

Το ιστορικό του «χαρτοπόλεμου» Ελλήνων εφοπλιστών - ΕΕ για την έρευνα των φοροαπαλλαγών

2016/06/15 14:31 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με εγκύκλιο του προέδρου Θ. Βενιάμη προς τα μέλη της, προέβη σε ενημέρωση περί του, εν εξελίξει, θέματος της εξέτασης του ελληνικού θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς και περί της νομικής επιχειρηματολογίας, που ακολουθήθηκε από την ελληνική πολιτεία, σε αντίκρουση των αιτιάσεων αυτής.

Σε αυτήν, περιέχεται το ιστορικό του «χαρτοπόλεμου» μεταξύ της ΕΕΕ, της ελληνικής Πολιτείας και της ΕΕ για την σχετική έρευνα.

Η νομική επιχειρηματολογία της ΕΕΕ εδράζεται **στις παρακάτω γραμμές άμυνας:**

(α) ότι η χορήγηση των φορολογικών πλεονεκτημάτων δεν συνιστά κρατική ενίσχυση,

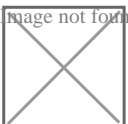
(β) ότι ακόμα κι αν θεωρηθεί ότι υφίσταται κρατική ενίσχυση, η χορήγηση των φορολογικών πλεονεκτημάτων συνιστά συμβατή ενίσχυση με το ευρωπαϊκό δίκαιο και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις, τις οποίες ούτως ή άλλως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ερμηνεύσει εσφαλμένα και

(γ) ότι σε κάθε περίπτωση από τη χορήγηση των φορολογικών πλεονεκτημάτων δεν νοθεύεται ο ενωσιακός ανταγωνισμός.

Η εγκύκλιος

Ειδικότερα, από τον Αύγουστο του 2012, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (DG Competition) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είχε ξεκινήσει έρευνα περί της συμβατότητας του ελληνικού συστήματος του φόρου χωρητικότητας πλοίων (tonnage tax) και του ευρύτερου θεσμικού ναυτιλιακού πλαισίου, με βάση τις Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Κρατικές Ενισχύσεις στην Ναυτιλία (Maritime State Aid Guidelines).

Image not found or type unknown



Επισημαίνεται ότι οι εν λόγω Κατευθυντήριες Γραμμές υιοθετήθηκαν πριν από 25 χρόνια περίπου στοχεύοντας, και επιτυγχάνοντας, την ανάσχεση της φυγής πλοίων και επιχειρήσεων από τα κοινοτικά νηολόγια και την ΕΕ, καθώς και στην αντιμετώπιση του σφοδρού διεθνούς ανταγωνισμού παρέχοντας στα Κράτη Μέλη ένα ευέλικτο πλαίσιο ενισχύοντας και αναγνωρίζοντας τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ανάλογες έρευνες διεξάγονται ή έχουν διεξαχθεί και για άλλα Κράτη Μέλη με ναυτιλιακή δραστηριότητα (λ.χ. Μάλτα, Γαλλία, Ολλανδία, Βέλγιο), όμως η εξέταση του ελληνικού ζητήματος είναι η πιο διευρυμένη, έντονη και αυστηρή.

Εκτιμάται ότι η μεταβίβαση από το 2010 της αρμοδιότητας εφαρμογής των σχετικών Κατευθυντήριων Γραμμών από τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών (DG Move) προς την Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (DG Comp) **κατέτεινε στην εκτεταμένη αυτή διερεύνηση των καθεστώτων ευρωπαϊκών κρατών με ναυτιλιακή δραστηριότητα.**

Στα πλαίσια της προαναφερόμενης εξέτασης, η Ελλάδα είχε λάβει σχετικές επιστολές, οι οποίες έχουν απαντηθεί από την ελληνική πλευρά, με τη συνεργασία των συναρμόδιων Υπουργείων, υπό το συντονισμό της αρμόδιας Κεντρικής Μονάδας Κρατικών Ενισχύσεων (ΚεΜΚΕ).

Παράλληλα, προς την γραπτή αλληλογραφία και επί τη βάσει αυτής πραγματοποιήθηκαν κατά το έτος 2013 (Φεβρουάριος/Δεκέμβριος) δύο τεχνικές συναντήσεις μεταξύ στελεχών των παραπάνω Υπουργείων και της αναφερθείσας Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού. Στη δεύτερη συνάντηση εκτός των υπηρεσιακών παραγόντων εκλήθησαν να καταθέσουν τις απόψεις τους και συμμετείχαν και εκπρόσωποι της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Image not found or type unknown



Κατά το προηγούμενο έτος (2015), **η ΕΕΕ απέστειλε σχετική επιστολή (6.3.2015) στην τότε νέα Επίτροπο Ανταγωνισμού κα. Margrethe Vestager**, με την πάγια θέση της περί της διατήρησης του ελληνικού θεσμικού πλαισίου, το οποίο, με έντονο το συνταγματικό του περιεχόμενο είναι αναλλοίωτο για δεκαετίες, προς επίτευξη της ασφάλειας δικαίου, της διατήρησης της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του ελληνόκτητου στόλου των θέσεων εργασίας, της αναπτυξιακής ανάγκης και της τόνωσης της ελληνικής και ευρωπαϊκής οικονομίας.

Η θέση αυτή, **η οποία αναπτύχθηκε και σε κατ' ιδίαν συνάντηση εκπροσώπων της ΕΕΕ με την κα. Vestager.** Επίσης, υποστηρικτικές θέσεις προς την ίδια

κατεύθυνση εξέφρασε και η ελληνική Κυβέρνηση διά του Υπουργού Οικονομικών κ. Ευκλείδη Τσακαλώτου προς την Επίτροπο. Σημειώνεται ότι από το χρονικό σημείο των επαφών με τον τότε Επίτροπο Ανταγωνισμού J. Almunia, μέχρι τη συνέχιση των διεργασιών με τις συναντήσεις με την νυν Επίτροπο M. Vestager μεσολάβησε, κατά παράδοξο τρόπο, διάστημα περίπου 2 ετών.

Στις 18 Δεκεμβρίου 2015 **εξεδόθη Απόφαση SA. 33828 (2012/E, 2011/CP) από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission)**, με την οποία καλούσε την Ελλάδα να οριοθετήσει πιο αυστηρά το σύστημα του φόρου χωρητικότητας και των μέτρων στήριξης του ναυτιλιακού τομέα, αναφέροντας τα σημεία στα οποία ζητείται η προσαρμογή μαζί με τα σχετικά χρονοδιαγράμματα τα οποία πρέπει να ακολουθήσει η Ελλάδα.

Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση η Ελλάδα θα έπρεπε εντός προθεσμίας 2 μηνών από την παραλαβή της να ενημερώσει την Επιτροπή, εάν αποδέχεται κατηγορηματικά και ανεπιφύλακτα τις προτάσεις για προσαρμογή, η οποία θα πρέπει να πραγματοποιηθεί εντός δύο χρόνων, με έναρξη εφαρμογής του νέου τροποποιημένου καθεστώτος από την 1η Ιανουαρίου του 2019.

Εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης είχε ζητηθεί δίμηνη παράταση έως 21 Απριλίου 2016, εντός της οποίας και εστάλη η απάντηση από την Ελλάδα προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. **Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών απέστειλε στις 24.3.2016 Υπόμνημα θέσεων επί της αρχής, αλλά και των συστάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο έλαβε υπόψη η ελληνική κυβέρνηση.**

Το εν λόγω Υπόμνημα ήταν αποτέλεσμα συνεργασίας των υπηρεσιών της Ένωσης με εξειδικευμένη ομάδα νομικών από την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση. **Στις 21.4.2016 η ελληνική κυβέρνηση, απέστειλε επισήμως την απάντησή της στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή,** στην οποία επισύναψε ως αναπόσπαστο τμήμα αυτής το υπόμνημα της ΕΕΕ.

Με το υπόμνημα της ΕΕΕ, η Ελληνική Κυβέρνηση υποστηρίχθηκε, με τεκμηριωμένη νομική επιχειρηματολογία, προς απόκρουση των συστάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορούν το μακροχρόνιο καθεστώς λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλίας.

Η νομική επιχειρηματολογία εδράζεται στις παρακάτω γραμμές άμυνας:

(α) ότι η χορήγηση των φορολογικών πλεονεκτημάτων δεν συνιστά κρατική ενίσχυση,

(β) ότι ακόμα κι αν θεωρηθεί ότι υφίσταται κρατική ενίσχυση, η χορήγηση των φορολογικών πλεονεκτημάτων συνιστά συμβατή ενίσχυση με το ευρωπαϊκό δίκαιο και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις, τις οποίες ούτως ή άλλως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ερμηνεύσει εσφαλμένα και

(γ) ότι σε κάθε περίπτωση από τη χορήγηση των φορολογικών πλεονεκτημάτων δεν νοθεύεται ο ενωσιακός ανταγωνισμός. Στα πλαίσια του υπομνήματος εξηγούνται περαιτέρω η δομή, η λειτουργία, οι ιστορικές καταβολές και ο σκοπός των διατάξεων του ελληνικού ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου και θεμελιώνεται το δεδομένο ότι αυτό αποτελεί στοιχείο της Συνταγματικής ταυτότητας της ελληνικής έννομης τάξης, εξαιτίας των ιστορικών του καταβολών, της προστασίας του εκ του Συντάγματος, της εξέχουσας σημασίας του για την οικονομία και την ανάπτυξη της χώρας, της εισαγωγής συναλλάγματος, της παραγωγής πληθώρας θέσεων εργασίας και της δημιουργίας ενός ευρύτερου πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, και ως εκ τούτου πρέπει να τυγχάνει σεβασμού από τα ευρωπαϊκά όργανα.

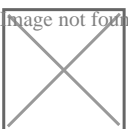
Η περίληψη του υπομνήματος

Ευελπιστώντας στην θετική έκβαση της υποθέσεως αυτής, που έχει θεμελιώδη σημασία για την ανταγωνιστικότητα και επομένως βιωσιμότητα όχι μόνο της ελληνόκτητης ναυτιλίας αλλά και της ευρωπαϊκής, θα σας κρατήσω ενήμερους για τις εξελίξεις.

Σύνοψη του Υπομνήματος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών που αποτέλεσε αναπόσπαστο μέρος της απάντησης της Ελλάδας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή περί της έρευνας για το ελληνικό Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας

Το κείμενο της ελληνικής απάντησης, το οποίο διαμορφώθηκε από δικηγόρους εξειδικευμένους στο ευρωπαϊκό δίκαιο και την οικεία νομολογία, επεξηγεί τους λόγους για τους οποίους η Απόφαση της Επιτροπής της 18.12.2015 C(2015) 9019 τελικό («Καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας και άλλες φορολογικές ελαφρύνσεις που προβλέπονται στον νόμο αριθ. 27 της 19ης Απριλίου 1975, όπως τροποποιήθηκε») εδράζεται σε ελλιπή κατανόηση του Ελληνικού νομικού συστήματος και του ιστορικού του υπόβαθρου.

Image not found or type unknown



Η Απόφαση παραβλέπει τα χαρακτηριστικά της συνταγματικής ταυτότητας της Ελλάδας. Δεν αποδεικνύει ότι το Ελληνικό σύστημα συνεπάγεται την χορήγηση επιλεκτικού πλεονεκτήματος το οποίο απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό ή να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Η Απόφαση εσφαλμένως θεωρεί ότι οι Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί των θαλάσσιων μεταφορών είναι δεσμευτικές, τις εφαρμόζει εσφαλμένως και δεν υιοθετεί μια ευρύτερη θεώρηση της συμβατότητας της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά.

Ομοίως, η Απόφαση δε λαμβάνει υπόψη της ότι δεν έχει υπάρξει προσφυγή κατά του Ελληνικού συστήματος ή μετανηολόγηση πλοίων προς της Ελληνική σημαία ή προς εγκατάσταση στην Ελλάδα και του γεγονότος ότι το δια μακρού χρόνου θεμελιωμένο καθεστώς δεν είχε προσβληθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή από την προσχώρηση της Ελλάδος στην τότε ΕΟΚ το 1981. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Κρατικές Ενισχύσεις στη Ναυτιλία διαμορφώθηκαν **βασιζόμενες ευρέως στο Ελληνικό ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο και στα υφιστάμενα παράλληλα νηολόγια εισαγόμενα στην πράξη τη δεκαετία του 1980.**

Στην περίπτωση που η Ελληνική υπόθεση λειτουργήσει ως «μέτρο κρίσης», όπως ούτως ή άλλως έχει επικληθεί από την Επιτροπή τα λοιπά καθεστώτα μπορεί να επηρεασθούν οδηγώντας σε ανασφάλεια στα πλαίσια του ναυτιλιακού κλάδου.

Αναφορικά και ειδικά με την παράγραφο 194 της Απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συναφώς με τις συστάσεις προς την Ελλάδα:

Η φορολογία πλοίων αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της συνταγματικής ταυτότητας της Ελλάδας υπό την έννοια του Άρθρου 4 (2) της Συνθήκης για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτές οι διατάξεις είναι συνταγματικώς προστατευόμενες και σημαντικές για την οικονομία της χώρας.

Συνεπώς, το καθεστώς φόρου χωρητικότητας και οι σχετικές φοροαπαλλαγές αποτελούν ένα μακρόχρονο χαρακτηριστικό του Ελληνικού νομικού και οικονομικού συστήματος και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έπρεπε να το είχε λάβει υπ' όψιν της κατά την αξιολόγηση των ειδικών διατάξεων του καθεστώτος φόρου χωρητικότητας.

Επιπροσθέτως, η Επιτροπή έπρεπε να είχε εκτιμήσει το καθεστώς συνολικώς σε συνδυασμό με τα κοινά χαρακτηριστικά όλων των περιλαμβανόμενων μέτρων καθώς και τις ιδιαιτερότητες του ναυτιλιακού τομέα και συνεπώς να μην προέβαινε σε μεμονωμένη αξιολόγηση κάθε ειδικότερου μέτρου.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή **έσφαλε κατά την αξιολόγηση του μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης.**

Παραγνώρισε το γεγονός ότι μερικά από τα πλεονεκτήματα (απαλλαγές από την φορολογία μερισμάτων, υπεραξιών, φόρου κληρονομιάς) χορηγούνται σε φυσικά πρόσωπα και όχι στις ναυτιλιακές εταιρίες και συνεπώς δεν μπορούν να εκτιμηθούν στο πλαίσιο της σχετικής ανάλυσης. Δεν απέδειξε ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να θεωρηθούν ως έμμεσοι δικαιούχοι της εν λόγω ενίσχυσης, δεδομένου ότι φορολογικά πλεονεκτήματα στους μετόχους δεν συνεπάγονται απαραίτητα την χορήγηση έμμεσου πλεονεκτήματος στην εταιρεία, αν ο καθένας μπορεί να επενδύσει στην εταιρία.

Επίσης, έσφαλε λαμβάνοντας ως σύστημα αναφοράς τους γενικούς φορολογικούς κανόνες και όχι τις συνταγματικά κατοχυρωμένες διατάξεις του Ν. 27/1975. Εξάλλου, ακόμα και αν γίνει δεκτό ότι οι γενικοί φορολογικοί κανόνες αποτελούν το σύστημα αναφοράς, δεν προκύπτει ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι λοιπές εταιρίες στην Ελλάδα τελούν υπό συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση υπό την έννοια και το στόχο των συνταγματικών διατάξεων.

Image not found or type unknown



Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν απέδειξε ότι τα μέτρα ενισχύουν την θέση των ναυτιλιακών εταιριών σε σχέση με άλλες εταιρείες, λαμβάνοντας ειδικότερα υπ' όψιν ότι ο Ελληνικός φόρος χωρητικότητας είναι υψηλότερος σε σχέση με καθεστώς φόρου χωρητικότητας άλλων κρατών μελών τα οποία εγκρίθηκαν από την ίδια την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έσφαλε θεωρώντας ότι οι Κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν νομικά δεσμευτικό κείμενο.

Παρά το γεγονός ότι η Επιτροπή δεσμεύεται από τις Κατευθυντήριες γραμμές της όταν εξετάζει πιθανή χορήγηση κρατικής ενίσχυσης, μπορεί να αποκλίνει από αυτές, σε μεμονωμένες περιπτώσεις, αναφέροντας τους λόγους οι οποίοι θα πρέπει να σέβονται την αρχή της ίσης μεταχείρισης, τις γενικές αρχές του δικαίου και την δικαιολογημένη εμπιστοσύνη των δικαιούχων. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή θα έπρεπε να κάνει χρήση της διακριτικής της ευχέρειας, υπό τον ευρύ χαρακτήρα της, και να κρίνει ότι το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά, η διακριτική αυτή ευχέρεια επικουρούμενη από τα αδιάσειστα στοιχεία που έχουν ήδη εισφερθεί από την Ελληνική Κυβέρνηση.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα έπρεπε να έχει κρίνει το Ελληνικό σύστημα συμβατό ως προς τις ενισχύσεις της εσωτερικής αγοράς.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η επένδυση σε μετοχές ναυτιλιακών εταιριών (η οποία, αν είναι διαθέσιμη σε όλους, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση) αποτελεί ξεχωριστή

δραστηριότητα από τις δραστηριότητες του ναυτιλιακού τομέα και συνεπώς θεώρησε ότι ευνοεί - χωρίς ουσιαστικό λόγο, σύμφωνα με την Επιτροπή - τον ναυτιλιακό τομέα.

Η επένδυση στη ναυτιλία στο Ελληνικό σύστημα είναι **εγγενές του παραδοσιακού περιουσιακού/επιχειρηματικού μοντέλου των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και θα πρέπει να αναγνωρίζεται ως γνήσια ναυτιλιακή δραστηριότητα**, αφού όλα τα κρίσιμα κριτήρια για τον χαρακτηρισμό αυτό είναι υφιστάμενα.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν κατάφερε επαρκώς να αποδείξει στρέβλωση του ανταγωνισμού επί τη βάση των Κατευθυντηρίων Γραμμών και των βασικών σκοπών τους (οι οποίοι είναι η διαφύλαξη του διεθνούς ανταγωνισμού) αφού η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του επικαλούμενου πλεονεκτήματος και του υποτιθέμενου στρεβλωτικού αποτελέσματος είναι μεμακρυσμένη.