

## Η φορολογική ασυλία των εφοπλιστών

του Γιάννη Μηλιού

Σύμφωνα με πάρα πολλές επιστημονικά έγκυρες και επαρκώς τεκμηριωμένες εργασίες, η συμβολή του κεφαλαίου στα φορολογικά έσοδα των κρατών διεθνώς βαίνει συνεχώς μειούμενη. Η συνεχής αυτή μείωση επιδεινώνει τα δημοσιονομικά μεγέθη και αποτέλεσε μία από τις σημαντικότερες αιτίες για να φτάσουμε στη σημερινή κρίση που μαστίζει την κοινωνική πλειοψηφία.

Η απάντηση στην κρίση από τη σκοπιά των αναγκών της κοινωνίας δεν μπορεί παρά να περιλαμβάνει την αυτονόητη αύξηση της φορολόγησης του κεφαλαίου, του εφοπλιστικού συμπεριλαμβανομένου.

Το εφοπλιστικό κεφάλαιο είναι ένας πολύ ισχυρός κλάδος, με πολύ μεγάλα κέρδη, από τους πλέον διεθνοποιημένους και πρωταγωνιστεί στην ασυδοσία υποφορολόγησης του κεφαλαίου διεθνώς. Στην Ελλάδα ειδικά οι ισχυροί εφοπλιστές αυξάνονται συνεχώς. Το 2013 προστέθηκαν ακόμη 6 στους «εκατομμυριούχους», δηλαδή στους εφοπλιστές που διαθέτουν στόλο με χωρητικότητα που υπερβαίνει το ένα εκατομμύριο τόνους dwt, ανεβάζοντας τους «εκατομμυριούχους» σε 66. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του IOBE, ο ετήσιος τζίρος του κλάδου είναι της τάξης των 13-14 δις ευρώ, ενώ η φορολογία που προκύπτει ειδικά από τις θαλάσσιες μεταφορές (κέρδη της τάξης των 5,5 δις) είναι μόλις 25 εκ. ευρώ.

Πέρα από το φορολογικό καθεστώς υπάρχει και το ζήτημα των εργασιακών σχέσεων. Η θέση των Ελλήνων ναυτικών και στη συνέχεια όλων των εργαζόμενων στον κλάδο επιδεινώνεται συνεχώς από τις εξελίξεις. Η τάση του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου, ειδικά των παραγόντων που παίζουν ισχυρό ρόλο στην κοινωνική και πολιτική ζωή όπως ο κ. Μαρινάκης, είναι να έχουν καράβια με ξένη σημαία. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη του IOBE στα καράβια αυτά οι εργαζόμενοι είναι στην πλειοψηφία τους αλλοδαποί και σύμφωνα με στοιχεία που δίνουν τα σωματεία των ναυτικών, οι εργαζόμενοι αυτοί είναι χαμηλότερα αμειβόμενοι, δεν εντάσσονται στις συλλογικές συμβάσεις και η παρουσία τους χρησιμοποιείται ως όπλο εκβιασμού για την επιδείνωση των συνθηκών όλων των εργαζόμενων στον κλάδο.

Στην Ελλάδα τα δημόσια έσοδα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αντιστοιχούν σε πολύ μικρότερο ποσοστό του ΑΕΠ από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Η φοροασυλία αυτή δεν μπορεί να συνεχιστεί. Η κυβέρνηση της Αριστεράς θα κάνει για πρώτη φορά πράξη τη συνταγματική επιταγή «ο καθένας σύμφωνα με τη φοροδοτική του ικανότητα», με στόχο να ελαφρυνθεί η κοινωνική πλειοψηφία των χαμηλών και μεσαίων εισοδημάτων που σήμερα υπερφορολογείται. Οι όποιες φοροαπαλλαγές για λόγους δημιουργίας θετικού κλίματος στην οικονομία πρέπει να στραφούν προς άλλη κατεύθυνση, όπως για παράδειγμα προς τα νέα συνεργατικά εγχειρήματα της κοινωνικής οικονομίας. Στο πρόγραμμα της κυβέρνησης θα περιλαμβάνεται η κατάργηση όσων φοροαπαλλαγών δεν σχετίζονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και η επανεξέταση από μηδενική βάση όλων των φορολογικών απαλλαγών και της σχετικής νομοθεσίας των εφοπλιστών και των ναυτιλιακών εταιριών. Επίσης η κατάργηση του νόμου 2687/53 και του άρθρου 13 των Εγκριτικών Πράξεων θα λάβει χώρα κατά τη συνταγματική αναθεώρηση.

Το πρόβλημα όμως της φορολόγησης του εφοπλιστικού κεφαλαίου είναι στην πραγματικότητα διεθνοποιημένο πρόβλημα. Η διεθνής πρακτική είναι κάθε καράβι να μετατρέπεται σε μια οφσόρ εταιρεία με αποτέλεσμα να μην φορολογείται η παραγωγή προστιθέμενης αξίας από τη δραστηριότητά του σε καμία χώρα. Η ολοκληρωμένη

λύση για το πρόβλημα αυτό πρέπει να είναι διεθνής. Η κατεύθυνση μιας διεθνούς συμφωνίας πρέπει να είναι προς τη θεσμοθέτηση διεθνών κανόνων αντίστοιχων με αυτο;γw που προτείνονται ήδη από το Κόμμα της Ευρωπαϊκής Αριστεράς για τη διακίνηση των κεφαλαίων.

Η αντιμετώπιση της υποφορολόγησης των εφοπλιστών είναι ένας ακόμη λόγος για την ανάδειξη του ΣΥΡΙΖΑ σε πρώτη δύναμη στις ευρωεκλογές. Όπως δείχνουν οι συνδυασμοί των δημοτικών εκλογών στον Πειραιά και η έμμεση ή άμεση στήριξη των εφοπλιστών από το παλιό πολιτικό σύστημα, μόνο η ευρωομάδα του ΣΥΡΙΖΑ μπορεί να παρέμβει με προοδευτικές προτάσεις και επεξεργασίες στις επιτροπές του ευρωκοινοβουλίου.