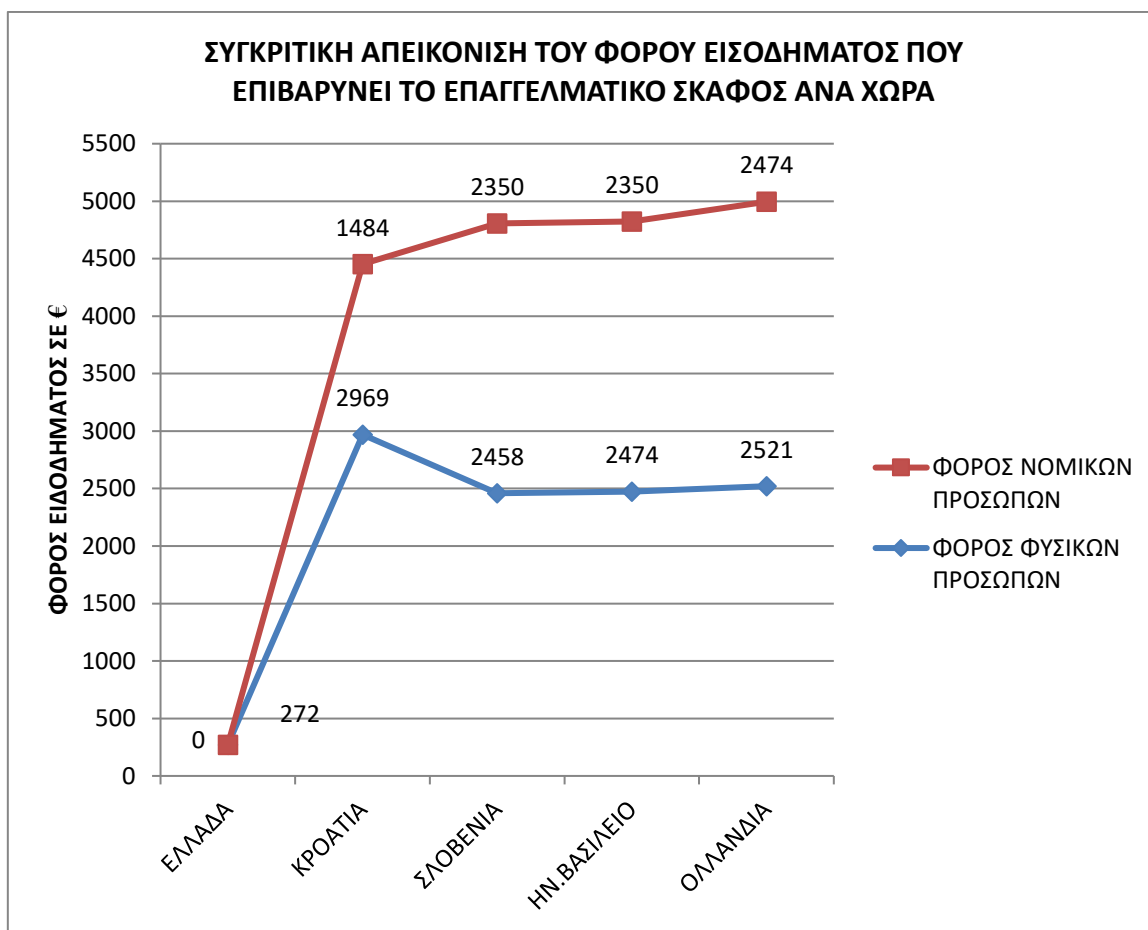
ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 4: Συγκριτική απεικόνιση ετήσιας φορολογικής επιβάρυνσης Φυσικών και Νομικών Προσώπων



ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 5: Απεικόνιση Φόρου Εισοδήματος που επιβαρύνει το επαγγελματικό σκάφος ανά χώρα



ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Εξετάζοντας την διάρθρωση της συνολικής φορολογίας που επιβαρύνει το επαγγελματικό σκάφος, στις υπό εξέταση χώρες, διαπιστώνουμε επίσης ότι τα κυριότερα φορολογικά βάρη που επιβαρύνουν το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής είναι ο Φόρος Εισοδήματος, και ο Φ.Π.Α. επί των ναυλώσεων, και ακολουθεί ο Φ.Π.Α. ελλιμενισμού, συντήρησης και οι άλλοι φόροι (ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ 6,7). Αναλογικά δε προκύπτει ότι ο Φόρος Εισοδήματος αθροιστικά με το Φ.Π.Α. της Ναύλωσης, κυμαίνεται σε όλες τις χώρες σε ποσοστό άνω του 70% του συνολικού φορολογικού κόστους (ΓΡΑΦΗΜΑ 8).

Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι οι χώρες που επιθυμούν να είναι ανταγωνιστικές στον χώρο του yachting έχουν επικεντρώσει το ενδιαφέρον τους στην διαμόρφωση της κατάλληλης φορολογικής πολιτικής σε αυτά τα δύο κόστη. Έτσι στην Ελλάδα τα καθαρά κέρδη από την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής δεν φορολογούνται (Ν.27/75)

καί ο Φ.Π.Α. των ναυλώσεων είναι μειωμένος κατά 50% στις περισσότερες ναυλώσεις και ανέρχεται σε 12% (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.2), ενώ και η Κροατία εφαρμόζει μειωμένο συντελεστή Φ.Π.Α 13% στις περισσότερες ναυλώσεις, και στο φόρο Εισοδήματος Νομικών προσώπων ισχύει φορολογικός συντελεστής 12% αρκετά χαμηλότερος των άλλων χωρών χωρίς όμως το yachting να αποτελεί εξαίρεση (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.2).

Στα υπόλοιπα φορολογικά κόστη που αφορούν επιβολή Φ.Π.Α., και που είναι το κόστος ελλιμενισμού, και το κόστος συντήρησης αν εξαιρέσει κάποιος την Ελλάδα που ισχύει απαλλαγή, (Π8271/87) στις υπόλοιπες υπό σύγκριση χώρες δεν υπάρχει αξιοσημείωτη διαφοροποίηση. Εκτός ίσως της Κροατίας που εφαρμόζει συντελεστή φορολόγησης 25% και είναι ελαφρώς αυξημένα, στο Ην. Βασίλειο με συντελεστή 20% στην Σλοβενία 22% και στην Ολλανδία με 21% κυμαίνονται σχεδόν στα ίδια επίπεδα.

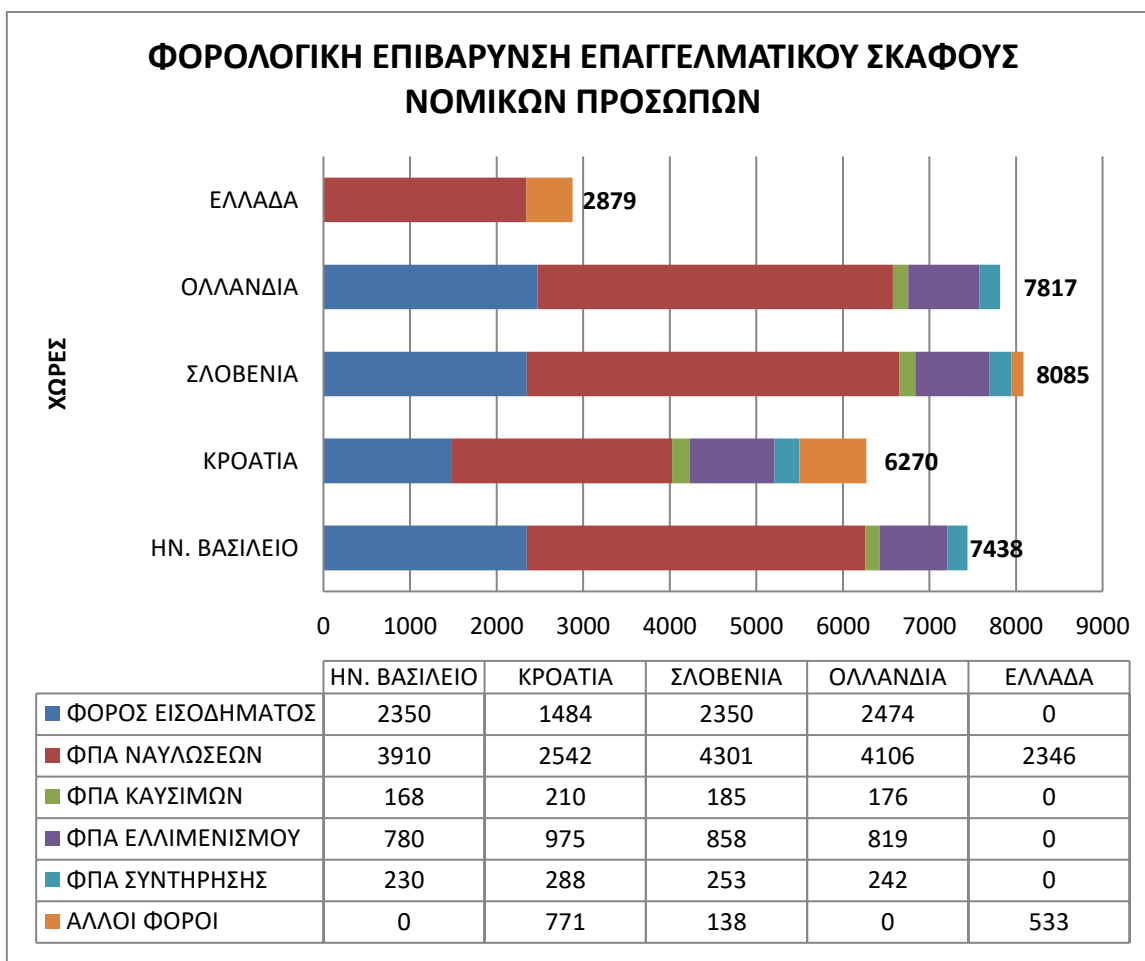
Όσον αφορά τώρα τους άλλους φόρους είναι αξιοσημείωτο ότι το Ην. Βασίλειο και η Ολλανδία, δεν επιβάλλουν άλλους φόρους στο yachting εκτός αυτών που ισχύουν για όλες τις άλλες επιχειρήσεις, ενώ στις υπόλοιπες χώρες, την μεγαλύτερη επιβάρυνση έχει η Κροατία με 771€, και ακολουθούν η Ελλάδα με 583€ (υπολογίζοντας όμως και το ΤΕ.ΠΑ.Η. που δεν έχει ισχύσει ακόμη) και την λιγότερη η Σλοβενία με 138€.

Γράφημα 6: Απεικόνιση ανά φόρο της ετήσιας συνολικής επιβάρυνσης επαγγελματικού σκάφους Φυσικού Προσώπου



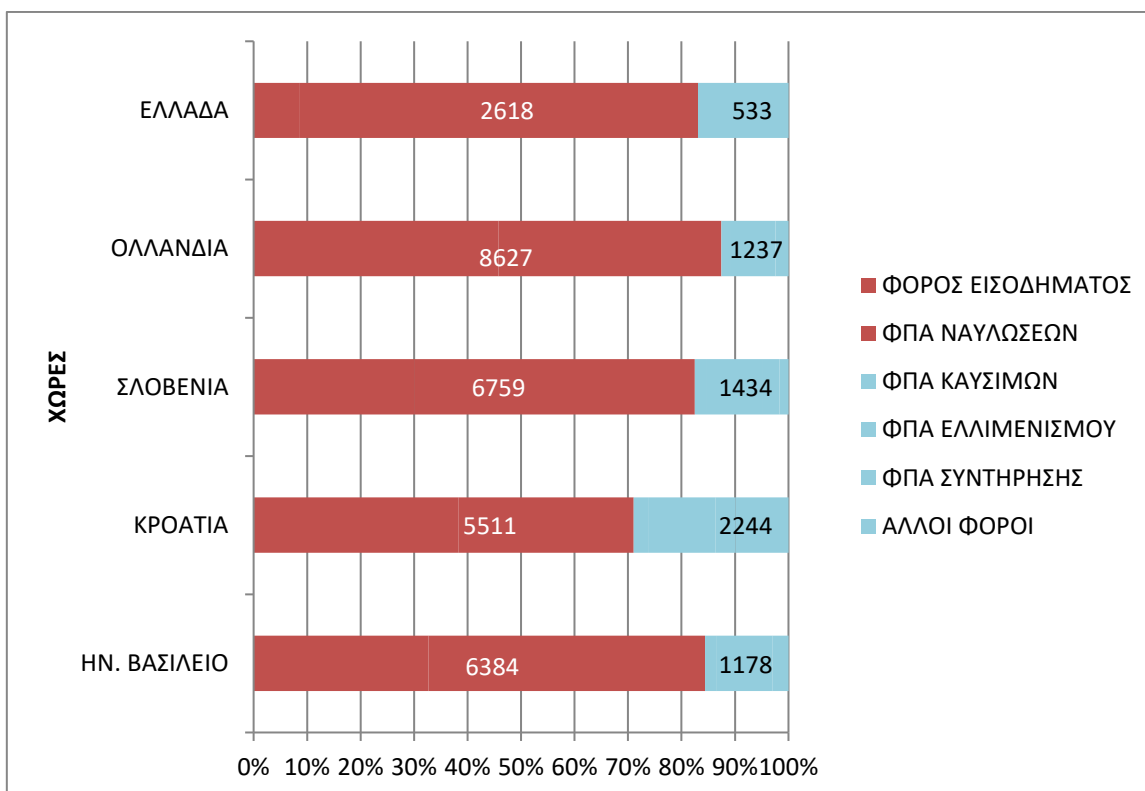
ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 7: Απεικόνιση ανά φόρο της ετήσιας συνολικής επιβάρυνσης επαγγελματικού σκάφους Νομικού προσώπου



ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 8: Αναλογική απεικόνιση του Φόρου Εισοδήματος και του Φ.Π.Α. ναύλωσης στο σύνολο του φορολογικού κόστους



Στην περίπτωση τώρα του Ιδιωτικού σκάφους βλέπουμε ότι έχουμε τα αντίθετα με το επαγγελματικό αποτελέσματα. Έτσι στην Ελλάδα έχουμε την μεγαλύτερη φορολόγηση με 2.442€, και ακολουθεί η Κροατία με 784€, η Κύπρος με 300€, και τελευταία η Σλοβενία με 73€ (ΠΙΝΑΚΑΣ 58). Αξιοσημείωτο είναι ότι η Ολλανδία και το Ην. Βασίλειο δεν επιβάλλουν ιδιαίτερους φόρους, ή τέλη στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Επίσης στην περίπτωση της Κύπρου η επιβάρυνση των 300€, αφορά τέλος και είναι σταθερή, ανεξαρτήτως μέτρων του σκάφους (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.6.1).

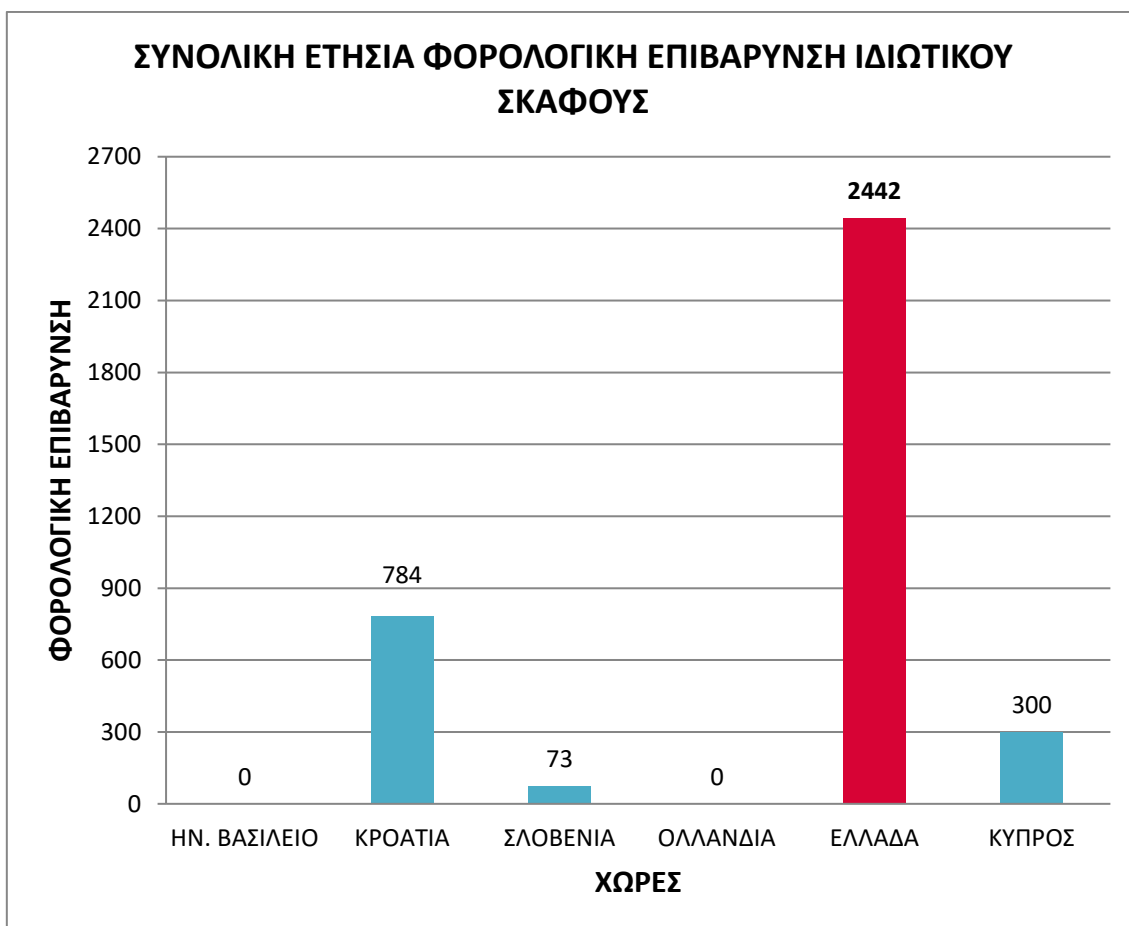
Στο παράδειγμά μας λοιπόν προκύπτει ότι στην Ελλάδα η φορολόγηση του 12 μέτρων ιδιωτικού σκάφους αναψυχής, φορολογείται 3 φορές περισσότερο σε σχέση με την Κροατία κύρια ανταγωνίστρια χώρα στην περιοχή (ΓΡΑΦΗΜΑ 9), και αυτή η διαφορά θα ήταν μεγαλύτερη αν το σκάφος δεν ήταν ιστιοφόρο και δεν είχε την έκπτωση 1989€ (3978 X 50%) στο Φόρο Πολυτελούς Διαβίωσης.

Πίνακας 58 : Ετήσια φορολογική επιβάρυνση Ιδιωτικού σκάφους αναψυχής συγκριτικού παραδείγματος.

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΤΗΣΙΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	-
ΚΡΟΑΤΙΑ	784 €
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	73 €
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	-
ΕΛΛΑΔΑ	2442 €
ΚΥΠΡΟΣ	300 €

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 9 : Συγκριτική απεικόνιση Συνολικής Ετήσιας Φορολογικής επιβάρυνσης Ιδιωτικού σκάφους παραδείγματος



ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

7 Επίλογος - Συγκριτικοί πίνακες - Εξαγωγή συμπερασμάτων έρευνας - Προτάσεις

7.1 Συγκριτικοί Πίνακες

Απ' την έρευνά μας προκύπτει το φορολογικό καθεστώς που διέπει τον χώρο του yachting, είτε αυτό είναι επαγγελματικό (charter) είτε είναι ιδιωτικό (private pleasure), στην Ελλάδα, και στις άλλες υπό εξέταση Ευρωπαϊκές χώρες. Για την καλύτερη κατανόηση του τρόπου με τον οποίο η κάθε χώρα προσεγγίζει φορολογικά το χώρο, συντάξαμε και παραθέτουμε στην συνέχεια συγκριτικούς πίνακες, και γραφήματα, που αφορούν, τις κυριότερες φορολογίες, και τους συντελεστές φορολόγησης στα σημαντικότερα κόστη όπως προέκυψαν απ' την έρευνά μας Αυτοί οι πίνακες και τα γραφήματα, σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα του συγκριτικού παραδείγματος, είναι απαραίτητοι για την κατανόηση των συμπερασμάτων που ακολουθούν.

Πίνακας 59 : Φορολογική επιβάρυνση Φόρου Εισοδήματος επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής ανά χώρα προέλευσης.

Φ Ο Ρ Ο Λ Ο Γ Ι Α Ε Ι Σ Ο Δ Η Μ Α Τ Ο Σ Α Ν Α Χ Ω Ρ Α																								
ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ																				ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ				
Σε χιλ .€	>8	>12	20	20,1	20,4	28,2	>28,2	30	34	38,3	40	48	>48	65	68,5	>68,5	171,6	>171,6	220	>220	<200	>200	<400	>400
ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ										20							40	45			19	19	19	19
ΚΡΟΑΤΙΑ						24	36														12	12	12	18
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	16				27							39	50								19	19	19	19
ΟΛΛΑΝΔΙΑ				36,55					40,85						40,85	51,95					20	25	25	25
ΕΛΛΑΔΑ*		2,2	2,2					5			6,5			7,5					9	10	-	-	-	-

*Εισφορά Αλληλεγγύης

ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 60 :Σύγκριση πάγιων εξόδων σκαφών αναψυχής με σύμφωνα με την έρευνα του Ν.Ε.Ε και Φορολογικών Αντικειμενικών Κριτηρίων

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΑΓΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ					
Μήκος Σκάφους	4 - 10μ	10 - 15μ	15 - 20μ	20 - 25μ	Άνω των 25μ
Έξοδα βάσει έρευνας	2.500	6.100	19.800	47.700	107.000
Φορολ. Αντικειμ. Κριτήρια	9.400 - 14.700	14.700 - 56.700	56.700 - 145.950	145.950 - 292.950	292.950 + 50.000/μέτρο

Πίνακας 61 : Συντελεστές Φ.Π.Α. (%) που επιβαρύνουν τα κυριότερη κόστη των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής ανά χώρα προέλευσης.

ΦΠΑ (%) ΠΟΥ ΕΠΙΒΑΡΥΝΕΙ ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΚΟΣΤΗ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΑΝΑ ΧΩΡΑ						
ΚΟΣΤΟΣ	ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΟΝΤΑ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ		
				ΥΛΙΚΑ & ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΚΑΥΣΙΜΑ
ΧΩΡΑ	%	%	%	%	%	%
ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	20	20	20	20	20	20
ΚΡΟΑΤΙΑ	13*	25	25	25	25	25
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	22	22	22	22	22	22
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	21	21	21	21	21	21
ΟΛΛΑΝΔΙΑ CCV**	ΑΠΑΛΛΑΓΗ** *	21	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ
ΕΛΛΑΔΑ	12****	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ

* Ισχύει για ναυλώσεις που περιλαμβάνουν διανυκτέρευση.

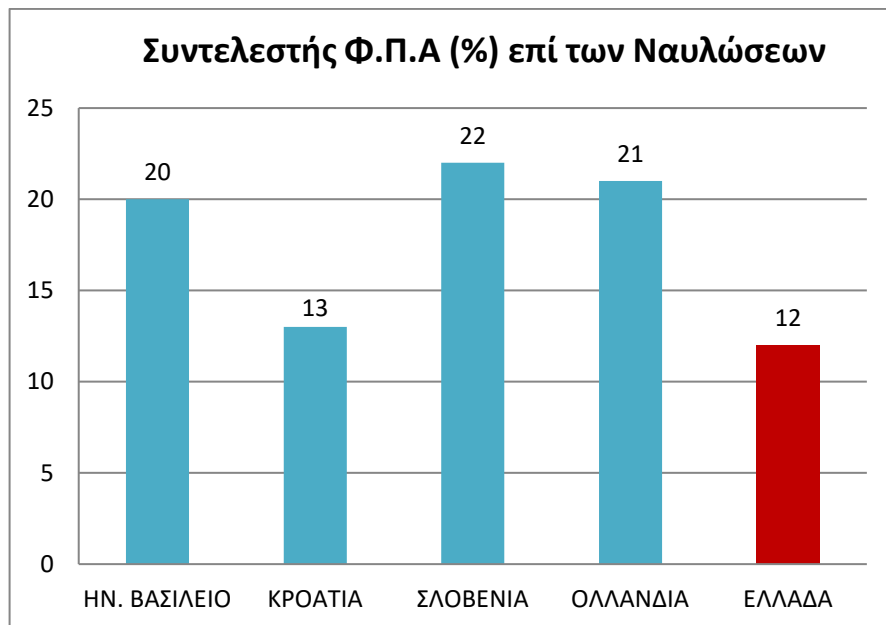
** Σκάφη > 24 μ. ολικού μήκους.

*** Αν ο τόπος προορισμού ή ο τόπος επιβίβασης είναι έξω από την Ολλανδία.

**** Έχουν καταταγεί στην κατηγορία II ως τουριστικά πλοία που εκτελούν πλόες από Τοπικούς, μέχρι Μεγάλης Ακτοπλοΐας.

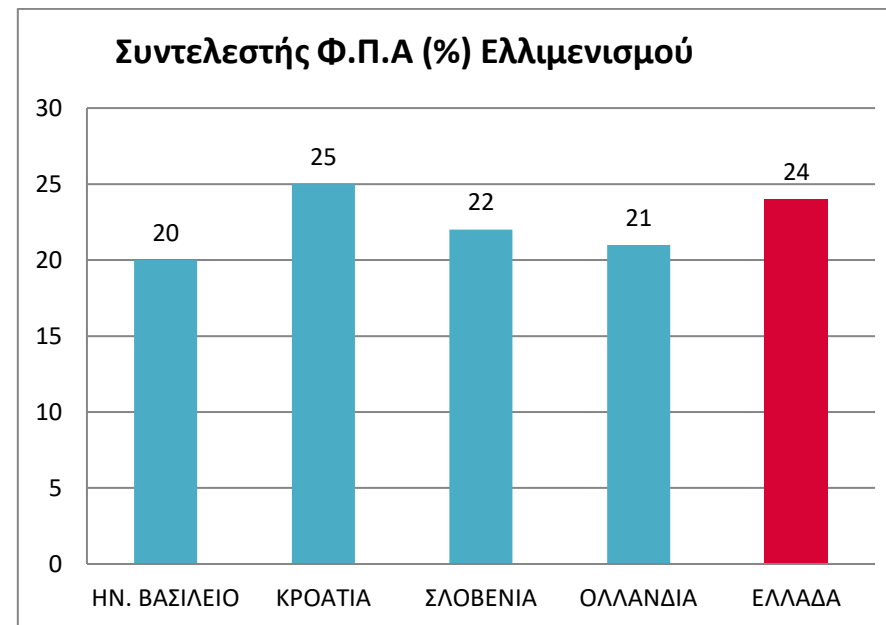
ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 10 : Συντελεστής ΦΠΑ (%) επί των Ναυλώσεων ανά χώρα



ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

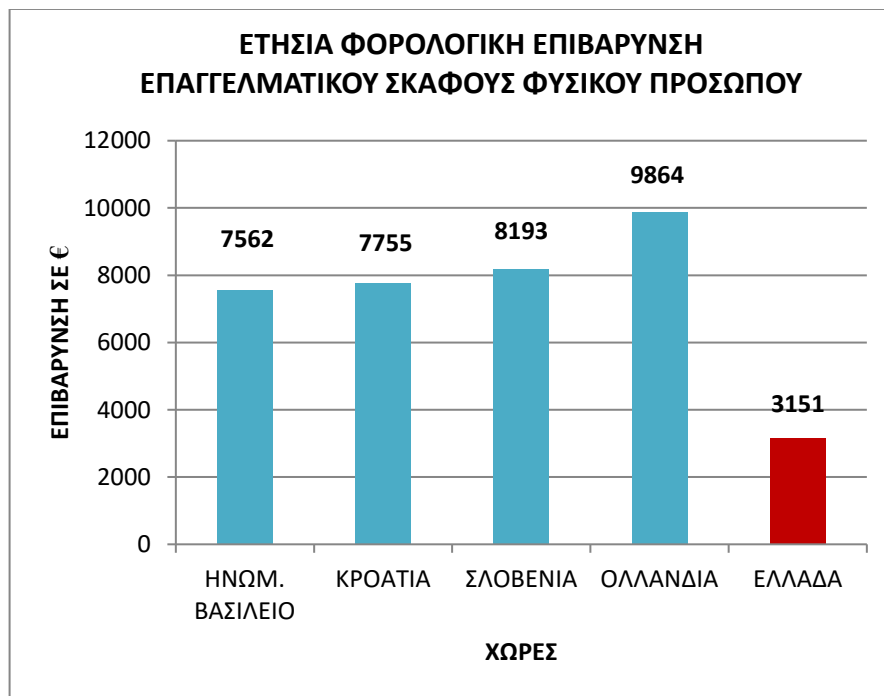
Γράφημα 11 : Συντελεστής ΦΠΑ (%) Ελλιμενισμού ανά χώρα*



* Ο συντελεστής ΦΠΑ ελλιμενισμού για την Ελλάδα αφορά τα Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής καθώς τα επαγγελματικά απαλλάσσονται.

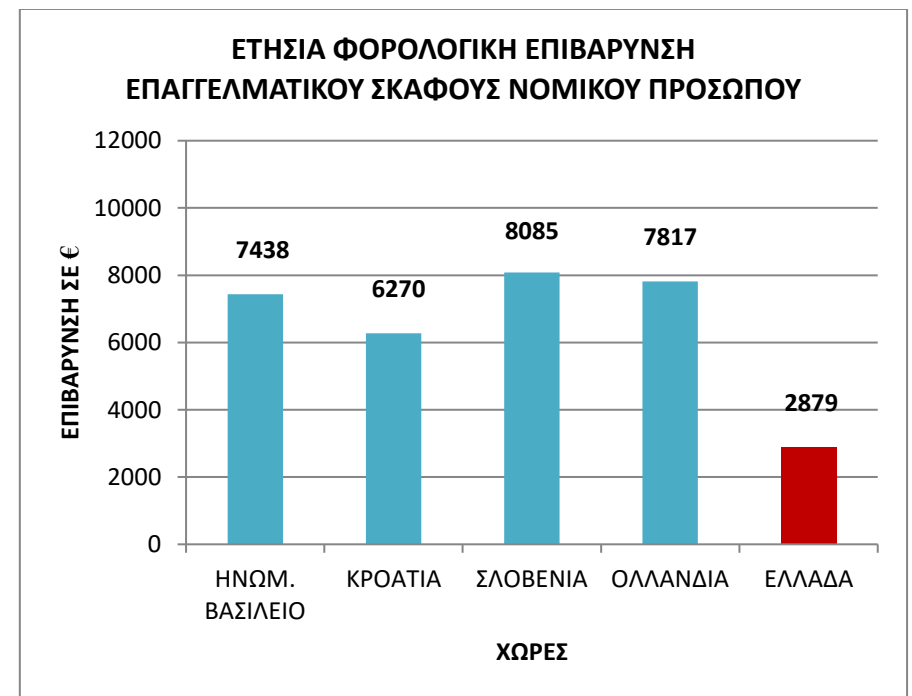
ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 12: Συγκριτικό παράδειγμα - ετήσια φορολογική επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους Φυσικού Προσώπου



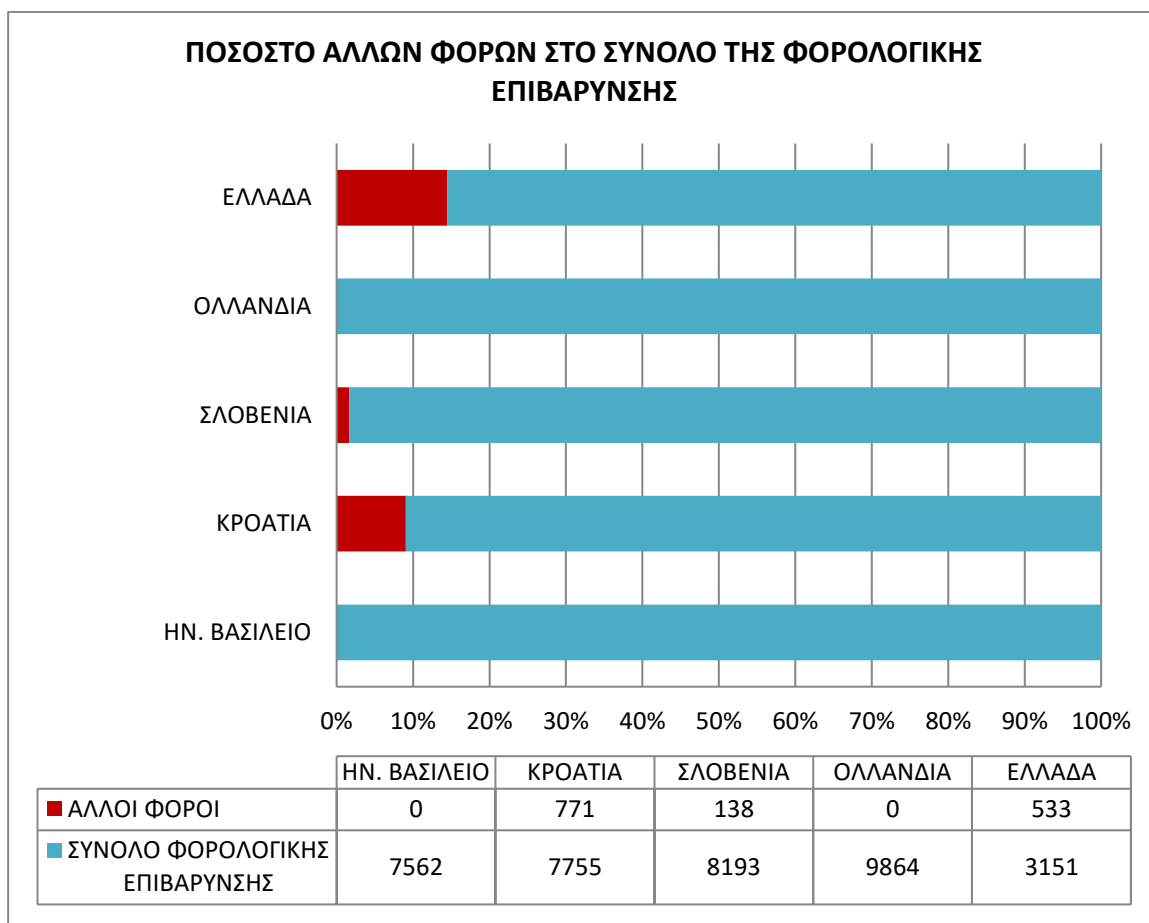
ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 13: Συγκριτικό παράδειγμα - ετήσια φορολογική επιβάρυνση επαγγελματικού σκάφους Νομικού Προσώπου



ΠΗΓΗ : Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 14: Ποσοστό άλλων φόρων στο σύνολο της ετήσιας φορολογικής επιβάρυνσης με βάση το συγκριτικό παράδειγμα



Πίνακας 62: Ετήσια Φορολογική Επιβάρυνση Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής

		ΕΤΗΣΙΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ										
ΜΗΚΟΣ ΣΕ ΜΕΤΡΑ	ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ ΚΡΑΤΟΥΣ						ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ					
	ΗΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	ΚΡΟΑΤΙΑ	ΣΛΟΒΕΝΙΑ*	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ΚΥΠΡΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ**	ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	ΚΡΟΑΤΙΑ***	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ΚΥΠΡΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ****
5	-	267	27,5	-	300	1340	-	298	-	-	-	-
6	-	267	30	-	300	1343	-	302	-	-	-	-
7	-	267	32,5	-	300	1538	-	306	-	-	-	192
8	-	267	35	-	300	1869	-	310	-	-	-	192
9	-	267	62	-	300	2319	-	317	-	-	-	300
10	-	775	65	-	300	2655	-	829	-	-	-	300
11	-	775	68	-	300	3590	-	833	-	-	-	396
12	-	775	71	-	300	4429	-	861	-	-	-	396
13	-	1029	125,5	-	300	6857	-	1124	-	-	-	1152
14	-	1029	129	-	300	8631	-	1130	-	-	-	1248
15	-	1029	132,5	-	300	10414	-	1136	-	-	-	1344

* Με ενδεικτική ισχύ μηχανής: 5 έως 8 μ. 10 kw 8 έως 12 μ. 20kw, πάνω από 12 μ. 30 kw

** Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης + Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων + Φόρος Πλοίων για σκάφη παλαιότητας 5-10 χρόνια χωρίς υπολογισμό εκπτώσεων.

Ο Φόρος πλοίου υπολογίστηκε ενδεικτικά καθώς υπολογίζεται σε κόρους ολικής χωρητικότητας κ.ο.χ.

*** Sojourn Tax + Navigation safety and pollution prevention fee + light dues + administrative tax + Chart fee ,με ενδεικτική ισχύ μηχανής: 5 έως 8 μ. 10 kw, 8 έως 12 μ. 20 kw , πάνω από 12 μ. 30 kw και ισοτιμία euro/ kunas = 1/7,45.

**** ΤΕ.ΠΑ.Η. δεν έχει ισχύσει μέχρι σήμερα.

ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 15: Συγκριτική απεικόνιση φορολογικής επιβάρυνσης ιδιωτικών σκαφών αναψυχής σε Ελλάδα και Κροατία



7.2 Συμπεράσματα

Η φορολογική πολιτική αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο στα χέρια του κράτους, καθώς μέσω αυτής το κράτος σχεδιάζει και νομοθετεί με όσο δυνατόν με πιά δίκαιο τρόπο, την άντληση φορολογικών εσόδων απ' τους διάφορους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας.

Ενώ τα φορολογικά έσοδα αποτελούν μία απ' τις βασικότερες πηγές εσόδων και διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη λειτουργία του κράτους, η υψηλή φορολογία των κερδών των επιχειρήσεων ενός κλάδου, επηρεάζει σημαντικά την περαιτέρω ανάπτυξη του, είτε στερώντας του σημαντικά κεφάλαια για την πραγματοποίηση επενδύσεων, είτε αποθαρρύνοντας, νέους επενδυτές να εισέλθουν σε αυτόν.

Επίσης αρνητικά αποτελέσματα και συρρίκνωση, επιφέρει σ' ένα κλάδο η στοχευόμενη υπερφορολόγηση κατοχής και χρήσης προϊόντων που έχουν σχέση με τον συγκεκριμένο κλάδο.

Όπως προκύπτει απ' τα ευρήματα της έρευνας, κάτι που επιβεβαιώνεται και στα αποτελέσματα του συγκριτικού παραδείγματος, το επαγγελματικό yachting στην Ελλάδα έχει με μεγάλη διαφορά την μικρότερη συνολική ετήσια φορολογική επιβάρυνση σε σχέση με τις άλλες συγκρινόμενες χώρες, για όλες τις μορφές επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής.

Στο Φόρο Εισοδήματος και στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις φυσικών προσώπων με καθαρά κέρδη έως 50.000€, έχει σχεδόν μηδενική επιβάρυνση (Εισφορά Αλληλεγγύης 6,5%) ενώ την υψηλότερη την έχει η Σλοβενία με 50% και ακολουθεί η Ολλανδία με 40,85% η Κροατία με 36% και το Ην. Βασίλειο με 20% (ΠΙΝΑΚΑΣ 59). Το ίδιο ισχύει και για το Φόρο Εισοδήματος Νομικών Προσώπων, όπου εδώ η επιβάρυνση της Ελλάδας είναι μηδενική καθώς απουσιάζει η Εισφορά Αλληλεγγύης, ενώ για τις υπόλοιπες χώρες και για κέρδη έως 200.000€ η φορολόγηση κυμαίνεται σχεδόν στα ίδια επίπεδα (Ην. Βασίλειο και Σλοβενία 19% και Ολλανδία 20%) με εξαίρεση την Κροατία που εφαρμόζει συντελεστή 12% και σίγουρα καθίσταται η πιο ελκυστική χώρα στην κατηγορία (ΠΙΝΑΚΑΣ 59). Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι σε καμία από τις υπό σύγκριση χώρες δεν ισχύουν ιδιαίτερες απαλλαγές στο φόρο εισοδήματος επί των καθαρών κερδών στο χώρο του yachting, εκτός της Ελλάδας.

Εξετάζοντας τους συντελεστές Φ.Π.Α. που εφαρμόζει στα κυριότερα κόστη που αφορούν το επαγγελματικό yachting η κάθε χώρα (ΠΙΝΑΚΑΣ 61) και εδώ βλέπουμε εκτός

του κόστους ναύλωσης, την πλήρη απαλλαγή στην Ελλάδα (δεν εξετάζουμε την κατηγορία CCV στην Ολλανδία που αποτελεί ιδιαίτερη περίπτωση). Έτσι η Κροατία εφαρμόζει συντελεστή 25% (εκτός της ναύλωσης) η Σλοβενία 22% η Ολλανδία 21% και το Ην. Βασίλειο 20%. Εστιάζοντας στο συντελεστή Φ.Π.Α, που επιβαρύνει την ναύλωση (ΓΡΑΦΗΜΑ 10) που είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό κόστος για την προσέλκυση πελατών, βλέπουμε ότι ενώ σε όλες τις άλλες χώρες ισχύει ο κανονικός συντελεστής, η Ελλάδα και η Κροατία διαφοροποιούνται με 12% και 13% αντίστοιχα στις περισσότερες των περιπτώσεων για τους λόγους που αναλύσαμε στα επιμέρους Κεφάλαια (ΚΕΦΑΛΑΙΑ 4.2, και 5.2). Αυτό σίγουρα τις κάνει ελκυστικότερες στην προσέλκυση πελατών, και έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες, μέλη της ευρωπαϊκής ένωσης περισσότερο (π.χ Σλοβενία).

Εδώ πρέπει να πούμε ότι δεν συμπεριλάβαμε στη σύγκριση την περίπτωση του Ειδικού Καθεστώτος των μικρών επιχειρήσεων που απαλλάσσονται του Φ.Π.Α., καθώς το ύψος των ακαθαρίστων εσόδων που απαιτείται ως προϋπόθεση ένταξης είναι χαμηλό και δεν αντιπροσωπεύει την περίπτωση του yachting.

Οι άλλοι φόροι που επιβαρύνουν το επαγγελματικό yachting (δεδομένα συγκριτικού παραδείγματος) απουσιάζουν στην περίπτωση της Ολλανδίας και του Ην. Βασιλείου ενώ στις υπόλοιπες χώρες στην Ελλάδα αποτελούν το 16,9% του συνολικού φορολογικού κόστους (συμπεριλαμβανομένου του ΤΕ.ΠΑ.Η που δεν έχει ισχύσει ακόμη) στην Κροατία το 9,9% και στη Σλοβενία το 1,7% (ΓΡΑΦΗΜΑ 14).

Όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από τα αποτελέσματα του συγκριτικού παραδείγματος που αναφέραμε (ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ 12 και 13), όπου βλέπουμε η Ελλάδα να έχει τη μικρότερη επιβάρυνση σε σχέση με τις άλλες χώρες. Έτσι η Κροατία που είναι και ο κυριότερος ανταγωνιστής, επιβαρύνεται 2,5 και 2 φορές περισσότερο ανάλογα αν αφορά φυσικό η νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στο χώρο του yachting, Η διαφορά αυτή βαίνει αυξανόμενη, συγκρινόμενη με τις άλλες χώρες, με την Ολλανδία να έχει την υψηλότερη επιβάρυνση στο χώρο των φυσικών προσώπων με 8.193€ και η Σλοβενία στα νομικά πρόσωπα με 8.085€.

Αντίθετα με το ότι συμβαίνει στο επαγγελματικό yachting στο χώρο του Ιδιωτικού όπως προκύπτει απ τα στοιχεία που συγκεντρώσαμε στην έρευνά μας, και το συγκριτικό παράδειγμα έχουμε υπέρμετρη φορολόγηση στην Ελλάδα, ιδιαίτερα για τα σκάφη με Ελληνική σημαία (ΠΙΝΑΚΑΣ 62). Την μικρότερη φορολόγηση την βλέπουμε στην

Σλοβενία, κατόπιν στην Κύπρο με σταθερή επιβάρυνση 300€ ανεξαρτήτως μέτρων σκάφους, και ακολουθεί η Κροατία και τέλος η Ελλάδα με την μεγαλύτερη φορολόγηση. Η Ολλανδία και το Ην. Βασίλειο δεν φορολογούν με άμεσους φόρους το Ιδιωτικό yachting. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η σύγκριση μεταξύ Κροατίας και Ελλάδας (ΓΡΑΦΗΜΑ 14) που λόγω μεγέθους και γειννίασης είναι οι πίο ανταγωνιστικές απ' τις χώρες τις έρευνας. Βλέπουμε λοιπόν ότι τα ιδιωτικά σκάφη στην Ελλάδα μήκους έως 12 μ. φορολογούνται 5 με 6 φορές περισσότερο απ' ότι στην Κροατία, ενώ στα μεγαλύτερα των 12μ. σκάφη η διαφορά αυτή διευρύνεται φτάνοντας τις 10 περίπου φορές περισσότερο, με 10.414€ στην Ελλάδα έναντι 1.029€ της Κροατίας στα σκάφη 15 μέτρων.

Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από τα αποτελέσματα του συγκριτικού παραδείγματός μας (ΓΡΑΦΗΜΑ 9) όπου η επιβάρυνση της Ελλάδας είναι 2.442€ υψηλότερη κατά 3,1 φορές απ της Κροατίας που είναι 784€, και πολύ υψηλότερη της Κύπρου και της Σλοβενίας που είναι 300€ και 73€ αντίστοιχα. Στο παράδειγμά μας στην περίπτωση της Ελλάδας υπολογίστηκε έκπτωση 50% στο Φόρο Πολυτελούς Διαβίωσης λόγω ιστιοφόρου, και γι αυτό η διαφορά φορολόγησης σε σχέση με τις άλλες χώρες είναι μικρότερη απ' αυτή που φαίνεται στον πίνακα 62.

Καθοριστικό ρόλο στο ύψος της παραπάνω φορολόγησης παίζει η επιβολή του Φόρου Πολυτελούς Διαβίωσης. Συγκρίνοντας κάποιος την ετήσια τεκμαρτή δαπάνη ανά κατηγορία σκάφους που έχει θεσπίσει η πολιτεία για την επιβολή του Φόρου (13%) με τα πάγια έξοδα που προκύπτουν από έρευνα του Ν.Ε.Ε (ΠΙΝΑΚΑΣ 60) καταλαβαίνει εύκολα ότι ο συγκεκριμένος φόρος δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, είναι άδικος, και θεσπίστηκε καθαρά για εισπρακτικούς λόγους, χαρακτηρίζοντας το yachting ως δραστηριότητα πολυτελείας.

Καλύτερη είναι η κατάσταση στα σκάφη με ξένη σημαία όπου η Κροατία έχει την υψηλότερη φορολόγηση στα σκάφη μέχρι 12 μ. και ακολουθεί η Ελλάδα ενώ είναι παντελής η έλλειψη φορολόγησης στις υπόλοιπες χώρες (ΠΙΝΑΚΑΣ 62).

Συνοψίζοντας λοιπόν συμπεραίνουμε ότι το ύψος της φορολογικής επιβάρυνσης του επαγγελματικού yachting στην Ελλάδα σίγουρα επηρεάζει αλλά όχι καθοριστικά την διαμόρφωση της υφιστάμενης κατάστασης, και την συρρίκνωση του τα τελευταία χρόνια.

Βασικές αιτίες που έχουν οδηγήσει το επαγγελματικό yachting στην παραπάνω κατάσταση και που προκύπτουν και απ' την παρούσα έρευνα μπορεί να αποδοθούν:

- Στην πολυπλοκότητα και κυρίως την διαρκή μεταβλητότητα που διακρίνει το θεσμικό και κυρίως το φορολογικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο στην Ελλάδα. Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή από το 1975 έως σήμερα (ΚΕΦΑΛΑΙΑ 4.1 και 4.2) μπορεί κάποιος εύκολα να διακρίνει τα παραπάνω, και ιδιαίτερα τις συνεχείς μεταβολές του φορολογικού πλαισίου με την έναρξη της κρίσης απ' το 2009 και μετέπειτα αρχίζοντας με τον ν.3790/2009.
- Στην μή ισχύ μέχρι σήμερα βασικών άρθρων του Ν. 4256/14. Δεν έχει εφαρμοστεί ακόμη το ηλεκτρονικό ναυλοσύμφωνο με αποτέλεσμα σωρεία πειρατικών ναυλώσεων από Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, ενώ και η έκδοση και η αναθεώρηση επαγγελματικής άδειας καθίσταται ακόμη πολύπλοκη και χρονοβόρα.
- Στον έντονο ανταγωνισμό απ' τις μαρίνες γειτονικών χωρών που προφέρουν αναβαθμισμένες υπηρεσίες ασκώντας επιθετική τιμολογιακή πολιτική (ΤΟΥΡΚΙΑ, ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.5) Αντίθετα στην Ελλάδα όπως έχουμε αναφέρει την πλειονότητα των μαρίνων τις διαχειρίζονται ιδιώτες που αδυνατούν να προβούν σε μειώσεις ενοικίων και υπηρεσιών προς τους πελάτες τους προκειμένου να γίνουν πιο ανταγωνιστικές γιατί οι συμβάσεις παραχώρησης που έχουν υπογραφεί με το κράτος προβλέπουν αυξήσεις μισθωμάτων, και αναπροσαρμογές σε ετήσια βάση, καθώς αυτές οι συμβάσεις υπεγράφησαν σε προ οικονομικής κρίσεως εποχή. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την φυγή μεγάλου αριθμού σκαφών προς γειτονικές χώρες .

Επίσης όπως προκύπτει και από άλλες έρευνες:

- Στην έλλειψη επαρκούς αριθμού, και υψηλού επιπέδου παροχής υπηρεσιών, θέσεων ελλιμενισμού, καθώς και η έλλειψη πιστοποιημένης επαγγελματικής κατάρτισης κυρίως του προσωπικού που απασχολείται σε μικρούς δημόσιους τουριστικούς λιμένες.
- Στις πειρατικές ναυλώσεις από επαγγελματικά σκάφη με ξένη σημαία που δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό. Μέχρι πρότινος τα επαγγελματικά σκάφη υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., μπορούσαν να εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια,

ανοίγοντας υποκατάστημα στην Ελλάδα. Υπήρχε περιορισμός μόνο για τα σκάφη υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., που έπρεπε να είναι ολικού μήκους άνω των τριάντα πέντε (35) μέτρων και να έχουν μεταφορική ικανότητα άνω των δώδεκα (12) επιβατών. Αυτό στην πράξη δεν λειτούργησε διότι οι ξένες εταιρείες ναύλωσης με σημαία Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ δεν ήθελαν να ανοίξουν υποκατάστημα στην Ελλάδα και να μπλέξουν στην ελληνική γραφειοκρατία. Έτσι είχαμε σωρεία παράνομων ναυλώσεων απ τα σκάφη αυτά, καθώς και από σκάφη με σημαία εκτός Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ που ούτως η άλλως υπήρχε απαγόρευση. Τώρα με το Ν. 4504/17 υπάρχει ολική απαγόρευση ναύλωσης στην Ελλάδα και εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης από επαγγελματικό πλοίο αναψυχής με σημαία κράτους - μέλους Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ε.Ο.Χ. ή σημαίας εκτός της Ε.Ε. επιτρέπεται, μόνο όταν ο τόπος επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών του πλοίου αναψυχής βρίσκεται στην αλλοδαπή.

Όπως προαναφέραμε και σε αντίθεση με το επαγγελματικό yachting ο τομέας του Ιδιωτικού yachting στην Ελλάδα έχει φορολογηθεί υπέρμετρα ιδιαίτερα μετά την έναρξη της κρίσης. Αυτό οδήγησε στη συρρίκνωσή του και στη φυγή μεγάλου αριθμού σκαφών σε γειτονικές χώρες. Το αποτέλεσμα όπως προκύπτει και από διάφορες έρευνες είναι η Ελλάδα που αν και διαθέτει ιδανικό φυσικό γεωγραφικό ανάγλυφο με πολυάριθμα νησιά, και μεγάλο μήκος ακτογραμμών, να έχει χαμηλότερη αναλογία κατοχής σκαφών αναψυχής ανά κάτοικο, σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες όπως η Κροατία και η Σλοβενία.

Πέραν της υπερφορολόγησης που είναι και ο βασικότερος λόγος της συρρίκνωσης του ιδιωτικού yachting άλλες βασικές αιτίες μπορούν να αποδοθούν :

- Στον έντονο ανταγωνισμό απ' τις μαρίνες γειτονικών χωρών που προφέρουν αναβαθμισμένες υπηρεσίες ασκώντας επιθετική τιμολογιακή πολιτική. Στην Ελλάδα οι υπηρεσίες ελλιμενισμού, και βασικής συντήρησης των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής υπάγονται σε συντελεστή Φ.Π.Α 24% (ΓΡΑΦΗΜΑ 11) σε αντίθεση με γειτονικές χώρες όπως η Τουρκία που είναι μηδενικός.
- Στην όπως και το επαγγελματικό yachting έλλειψη επαρκούς θέσεων ελλιμενισμού και κατάλληλα πιστοποιημένου επαγγελματικού προσωπικού που απασχολείται στον κλάδο.

- Στην έλλειψη φορολογικών και όχι μόνο κινήτρων, απ την πλευρά της πολιτείας για την ανάπτυξη της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης.

7.3 Προτάσεις

Ενέργειες οι οποίες θα μπορούσαν να αναστρέψουν το κλίμα που έχει διαμορφωθεί και να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του yachting στην Ελλάδα θα μπορούσαν να είναι:

- Θέσπιση ενός σταθερού φορολογικού πλαισίου με μακροχρόνιο ορίζοντα, χωρίς αβεβαιότητες και αιφνιδιασμούς, που θα προσβλέπει στην ανάπτυξη του κλάδου, και όχι στην εξυπηρέτηση πρόσκαιρων συντεχνιακών συμφερόντων.
- Άμεση κατάργηση ή στην χειρότερη περίπτωση εκλογίκευση του φόρου πολυτελούς διαβίωσης. Ο συγκεκριμένος φόρος όπως αναλύσαμε στην έρευνά μας φορολογεί υπέρμετρα τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, και θεσπίστηκε για καθαρά εισπρακτικούς λόγους.
- Άμεση εφαρμογή του Ηλεκτρονικού Ναυλοσυμφώνου που θα απλοποιήσει τις διαδικασίες ναύλωσης, θα διευκολύνει τον προληπτικό φορολογικό έλεγχο και εν τέλει θα αποσυμφορήσει, τις λιμενικές αρχές που ο ρόλος τους είναι ο έλεγχος και η επιτήρηση των ελληνικών θαλασσών.

Η εφαρμογή του Ηλεκτρονικού Ναυλοσυμφώνου σε συνδυασμό με την εφαρμογή του Ηλεκτρονικού Μητρώου σκαφών, θα δώσει την δυνατότητα στην πολιτεία να έχει άμεση και εύκολη πρόσβαση σε μεγάλο όγκο πληροφοριών σχετικά με τον κλάδο, πληροφορίες που σήμερα βρίσκονται ανεκμετάλλευτες στα κατά τόπους λιμεναρχεία και που με την σχετική στατιστική επεξεργασία (παράδειγμα Τουρκίας ΠΙΝΑΚΑΣ 43) να σχεδιάζει την βραχυχρόνια και μακροχρόνια στρατηγική που θα εφαρμόσει στον κλάδο.

Είναι χαρακτηριστικό ότι για την εκπόνηση αυτής της έρευνας και την συλλογή στατιστικών στοιχείων σχετικά με το yachting, αυτά δεν υπήρχαν διαθέσιμα στην ΕΛΣΤΑΤ στην οποία απευθυνθήκαμε. Έτσι αν εξαιρέσει κανείς στοιχεία από μελέτες που έγιναν κατά καιρούς (Διακομιχάλης, Λαγός) οι οποίες ίσως είναι και

μοναδικές, σήμερα δεν υπάρχουν άλλα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για το yachting στα οποία να μπορεί να στηριχθεί μια έρευνα.

- Άμεση εφαρμογή του Ηλεκτρονικού Μητρώου σκαφών του Ν. 4256/14, το οποίο θα απλοποιήσει τις διαδικασίες αδειοδότησης, και θα επιφέρει άμεσα φορολογικά έσοδα, καθώς θα καταγράφει ηλεκτρονικά τα χαρακτηριστικά κάθε σκάφους με οποιαδήποτε σημαία που πλέει στα ελληνικά χωρικά ύδατα, και θα έχει υποχρέωση καταβολής του «Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.).

Μην ξεχνάμε ότι τα σκάφη ξένης σημαίας που σήμερα πλέον στα ελληνικά χωρικά ύδατα δεν έχουν καμία άμεση φορολογική επιβάρυνση, κάτι που αν αλλάξει μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ελάφρυνση των ιδιωτικών σκαφών με ελληνική σημαία που φορολογούνται υπέρμετρα.

- Κατάργηση του cabotage για τα σκάφη με ξένη σημαία. Το μέτρο αυτό θεσπίστηκε για την καταπολέμηση των παράνομων ναυλώσεων και κυρίως των τούρκικων gulets που αλώνιζαν στο Αιγαίο. Το μέτρο αυτό όμως με την απαγόρευση της επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών στερεί σημαντικά έσοδα από τις τοπικές κοινωνίες, και κατ'επέκταση απ' την ελληνική οικονομία, έσοδα τα οποία μακροχρόνια θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη του κλάδου. Ανταγωνιστικοί γινόμαστε όταν προσπαθούμε να γίνουμε καλύτεροι απ' τους άλλους και όχι αποκλείοντάς τους.

Και ως προς τις παράνομες ναυλώσεις όμως έχει φέρει αντίθετα αποτελέσματα, καθώς οι ξένες εταιρείες αποφεύγουν να μπλέξουν στην ελληνική γραφειοκρατία με την ίδρυση υποκαταστήματος στην Ελλάδα για την απόδοση φόρων, και προτιμούν τις παράνομες ναυλώσεις εκμεταλλευόμενες την αδυναμία ουσιαστικού ελέγχου εκ' μέρους των ελεγκτικών αρχών.

Μπορούμε ακολουθώντας το παράδειγμα της Κροατίας (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.2.2.1) όλα τα σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία που έχουν τις προϋποθέσεις και ξεκινούν μία ναύλωση από τρίτη χώρα, με μέρος του χρόνου της ναύλωσης αυτής να εκτελείται στα χωρικά ύδατα της Ελλάδας να πρέπει να καταβάλουν αναλογικά τον Φ.Π.Α. που αντιστοιχεί για το χρόνο αυτό, μέσω όμως ενός απλού φορολογικού αντιπροσώπου, και όχι με την έναρξη υποκαταστήματος.

Εδώ θα ήταν χρήσιμο ίσως αν θα μπορούσε τα επαγγελματικά σκάφη μήκους άνω των 10 μ. να υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) ώστε οι ελεγκτικές αρχές να γνωρίζουν, την είσοδο, την έξοδο και το διάστημα παραμονής στα ελληνικά χωρικά ύδατα, κάτι που στην Τουρκία ισχύει για σκάφη άνω των 15 μέτρων από την 1^η Ιανουαρίου του 2010. (noonsite.com, 2018)

Επίσης τα σκάφη αυτά θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως Ιδιωτικά σκάφη και να υποχρεούνται για το χρόνο που πλέουν στα ελληνικά χωρικά ύδατα να καταβάλλουν το «Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.). Με αυτό τον τρόπο παύει να υφίσταται ο αθέμιτος ανταγωνισμός ως προς την φορολογία κάτι το οποίο επικαλούνται παράγοντες του κλάδου.

- Για την καταπολέμηση των παράνομων ναυλώσεων απ τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής αυτά θα πρέπει πέραν της ετήσιας θεώρησης του Δελτίου Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α) που ισχύει σήμερα, να υποχρεώνονται σε κάθε απόπλου στην υποβολή με απλό ηλεκτρονικό τρόπο μίας λίστας επιβαινόντων (crew list) όπως στην περίπτωση της Κροατίας (EIKONA 12) σε μία ηλεκτρονική βάση δεδομένων που θα δημιουργηθεί απ' τον αρμόδιο για τον έλεγχο φορέα. Αυτό για να είναι πρακτικά εφαρμόσιμο θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να γίνεται με ηλεκτρονικό τρόπο απ' το σκάφος, και χωρίς οι πλοιοκτήτες να πρέπει να επισκέπτονται τα κατά τόπους λιμεναρχεία. Έτσι οι ελεγκτικές αρχές θα γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή ποιός και για ποιό λόγο επιβαίνει στο σκάφος.
- Θέσπιση εκ μέρους της πολιτείας φορολογικών κινήτρων, για την ανάπτυξη της Ιδιωτικής Θαλάσσιας περιήγησης, με έμφαση στα ιστιοφόρα σκάφη που ταιριάζουν περισσότερο στο φυσικό ανάγλυφο της χώρας μας, και είναι λιγότερο ρυπογόνα αισθητικά.
- Τέλος μία πρόταση, που δεν έχει σχέση με την φορολογική προσέγγιση αλλά που πρέπει να αναφέρουμε και που έχει αναφερθεί σε πολλές μελέτες καθώς αφορά ένα καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη του yachting, είναι οι θέσεις ελλιμενισμού, στις οποίες η χώρα μας υστερεί σημαντικά σε σχέση με τις ανταγωνίστριες γειτονικές χώρες.

Η πολιτεία θα πρέπει να απλοποιήσει τις διαδικασίες χωροθέτησης και αδειοδότησης, κατασκευής νέων θέσεων ελλιμενισμού. Αυτό θα πρέπει να γίνει με σωστό χωροταξικό σχεδιασμό, με κριτήριο τις ήδη υπάρχουσες θέσεις, τις χιλιομετρικές αποστάσεις μεταξύ τους, κ.λπ. ώστε να μην επιβαρύνει υπέρμετρα και αλλοιώσει τον χαρακτήρα περιοχών με ιδιαίτερη φυσική ομορφιά.

Παράλληλα να επιδιώξει να βελτιώσει, ή και να ολοκληρώσει με μικρό σχετικά κόστος, τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές, που υπολειτουργούν και παρέχουν κακής ποιότητας υπηρεσίες, και που είναι διασκορπισμένες κυρίως σε διάφορα μικρά νησιά.

Με την ανάδειξη ενός φορέα διαχείρισης, θα δημιουργήσει σημαντική προστιθέμενη αξία στις τοπικές κοινωνίες που βρίσκονται αυτές οι θέσεις, και θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας δίνοντας κίνητρο εγκατάστασης νέων ανθρώπων σε μικρά απομακρυσμένα νησιά, που ξέρουμε πόσο σημαντικό είναι για την χώρα μας.

ANCHORAGES REPUBLIC OF CROATIA. (n.d.). THE LIST OF LICENSED ANCHORAGES FOR BOATS AND YACHTS IN INTERNAL WATERS OF THE REPUBLIC OF CROATIA. Ανάκτηση Μάιος 20, 2018, από REPUBLIC OF CROATIA ANCHORAGES: <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/ANCHORAGES-terms%20of%20conditions.pdf>

Belastingdienst. (2017). Tarieven box 1 (werk en woning). Ανάκτηση Μάρτιο 10, 2018, από www.belastingdienst.nl:
https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/inkomstenbelasting/heffingskortingen_boxen_tarieven/boxen_en_tarieven/overzicht_tarieven_en_schijven/u-hebt-in-2018-de-aow-leeftijd-nog-niet-bereikt

Belastingdiens. (2014). Tarieven voor de vennootschapsbelasting. Ανάκτηση Φεβρουάριος 12, 2018, από www.belastingdienst.nl:
https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/winst/vennootschapsbelasting/tarieven_vennootschapsbelasting

BELASTINGWETBOEK. (2016, March 20). Omzetbelasting. Ανάκτηση Δεκέμβριος 14, 2017, από belastingwetboek.nl: <http://belastingwetboek.nl/omzetbelasting/>

Beulakker Eerde. (2012). Onderscheid moet er zijn, pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis. Hilversum: Uitgeverij Verloren.

Camper & Nicholsons. (2013). The (super)yachting index 2013. Ανάκτηση Μάιος 16, 2018, από <http://www.camperandnicholsons.com>:
<http://www.camperandnicholsons.com/super-yachting-index/super-yachting-index-5/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

capital.gr. (2017, Μάιος 22). ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2017 Η χαμένη ευκαιρία του yachting και οι μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης. Ανάκτηση Ιανουάριος 6, 2018, από [capital.gr](http://www.capital.gr):
<http://www.capital.gr/poseidonia-2017/3213401/i-xameni-eukairia-tou-yachting-kai-oi-megales-dunatotites-anaptuxis>

CROATIAN MINISTRY OF SEA TOURISM TRANSPORT AND DEVELOPMENT. (2004, Δεκέμβριος 30). Decree on the Safety of Navigation Fee for Foreign Yachts and Boats. Ανάκτηση Δεκέμβριος 14, 2017, από MINISTRY OF SEA, TOURISM TRANSPORT AND DEVELOPMENT,,:
<http://www.mppi.hr/userdocsimages/2005/041231-decree-safety.pdf>

CROATIAN MINISTRY OF SEA, T. A. (2005, Μάρτιος 10). Decree on the Compensation Fee for Entry of Ships, Yachts and Boats into Register of Ships, Register of Yachts or Register of Boats Respectively. Ανάκτηση Δεκέμβριος 11, 2017, από MINISTRY OF SE, TOURISM TRANSPORT AND DEVELOPMENT,,:
<http://www.mppi.hr/userdocsimages/2005/new-ordinance-engl.pdf>

Croatian Ministry of the Sea Transport and Infrastructure. (2017, April 25). ORDINANCE ON THE CONDITIONS FOR CONDUCTING THE ACTIVITY OF CHARTERING OF VESSELS. Ανάκτηση Δεκεμβριος 18, 2017, από Minister of the Sea Transport and

Infrastructure:

http://www.mppi.hr/UserDocsImages/ORDINANCE%20charteru_EN_final%2019-5_17.pdf

CROATIAN PARLIAMENT. (2008, December 18). DECISION PROMULGATING THE SOJOURN TAX ACT,. Ανάκτηση Φεβρουάριος 14, 2018, από CROATIAN PARLIAMENT:

http://www.cruiselaws.com/CruiseLaws/Cruise_Laws_Croatia_Sojourn_Tax_Act.pdf

cyprusyachting. (2012). Το μέλλον του Ναυτικού τουρισμού , εάν λυθεί το Κυπριακό . Ανάκτηση Μάιος 12, 2018, από cyprusyachting:

<http://www.cyprusyachtingmagazine.com/items.php?L1=19&lang=grk&itemID=399>

Demark Nikolina. (2017, september 20). Sailing in Croatia : Sojourn Tax for Boat Owners to Increase in 2018. Ανάκτηση Μάρτιος 12, 2018, από totalcroatia news:

<https://www.total-croatia-news.com/travel/22179-sailing-in-croatia-sojourn-tax-for-boat-owners-to-increase-in-2018>

Diakomihalis Mihail Atlay Isik Derya. (2011). Maritime Tourism Potential in the Aegean: A comparative study of Yachting Development in Greece islands and Turkish coastline. Advances in Hospitality and Toyrism Marketing and Management. Istanbul: Technological Educational Institute of Epirus, Mugla University Dalaman Vocational School.

Diakomihalis Mihail. (2007). Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects. Research in Tranportation Economics, Vol. 21 , 423-460.

Diakomihalis Mihail Lagos Dimitrios. (2011). An empirical approach to coastal leisure shipping in Greece an and assessment of its economic contribution. Tourism Economics. Vol. 17 No.2 , 437-456.

Diakomihalis Mihail Lagos Dimitrios. (2008). Estimation of the economics impacts of yahtings in Greece via the tourism satellite account. Tourism Economics Vol. 14 No. 4 , 871-887.

Diakomihalis Mihail. (2012). Maritime Turism Tax Revenues in Greece: A New Framework for Collection. International journal of Economic Sciences and Applied Research Vol. 5 No 1 , 109-127.

Diakomihalis Mihail. (2007). The Impact of MaritimeTurism on the Greek Economy via the Tourism Satellite Acount. Tourism and Hospitality Planning & Development. Vol. 4 No.3 , 231-243.

Diakomihalis Mihail. (2011). The Role of Port and Refuelling Costs in Yachting Development in Greece. 4th InternationalConfirence, "Entrerrenneurship in the Global Environment: New Challenges in the Post- Crisis Era (σσ. 249-264). Preveza: TEI of Epirus.

Dijkstra K. (2016). Fiscal handbook for Commercial Cruising Vessels. ROTTERDAM: HISWA Association.

DYR Dutch Yacht Registration. (2018). We register private boats under the Dutch and Belgium flag. Ανάκτηση Μάιος 7, 2018, από <https://www.dutchyachtregistration.com/>: <https://www.dutchyachtregistration.com/>

e-forologia. (n.d.). ΠΟΛ. 1156/19.5.97. Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από Φ.Π.Α. Οδηγίες εφαρμογής ορισμένων άρθρων των νόμων 2386/96, 2390/96 και 2399/96: <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=609BB19890EF2140.1D031AEA53&version=1997/05/19>

e-forologia. (2017, Νοέμβριος 29). Ν.4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017). Ανάκτηση Απρίλιος 27, 2018, από e forologia: <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1C24B53E9210CC30.1D031AEA53&SearchTerms=NDUwNC8yMDE3&version=2017/11/29>

e-forologia. (2017, Νοέμβριος 29). Ν.4504/2017 Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα. Ανάκτηση Απρίλιος 27, 2018, από e forologia: <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1C24B53E9210CC30.1D031AEA53&SearchTerms=NDUwNC8yMDE3&version=2017/11/29>

e-forologia. (n.d.). Ν. 2859/2000 ΦΕΚΑ 248/7.11.2000. Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από e-forologia: <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=7DC38D0A614986E0.1D031AEA53&version=2018/01/30>

e-forologia. (2011, Ιούλιος 01). Ν. 3986/11 (ΦΕΚ Α 152/01.07.2011. Ανάκτηση Μάιος 3, 2018, από .e-forologia.gr: <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=D72B10BEE855DDB0.1D031AEA53&SearchTerms=Mzk4Ni8yMDEx&version=2018/01/17>

e-forologia. (2017). ν.4111/13 Κωδικοποιημένος σύμφωνα με το Ν.4474/2017. Ανάκτηση Μάιος 3, 2018, από www.e-forologia.gr: https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=252F555EC4CF0680.1D031AEA53&SearchTerms=NDExMS8xMw_E__E_&version=2017/06/07

e-forologia. (2018). ν.4172/13, Τελευταία Κωδικοποίηση : Κωδικοποιημένος σύμφωνα με το Ν.4512/2018. . Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από www.e-forologia.gr: <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=670A3CF4572C6550.1D031AEA53&SearchTerms=zr00MTcyLzEz&version=2018/01/17>

e-forologia. (2018, Ιανουάριος 30). ν.4514/2018 (ΦΕΚ14/30.01.2018) «Αγορές χρηματοπιστωτικών μέσων και άλλες διατάξεις». Ανάκτηση Μάιος 2, 2018, από www.e-forologia.gr: <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=147C21BFD5443210.1D031AEA53&SearchTerms=NDUxNC8yMDE4&version=2018/01/30>

e-forologia. (2014, Απρίλιος 14). Νόμος 4256/2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 92/14-04-2014). Ανάκτηση Απρίλιος 13, 2018, από e-forologia:

<https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=EC9003AF753BA688.1D031AEA53&version=2014/04/14>

e-forologia. (n.d.). Νόμος 27/1975 (ΦΕΚΑ 77/22.4.75) . Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από e-forologia: <https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&SearchTerms=djI3Lzc1&version=2017/04/04>

enikonomia.gr. (2018, Ιανουάριος 26). Έκθεση Boot: Ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός πρέπει να στηριχθεί . Ανάκτηση Μάρτιος 2, 2018, από enikonomia.gr: <http://www.enikonomia.gr/international/178677,ekthesi-boot-o-ellinikos-thalassios-tourismos-prepei-na-stirichth.html>

EU. (2013, Νοέμβριος 20). ΟΔΗΓΙΑ 2013/53/ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ και του συμβουλίου. Ανάκτηση Απρίλιος 12, 2018, από Eur-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013L0053&from=EL>

forin.gr. (2014, Απρίλιος 14). Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α 92/14-4-2014) Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις. Ανάκτηση Απρίλιος 25, 2018, από forin.gr: <https://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis#!/?article=15987,15988,15989,15990,15993,15994,15996,15997,16002>

GOV.UK. (2018). Calculate VAT taxable turnover . Ανάκτηση Απρίλιος 10, 2018, από GOV.UK: <https://www.gov.uk/vat-registration/calculate-turnover>

GOV.UK. (2018). Corporation Tax rates and reliefs. Ανάκτηση Μάιος 12, 2018, από GOV.UK: <https://www.gov.uk/corporation-tax-rates>

GOV.UK. (2018). Register a boat. Ανάκτηση Απρίλιος 15, 2018, από GOV.UK: <https://www.gov.uk/register-a-boat/the-uk-ship-register>

GOV.UK. (2018). Tax and tax credit rates and thresholds for 2017-18 . Ανάκτηση Μάιος 10, 2018, από GOV.UK: <https://www.gov.uk/government/publications/tax-and-tax-credit-rates-and-thresholds-for-2017-18/tax-and-tax-credit-rates-and-thresholds-for-2017-18>

GOV.UK. (2018). VAT rates . Ανάκτηση Μάιος 10, 2018, από GOV.UK: <https://www.gov.uk/vat-rates>

GOV.UK. (2018). VAT: Capital Goods Scheme and capital assets. Ανάκτηση Απρίλιος 13, 2018, από GOV.UK: <https://www.gov.uk/guidance/vat-capital-goods-scheme-and-capital-assets#assets-not-covered-by-the-scheme>

Helmut van Straelen. (2017, 26 January). New Fees and Charges in Croatia (Kroatien),. Ανάκτηση Δεκέμβριος 13, 2018, από TRANSOCEAN: <https://www.transocean.org/Bericht-lesen/ArticleId/896/New-Fees-and-Charges-in-Croatia-Kroatien-engl>

HISWA VERENIGING. (2017, March 01). DE WATERSPORTINDUSTRIE. Ανάκτηση Δεκέμβριος 16, 2017, από www.hiswa.nl: http://www.hiswa.nl/hiswa.nl/up1/ZuxmzvsJC_Leaflet_Factsheet_watersportindustrie_2017_v2.pdf

- HISWA VERENIGING. (2018, 06 February). Succesvolle doorbraak voor bootverhuurders. Ανάκτηση Δεκέμβριος 12, 2017, από www.hiswa.nl: <https://www.hiswa.nl/voor-bedrijven/nieuws/actueel-nieuws/succesvolle-doorbraak-voor-bootverhuurders>
- ICOMIA. (2016). CROATIA. Στο ICOMIA, Recreational Boating Industry Statistics 2016 (σσ. 40-41).
- ICOMIA. (2016). GREECE. Στο Icomia, Recreational Boating Industry Statistics 2016 (σσ. 50-51).
- ICOMIA. (2016). NETHERLANDS. Στο Icomia, Recreational Boating Industry Statistics 2016 (σσ. 80-81).
- ICOMIA. (2016). TURKEY. Στο Icomia, Recreational Boating Industry Statistics 2016 (σσ. 72-73).
- INBusiness. (2017, Δεκεμβριος 11). Όλες οι μαρίνες της Κύπρου. Ανάκτηση 11 Μάιος, 2018, από INBusiness news: <https://inbusinessnews.reporter.com.cy/business/article/175616/oles-oi-marines-tis-kyproy>
- ΙΝΣΕΤΕ. (2016, Αύγουστος 03). Συμβολή του Τουρισμού στην Ελληνική Οικονομία - Συμβολή στο ΑΕΠ. Ανάκτηση Ιανουάριος 15, 2018, από ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ • ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ: http://sete.gr/media/5444/periodiki-meleti-ellinikos-tourismos_teyhos-1.pdf
- Jackson Rory. (2018, Φεβρουαριος 16). Croatian sojourn tax clarification. Ανάκτηση Μαρτιος 20, 2018, από [superyachtnews](http://www.superyachtnews.com): <http://www.superyachtnews.com/business/italian-sojourn-tax-clarification>
- KPMG. (2018, January 1). Slovenia - Income Tax. Ανάκτηση Μάιος 3, 2018, από home.kpmg.com: <https://home.kpmg.com/xx/en/home/insights/2011/12/Slovenia-income-tax.html>
- marina kornati. (2018). Sojourn tax/Navigation safety fee. Ανάκτηση Μάιος 20, 2018, από [marinakornati](http://www.marinakornati.com): <http://www.marinakornati.com/en/sojourn-taxnavigation-safety-fee>
- Mehmet Sariisik, O. T. (2011). How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and. Ανάκτηση March 19, 2018, από Science direct: https://ac.els-cdn.com/S1877042811015692/1-s2.0-S1877042811015692-main.pdf?_tid=95555036-7d93-457e-ad6f-3b8d0a0a0074&acdnat=1523012205_0e421968d380face9e4b02fb408b7249
- Minford, L. (2016). Tax Regulation and Growth: Understanding the Research. Στο Taxation, Government Spending and Economic Growth (σσ. 122-141). London: The Institute of Economic Affairs.
- MINISTRY OF SEA, T. T. (2005, Μάρτιος 10). Decree on the Compensation Fee for Entry of Ships, Yachts and Boats into Register of Ships, Register of Yachts or Register of Boats Respectively. Ανάκτηση Δεκέμβριος 11, 2017, από MINISTRY OF SE, TOURISM

TRANSPORT AND DEVELOPMENT,,: <http://www.mppi.hr/userdocsimages/2005/new-ordinance-engl.pdf>

NARODNE NOVINE. (2017, Αύγουστος 9). O UTVRĐIVANJU VISINE BORAVIŠNE PRISTOJBE ZA 2018. GODINU. Ανάκτηση Μάρτιος 9, 2018, από NARODNE NOVINE: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_08_78_1922.html

NARODNE NOVINE. (2016). PRAVILNIK - O PAUŠALNOM OPOREZIVANJU SAMOSTALNIH DJELATNOSTI. Ανάκτηση Φεβρουάριος 11, 2018, από MINISTARSTVO FINANCIJA: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_01_1_5.html

noonsite.com. (2018). Turkey - Formalities. Ανάκτηση Ιούνιος 15, 2018, από noonsite.com: <http://www.noonsite.com/Countries/Turkey?rc=Formalities>

PIS. (2016, August 13). Act on Promotion of Tourism Development (SRT) . Ανάκτηση Δεκέμβριος 13, 2017, από <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1577>: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1577>

PKF. (2017). Cyprus yacht vat taxation special scheme. Ανάκτηση Μάιος 09, 2018, από PKF Cyprus: <http://www.pkf-cyprus-nicosia.com.cy/services/cyprus-yacht-vat-taxation-special-scheme/#sthash.S5cmCuJm.dpbs>

pwc. (2018). Cyprus Overview. Ανάκτηση Μάιος 06, 2018, από <http://taxsummaries.pwc.com>: <http://taxsummaries.pwc.com/ID/Cyprus-Overview>

pwc. (2015). Cyprus the preferred location. Ανάκτηση Μάιος 09, 2018, από www.pwc.cy: <https://www.pwc.com.cy/en/publications/assets/yacht-leaflet-en-may-2015.pdf>

REPUBLIC OF CROATIA - MINISTRY OF TOURISM. (2009). Sojourn Tax Act (Official Gazette 152/08 and 59/09 – corrigendum). Ανάκτηση Απρίλιος 10, 2018, από NAUTICA New legal regulations: <https://croatia.hr/Documents/719/Nautica-new-legal-regulations-FAQ.pdf>

REPUBLIC OF CROATIA MINISTRY OF THE SEA, T. A. (2008, December). nautical tourism development strategy 2009 – 2019. Ανάκτηση Φεβρουάριος 21, 2018, από nautical tourism development strategy 2009 – 2019: <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20ENGL%201.pdf>

REPUBLIC OF CROATIA, M. O. (2018). Income Tax Act. Ανάκτηση Μάρτιος 07, 2018, από TAX ADMINISTRATION: http://www.porezna-uprava.hr/en_propisi/_layouts/in2.vuk.sp.propisi.intranet/propisi.aspx#id=pro135

REPUBLIC OF CROATIA, M. O. (2018). Profit Tax Act. Ανάκτηση Μάρτιος 10, 2018, από TAX ADMINISTRATION: http://www.porezna-uprava.hr/en_propisi/_layouts/in2.vuk.sp.propisi.intranet/propisi.aspx#id=pro133

REPUBLIC OF CROATIA, M. O. (2018). Value Added Tax Act. Ανάκτηση Ιανουάριος 20, 2018, από TAX ADMINISTRATION: http://www.porezna-uprava.hr/en_propisi/_layouts/in2.vuk.sp.propisi.intranet/propisi.aspx#id=pro134

Republic of Slovenia MINISTRY OF FINANCE. (2018, February). Taxation in Slovenia 2018. Ανάκτηση Μάιος 11, 2018, από www.mf.gov.si:
http://www.mf.gov.si/fileadmin/mf.gov.si/pageuploads/Davki_in_carine/Angleški/Taxation_in_Slovenia_2018.pdf

REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE. (2016). Value added tax (VAT). Ανάκτηση Μάιος 20, 2018, από FINANCIAL ADMINISTRATION OF THE REPUBLIC OF SLOVENIA:
http://www.fu.gov.si/en/taxes_and_other_duties/areas_of_work/value_added_tax_vat/

REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF FINANCE. (2018). WATER VESSEL TAX ACT (ZDVP). Ανάκτηση Απρίλιος 5, 2018, από <http://www.mf.gov.si>:
http://www.mf.gov.si/fileadmin/mf.gov.si/pageuploads/Davki_in_carine/Sprejeti_predpisi/Zakon_o_davku_na_vodna_vozila/ZDVP-prevod.pdf

REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA FINANCE. (2017, December 12). Obvestilo o lestvici za odmero dohodnine in olajšave za leto 2018. Ανάκτηση Μάρτιος 6, 2018, από FINANČNA UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE:
http://www.fu.gov.si/fileadmin/Internet/Davki_in_druge_dajatve/Podrocja/Dohodnina/Letna_odmera_dohodnine/Opis/Lestvica_za_leto_2018.pdf

Rijksmuseum Amsterdam. (2018). Collectie Rijksmuseum. Ανάκτηση June 10, 2018, από [rijksmuseum.nl](https://www.rijksmuseum.nl): <https://www.rijksmuseum.nl/nl/collectie/SK-A-448>

RISPOSTE TURISMO. (2017, Απρίλιος 27-28). Adriatic Sea Tourism Report 2017. Ανάκτηση Μάιος 15, 2018, από [adriaticseforum.com/](http://www.adriaticseforum.com/):
http://www.adriaticseforum.com/2017/Public/RisposteTurismo_AdriaticSeaTourismReport2017.pdf

Rory, J. (2018, February 16). Croatian sojourn tax clarification. Ανάκτηση Μάρτιος 15, 2018, από SuperyachtsNews: <http://www.superyachtnews.com/business/italian-sojourn-tax-clarification>

RRiF. (2017, Μάιος). 410-01/17-01/1060 od 22.05.2017. Ανάκτηση Δεκέμβριος 18, 2017, από RRiF: https://www.rrif.hr/Iznajmljivanja_plovila-3466-misljenje.html

Rupert, N. (2018, Ιανουάριος 11). We're going to need a bigger boat: UK yacht makers buoyant as buyers cash in on Brexit. Ανάκτηση Απρίλιος 12, 2018, από The Guardian: <https://www.theguardian.com/business/2018/jan/11/were-going-to-need-a-bigger-boat-uk-yacht-makers-buoyant-as-buyers-cash-in-on-brexit>

Slovenia Business Point. (2018). Tax regulations in Slovenia. Ανάκτηση Μάιος 2018, από eugo.gov.si: <http://eugo.gov.si/en/running/taxes/>

SosYACHTING. (2017, june). CROATIA Regulations Fuel, APA and VAT. Ανάκτηση Μάρτιος 11, 2018, από SosYACHTING: <http://www.sosyachting.com/en/regulations-detail/croatia/46-fuel-apa-and-vat.cfm>

TAXHEAVEN. (n.d.). 8271/4879 ΠΟΛ.366/18.12.1987 . Ανάκτηση Απρίλιος 2018, 2018, από TAXHEAVEN: <https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/13003/hl/8271>

TAXHEAVEN. (2014, Μάιος 8). Αριθ. Πρωτ.: Δ12Β 1072765 ΕΞ2014. Ανάκτηση Μάιος 3, 2018, από taxheaven.gr: <https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/18789>

TAXHEAVEN. (2003, Απρίλιος 14). Αριθ. Τ1940/41/14.4.2003 . Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από TAXHEAVEN: <https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/16842/hl/1940>

TAXHEAVEN. (2017, Ιούνιος 12). Γνωμοδότηση Ν.Σ.Κ. 130/2017 Φύση της Ειδικής Εισφοράς Αλληλεγγύης. Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από TAXHEAVEN: <https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/26363>

TAXHEAVEN. (2000, Νοέμβριος 7). Ν.2859/2000 άρθρο 27. Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από TAXHEAVEN: <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/5>

TAXHEAVEN. (2015, Αύγουστος 14). Ν.4336/2015 (ΦΕΚ Α 94/14.08.2015). Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από www.taxheaven.gr: <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/705>

TAXHEAVEN. (2015, Μάρτιος 26). ΠΟΛ.1076/26.3.2015 Οδηγίες για την ορθή εφαρμογή του εναλλακτικού τρόπου υπολογισμού της ελάχιστης φορολογίας εισοδήματος (άρθρα 30-34 Ν.4172/13). Ανάκτηση Μάιος 2, 2018, από www.taxheaven.gr: <https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/20640>

Wilson Alastair. (2017). The Marinas and Moorings Market in the UK. Ανάκτηση Μάιος 20, 2018, από BRITISH, MARINE: <https://canalrivertrust.org.uk/refresh/media/thumbnail/34259-british-marine-the-marinas-and-moorings-market-in-the-uk-2017.pdf>

WORLDWIDE - TAX. (2017, April). Slovenia Income Taxes and Tax Laws. Ανάκτηση Μάιος 2, 2018, από www.worldwide-tax.com: http://www.worldwide-tax.com/slovenia/slovenia_tax.asp

Yacht statistics 2016. (MINISTRY OF CULTURE AND TOURISM OF TURKEY2018, 03 Friday). Ανάκτηση 03 Friday, 2018, από MINISTRY OF CULTURE AND TOURISM OF TURKEY: <http://www.kultur.gov.tr/EN,153020/statistics.html>

YachtSys. (2013, Ιανουάριος). Facts about charter customers. Ανάκτηση Απρίλιος 15, 2018, από What is good to know about bareboat yacht charters: <http://www.yachtsys.com/images/yacht-charter-infographic.aspx>

YES-Yachts.com. (2018). CROATIAN VAT 2017. Ανάκτηση Μάρτιος 11, 2018, από YES-Yachts.com: <http://www.yes-yachts.com/croatian-vat-2017/>

Your Europe. (2018). VAT exemptions. Ανάκτηση Μάιος 2, 2018, από Your Europe: https://europa.eu/youreurope/business/vat-customs/buy-sell/exemptions/index_en.htm

ΑΑΔΕ. (2003, Σεπτέμβριος 12). 3182/2003 (ΦΕΚ Α `220 12.9.2003) . Ανάκτηση Απρίλιος 29, 2018, από <http://www.publicrevenue.gr>: <http://www.publicrevenue.gr/elib/view?d=/gr/act/2003/3182/>

ΑΑΔΕ. (2009, Αύγουστος 09). Ν. 3790/2009 ΦΕΚ143 Α' . Ανάκτηση Απρίλιος 25, 2018, από <http://www.publicrevenue.gr>: <http://www.publicrevenue.gr/elib/view?d=/gr/act/2009/3790/>

- ΑΑΔΕ. (2015, Ιούλιος 16). Ν.4334/2015 (ΦΕΚ Α 80/16-07-15). Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από publicrevenue.gr: <http://www.publicrevenue.gr/elib/view?d=/gr/act/2015/4334/>
- ΑΑΔΕ. (2010, Απρίλιος 23). ΝΟΜΟΣ 3842/2010 ΦΕΚ 58 Α' . Ανάκτηση Απρίλιος 25, 2018, από <http://www.publicrevenue.gr>:
<http://www.publicrevenue.gr/elib/view?d=/gr/act/2010/3842/>
- ΑΑΔΕ. (2013, Νοέμβριος 28). ΝΟΜΟΣ 4211/2013 ΦΕΚ 256 Α' . Ανάκτηση Μάρτιος 12, 2018, από <http://www.publicrevenue.gr>:
<http://www.publicrevenue.gr/elib/view?d=/gr/act/2013/4211/>
- ΑΑΔΕ. (n.d.). Νόμος 438/1976 (ΦΕΚ Α 256 /27.9. 1976). Ανάκτηση Απρίλιος 30, 2018, από publicrevenue.gr: <http://www.publicrevenue.gr/elib/view?d=/gr/act/1976/438/>
- Γεωργακόπουλος, Θ. (2012). Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική (Δ' έκδοση εκδ.). Αθήνα: Εκδόσεις Ε. Μπένου.
- Διακομιχάλης Μιχαήλ. (2009). Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- ΕΝΩΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ. (2017). ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ. Ανάκτηση Απρίλιος 21, 2018, από ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ: <http://greek-marinas.gr/wp-content/uploads/2017/05/Greek-Marinas-Association-Posidonia-Sea-Tourism-Forum-2017.pdf>
- ΙΝΣΕΤΕ, Μ. Θ. (2015). Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού - Προτάσεις πολιτικής. ΙΝΣΕΤΕ.
- ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. (2018, Μάρτιος 8). Καμπανάκι» Κομισιόν προς Ελλάδα για τον ΦΠΑ στη μίσθωση σκαφών αναψυχής. Ανάκτηση Μάιος 9, 2018, από <http://www.kathimerini.gr>:
<http://www.kathimerini.gr/952647/article/epikairothta/ellada/kampanaki-komision-pros-ellada-ton-fpa-sth-mis8wsh-skafwn-anayyxhs>
- ΚΟΤ. (2018). Ανακαλύψτε την Κύπρο. Ανάκτηση Μάιος 10, 2018, από <http://www.visitcyprus.com>: <http://www.visitcyprus.com/index.php/el/discovercyprus/sun-sea>
- ΚώτσηςΒασ. (2012, Μάιος 6). Οι σκαφάτοι σαλπάρουν για Τουρκία, Κροατία. Ανάκτηση 21 Δεκέμβριος, 2017, από ΤΟ ΒΗΜΑ: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=456208>
- Μανωλόγλου Σωτήριος. (2017, Μάρτιος). Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ. Ανάκτηση Ιούνιος 10, 2018, από http://www.jmc.uoa.gr/fileadmin/jmc.pspa.uoa.gr/uploads/PDFs/20170424_Yachting_thalassios_toyrismos_-_Manologloy.pdf
- Μαρίλια-Δήμητρα, Φ. (2016, Φεβρουάριος 24). Σε «ακινήσια» πάνω από 9.300 σκάφη λόγω Φόρου Πολυτελούς Διαβίωσης! Ανάκτηση Δεκέμβριος 12, 2017, από δημοκρατική: <http://www.dimokratiki.gr/24-02-2016/se-akinisia-pano-apo-9-300-skafi-logo-forou-politelous-diaviosis/>

- Μαυριγιαννάκης, Α. (2017). Το νέο τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημεροπλοίων (ΤΕ.Π.Α.Η). Ανάκτηση Ιούνιος 20, 2018, από www.BoatFishing.gr:
<https://www.boatfishing.gr/neo-telos-ploion-anapsychis-kai-imeroploion-terpah/>
- ΝΕΕ. (2012, Νοέμβριος). ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ. Ανάκτηση Απρίλιος 14, 2018, από <http://nee.gr>:
http://nee.gr/downloads/184STUDY_ON_YACHTING.pdf
- ΣΕΤΕ. (2016, Οκτώβριος 18). Ελληνικός τουρισμός: Προοπτικές και δυνατότητες. Ανάκτηση Απρίλιος 13, 2018, από sete.gr/media:
http://sete.gr/media/5916/papaioannou_parousiasi-stratigikis_sunedrio.pdf
- Σιάχος Μιχάλης. (2017, Φεβρουάριος 08). Τι θα γίνει με το Τέλος Παραμονής και Πλόων για πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη. Ανάκτηση Μαρτίος 12, 2018, από [dikaiologitika news](http://dikaiologitika.gr): <https://www.dikaiologitika.gr/eidhseis/oikonomia/142700/ti-tha-ginei-me-to-telos-paramonis-kai-ploon-gia-ploia-anapsyxis-kai-mikra-skafi>
- Σταματόπουλος Δ., Κ. Α. (2015). Φ.Π.Α. Ανάλυση - Ερμηνεία. Αθήνα: Εκδόσεις Σταματόπουλου.
- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ-ΑΓΟΡΑ. (n.d.). Ο «άσσοσ στο μανίκι» της ελληνικής οικονομίας. Ανάκτηση Απρίλιος 14, 2018, από touristiki-agora.gr/:
https://www.google.gr/search?q=%CE%A4%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B7+%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%B1+%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CF%8C&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b&gfe_rd=cr&dcr=0&ei=ZanRWqXzJaHL8geb6aqaAQ
- ΥΠ. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ. (2017). ΜΑΡΙΝΕΣ - ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ - ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ. Ανάκτηση Απρίλιος 21, 2018, από Διαδικασία Δημιουργίας - Χωροθέτησης Τουριστικού Λιμένα:
<http://www.mintour.gov.gr/Investments/touristikoilimenes/creattourlimena>
- ΥΠΟΥΡΓ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΥΠΡΟΥ. (2014, Ιανουάριος 30). Ερμηνευτική Εγκύκλιος αρ. 181. Ανάκτηση Μάιος 2018, 09, από ΥΠΗΡΕΣΙΑ Φ. Π. Α.:
[http://www.mof.gov.cy/mof/VAT/vat.nsf/All/83C829090FD0BEECC2257C9B004719FD/\\$file/E.E.%20181.pdf?Openement](http://www.mof.gov.cy/mof/VAT/vat.nsf/All/83C829090FD0BEECC2257C9B004719FD/$file/E.E.%20181.pdf?Openement)
- ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, Κ. (2010). Ν.44/10 Το Κυπριακό Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας Πλοίων. Ανάκτηση Μάιος 5, 2018, από www.dms.gov.cy:
[http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/45F6F5A485945AA5C225773C002CF3C1/\\$file/tonnage_tax_law_2010_gr.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/45F6F5A485945AA5C225773C002CF3C1/$file/tonnage_tax_law_2010_gr.pdf)
- Φούρλα Δήμητρα - Μαρίλια. (2017, Φεβρουάριος 28). Ανακάμπτει ο τουρισμός του Yachting. Ανάκτηση Απρίλιος 10, 2018, από δημοκρατική: <http://www.dimokratiki.gr/28-02-2017/anakampti-o-tourismos-tou-yachting/>
- ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΑΚΗ, Ε. (2011). ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ & Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ & ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ. Ανάκτηση Απρίλιος 20, 2018, από ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Παράγραφος 6 του άρθρου 1 του Ν.4334/2015 (ΦΕΚ Α 80/16-07-15)

ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 6

α. Στην περίπτωση α' της παρ. 1 του άρθρου 44 του Ν. 4111/2013 (Α' 18) διαγράφονται οι λέξεις «καθώς και» και μετά τις λέξεις «δεξαμενών κολύμβησης» προστίθεται η φράση «, καθώς και σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των πέντε (5) μέτρων». β. Ο συντελεστής των υποπεριπτώσεων ii, iii και iv της περίπτωσης β' της παρ. 1 του άρθρου 44 του Ν. 4111/2013 αυξάνεται σε δέκα τρία τοις εκατό (13%). γ. Στην περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 44 του Ν. 4111/2013 προστίθεται υποπερίπτωση ν ως εξής: «ν) Για τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των πέντε (5) μέτρων, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης του σκάφους επί συντελεστή δεκατρία τοις εκατό (13%). Δεν λαμβάνεται υπόψη η δαπάνη για την αμοιβή του πληρώματος. Από το φόρο της περίπτωσης ν εξαιρούνται τα ιστιοφόρα σκάφη και πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευαστεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπον τρεχαντήρι, βαρκαλάς, πέραμα, τσερνίκι, λίμπερτυ τα οποία προέρχονται από ελληνική ναυτική παράδοση.». δ. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή για τα εισοδήματα που δηλώνονται στο φορολογικό έτος 2015 και εφεξής.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Ν.2859/2000 «Κύρωση Κώδικα Προστιθέμενης Αξίας». Άρθρο 27
Ειδικές Απαλλαγές**

1. Απαλλάσσονται από το φόρο:
 - α) Η παράδοση και η εισαγωγή πλοίων που εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες:
 - αα) πλοία που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στη ναυσιπλοΐα ανοικτής θαλάσσης και

τα οποία εκτελούν μεταφορά επιβατών με κόμιστρο ή με τα οποία ασκείται εμπορική, βιομηχανική ή αλιευτική δραστηριότητα,

ββ) πλοία παράκτιας αλιείας,

γγ) πλοία που προορίζονται για διάλυση,

δδ) πολεμικά πλοία και πλοία του Δημοσίου,

εε) ναυαγοσωστικά και άλλα πλοία επιθαλάσσιας αρωγής.

Εξαιρούνται τα πλοία ιδιωτικής χρήσης που προορίζονται για αναψυχή ή αθλητισμό.

Απαλλάσσονται επίσης η παράδοση και εισαγωγή αντικειμένων και υλικών, εφόσον προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν στα πλοία και πλωτά μέσα της περίπτωσης αυτής.

Για την εφαρμογή της απαλλαγής της υποπερίπτωσης αα', ως πλοία που προορίζονται για τη ναυσιπλοΐα ανοικτής θαλάσσης θεωρούνται τα πλοία που πληρούν σωρευτικά τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(i) έχουν ναυπηγηθεί για την ανοικτή θάλασσα, ήτοι στα οποία το μέγιστο εξωτερικό μήκος του κύτους είναι ίσο ή ανώτερο των 12 μέτρων και τα οποία υπάγονται στις δασμολογικές διακρίσεις 8901 10 10, 8901 20 10, 8901 30 10, 8901 90 10, 8902 00 10, 8903 91 10, 8903 92 10, 8904 00 91 και 8906 90 10 του Κοινού Δασμολογίου της Ε.Ε.

[Καν. (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, όπως ισχύει] και

(ii) διενεργούν δραστηριότητα κυρίως στην ανοικτή θάλασσα.

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων της ανωτέρω υποπερίπτωσης (ii).

β) η παράδοση και η εισαγωγή αεροσκαφών που προορίζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και το Δημόσιο γενικά ή για εκμετάλλευση από αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες εκτελούν κυρίως διεθνείς μεταφορές με κόμιστρο ή που προορίζονται για διάλυση, καθώς και αντικειμένων και υλικών εφόσον προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε αυτά.

Ως κυρίως διεθνείς μεταφορές θεωρούνται αυτές που εκτελούν οι αεροπορικές εταιρείες από και προς το εξωτερικό, εφόσον τα έσοδα από τις διεθνείς μεταφορές υπερβαίνουν το πενήντα τοις εκατό (50%) των συνολικών ετήσιων ακαθάριστων εσόδων τους από αεροπορικές μεταφορές κατά την προηγούμενη της παράδοσης ή εισαγωγής, διαχειριστική περίοδο.

Εξαιρετικά για νεοσύστατες εταιρείες, για τις οποίες δεν μπορεί να εφαρμοστεί η

περίπτωση του προηγούμενου εδαφίου, αυτές, κατά το πρώτο έτος της λειτουργίας τους, θεωρείται ότι εκτελούν διεθνείς μεταφορές, εφόσον το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα και η σχετική άδεια εκμετάλλευσης προβλέπουν την διενέργεια αερομεταφορών παγκοσμίως. Η παραπάνω διάταξη εφαρμόζεται και ισχύει από 1.1.2013.

γ) η παράδοση και η εισαγωγή καυσίμων, λιπαντικών, τροφοεφοδίων και λοιπών αγαθών που προορίζονται για τον εφοδιασμό των πλοίων, πλωτών μέσων και αεροσκαφών, τα οποία απαλλάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις των περιπτώσεων α' και β'. Προκειμένου για πλοία και πλωτά μεσάτης εμπορικής ναυσιπλοΐας εσωτερικού ή άλλης εκμετάλλευσης εσωτερικού, καθώς και για αλιευτικά σκάφη που αλιεύουν στα ελληνικά χωρικά ύδατα, η απαλλαγή περιορίζεται στα καύσιμα και λιπαντικά,

δ) η ναύλωση πλοίων και η μίσθωση αεροσκαφών, τα οποία απαλλάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις των περιπτώσεων α' και β', εφόσον προορίζονται για την περαιτέρω ενέργεια φορολογητέων πράξεων ή πράξεων απαλλασσόμενων με δικαίωμα έκπτωσης του φόρου των εισροών.

Εξαιρείται η ναύλωση ή η μίσθωση σκαφών ή αεροσκαφών ιδιωτικής χρήσης που προορίζονται για αναψυχή ή αθλητισμό. Η ναύλωση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής του ν. [2743/1999](#) απαλλάσσεται, εφόσον αυτά προσεγγίζουν κατά την πραγματοποίηση των πλόων τους και σε λιμένες εκτός Ελλάδας.

Απαλλάσσονται επίσης οι εργασίες κατασκευής, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης των μέσων αυτών, για τα οποία προβλέπεται απαλλαγή στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου αυτής, καθώς και των αντικειμένων που είναι ενσωματωμένα σε αυτά ή χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευσή τους.

Οι διατάξεις αυτής της περίπτωσης που αφορούν στα πλοία του ν. [2743/1999](#) εφαρμόζονται και για τα λοιπά επαγγελματικά πλοία.

ε) η παροχή υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση των άμεσων αναγκών των πλοίων, πλωτών μέσων και αεροσκαφών, για τα οποία προβλέπεται απαλλαγή στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου αυτής, όπως η ρυμούλκηση, η πλοήγηση, η πρόσδεση, η διάσωση, η πραγματογνωμοσύνη, η χρήση λιμανιών και αεροδρομίων. Η απαλλαγή επεκτείνεται και στην παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης του φορτίου των μεταφορικών αυτών μέσων, στ) η παράδοση και η εισαγωγή αγαθών, καθώς και η παροχή υπηρεσιών που πραγματοποιούνται:

αα) στα πλαίσια των ρυθμίσεων των διπλωματικών και προξενικών σχέσεων,

ββ) για τις ανάγκες αναγνωρισμένων από την Ελλάδα διεθνών οργανισμών άλλων από

αυτούς που αναφέρονται στην υποπερίπτωση δδ' της περίπτωσης αυτής, ή των μελών τους, με τις προϋποθέσεις και μέσα στα όρια που καθορίζονται από τις ιδρυτικές τους συμβάσεις ή τις συμφωνίες για την εγκατάστασή τους στην Ελλάδα,

(γγ) στα πλαίσια της Συνθήκης της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας, για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις των άλλων κρατών - μελών και των πολιτικών υπηρεσιών που τις συνοδεύουν ή για τον εφοδιασμό των κυλικίων και λεσχών τους, εφόσον αυτές ενεργούνται σύμφωνα με τη Συνθήκη,

δδ) για τις ανάγκες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας ή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, ή των οργανισμών που έχουν συσταθεί από τις Κοινότητες, για τους οποίους ισχύει το πρωτόκολλο της 8ης Απριλίου 1965 περί προνομίων και ασυλιών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και οι συμφωνίες για την εφαρμογή του ή οι συμφωνίες για την έδρα τους, ιδίως στο μέτρο που αυτό δεν προκαλεί στρεβλώσεις του ανταγωνισμού,

ζ) η παράδοση αγαθών και η παροχή υπηρεσιών προς άλλο κράτος - μέλος που προορίζονται για τις ένοπλες δυνάμεις οποιουδήποτε από τα κράτη που συμμετέχουν στο Βορειοατλαντικό Σύμφωνο, εκτός από το ίδιο το κράτος - μέλος προορισμού, για τη χρήση των ενόπλων δυνάμεων αυτών ή του πολιτικού προσωπικού που τις συνοδεύει ή για τον εφοδιασμό των λεσχών και των κυλικίων τους, εφόσον οι ένοπλες αυτές δυνάμεις υπηρετούν τον κοινό αμυντικό σκοπό,

η) οι υπηρεσίες ενδοκοινοτικής μεταφοράς αγαθών από ή προς τα νησιά, που απαρτίζουν τις αυτόνομες περιοχές των Αζόρων και της Μαδέρας,

θ) η παράδοση χρυσού στην Τράπεζα της Ελλάδος, καθώς και η εισαγωγή χρυσού που ενεργείται από αυτήν,

ι) οι αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές προσώπων από το εσωτερικό της χώρας στο εξωτερικό και αντίστροφα, καθώς και οι στενά συνδεδεμένες με αυτές βοηθητικές υπηρεσίες,

ια)

ιβ) Η παράδοση αγαθών και η παροχή υπηρεσιών σε υποκείμενο στο φόρο, ο οποίος έχει σκοπό να τα διαθέσει περαιτέρω άνευ ανταλλάγματος στους φορείς του τελευταίου εδαφίου της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του άρθρου 7 του ίδιου νόμου, για την κάλυψη των αναγκών των προσφύγων.

ιγ) Η παράδοση αγαθών σε πλοία και πλωτά μέσα του ελληνικού Δημοσίου και σε πολεμικά πλοία των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ, για την

κάλυψη αναγκών των προσφύγων που περισυλλέγουν.

ιδ) Η παράδοση αγαθών και η παροχή υπηρεσιών σε ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς, σε φιλανθρωπικούς οργανισμούς εγχώριους ή άλλων χωρών, καθώς και σε πρεσβείες κρατών με σκοπό να διατεθούν περαιτέρω άνευ ανταλλάγματος στους φορείς του τελευταίου εδαφίου της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του άρθρου 7, για την κάλυψη των αναγκών των προσφύγων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: Άρθρα 1 και 2 του Ν 27/75 (ΦΕΚ Α 77/22.04.,1975) Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων.

Άρθρον 1 Επιβολή του φόρου και της εισφοράς.

1. Επιβάλλεται κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου φόρος και εισφορά επί των υπό ελληνικήν σημαίαν πλοίων.
2. Δια τους σκοπούς του παρόντος νομού τα πλοία λογίζονται υπό ελληνικήν σημαίαν, από της νηολογήσεώς των εις ελληνικόν λιμένα ή της έγγραφης των εις τα εις Προξενικά Λιμεναρχεία τηρούμενα νηολόγια η της εκδόσεως προσωρινού εγγράφου ελληνικής Εθνικότητας αυτών, μέχρι του χρόνου καθ' ον λαμβάνει χώραν το επιβάλλον την διαγραφήν του εκ του νηολογίου γεγονός.
3. Ο όρος πλοίων περιλαμβάνει και τα πλοίαρια, εφ' όσον ειδικώς δεν ορίζεται άλλως.

Άρθρον 2

1. Ο κατά τις διατάξεις του παρόντος νομού επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί πάσαν υποχρέωσιν του πλοιοκτήτου, ως και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οιαδήποτε τύπου εκ φόρου εισοδήματος, καθ' όσον αφορά εις τα κέρδη, τα οποία προκύπτουν εκ της εκμεταλλεύσεως πλοίων.
2. Ως εισόδημα απαλλασσόμενον νοείται και η τυχόν υπεραξία ή πραγματοποιημένη εκ της εκποιήσεως του πλοίου, εισπράξεως ασφαλιστικής αποζημιώσεως ή εξ

οιασδήποτε άλλης αιτίας.

Εις ην περίπτωση ημεδαπή η αλλοδαπή εταιρεία πλοιοκτήτρια πλοίων υπό ελληνική σημαίαν, ασκεί πλην της εκμεταλλεύσεως του πλοίου και άλλας επιχειρήσεις, απαλλάσσεται από του φόρου εισοδήματος ποσόν των καθαρών κερδών ή των μερισμάτων, ίσον προς την σχέσιν την υφισταμένην μεταξύ των εκ του συνόλου των ακαθαρίστων εσόδων της τιαύτης εταιρείας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Περίπτωση στ άρθρου 31 του ν. 4172/2013 (ΦΕΚ Α 167 23.07.2013) Φορολογία εισοδήματος επείγοντα μέτρα εφαρμογής του Ν.4046/2012 του Ν.4093/2012 και του Ν.4127/2013 και άλλες διατάξεις.

στ) Η ετήσια αντικειμενική δαπάνη με βάση σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής του φορολογουμένου, της συζύγου του ή των προσώπων που τους βαρύνουν εκτιμάται με βάση το κόστος τελών ελλιμενισμού, ασφαλίσεων, καυσίμων, συντήρησης και πρακτόρευσης και ορίζεται, ανάλογα με τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους, ως εξής:

αα) Για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους μέχρι πέντε (5) μέτρα, στο ποσό των τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ, ενώ για τα πάνω από πέντε (5) μέτρα το ποσό αυτό αυξάνεται κατά δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ το μέτρο.

ββ) Για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη με χώρο ενδιαίτησης, ολικού μήκους μέχρι και επτά (7) μέτρα, δώδεκα χιλιάδες (12.000) ευρώ, πάνω από επτά (7) και μέχρι δέκα (10) μέτρα προστίθενται τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δέκα (10) και μέχρι δώδεκα (12) μέτρα προστίθενται επτά χιλιάδες πεντακόσια (7.500) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δώδεκα (12) και μέχρι δεκαπέντε (15) μέτρα δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δεκαπέντε (15) και μέχρι δεκαοκτώ (18) μέτρα είκοσι δύο χιλιάδες πεντακόσια (22.500) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δεκαοκτώ (18) και μέχρι είκοσι δύο (22) μέτρα τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους και πάνω από είκοσι δύο (22) μέτρα προστίθενται πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Τα ποσά της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης αυτής της υποπερίπτωσης μειώνονται κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) προκειμένου για ιστιοφόρα σκάφη. Κατά το ίδιο ποσοστό μειώνονται και για πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευασθεί ή

κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων «τρεχαντήρι», «βαρκαλάς», «πέραμα», «τσερνίκι» και «λίμπερτυ», που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση. Η τεκμαρτή δαπάνη από κάθε σκάφος μειώνεται ανάλογα με την παλαιότητά του κατά ποσοστό δεκαπέντε τοις εκατό (15%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από πέντε (5) έτη και μέχρι δέκα (10) έτη από το έτος που νηολογήθηκε για πρώτη φορά και τριάντα τοις εκατό (30%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από δέκα (10) έτη. Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στην παραπάνω δαπάνη προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος. Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπόψη για την αντικειμενική δαπάνη. Οι διατάξεις της περίπτωσης γ', εκτός αυτών που αναφέρονται στην παλαιότητα των αυτοκινήτων, εφαρμόζονται ανάλογα και στην περίπτωση αυτή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V : Άρθρο 85 του Ν. 4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017)

1. Το άρθρο δέκατο τρίτο του Ν. 4211/2013 (Α'256) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

α. πλοίο αναψυχής: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής,

β. επαγγελματικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης,

γ. ιδιωτικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό, σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β' της παρούσας παραγράφου,

δ. επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο: είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εντάσσεται στις διατάξεις του άρθρου 12 του Ν. 4256/2014 , καθώς και εκείνο, ανεξαρτήτως σημαίας, που διενεργεί περιηγητικό ταξίδι, διάρκειας, εντός της Ελληνικής Επικράτειας, έως και είκοσι τεσσάρων (24) ωρών, με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών

μέσω προκαθορισμένου προγράμματος, παραλαμβάνοντας επιβάτες από την αλλοδαπή ανεξάρτητα αν θα αποβιβαστούν οριστικά ή όχι στην Ελλάδα ή παραλαμβάνοντας επιβάτες από την Ελλάδα με την προϋπόθεση ότι θα αποβιβαστούν οριστικά είτε στην Ελλάδα είτε στην αλλοδαπή ή πραγματοποιώντας ημερήσιο θαλάσσιο περιηγητικό ταξίδι στην Ελλάδα έχοντας παραλάβει τους επιβάτες του από την αλλοδαπή και με σκοπό να ολοκληρώσουν το ταξίδι τους (οριστική αποβίβαση επιβατών) στην αλλοδαπή,

ε. παραδοσιακό πλοίο: είναι το πρωτότυπο και κάθε μεμονωμένο ομοίωμα ιστορικού πλοίου, στο οποίο υπάρχουν στοιχεία ελληνικού πολιτισμού, καθώς και παραδοσιακής ελληνικής ναυσιπλοΐας, ναυτικής τέχνης και ναυτικής δεξιοτεχνίας, εφόσον απέκτησαν πολιτισμική σημασία με το πέρασμα του χρόνου.

2. Θεσπίζεται ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου, με την ονομασία «Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.), το οποίο βαρύνει: α) τα πλοία αναψυχής ιδιωτικά και επαγγελματικά και β) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια.

Το ΤΕ.Π.Α.Η. επιβάλλεται για όλα τα εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων προαναφερθέντα πλοία αναψυχής και επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, ανεξάρτητα από τη σημαία τους.

Από το ΤΕ.Π.Α.Η. εξαιρούνται τα παροπλισμένα ή κατασχεμένα σκάφη, τα «Παραδοσιακά πλοία» κατά την έννοια της παραγράφου 2 και τα βρισκόμενα σε κατάσταση ακινησίας, η οποία πιστοποιείται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή.

3. α. Το ΤΕ.Π.Α.Η. υπολογίζεται ανά τρέχον έτος ή τρέχοντα μήνα από την ημερομηνία πληρωμής και καθορίζεται ως εξής:

αα. για τα ολικού μήκους από επτά (7) έως οκτώ (8) μέτρα, σε δεκαέξι (16) ευρώ ανά μήνα,

ββ. για τα ολικού μήκους άνω των οκτώ (8) μέτρων έως και δέκα (10) μέτρα, σε είκοσι πέντε (25) ευρώ ανά μήνα,

γγ. για τα ολικού μήκους άνω των δέκα (10) μέτρων και έως και δώδεκα (12) μέτρα, σε τριάντα τρία (33) ευρώ ανά μήνα,

δδ. για τα ολικού μήκους άνω των δώδεκα (12) μέτρων, ανά μήνα οκτώ (8) ευρώ, ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο. Η χρέωση μειώνεται κατά είκοσι πέντε τοις

εκατό (25%) για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, με την προϋπόθεση της αποκλειστικής επαγγελματικής χρήσης.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Οικονομικών, είναι δυνατόν να παρέχεται περαιτέρω μείωση μέχρι είκοσι τοις εκατό (20%), για τα σκάφη της περίπτωσης δδ', ανεξαρτήτως σημαίας, εφόσον εισέρχονται και παραμένουν σε λιμένες της Ελληνικής Επικράτειας κατά το τρέχον ημερολογιακό έτος. Με την ανωτέρω κοινή απόφαση, ορίζονται τα ειδικά κριτήρια, ο τρόπος απόδειξής τους, για την παροχή της έκπτωσης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

γ. Σε περίπτωση εφάπαξ προπληρωμής του ΤΕ.Π.Α.Η. για χρονικό διάστημα δώδεκα (12) μηνών (ένα έτος) παρέχεται έκπτωση δέκα τοις εκατό (10%) στο οφειλόμενο ποσό. Η προπληρωμή πραγματοποιείται εντός του Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους για το επόμενο ή εντός του Ιανουαρίου. Το ποσοστό της παρεχόμενης έκπτωσης μπορεί να αναπροσαρμόζεται, με την κοινή υπουργική απόφαση της παραγράφου 7 του παρόντος.

δ. Για τον υπολογισμό του ΤΕ.Π.Α.Η. λαμβάνεται υπόψη το ολικό μήκος του σκάφους, το οποίο αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας ή στο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ή στο πιστοποιητικό καταμέτρησης ή στην άδεια εκτέλεσης πλόων.

4. α. Η πληρωμή του ΤΕ.Π.Α.Η. διενεργείται με κωδικό πληρωμής που εκδίδεται ηλεκτρονικά ανά μήνα και για κάθε τρέχοντα μήνα που τα σκάφη προτίθενται να παραμείνουν στην Ελληνική Επικράτεια ή εφάπαξ για το τρέχον έτος και για μέχρι δώδεκα (12) μήνες. Εναλλακτικά, εφόσον δεν είναι δυνατή η έκδοση Κωδικού Πληρωμής ηλεκτρονικά, η πληρωμή του ΤΕ.Π.Α.Η. μπορεί να πραγματοποιηθεί σε οποιαδήποτε Δ.Ο.Υ. ή Λιμενική Αρχή, ή στην Τελωνειακή Αρχή, στην περίπτωση πλοίων αναψυχής υπό σημαία χώρας εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, οπότε η τελωνειακή αρχή εκδίδει και το δελτίο κίνησης (transitlog).

β. Η απόδειξη καταβολής του ΤΕ.Π.Α.Η. φυλάσσεται μαζί με τα ναυτιλιακά έγγραφα του σκάφους και επιδεικνύεται στις Λιμενικές, Τελωνειακές, Φορολογικές Αρχές, όποτε ζητηθεί.

γ. Αν από Λιμενική, Φορολογική, ή Τελωνειακή Αρχή διαπιστωθεί ότι δεν έχει καταβληθεί το ΤΕ.Π.Α.Η., απαγορεύεται ο απόπλους του σκάφους μέχρι την πληρωμή του.

δ. Για τη μη καταβολή του ΤΕ.Π.Α.Η. επιπλέον της πληρωμής του τέλους, επιβάλλεται από την Αρχή που τη διαπιστώνει και πρόστιμο, ως εξής:

αα. για τα ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων έως και οκτώ (8) μέτρα, εκατόν ενενήντα (190) ευρώ,

ββ. για τα ολικού μήκους άνω των οκτώ (8) μέτρων και έως και δέκα (10) μέτρα, τριακόσια (300) ευρώ,

γγ. για τα ολικού μήκους άνω των δέκα (10) μέτρων και έως και δώδεκα (12) μέτρα, τετρακόσια (400) ευρώ,

δδ. για τα ολικού μήκους άνω των δώδεκα (12) μέτρων, χίλια εκατό (1.100) ευρώ.

ε. Για τις πράξεις επιβολής του τέλους και του προστίμου μη καταβολής αυτού δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 63 του Ν. 4174/2013.

5. α. Αναχώρηση του σκάφους από την Ελληνική Επικράτεια για οποιονδήποτε λόγο, οποτεδήποτε πριν από τη λήξη της ισχύος του ΤΕ.Π.Α.Η. δεν γεννά την υποχρέωση επιστροφής οποιουδήποτε ποσού από το Δημόσιο.

β. Σε περίπτωση επανεισόδου του σκάφους στην Ελληνική Επικράτεια, ενόσω ισχύει το ΤΕ.Π.Α.Η., δεν υπάρχει απαίτηση εκ νέου καταβολής του για το χρονικό διάστημα μέχρι τη λήξη της ισχύος του.

6. Υπόχρεος σε καταβολή του ΤΕ.Π.Α.Η. είναι: α) ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής ή του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου ή ο νόμιμος εκπρόσωπός του, β) ο πλοιοκτήτης ή ο κάτοχος ή ο χρήστης του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής. Οι ως άνω ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρο έκαστος για την πληρωμή του ΤΕ.Π.Α.Η..

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ορίζεται ο τρόπος, η διαδικασία και ο χρόνος απόδοσης του ΤΕ.Π.Α.Η., η διαδικασία και οι αρχές ελέγχου καταβολής του, ο τύπος και το περιεχόμενο των πράξεων βεβαίωσης της οφειλής από τη μη καταβολή του ΤΕ.Π.Α.Η. και του προστίμου της παραγράφου 3, τα όργανα που τις εκδίδουν, τα όργανα και η διαδικασία απαγόρευσης απόπλου και άρσης αυτής, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

8. Το ΤΕ.Π.Α.Η. επιβάλλεται για παραμονή στην Ελληνική Επικράτεια από την έκδοση

της κοινής υπουργικής απόφασης που προβλέπεται στην παράγραφο 7.».

2. Η ισχύς του άρθρου αυτού αρχίζει από 1η Δεκεμβρίου 2017.