

## **Ο τομέας της ναυτιλίας στην Ολλανδία.**

Η Ολλανδία αποτελεί ναυτική χώρα για πάνω από πέντε αιώνες. Ως μικρή χώρα που βρίσκεται εν μέρει κάτω από τη στάθμη της θάλασσας και δεν έχει πολλούς φυσικούς πόρους, η Ολλανδία ανέπτυξε μια στενή εμπορική σύνδεση με τα ποτάμια και τις θάλασσες. Η Ολλανδία λόγω της κεντρικής της θέσης στην Ευρώπη, στην εκβολή του ποταμού Ρήνου, χρησιμεύει ως η είσοδος της Ευρώπης. Στην χώρα υπάρχει ένας εξαιρετικός συνδυασμός μεγάλων λιμανιών και αποτελεσματικών συνδέσεων όλων των μέσων μεταφοράς με την ενδοχώρα. Η Ολλανδία έχει μετατρέψει την ευνοϊκή θέση της με τις μεταφορές και τη βιομηχανία υπηρεσιών σε ένα σημαντικό ναυτιλιακό σύμπλεγμα. Το ναυτιλιακό σύμπλεγμα στην Ολλανδία χαρακτηρίζεται από την πληρότητα και τα υψηλά πρότυπα και αποτελείται από πολλούς διαφορετικούς υποτομείς, όπως υπεράκτια βυθοκόρηση, βαθένων υδάτων, θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, εσωτερική ναυτιλία και ναυτιλία αναψυχής, πελαγική αλιεία, ναυπηγική, εφοδιασμό πλοίων, ναυτική έρευνα, υδραυλική μηχανική και ναυτιλιακές υπηρεσίες. Όλοι οι υποτομείς συνδέονται στενά και αλληλοενισχύονται. Το ναυτιλιακό σύμπλεγμα είναι ισχυρό από οικονομική, τεχνολογική και καινοτόμο προοπτική. Αποτελείται από περισσότερες από 12.000 εταιρείες και έχει άμεση προστιθέμενη αξία 18,7 δις ευρώ ετησίως, περίπου 3,5% του συνολικού ΑΕΠ της Ολλανδίας ενώ η απασχόληση στον τομέα ανέρχεται σε περίπου 165.000 θέσεις εργασίας. Η έμμεση προστιθέμενη αξία αντιπροσωπεύει επιπλέον 5,2 δις ευρώ και 100.000 θέσεις εργασίας. Οι ολλανδοί πλοιοκτήτες διαχειρίζονται 1.988 πλοία, από τα οποία 1.066 είναι νηολογημένα υπό ολλανδική σημαία και 922 υπό άλλες σημαίες.

Η Ολλανδία προσφέρει ένα εξαιρετικό πολιτικό και επιχειρηματικό κλίμα που επιτρέπει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να ευδοκιμήσουν. Το οικονομικό και κοινωνικό κλίμα της Ολλανδίας είναι σταθερό. Η χώρα έχει οικονομική ανάπτυξη ενώ οι διαφορές μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων επιλύονται γενικά γύρω από το τραπέζι των διαπραγματεύσεων. Εκτός από ένα υγιές οικονομικό κλίμα, παρέχει επίσης ένα σταθερό πολιτικό κλίμα που είναι καθοριστικής σημασίας για τους μακροπρόθεσμους στόχους των επιχειρήσεων. Η αποτελεσματικότητα και η ακεραιότητα της ολλανδικής δημόσιας διοίκησης είναι σε υψηλό επίπεδο ενώ οι δημόσιες υπηρεσίες λειτουργούν με διαφάνεια και οι πολιτικοί είναι ανοικτοί στο διάλογο με τους πολίτες και τα εμπορικά συμφέροντα.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, τα μεγάλα λιμάνια, ο μεγαλύτερος στόλος βυθοκόρησης στον κόσμο, ο μεγαλύτερος στόλος ευρωπαϊκών πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η τρίτη μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανία στην Ευρωπαϊκή Ένωση (όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων) συμπεριλαμβανομένου ενός σημαντικού τομέα κατασκευής γιοτ, η αλιεία, η βιομηχανία θαλάσσιων σπορ, η ναυτιλία, οι νομικοί σύμβουλοι και οι ασφαλιστές, η ναυτική εκπαίδευση και η έρευνα, οι προμηθευτές εξοπλισμού και υπηρεσιών, αποτελούν ένα τεράστιο ναυτιλιακό δίκτυο στην Ολλανδία.

Η κυβέρνηση έχει υποστηρίξει ενεργά την ανάπτυξη του Ολλανδικού Ναυτιλιακού Δικτύου (Stichting Nederland Maritiem Land) και την επωνυμία του εμπορικού της σήματος "Maritime by Holland". Αυτός ο οργανισμός- ο οποίος λειτουργεί ως δίκτυο - έχει ως στόχο την περαιτέρω προώθηση και ενίσχυση του ναυτιλιακού δικτύου της Ολλανδίας. Με ένα εκτελεστικό συμβούλιο αποτελούμενο από εξέχοντα άτομα από τον ναυτικό κόσμο, ο οργανισμός αυτός

συμμετέχει ενεργά στην επικοινωνία, τη διερεύνηση, τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη πολιτικής, την οικοδόμηση εικόνας, τη ναυτική εκπαίδευση και μια σειρά σε διαφορετικά ναυτιλιακά έργα. Η ολλανδική κυβέρνηση αναγνωρίζει ότι η αξία της ναυτιλίας δεν έγκειται μόνο σε πλοία και θέσεις εργασίας στη θάλασσα, αλλά κυρίως στην ξηρά. Από τη συνολική προστιθέμενη αξία από τη ναυτιλία, περίπου το 70% δημιουργείται στην ξηρά.

Η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας έχει σχεδιαστεί ώστε να επιτρέπει στους εφοπλιστές να διαχειρίζονται τα πλοία τους από την Ολλανδία με ανταγωνιστικούς και κερδοφόρους όρους. Δημιουργεί διεθνείς ισότιμους όρους ανταγωνισμού διατηρώντας ταυτόχρονα την ισχυρή φήμη της Ολλανδίας και ένα ευνοϊκό περιβάλλον για τους εφοπλιστές. Μια σημαντική πτυχή των μέτρων που έχουν ληφθεί είναι η δυνατότητα των εφοπλιστών να καθορίζουν τα ετήσια φορολογικά κέρδη τους βάσει της χωρητικότητας των πλοίων. Η ναυσιπλοΐα με την ολλανδική σημαία προσφέρει οφέλη, όπως επιτρέποντας στις εταιρείες να εφαρμόζουν ευέλικτους κανονισμούς επάνδρωσης και να κάνουν χρήση πρόσθετων φορολογικών μέτρων, μειώνοντας το κόστος απασχόλησης των ολλανδικών πληρωμάτων κατά περίπου 30%. Κατά τα έτη 1997-2009, ο στόλος που φέρει την ολλανδική σημαία αυξήθηκε πάνω από το 40% χάρη σε αυτά τα μέτρα. Οι ευέλικτοι κανονισμοί για την επάνδρωση έγιναν δυνατοί με την εισαγωγή το 1996 του νέου Manning Act, το οποίο ενσωμάτωσε τις διεθνείς απαιτήσεις STCW. Οι απαιτήσεις πιστοποίησης για τα ολλανδικά πλοία απλουστεύθηκαν δραστικά. Οι πλοίαρχοι και οι αξιωματικοί που διαθέτουν πιστοποιητικό ικανότητας που έχει εκδοθεί από ένα από τα κράτη μέλη της ΕΕ ή του ΕΟΧ ή από ένα κράτος με το οποίο η Ολλανδία έχει συνάψει διμερή συμφωνία STCW I / 10 μπορούν να υποβάλουν αίτηση για ολλανδική έγκριση που πιστοποιεί την αναγνώριση του εθνικού τους πιστοποιητικού για να μπορούν να απασχολούνται σε ολλανδικά πλοία.

Η Ολλανδία προσφέρει μια πλήρη και ολοκληρωμένη ναυτιλιακή υποδομή στην οποία μπορούν να εκπληρωθούν όλες οι ανάγκες που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Αυτό είναι εμφανές στο εύρος και την ποιότητα της παρεχόμενης ναυτιλιακής υπηρεσίας. Η χώρα δεν έχει χάσει ποτέ τη σταθερή αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών της στους τομείς της ναυτιλιακής διοίκησης, της χρηματοδότησης, της ασφάλισης, της λογιστικής, της μεσιτείας, της ναύλωσης και της διάθεσης αποβλήτων. Σχεδόν όλοι οι μεγαλύτεροι νομικοί σύμβουλοι που δραστηριοποιούνται διεθνώς έχουν ένα ή περισσότερα γραφεία στη χώρα, όπως και πολλές διεθνείς τράπεζες. Αυτή η υποδομή δεν περιορίζεται στην ευρύτερη περιοχή του Ρότερνταμ. Το κανάλι Άμστερνταμ / Βόρειας Θάλασσας, τα θαλάσσια λιμάνια στο Groningen (Eemshaven και Delfzijl), τα λιμάνια στην Zeeland (Vlissingen και Terneuzen), το Den Helder και το Harlingen προσφέρουν επίσης ολοκληρωμένες υπηρεσίες. Όπου και αν λειτουργούν, οι επιχειρήσεις που σχετίζονται με τη ναυτιλία στην Ολλανδία χαρακτηρίζονται από τη διεθνή φύση των υπηρεσιών τους. Τρεις μεγάλες ολλανδικές τράπεζες βρίσκονται ανάμεσα στα 50 κορυφαία τραπεζικά ιδρύματα του κόσμου και είναι γνωστές για την ποικιλομορφία και την ποιότητα των υπηρεσιών τους. Ορισμένες τράπεζες έχουν αφιερωθεί αποκλειστικά στη ναυτιλιακή βιομηχανία, συμμετέχοντας σχεδόν σε κάθε ναυτιλιακή συμφωνία. Για παράδειγμα, χρηματοδοτούν έργα του εμπορικού ναυτικού, του παράκτιου εμπορίου, των λιμένων και όλων των ειδών εξειδικευμένων αγορών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ολλανδία εξέφρασαν συχνά ιδιαίτερη εκτίμηση για τον σαφή τρόπο με τον οποίο τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα παρέχουν πληροφορίες και για την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν. Η Ολλανδία διαθέτει μια

ισχυρή και καλά αναπτυγμένη κεφαλαιαγορά. Πολλοί ιδιώτες επενδυτές ενδιαφέρονται για τον ναυτιλιακό τομέα. Οι τράπεζες έχουν μια θετική στάση έναντι των μορφών χρηματοδότησης στον τομέα. Πολλοί έμπειροι φοροτεχνικοί παρέχουν φορολογικές συμβουλές. Κάποιοι έχουν ειδικά γραφεία ναυτιλίας που προσανατολίζονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με μακρόχρονη και εκτεταμένη εθνική και διεθνή εμπειρία.

Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ολλανδία έχει αναπτυχθεί σε έναν τεχνικά περίπλοκο τομέα που ειδικεύεται στην σύγχρονη κατασκευή πλοίων. Πολλά πλοία ειδικού σκοπού, όπως εκείνα που κατασκευάστηκαν για βαρέα φορτία, μεγάλης κλίμακας βυθοκόρηση, υπεράκτιες δραστηριότητες και δύσκολες διόδους, προέρχονται από ολλανδικά ναυπηγεία. Η ναυπηγική τεχνογνωσία είναι διαθέσιμη σε ολόκληρη τη χώρα. Η βιομηχανία επισκευής πλοίων στην Ολλανδία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη στην Ευρώπη.

Οι 800 προμηθευτές θαλάσσιου εξοπλισμού και υπηρεσιών της χώρας είναι ο κεντρικός μοχλός της Ολλανδίας ως ναυτικής χώρας. Η συγκέντρωση των λιμένων, των ναυπηγείων και των βιομηχανιών επισκευής πλοίων δημιούργησε έναν πυρήνα για τους βιομηχανικούς προμηθευτές ναυτιλιακών προϊόντων. Η ετήσια αξία παραγωγής της ολλανδικής βιομηχανίας ναυτιλιακού εξοπλισμού ανέρχεται σε 3,9 δις ευρώ. Οι βιομηχανίες θαλάσσιου εφοδιασμού καλύπτουν κάθε περιοχή της ναυτιλίας και της υπεράκτιας τεχνολογίας. Ένα ευρύ φάσμα θαλάσσιων δραστηριοτήτων μπορεί να βρεθεί στην Ολλανδία, ιδιαίτερα στα δυτικά και στα βόρεια της χώρας. Εδώ, οι εφοπλιστές περιβάλλονται από λιανοπωλητές, παραγωγούς, υπηρεσίες μηχανικών του κλάδου επισκευών και από συμπαραγωγούς εξοπλισμού πλοίων. Ο διεθνής και θαλάσσιος χαρακτήρας της χώρας ενθάρρυνε επίσης πολλούς ξένους προμηθευτές εξοπλισμού να ανοίξουν τοπικά γραφεία στην Ολλανδία. Ο διεθνής χαρακτήρας των επιχειρήσεων έχει ενθαρρύνει τους προμηθευτές να μειώσουν τις τιμές τους σε πολύ ανταγωνιστικό επίπεδο. Τόσο από τεχνολογική όσο και από εμπορική άποψη, ο ναυτιλιακός τομέας στην Ολλανδία είναι ιδιαίτερα προηγμένος.

Επιπλέον, η κυβέρνηση έχει δημιουργήσει ιδανικές συνθήκες για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτικής τεχνογνωσίας. Η ναυτική έρευνα πραγματοποιείται από την MARIN (Maritime Research Institute Netherlands), παγκοσμίως αναγνωρισμένη για την έρευνά της στον τομέα του σχεδιασμού πλοίων, της ναυπηγικής βιομηχανίας, της ναυτιλίας και της μηχανικής των ωκεανών. Η κύρια δραστηριότητα της MARIN είναι η εφαρμογή της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας και της τεχνολογίας γενικά και ειδικότερα η υδρομηχανική. Άλλα ινστιτούτα που ασχολούνται με τη ναυτική έρευνα είναι το Deltares, ο Οργανισμός Εφαρμοσμένης Επιστημονικής Έρευνας (TNO), το Πανεπιστήμιο Τεχνολογίας του Delft, το Πανεπιστήμιο του Twente και το Erasmus University Rotterdam.

Ένα ευνοϊκό φορολογικό κλίμα είναι σημαντικό για τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως. Το ολλανδικό φορολογικό σύστημα διαθέτει πολλά χαρακτηριστικά που καθιστούν την Ολλανδία μια ελκυστική έδρα για τις επιχειρήσεις. Σημαντικά στοιχεία περιλαμβάνουν τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται υπόψη τα κέρδη, η φορολογία βάσει της χωρητικότητας, η απαλλαγή συμμετοχής, ο νόμιμος φόρος παρακράτησης επί των εξερχόμενων πληρωμών τόκων και δικαιωμάτων, ένα ευρύ δίκτυο διμερών φορολογικών συνθηκών για την αποφυγή της διπλής φορολογίας και σε πολλές περιπτώσεις μειωμένο ή μη

παρακρατούμενο φόρο για τα μερίσματα σε επιλέξιμες εταιρείες και η διευκόλυνση των φορολογικών μισθολογικών δαπανών.

Το φορολογικό σύστημα στην Ολλανδία παρέχει τη δυνατότητα να γίνουν εκ των προτέρων συνεννοήσεις με τον φορολογικό επιθεωρητή όσον αφορά τον καθορισμό των φορολογητέων κερδών ή για άλλα θέματα όπως η εκτίμηση των περιουσιακών στοιχείων που πρέπει να μεταφερθούν στην Ολλανδία. Αυτή η πρακτική του προκαθορισμού του φόρου, επιτρέπει στις εταιρείες να καταλήξουν σε συμφωνία με την ολλανδική φορολογική αρχή για τα φορολογητέα κέρδη και άλλα φορολογικά θέματα προτού ξεκινήσουν τις δραστηριότητές τους στην Ολλανδία.

Ένας από τους πυλώνες του ολλανδικού νόμου περί φορολογίας εταιρειών είναι η «απαλλαγή συμμετοχής». Η εξαίρεση αυτή προστατεύει τις εταιρείες από τη διπλή φορολογία σε περίπτωση που μια θυγατρική διοχετεύει τα κέρδη της στη μητρική εταιρεία. Για να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση από άλλες πηγές (η απαλλαγή από τη συμμετοχή δεν ισχύει για το εισόδημα), η Ολλανδία έχει συνάψει πάνω από 80 διμερείς φορολογικές συμβάσεις με άλλες χώρες σχετικά με την πρόληψη της διπλής φορολογίας. Αυτή η φορολογική πρακτική ισχύει τόσο για τους κατοίκους της Ολλανδίας όσο και για τους κατοίκους των χωρών της συνθήκης.

Το 1996, η Ολλανδία εισήγαγε μια ειδική φορολογική διευκόλυνση για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το φορολογικό δίκαιο της Ολλανδίας επιτρέπει στις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ολλανδία να επιλέγουν μεταξύ του τακτικού συστήματος φορολόγησης βάσει των πραγματικών κερδών ή της φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας: χαμηλό ποσό φόρου κατά αποκοπή βάσει της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων που εκμεταλλεύεται η ναυτιλιακή εταιρεία, ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη που πραγματοποιήθηκαν.

Για να είναι επιλέξιμες για εφαρμογή του καθεστώτος φόρου χωρητικότητας, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει να υπόκεινται σε ολλανδικό φόρο εισοδήματος ή φόρο εισοδήματος εταιρειών (CIT).

Τα κέρδη πρέπει να προέρχονται από τη λειτουργία θαλάσσιων πλοίων για τις ακόλουθες ναυτιλιακές υπηρεσίες:

-Η διεθνής μεταφορά ατόμων ή αγαθών στο εξωτερικό.

-Η μεταφορά ανθρώπων ή αγαθών στο εξωτερικό για σκοπούς εξερεύνησης ή εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων στη θάλασσα. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται τα πλοία μεταφοράς, τα πλοία εφοδιασμού και τα εφεδρικά πλοία που χρησιμοποιούνται στην υπεράκτια βιομηχανία.

-Δραστηριότητες ρυμούλκησης ή παροχής γενικής βοήθειας στη θάλασσα για πλοία. Τα επιλέξιμα πλοία είναι εκείνα των οποίων οι επιχειρησιακές δραστηριότητες εκτελούνται κατά το μεγαλύτερο μέρος (πάνω από το 50% σε ένα έτος) στη θάλασσα.

- Υπηρεσίες βυθοκόρησης στη θάλασσα.
- Εξερεύνηση του θαλάσσιου πυθμένα (ερευνητικά σκάφη).
- Καλώδια και σωλήνες, για τον στο βυθό της θάλασσας.
- Δραστηριότητες ανύψωσης στη θάλασσα (σκάφη γερανοί).

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση θεωρείται ότι εκμεταλλεύεται ένα σκάφος:

1.Αν μια επιχείρηση ασκεί σε σημαντικό βαθμό τη διαχείριση του σκάφους και το σκάφος φέρει τη σημαία ενός από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και το σκάφος ανήκει στην επιχείρηση.

2.Αν μία επιχείρηση πραγματοποιεί κυρίως την εμπορική διαχείριση του πλοίου που ανήκει σε άλλη εταιρεία, εφόσον η επιχείρηση διεξάγει τη διαχείριση ενός ή περισσότερων άλλων πλοίων κατά τον τρόπο που περιγράφεται στο σημείο 1) ανωτέρω, σύμφωνα με την οποία συνιδιοκτησία σημαίνει ότι το μερίδιο της επιχείρησης στο σκάφος είναι τουλάχιστον 5%.

3.Αν μία επιχείρηση δραστηριοποιείται στο πλοίο στο χρόνο της ναύλωσης κατά ταξίδι, εφόσον η επιχείρηση διεξάγει τη διαχείριση ενός ή περισσότερων πλοίων κατά τον τρόπο που περιγράφεται στο σημείο 1) και εφόσον το μερίδιο της επιχείρησης είναι τουλάχιστον 5%.

4.Αν μία επιχείρηση πραγματοποιεί στο σύνολο την στελέχωση και την τεχνική / ναυτιλιακή διαχείριση του πλοίου στην Ολλανδία για λογαριασμό τρίτου.

Στις ακόλουθες περιπτώσεις ισχύουν εξαιρέσεις όσον αφορά την απαίτηση του σημείου (1) ανωτέρω, σχετικά με τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ ή του ΕΟΧ για πλοία:

-Εάν πριν από τη λειτουργία του νέου σκάφους το ποσοστό των σκαφών που έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί από οποιαδήποτε ναυτιλιακή επιχείρηση που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ ή του ΕΟΧ και το οποίο πληροί τις προϋποθέσεις για το φορολογικό καθεστώς βάσει της χωρητικότητας, μειώθηκε σε σχέση με την 17<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2004 (ημερομηνία αναφοράς). Ο υπολογισμός θα πρέπει να βασίζεται στην καθαρή χωρητικότητα, για να κριθεί σε σχέση με το σύνολο του στόλου της ναυτιλιακής επιχείρησης που πληροί τις προϋποθέσεις για το φόρο χωρητικότητας. Για ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν υποβάλει αίτηση μετά την 17 Ιανουαρίου 2004, ο στόλος στο τέλος του έτους του πρώτου έτους για το οποίο η επιχείρηση πληροί τις προϋποθέσεις για το καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας, χρησιμεύει ως ημερομηνία αναφοράς.

-Εάν, πριν τεθεί σε λειτουργία το πλοίο, η καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που ήδη διαχειρίζεται η ναυτιλιακή επιχείρηση, τα οποία φέρουν τη σημαία ενός από τα κράτη μέλη της ΕΕ ή του ΕΟΧ και τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις για τον φόρο βάσει της χωρητικότητας,

ανέρχεται σε τουλάχιστον 60% του ποσοστού του στόλου της επιχείρησης που πληροί τις προϋποθέσεις για το φόρο χωρητικότητας.

-Εάν το μέσο τριετές ποσοστό όλων των ιδιοκτητών πλοίων που πληρούν τις προϋποθέσεις για το ολλανδικό φορολογικό καθεστώς βάσει χωρητικότητας και φέρουν τη σημαία ενός από τα κράτη μέλη της ΕΕ ή του ΕΟΧ κατά το δημοσιονομικό έτος δεν έχει μειωθεί σε σύγκριση με το μέσο όρο των τριών προηγούμενων ετών.

Οι δραστηριότητες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης εξαιρούνται: τα ρυμουλκά και τα σκάφη βυθοκόρησης δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για τις εξαιρέσεις.

Τα κέρδη από δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα με τις προαναφερόμενες υπηρεσίες ναυτιλίας περιλαμβάνονται στο καθεστώς χωρητικότητας. Αυτά περιλαμβάνουν τη φόρτωση και εκφόρτωση καθώς και τις δραστηριότητες διαμεσολάβησης πλοίων που πραγματοποιούνται από την ίδια την ναυτιλιακή εταιρεία. Άμεσα σχετικές δραστηριότητες αυτού του είδους εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών στο βαθμό που εκτελούνται για λογαριασμό πλοίων που εκτελούνται από την επιχείρηση.

Η απόφαση επιλογής του καθεστώτος φόρου χωρητικότητας πρέπει να ληφθεί κατά το πρώτο έτος του φορολογητέου κέρδους από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται ή κάθε δέκατο έτος μετά. Μετά την έγκριση της αίτησης από τη φορολογική αρχή, το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα ισχύει για 10 έτη. Μετά από κάθε δεκαετή περίοδο, μια επιχείρηση μπορεί να συνεχίσει το καθεστώς για άλλα 10 έτη ή να επανέλθει στο κανονικό σύστημα φορολόγησης. Κατά την επιλογή του καθεστώτος φόρου χωρητικότητας, ορίζεται ένα φορολογητέο αποθεματικό για τη δεκαετή περίοδο. Αυτό γίνεται με τον υπολογισμό της διαφοράς μεταξύ της λογιστικής αξίας και της δίκαιης αγοραίας αξίας των περιουσιακών στοιχείων που σχετίζονται με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Εάν σε οποιαδήποτε στιγμή της περιόδου των 10 ετών μια ναυτιλιακή επιχείρηση δεν συμμορφωθεί με τους όρους του καθεστώτος φορολογίας χωρητικότητας, το αφορολόγητο αποθεματικό θα συμπεριληφθεί στη φορολογητέα βάση του.

Στην περίπτωση επιχείρησης η δραστηριότητα της οποίας περιορίζεται αποκλειστικά στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, το ποσό του φορολογητέου κέρδους εξαρτάται από τη συνολική καθαρή χωρητικότητα του σκάφους και τα σταθερά φορολογητέα κέρδη του πλοίου σε ευρώ ανά 1.000 τόνους ανά ημέρα. Η συντήρηση, επισκευές ή περιόδους κατά τις οποίες το πλοίο ήταν εκτός λειτουργίας εξαιτίας των δυσμενών συνθηκών της αγοράς, δεν μπορεί να εκπτώσιμες.

Για παράδειγμα: μια ναυτιλιακή εταιρία εκμεταλλεύεται ένα πλοίο με 6.000 καθαρούς τόνους και ένα με 20.000 καθαρούς τόνους. Τα κέρδη για το πρώτο πλοίο είναι € 9,08 (για τους πρώτους 1.000 καθαρούς τόνους) + € 34,05 (για την υπέρβαση) ημερησίως ή € 15,742,45 ετησίως. Ο φόρος που καταβάλλεται για το ποσό αυτό είναι € 3.148,49 (20% των € 15.742,45). Για το δεύτερο πλοίο, τα φορολογητέα κέρδη είναι € 9,08 + € 61,29 + € 45,40 ημερησίως ή € 42,256.05 ετησίως. Συνεπώς, ο οφειλόμενος φόρος κερδών είναι € 8.451,21 (20% των € 42.256,05).

Φορολογητέα κέρδη ανά ημέρα ανά 1.000 καθαρούς τόνους:

- € 9,08 για τους πρώτους 1.000 τόνους
- € 6,81 για κάθε υπέρβαση έως 10.000 καθαρούς τόνους
- € 4,54 για κάθε υπέρβαση έως 25.000 καθαρούς τόνους
- € 2,27 για κάθε υπέρβαση πάνω από 25.000 καθαρούς τόνους
- € 0,50 \* για οποιαδήποτε υπέρβαση πάνω από 50.000 καθαρούς τόνους

\* Ο μειωμένος συντελεστής 0,50 ευρώ ανά ημέρα ανά 1.000 τόνους για σκάφη με καθαρή χωρητικότητα άνω των 50.000 διευρύνεται με συντελεστή 1,77 ευρώ ανά ημέρα ανά 1000 καθαρούς τόνους, εκτός εάν ένα σκάφος ήταν:

-καταρχήν νηολογημένα υπό σημαία μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2008 και για τα οποία τα κέρδη καθορίστηκαν βάσει του ολλανδικού φόρου χωρητικότητας ή

-νηολογημένα με σημαία εκτός ΕΕ / ΕΟΧ κατά τα πέντε έτη πριν από την εφαρμογή του υπολογισμού του κέρδους βάσει της χωρητικότητας.

Σε περίπτωση διαχείρισης πλοίων, το φορολογητέο κέρδος θα μειωθεί στο 25% του φορολογητέου κέρδους που υπολογίζεται σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα. Επιπλέον, το κέρδος όπως καθορίστηκε παραπάνω θα αυξηθεί με τα κέρδη που προέρχονται από δραστηριότητες που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

Τα υπολογισθέντα φορολογητέα κέρδη φορολογούνται βάσει των γενικών συντελεστών φόρου εισοδήματος εταιρειών (Corporate Income Tax-CIT). Το 2017, τα ποσοστά αυτά ανέρχονται σε 20% για τα πρώτα 250.000 ευρώ φορολογητέου εταιρικού εισοδήματος και 25% για το φορολογητέο εταιρικό εισόδημα για το ποσό άνω των 250.000 ευρώ.

Στην περίπτωση επιχείρησης που πραγματοποιεί επίσης κέρδη από άλλες δραστηριότητες, μόνο τα κέρδη που θα προκύψουν από θαλάσσια ναυσιπλοΐα και άμεσα συναφείς δραστηριότητες,

υπολογίζονται βάσει της χωρητικότητας. Ως εκ τούτου, όλα τα περιουσιακά στοιχεία, οι υποχρεώσεις και τα κέρδη που σχετίζονται με τη ναυτιλία θα πρέπει να διαχωρίζονται από εκείνα που σχετίζονται με τις άλλες πράξεις της ναυτιλιακής επιχείρησης, και, κατ' αρχήν, να αποτιμώνται στο αρχικό τους κόστος (ιστορική κοστολόγηση). Τα λοιπά κέρδη θα καθοριστούν με βάση τον πραγματικό κύκλο εργασιών και το κόστος και υπόκεινται στο κανονικό σύστημα φορολόγησης.

Εκτός από το φορολογικό πλαίσιο που προσφέρεται στους ιδιοκτήτες και τους διαχειριστές θαλάσσιων σκαφών, η κυβέρνηση της Ολλανδίας προσφέρει μια άλλη φορολογική παραχώρηση, η οποία μπορεί να αποφέρει σημαντική εξοικονόμηση σχετικά με το μισθολογικό κόστος των ναυτικών. Προκειμένου μια επιχείρηση να επωφεληθεί από αυτή τη φορολογική παραχώρηση, πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, καθώς το πλήρωμα πρέπει να είναι νηολογημένο σε πλοίο που φέρει ολλανδική σημαία και οι εργοδότες πρέπει να υποχρεώνονται να παρακρατούν το φόρο μισθών της Ολλανδίας στους μισθούς που πληρώνονται.

Η υπαγωγή στον ολλανδικό φόρο μισθωτών υπηρεσιών εξαρτάται από τις διμερείς φορολογικές συμβάσεις. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι χώρες όπου είναι η έδρα της εταιρίας επιβάλλουν φόρο μισθού. Τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η παραχώρηση αυτή δεν επηρεάζουν τους μισθούς που εισπράττονται και τα συνολικά οφέλη αθροίζονται στην εταιρεία. Οι εργοδότες εξακολουθούν να μεταφέρουν τον φόρο μισθών στο ολλανδικό δημόσιο ταμείο, αλλά το ποσό αυτό μειώνεται κατά 40% του φορολογικού εισοδήματος των ναυτικών που είναι κάτοικοι μιας χώρας της ΕΕ ή του ΕΟΧ.

### *Η ναυπηγική στην Ολλανδία*

Ο συνολικός κύκλος εργασιών των ολλανδικών ναυπηγείων το 2016 ανήλθε σε 4,4 δις ευρώ έναντι 5 δις ευρώ το 2015. Ο συνολικός κύκλος εργασιών του τομέα των θαλάσσιων τεχνολογιών της Ολλανδίας ανήλθε σε 7,1 δις το 2016, μείωση κατά 1,1 δις ευρώ (-13,8%) σε σύγκριση με το 2015.

Η πτώση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας επηρέασε τα ολλανδικά ναυπηγεία το 2016. Ο αριθμός των νέων παραγγελιών για τα ποντοπόρα πλοία συνέχισε να μειώνεται, από 64 το 2015 σε 42 το 2016. Η αξία των νέων παραγγελιών μειώθηκε επίσης, από 693 εκατ. ευρώ το 2015 σε 642 εκατ. ευρώ το 2016.

Στο τέλος του 2016 οι συνολικές παραγγελίες στα ολλανδικά ναυπηγεία περιελάμβαναν 106 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 508.000 CGT - σημαντική μείωση από τα 637.000 CGT πριν από ένα χρόνο. Εβδομήντα δύο πλοία ολοκληρώθηκαν το 2016 με συνολική χωρητικότητα 287.000 CGT, αύξηση 10% σε σχέση με το 2015. Οι παραδόσεις είχαν συνολική αξία άνω των 1,3 δις ευρώ το 2016, περίπου το ίδιο με το προηγούμενο έτος. Τα σκάφη που παραδόθηκαν σε μη Ολλανδούς πελάτες αντιπροσώπευαν περισσότερο από ένα δις ευρώ το 2016, ποσοστό παρόμοιο με εκείνο που παρατηρήθηκε το προηγούμενο έτος. Από τα 72 πλοία τα 19 κατασκευάστηκαν για την βιομηχανία υπεράκτιου πετρελαίου και φυσικού αερίου και για την αγορά ανανεώσιμης ενέργειας. Επιπλέον παραδόθηκαν 18 δεξαμενόπλοια μεταφοράς



εμπορευμάτων και υγρού φορτίου και επτά βυθοκόροι. Οι υπόλοιπες παραδόσεις αποτελούνταν από ρυμουλκά, περιπολικά σκάφη και άλλα σκάφη υπηρεσιών. Η Ολλανδία κατείχε την τέταρτη θέση στην Ευρώπη όσον αφορά στην κατασκευή των νέων σκαφών το 2016.

Εκτός από τα ναυπηγεία που επικεντρώνονται στην παραγωγή θαλάσσιων σκαφών με χωρητικότητα άνω των 100 GT, υπάρχουν πολλά άλλα ναυπηγεία που κατασκευάζουν διάφορα εξειδικευμένα σκάφη. Αυτά κυμαίνονται από κατασκευή σκαφών μεγάλων φορτηγών για εσωτερική ναυσιπλοΐα και ποτάμια κρουαζιερόπλοια έως μικρά ρυμουλκά για λιμάνια και πιλοτικά σκάφη μέχρι 100 GT.

Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων για τα ποτάμια που παραδόθηκαν μειώθηκε από 15 το 2015 στα εννέα το 2016. Οι παραγγελίες των κρουαζιερόπλοιων για τα ποτάμια μειώθηκαν επίσης ελαφρά από 14 σκάφη το 2015 σε 12 το 2016. Το 2016 παραδόθηκαν 20 βυθοκόροι αναρρόφησης κοπής σε σύγκριση με 28 το 2015.

Ο κύκλος εργασιών των ολλανδικών επισκευαστικών ναυπηγείων για τα ποντοπόρα πλοία ανήλθε σε 442 εκ. ευρώ το 2016, ενώ ήταν 562 εκ. ευρώ το 2015. Η απασχόληση μειώθηκε επίσης από 2.231 άτομα το 2015 σε 2.020 άτομα το 2016. Ενώ ο κύκλος εργασιών τα τελευταία χρόνια είχε διατηρηθεί σε σταθερό επίπεδο, αυτό έληξε το 2016. Η τακτική συντήρηση των σκαφών εξακολουθεί να είναι περιορισμένη και ο διεθνής ανταγωνισμός είναι έντονος.

Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ολλανδία συνδέεται στενά με περίπου 670 προμηθευτές που παρέχουν υπηρεσίες και ναυτιλιακά προϊόντα σε ολλανδικά και διεθνή ναυπηγεία και άλλες ναυτιλιακές εταιρείες. Οι περισσότερες υπάγονται στην κατηγορία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Το 2016 η αγορά άρχισε να επιδεινώνεται για τους Ολλανδούς προμηθευτές καθώς οι συνολικές πωλήσεις μειώθηκαν κατά ένα έκτο, από 4,2 δις ευρώ σε 3,5 δις ευρώ.

#### ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ:

<http://businessguide.maritimeholland.com/maritime-holland-business-guide1718>

Netherlands Maritime Technology <https://maritimetechnology.nl/en/sectorinformatie/>

Royal Association of Netherlands Shipowners (Shipping) [www.kvnr.nl](http://www.kvnr.nl)

Maritime by Holland (Maritime industry) <https://maritimebyholland.nl>

Dutch Association of Dredging Contractors (Dredging) [www.waterbouwers.nl](http://www.waterbouwers.nl)

HISWA Holland Marine Industry (Yacht building) [www.hiswa.nl](http://www.hiswa.nl)

The Association of Dutch Suppliers in the Oil and Gas Industry (Offshore) <http://www.iro.nl/>

The Central Agency for Rhine and Inland Shipping (Inland shipping) <http://www.cbrb.nl/>

THE NETHERLANDS - Home to leading maritime companies:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2012/06/06/vlaggenbrochure-the-netherlands-home-to-leading-maritime-companies>

The Dutch Maritime Strategy 2015 – 2025:

<https://www.government.nl/topics/maritime-transport-and-seaports/documents/reports/2015/07/07/the-dutch-maritime-strategy-2015-2025>

Association of Central Bureau for Rhine and Inland Navigation <https://www.cbrb.nl/publicaties>

Association of Dutch Suppliers in the Oil and Gas Industry and Offshore Renewable Industry  
<https://iro.nl/>

Holland Marine Industry <http://www.hiswa.nl/>

Association of Water Builders <http://www.waterbouwers.nl/>

<https://www.maritiemland.nl/maritieme-sector/publicaties/maritieme-monitor-2016/>

Maritime Research Institute Netherlands <http://www.marin.nl/web/Organisation/History.htm>

Maritime Academy Holland <http://www.maritiemeacademieholland.nl/English>