

您的选择： 全球航运业税务概览



目录

前言	4
1、介绍	6
2、吨位税制 — 一般特点	8
3、吨位税制 — 荷兰模式与希腊模式	10
4、吨位税制 — 详细比较	12
5、航运激励制度	26
6、优惠税收制度	29
7、税收协定待遇和非居民纳税人税收	31
结语	33
定义和缩略语	34
联系人	35

您的优先事项，我们的
专业地位……

……一起出色的
完成工作

前言

本出版物通过介绍全球航运业各种企业税收制度，旨在帮助您找到最合适您的企业的位置和税收制度。



Socrates Leptos-Bourgi

全球航运与港口协调员；
希腊运输与物流领导人



Erwin van den Bree

荷兰航运与离岸税务专家



Jeroen Boonacker

荷兰港口与航运领导人

没有人能逃离日益全球化这一现实。世界海洋上每天航行着大量船舶，在全球各个地方来回运输着数量庞大的各类商品。截至2007年，航运业都有很强的能力从日益增长的全球贸易中受益。

2008年，一切都发生了变化。随着全球经济低迷对航运业造成的冲击，两位数的年运量增长率和坚定的运费发生动摇。自那时起，一些地区已出现了复苏的迹象。但其他地区经济疲软依然存在。总体而言，全球经济中的市场状况依然充满了挑战，而这对航运业有深刻的影响。

由于增长率不再是已知数，航运公司正在被迫重点研究其业务模式。为了能在航运量需求减少期间存活下去，传统航运业的运作将不得不比以往更为灵活。

并不是每一个部门都在下滑——相对年轻的离岸部分实际上正在走强。传统化石能源的开采、绿色能源和离岸施工均取得了显著进展。市场参与者的数量增多了，同时增多的还有服务该部门的专用船舶的类型和设计，以及提供给离岸行业的航运服务的范围。

由于增长率不再是已知数，航运公司正在被迫重点研究其业务模式。为了存活，传统航运业的运作将不得不更为灵活。

对于许多国家而言，航运业是非常重要的。税收激励措施用于刺激投资，且经济危机促使一些国家加强了这些激励措施。但税收激励措施和特殊制度的可获得性会迅速变化。政府收入不断减少、跨国公司的经济重要性日益增加以及各种形式的全球化阻力，已经导致OECD国家重新考虑可能会给在全球运营的企业带来低有效税率的各种税收制度。这可能会对航运税收制度产生影响。

为您的组织选择一个最理想和全球公认的税收制度比以往任何时候都更为重要。本手册介绍了全球航运业征税的不同方式，并比较了吨位税和激励措施制度，同时介绍了相关税收协定和拥有优惠税收制度的国家。我们的分析既考虑了总体趋势，又考虑了具体解释，能够让您更清楚的了解全球最重要的航运国家是如何处理税收的。

与往常一样，经济衰退期不仅充满了挑战，同时也充满了机遇。从长远来看，航运业的前景是非常乐观的，但将会有深刻变化。市场正在整合，且世界贸易平衡正在发生变化。为了保持竞争力，航运公司将需要调整自己的企业策略和流程。它们将需要服务提供更好盈利的部分，运营将需要更加国际化。这意味着要与更多样化的税收部门打交道，这些税收部门也正在变得更加复杂。调整企业、经营和税收结构的有效方式将是至关重要的。普华永道可以通过从全局审视您的企业和为您找到最适宜的位置和税收制度，帮助您优化您的全球税务格局。

从长远来看，航运业的前景是非常乐观的，但将会有深刻变化。以有效的方式调整企业、经营和税收结构将是至关重要的。

1. 介绍

本手册介绍了全球航运业企业税收一般模式，指导您获得最适合您的企业的税制。

本出版物的目的是提供全球航运业适用税收制度的简要概述。

我们审查了三类税收制度：

- a) 吨位税制：应纳税额基于船舶吨位的税收制度；
- b) 航运激励制度：有专门针对航运业的优惠税收规定的税收制度；
- c) 优惠税收制度：没有针对航运业的特定豁免，但一般特点是实际税率较低。

另外，我们也仔细研究了税收协定待遇和非居民纳税人税收。

对于各个类别，我们强调了主要特征以及重要例外情形。我们尤其注重识别一般模式，并分析税收差异是否以及如何对航运业产生影响。但我们的调查和当前出版物并不是完全详尽的。

选择国家

对于我们的调查，国家的选择是基于三个标准的：

- a) 该国对航运业的重要性，主要是通过登记在该国的船舶数量以及国内航运业的规模来衡量；
- b) 税收制度的整体吸引力；
- c) 专门针对航运业的税收激励措施的可获得性。

我们的分析包含了图1中列出的国家，所有这些国家都满足了这三个标准中的至少两个。

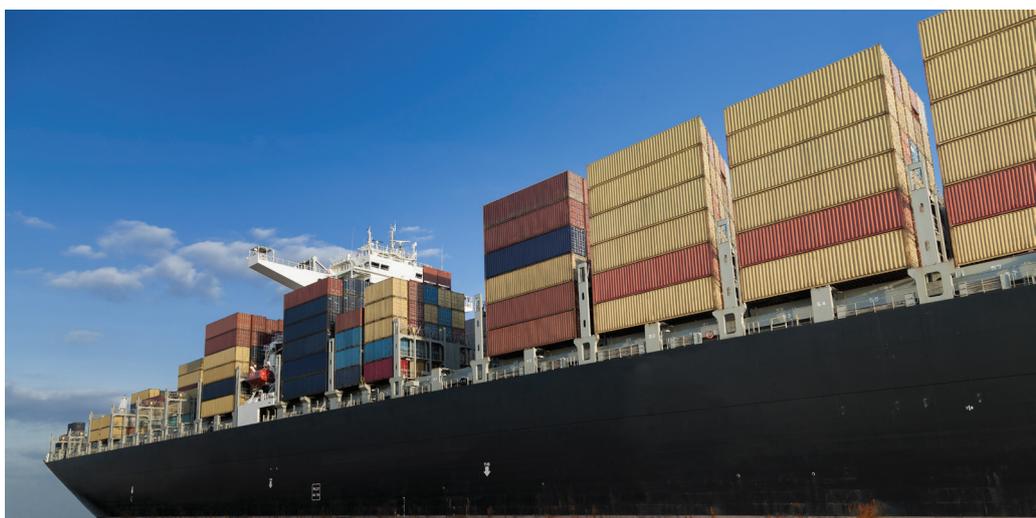


图1.主要航运国家及其各自的税收制度

国家	税收制度
 安提瓜和巴布达	优惠税收制度
 巴巴多斯	优惠税收制度
 比利时	吨位税—荷兰模式
 百慕大	优惠税收制度
 巴西	航运激励制度
 英属维尔京群岛	优惠税收制度
 保加利亚	吨位税—荷兰模式
 加拿大	非居民纳税人税制
 加那利群岛	航运激励制度
 开曼群岛	优惠税收制度
 中国	航运激励制度
 库拉索和圣马丁	吨位税—荷兰模式; 航运激励制度
 塞浦路斯	吨位税—希腊模式
 丹麦	吨位税—荷兰模式
 爱沙尼亚	优惠税收制度
 芬兰	吨位税—荷兰模式
 法国	吨位税—荷兰模式; 航运激励制度
 德国	吨位税—荷兰模式
 希腊	吨位税—希腊模式
 香港	航运激励制度
 印度	吨位税—荷兰模式
 爱尔兰	吨位税—荷兰模式
 马恩岛	优惠税收制度
 意大利	吨位税—荷兰模式; 航运激励制度
 日本	吨位税—荷兰模式
 利比里亚	非居民纳税人税制
 马来西亚	航运激励制度
 马耳他	吨位税—希腊模式
 马绍尔群岛	优惠税收制度; 非居民纳税人税制
 荷兰	吨位税—荷兰模式; 航运激励制度
 挪威	吨位税—荷兰模式
 巴拿马	航运激励制度
 菲律宾	航运激励制度
 波兰	吨位税—荷兰模式
 韩国(南韩)	吨位税—荷兰模式
 俄罗斯	航运激励制度
 圣卢西亚	优惠税收制度
 新加坡	航运激励制度
 南非	吨位税—荷兰模式; 优惠税收制度
 西班牙	吨位税—荷兰模式
 瑞典	航运激励制度; 吨位税—荷兰模式正在审查是否能实施
 台湾	吨位税—荷兰模式
 土耳其	航运激励制度
 英国	吨位税—荷兰模式
 美国	吨位税—荷兰模式

2. 吨位税制——一般特点

大多数吨位税制有类似的特点和要求,并考虑了很低的有效税率。

吨位税的主要原理是应纳税额是根据船舶的吨位,而不是根据利用船舶获得的实际会计利润来计算的。各国纷纷为应在其国缴税的纳税人出台了吨位税。

吨位税制的主要优点是:在某些情况下,可以实现一个不足1%的很低有效税率。

大多数吨位税制有类似特点。在吨位税制中,利润的计算方法是用船舶的登记吨位乘以一个固定的每个开航日的每吨核定利润。所有国家均采用了一个回归尺度体系,因为较小船舶航行的每吨利润率往往高于较大船舶。在欧盟内部,欧州委员会已经制定了国家援助海上运输的指导方针。这带来了许多的一致性,但在各个国家中的解释仍有不同。这将会在以下章节介绍。

符合条件的活动

只有一些航运活动才符合吨位税制条件。吨位税制通常适用于国际运输中的“海上运输”,即货物和人员的海上运输。在一些吨位税制下,拖船、线缆和管道铺设、清淤和/或船舶管理活动也可能符合条件。

所有权

为了符合吨位税制条件,航运公司必须拥有一定形式或程度的船舶所有权。要求的所有权形式或程度在不同吨位税制中有所不同。这方面的条件通常是指下列类型的要求:

- 航运公司必须拥有出海船舶或者必须有光船租赁协议下的船舶使用权。
- 航运公司允许按照定期租船租出船舶,有些情况下允许以光船租赁租出船舶。
- 航运公司可将吨位税制度应用于一些定期租入的船舶。

有关所有权程度的条件通常与这一要求配合使用:有关该船舶的一定程度的管理活动要在公司(作为税收居民)所在的国家开展。在大多数吨位税制中,战略和商业管理应通常由有船公司直接开展。

锁定期

一些吨位税制要遵守一个所谓的“锁定期”,即纳税人原则上不能改变适用税制的期限。在大多数国家的吨位税制下,只允许在一个固定期限里适用吨位税制,通常是十年。

资本利得

出售与国际航运活动相关的船舶和设备的资本利得在某些吨位税制下无须缴纳普通税。在比较不同的税制时,要注意的要点如下:

- 在进入税制时,隐藏储备金可能要纳税,也可能不纳税;和/或可能会导致递延税款负债。
- 在锁定期内放弃税制有时会导致直接税款负债。
- 在锁定期期满后离开税制,关于船舶税收目的估值以及归因于该估值的后果,可能会有不同的规则适用。

旗帜要求

大多数吨位税制要求船舶悬挂的旗帜与拥有该船舶的公司的居住地之间有联系。例如，对于欧盟居民企业，原则上只有悬挂欧盟和欧洲经济区旗帜的船舶才有资格应用吨位税制。但也有许多例外情形。

管理

应用吨位税制的管理要求每个国家均不同。通常，以下四种类型的管理是相关的：

- **战略管理：**关于船舶投资和撤资的决定以及关于其他管理活动开展方式的决定。
- **商业管理：**关于海运契约、租船和货物运送的活动。
- **技术—航海管理：**保持船舶实际运营的活动。
- **船员管理：**招聘海员和让海员开始工作。

对于大多数吨位税制而言，战略和商业管理应直接由有船公司开展。但有时候，船舶管理公司也可获得吨位税制资格。例如：如果船舶管理公司执行全面的技术—航海和船员管理，则该公司也能申请吨位税制。



3. 吨位税制 — 荷兰模式与希腊模式

有两种不同的吨位税制:

- 荷兰模式: 于1996年推出, 在欧盟指导方针之前
- 希腊模式: 于1957年推出

荷兰吨位税模式

在荷兰吨位税模式下, 应税基数是基于船舶的净吨位, 而不是实际的营业利润来计算的。

荷兰模式率先由荷兰在1996年推出, 在随后的几年中进一步发展, 是吨位税最普遍的形式。比利时、保加利亚、库拉索和圣马丁、丹麦、芬兰、法国、德国、印度、爱尔兰、意大利、日本、韩国(南韩), 荷兰、挪威、波兰、南非、西班牙、台湾、英国和美国均已执行其基本结构。此外, 瑞典的一个委员会也正在考虑可能引入吨位税制。

原则上, 该税制可由相应国家中应缴税的个人和公司采用。

根据荷兰吨位税模式计算应税利润 示例

在荷兰模式中, 船舶的应税营业利润是基于船舶的净吨位的, 而不是实际营业利润。核定应税利润须按(企业)所得税(CIT)税率缴税。荷兰模式与普通税法的主要区别在于航运公司航运活动相关利润的计算。除此之外, 航运公司与其不符合条件的航运收入须按常规税收规则缴税。

根据荷兰吨位税模式计算一艘5年货船的利润和税费, 该货船总吨位为20,000吨; 净吨位18,000吨, 全年运营。

每1,000净吨每天应税利润金额	
€8.00	不足1,000净吨
€6.00	不足10,000净吨
€4.00	不足25,000净吨
€2.00	超过 25,000净吨

应税利润:
每天应税利润为:
 $1 \times €8.00 + 9 \times €6.00 + 8 \times €4.00 = €94$ 。
每年应税利润金额为:
 $€94 \times 365 = €34,310$ 。
基于25%的国家特定税率, 征收的企业所得税金额为:
 $€34,310 \times 25\% = €8,578$ 。



希腊吨位税模式

在希腊吨位税模式下, 应税基数是基于船舶的总吨位, 而不是实际的营业利润来计算的。

希腊模式于1957年推出, 但最近有重大修订。一般而言, 希腊吨位税模式适用于:

- 拥有悬挂希腊国旗船舶的希腊或外国有船公司; 以及
- 拥有悬挂外国国旗船舶、但在希腊设有只从事满足某些标准的船舶管理活动的船舶管理公司的外国有船公司¹。

希腊模式也被塞浦路斯和马耳他采用, 但塞浦路斯和马耳他采用的计算方法与希腊的略有不同。

希腊吨位税模式涵盖所有船舶和所有航运活动。利润分配给数量不限的中间控股公司直至受益所有人也是免税的。

根据希腊吨位税模式计算应税利润

在希腊模式下, 船舶的应税吨位是基于一组数量固定的吨位尺码组和系数来计算的。该系数乘以应税总吨位。随后, 税费采用对应于该船舶年龄的税率进行计算。航运利润不再征收任何其他的企业所得税或股息预提税。

示例

在以下示例中, 一艘5年货船的应税吨位和征收的企业所得税是基于希腊吨位税模式计算的, 该货船由一家希腊居民企业经营, 全年营业, 总吨位为20,000吨, 净吨位为18,000吨。

要根据希腊模式计算应税吨位, 可采用以下标尺 (2015年标尺):

A类船舶	
总吨位	税率
100-10,000	1.2
10,001-20,000	1.1
20,001-40,000	1
40,001-80,000	0.45
超过 80,001	0.2

对于一艘总注册吨位为20,000吨的船舶, 这会得到应税吨位为: $10,000 \times 1.2 + 10,000 \times 1.1 = 23,000$ 。

该数字再乘以对应于该船舶年龄的相应税率 (2015年税率)。

A类船舶 (2015年税率)

船舶年龄	税率 (\$/吨)
0-4	0.407
5-9	0.730
10-19	0.714
20-29	0.676
超出 30	0.522

征收的企业所得税税额为: $23,000 \times \$ 0.730 = \$ 16,790$ 。

在希腊, 船舶所有人无须缴纳使用船舶得来的收入或出售悬挂希腊国旗的船舶得来的资本利得的普通所得税 (换言之, 吨位税代表了船舶所有人的所有应纳税额)。如果该所有人是一家公司, 则这扩展至其股东。

如果外国有船公司采用由希腊的船舶管理公司来享受希腊吨位税制 (有关悬挂希腊国旗或外国国旗的船舶), 吨位税也是该外国公司及其股东的所有应纳税额。该公司的航运利润不再征收企业所得税或股息预提税。该公司国外已缴纳的吨位税将可获得税收抵免。

¹ 拥有悬挂外国国旗船舶但在希腊有一个从事船舶管理以外活动 (即经纪、租赁、保险等) 的外国有船公司在2012年至2015年期间不缴纳吨位税, 但要缴纳特别捐税。

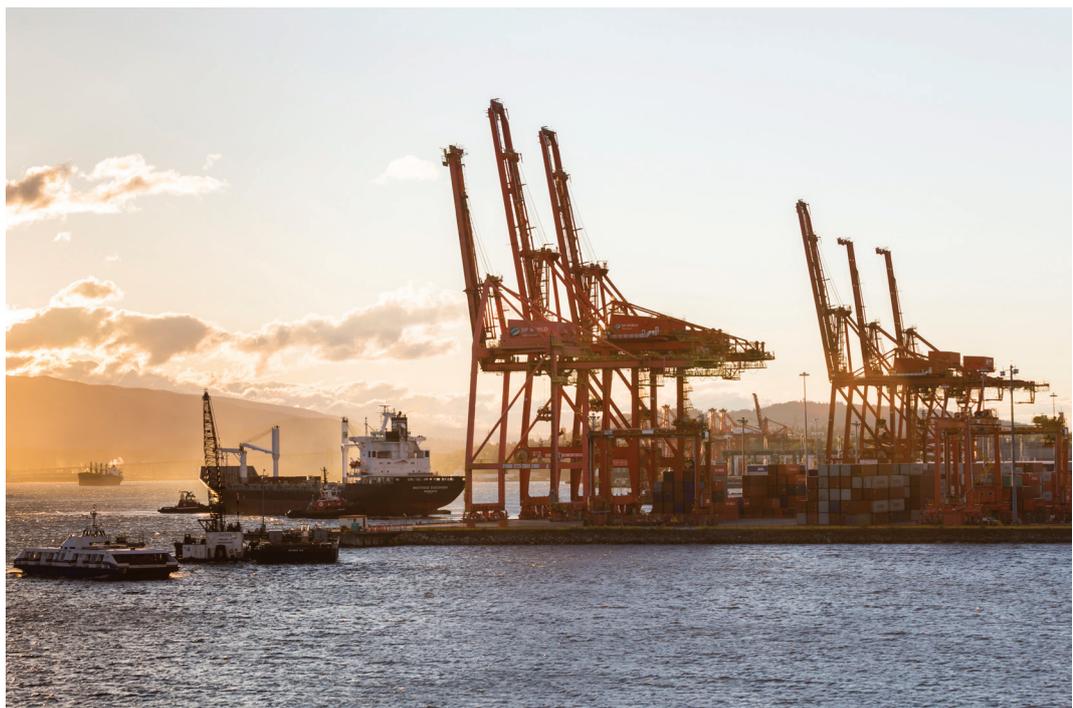
4. 吨位税制 — 详细比较

地方吨位税制的详细内容可能会有所不同。我们介绍了通用规则和最重要的地方偏离，以便您选择适合您的企业的最佳税制。

在上一节中，我们介绍了荷兰和希腊吨位税模式的一般特点。现在，我们将更详细介绍主要要求，重点放在吨位税制的以下特点：

1. 吨位税计算方法; 
2. 符合条件的活动; 
3. 符合条件的人员; 
4. 符合条件的船舶和所有权要求; 
5. 锁定期; 
6. 资本利得; 
7. 旗帜和登记要求; 以及 
8. 船舶管理活动。 

在介绍各类要求时，我们将首先介绍荷兰吨位税模式下的通用规则，然后提供应用该模式的不同国家对这些规则的补充或与这些规则的偏离列表。随后，希腊吨位税模式下的同类要求将遵从相同的步骤。



吨位税 计算方法



荷兰吨位税模式

在荷兰吨位税模式下，固定（核定）利润采用基于净吨位的回归吨位尺码组计算（参见第10页）。计算得到的利润根据法定企业所得税率征税。如果是个人企业家，在大多数情况下则根据个人所得税率征税。

希腊吨位税模式

在希腊模式下，船舶的应税吨位是基于一组数量固定的吨位尺码组和系数来计算的。该系数乘以应税总吨位（参见第10页）。随后，税费采用对应于该船舶年龄的税率进行计算。航运利润不再征收任何其他的企业所得税或股息预提税。有关这些通用规则的补充或偏离，在吨位税计算方法方面，以下适用于具体国家：

塞浦路斯	<ul style="list-style-type: none">塞浦路斯采用5个吨位尺码组，并对悬挂巴黎备忘录中灰名单和黑名单旗帜的非共同体船舶分别增税30% 和60%。在塞浦路斯，吨位税是根据船舶的净吨位计算的。
希腊	<ul style="list-style-type: none">希腊采用5个吨位尺码组。吨位税豁免包括：<ul style="list-style-type: none">在希腊造船厂建造、悬挂希腊国旗的船舶头六年免税。在希腊/外国港口之间或仅在外围港口之间的固定航线营运的船舶减免50%。2014年至2016年额外征收年度财政捐税，金额等于最终吨位税金额的两倍，紧邻上一年度期间的每艘船舶均应缴纳（自2013年开始）。
马耳他	<ul style="list-style-type: none">马耳他采用8个吨位尺码组，采用每组固定税额加上超出吨位的一定税额。

符合条件的活动



荷兰吨位税模式

在荷兰吨位税模式下，基本要求是从事国际海上运输的船舶的运营典型符合吨位税制条件。疏浚和拖船活动在大多数制度下可能也是符合条件的，但前提是这些活动的50%以上是在海上发生的。按光船租船向第三方租船通常不符合条件。船舶所有人或光船承租人通常必须开展一定的关于船舶的管理活动。一些国家要求要满足船员培训方面的义务。

有关这些通用规则的补充或偏离，在符合荷兰吨位税模式下吨位税条件的活动方面，以下要求适用于具体国家：

保加利亚	<ul style="list-style-type: none">• 某些额外要求，例如培训要求，也应满足。• 关于按照某个管理协议管理船舶的实体，额外要求如下：<ul style="list-style-type: none">- 超过一半的离岸员工或船员应由欧盟/欧洲经济区国民组成；- 船舶吨位的至少三分之二应由是欧盟/欧洲经济区成员国的纳税居民的公司进行管理。
库拉索和圣马丁	<ul style="list-style-type: none">• 从事国际运输、拖船、疏浚和与海上自然资源开采相关活动的营运船舶符合条件；• 吨位税制也适用于光船租出船舶。
芬兰	<ul style="list-style-type: none">• 航运企业必须开展符合条件的国际海上活动（法律中的详细清单），且在芬兰开展船舶管理。
法国	<ul style="list-style-type: none">• 只有至少其75%的营业额来自符合条件的船舶运营的公司才可以选择法国吨位税制。• 与使用符合条件的船舶直接相关的运营是指开展人员或货物海上运输作业所需的运营，包括当它们与任何其他海上开展的活动相关时，以及在远海进行的拖船作业、海上救援、其他海上援助活动，或开展需要在海上开展的任何其他活动。• 不是完成上述海上作业所必需的某些“附带作业”被排除在符合条件的运营之外。• 在法国从战略和商业角度进行管理的商船保留有资格（如果船舶悬挂法国国旗，则这一条件被认为满足）。
意大利	<ul style="list-style-type: none">• 某些其他要求，例如培训需求，也应满足。

印度	<ul style="list-style-type: none"> 某些其他要求, 例如培训需求, 也应满足。
荷兰	<ul style="list-style-type: none"> 除了以上提到的船舶外, 用于运输与海上自然资源的勘探或开发相关的货物或人员的船舶、用于海床勘探的船舶、用于海床上电缆或管道铺设的船舶以及用于提供起重和吊装服务的船舶也有可能是符合条件的。
挪威	<ul style="list-style-type: none"> 公司开展船舶相关管理活动不是吨位税制内的一个税收要求。
波兰	<ul style="list-style-type: none"> 出海救援活动也可能符合条件。
台湾	<ul style="list-style-type: none"> 吨位税适用于用于货运、拖船、疏浚或其他运输活动的船舶, 但在台湾内陆地区提供商品或服务的船舶除外 (例如商店、餐厅和酒店)。 某些其他要求, 例如培训需求, 也应满足。
英国	<ul style="list-style-type: none"> 某些其他要求, 例如培训需求, 也应满足。

希腊吨位税模式

在希腊吨位税制下, 很难提供一个符合条件的活动的通用规则。我们参考以下列出的国家特定规则:

塞浦路斯	<ul style="list-style-type: none"> 从事国际运输的运营船舶符合条件。只要疏浚和拖船50%以上是发生在海上的, 则疏浚和拖船也可能是符合条件的。其他活动也可能符合条件。这适用于船舶所有人 (以及光船租船者)、租船者和管理人员 (船员和/或技术经理)。
希腊	<ul style="list-style-type: none"> 原则上, 资格取决于所有权, 而不是活动。 但对于拥有悬挂外国旗帜的船舶的外国有船公司, 在希腊开设一个船舶管理办事处是很重要的。
马耳他	<ul style="list-style-type: none"> 货物和人员的国际海上运输符合条件。 拖船和疏浚在满足某些条件时也可能符合条件。 按照欧盟的指导方针和实践, 其他活动也可能符合条件。 船舶管理活动也可以是符合条件的, 但要满足适用条件。

什么人 符合条件?



荷兰吨位税模式

在荷兰吨位税模式，所有企业家通常都可能具备吨位税制资格，例如：个体企业家、基金会、法人实体、合伙企业以及常设机构。有关这些通用规则的补充或偏离，在符合条件的纳税人方面，以下要求在具体国家适用：

丹麦	<ul style="list-style-type: none">只有企业法人实体才能选择吨位税制。欧盟居民企业常设机构也可能具备资格。
芬兰	<ul style="list-style-type: none">有限责任公司以及在某些情况下，驻地在另一个欧盟国家且在芬兰设有常设机构的公司的分支机构可以选择吨位税制。
法国	<ul style="list-style-type: none">只有自动或选择缴纳法国企业所得税的法人实体才能选择吨位税制（外国公司的法国常设机构有待确认）。
印度	<ul style="list-style-type: none">只有企业法人实体才能选择吨位税制。
意大利	<ul style="list-style-type: none">企业法人实体和外国实体的常设机构可以选择吨位税制。吨位税项必须适用于属于同一个集团的所有公司。
日本	<ul style="list-style-type: none">只有法人实体才能选择吨位税制。
挪威	<ul style="list-style-type: none">私人和公共有限责任公司可能具备吨位税制资格。合伙企业股份可能是符合条件的/被征吨位税公司的合法资产。被征吨位税公司不允许有来自不缴纳吨位税的活动的收入，但财政收入除外。
南非	<ul style="list-style-type: none">只有企业法人实体才能选择吨位税制。
台湾	<ul style="list-style-type: none">只有总部在台湾境内的企业法人实体才能选择吨位税制。应满足某些其他的法定要求。
美国	<ul style="list-style-type: none">只有企业法人实体才能选择吨位税制。



希腊吨位税模式

希腊吨位税制一般允许企业家使用该税制，例如：个体企业家、基金会、法人实体、合伙企业以及常设机构。有关这些通用规则的补充或偏离，在具备资格的纳税人方面，以下要求在具体国家适用：

塞浦路斯	<ul style="list-style-type: none">• 身为塞浦路斯纳税居民的人员可以有资格成为船舶所有人。身为塞浦路斯纳税居民的法人可以有资格成为租船者或管理者。
马耳他	<ul style="list-style-type: none">• 有资格成为“被许可的航运组织”（有限责任公司；合伙企业，无论是合作关系还是有限制；信托或基金会；在马耳他建立了营业地点的任何外国法人团体或其他享有法人资格的实体）的法人实体具备吨位税资格。• 在马耳他法律方面，吨位税制仅在无论船舶所有人/租船者是否利用了马耳他吨位税制中所含的好处和优惠，均应缴纳登记费和年度吨位税这一意义上来说，才对船舶所有人是强制性的。



符合条件的船舶/ 所有权条件



荷兰吨位税模式

采用荷兰吨位税模式的纳税人一般可将该税制应用于其自有船舶或在光船租赁协议下使用的船舶。在定期租赁协议下使用的船舶也可能符合条件，但要满足额外的所有权要求。在有些情况下，也有关于船舶自身的要求，例如最低吨位。

有关这些通用规则的补充或偏离，在所有权方面，以下要求在具体国家适用。光船租出的船舶一般不符合条件。

比利时	<ul style="list-style-type: none">定期租入的船队吨位不超过75%。
库拉索和圣马丁	<ul style="list-style-type: none">对于在定期租赁协议下使用的船舶没有额外要求。
丹麦	<ul style="list-style-type: none">船队吨位可包含的定期租入、无购买选择权的船舶不超过80%（如果定期租入船舶具有购买选择权，则其被视为是自有船舶。）
芬兰	<ul style="list-style-type: none">法律中包含了符合条件的船舶的详细清单。在某些条件下，光船租入船舶也符合条件。
法国	<ul style="list-style-type: none">满足以下条件的商船具备资格：<ul style="list-style-type: none">总吨位等于或大于50 UMS（通用计量体系）。是完全拥有或共同拥有的，但光船租给既不是直接，也不是间接相关联的公司，或租赁给自己没有选择该税制的关联公司的船舶或光船或定期租赁的船舶除外。不是从在选择该税制期间直接或间接关联的以及自己没有选择这一税制的公司购买的。
印度	<ul style="list-style-type: none">如果一艘船舶是出海船舶或净吨位是15吨或以上的船舶，按照1958年商船法案登记或被许可，且有关于该船舶的有效证书证明其净吨位是有效的，则该船舶是“符合条件的船舶”。某些类型的船舶，例如渔船、厂船、娱乐船等，排除在符合条件的船舶定义之外。
意大利	<ul style="list-style-type: none">定期租入的船队吨位不超过50%。

日本	<ul style="list-style-type: none"> • 自2013年4月1日起, 由日本船运公司子公司 (例如有船SPV) 拥有的船舶, 可在一定条件下且获得政府批准后, 享用吨位税制。主要条件如下: <ul style="list-style-type: none"> - 按照政府批准的增加日本拥有/悬挂日本旗帜船舶计划, 每增加三艘船要有一艘日本拥有/悬挂日本旗帜船舶。 - 日本公司必须承诺, 如果政府要求, 要将分类外国船舶转移到日本。 - 这条规则仅在2013年4月1日后的5年内适用。
挪威	<ul style="list-style-type: none"> • 被征吨位税的公司必须拥有至少一个符合条件的资产 (即船舶, 例如散装船、油轮、集装箱船、汽车运输船、拖船、创业船和用在石油工业中的辅助船); 新的建筑合同; 在另一家被征吨位税的有限责任公司中有3%的所有权股份; 或在至少有一个符合条件的资产的合伙企业或CFC公司中占3%的所有者权益。 • 只要被征吨位税的公司拥有至少一个符合条件的资产, 则光船租赁或定期租赁租入的船舶运营产生的利润无限制免税。船舶可以是光船租赁或定期租赁租出的。
南非	<ul style="list-style-type: none"> • 吨位税制仅在额外所有权要求满足时适用。
西班牙	<ul style="list-style-type: none"> • 定期租入的船队吨位不超过75%。
台湾	<ul style="list-style-type: none"> • 被征吨位税的公司必须拥有至少一艘注册在台湾的船舶。 • 一旦符合条件, 吨位税制原则上适用于自有的或按照光船租船、定期租船或距离租船租入的船舶, 每艘船的总吨位至少为300吨。
英国	<ul style="list-style-type: none"> • 定期租入的船队吨位不超过75%。
美国	<ul style="list-style-type: none"> • 符合条件的船舶自重必须至少为6,000吨。

锁定期



荷兰吨位税模式

荷兰吨位税模式一般要求纳税人在从事航运活动的第一年就要作出一个选择，且无论是否选择吨位税制，做出的选择10年不能改变。这一期限被称之为“锁定期”。如果在该期限结束前放弃税制，则可能会受到制裁。有关这些通用规则的补充或偏离，在锁定期方面，以下要求在具体国家适用：

比利时	<ul style="list-style-type: none">可以随时选择加入，做出选择后10年不能改变。
保加利亚	<ul style="list-style-type: none">做出选择后5年不能改变。
库拉索和圣马丁	<ul style="list-style-type: none">可以随时选择加入，做出选择后5年不能改变。
芬兰	<ul style="list-style-type: none">应在新公司注册后三个月内提出申请，做出选择后10年不能改变。
法国	<ul style="list-style-type: none">吨位税制在选择后适用。一旦选择被批准，有效期为10年，如果在这10年期结束前放弃该税制，则会被处罚。
德国	<ul style="list-style-type: none">做出选择后10年不能改变。如果一家公司在10年期届满前放弃吨位税制，则在第一个锁定期内，其将不能再选择吨位税制。
印度	<ul style="list-style-type: none">选择吨位税必须是在公司的注册成立日期或在公司成为一个“符合条件的公司”日期（视情况而定）后三个月内提出申请。
意大利	<ul style="list-style-type: none">可以随时选择加入，做出选择后10年不能改变。如果一家公司在10年期届满前放弃吨位税制，则在第一个锁定期内，其将不能再选择吨位税制。
日本	<ul style="list-style-type: none">吨位税制可在自政府批准之日起至规划期结束这一时期内适用（参见以下旗帜和登记要求）。一般来说，政府批准的期限是5年，经政府批准后可延长。

挪威	<ul style="list-style-type: none"> 可以随时选择加入, 做出选择后10年不能改变。 如果一家公司在10年期届满前放弃吨位税制, 则在第一个锁定期内, 其将不能再选择吨位税制。
韩国	<ul style="list-style-type: none"> 做出选择后5年不能改变。
南非	<ul style="list-style-type: none"> 做出选择后5年不能改变。
西班牙	<ul style="list-style-type: none"> 可以随时选择加入, 做出选择后10年不能改变。
台湾	<ul style="list-style-type: none"> 采用吨位税制后, 10年不能改变。
美国	<ul style="list-style-type: none"> 采用吨位税制没有固定期限。

希腊吨位税模式

希腊吨位税模式一般对于符合条件的纳税人是强制性的。有关这一通用规则的补充或偏离, 在锁定期方面, 以下要求在具体国家适用:

塞浦路斯	<ul style="list-style-type: none"> 有一个可选税制(对于悬挂塞浦路斯国旗的船舶是强制性的)。采用吨位税制后, 纳税人必须保持该税制至少10年, 除非有正当理由退出。
希腊	<ul style="list-style-type: none"> 对于悬挂希腊国旗的船舶有一个强制性税制。船舶悬挂外国国旗的外国有船公司, 如果它们选择在希腊设立一个船舶管理公司, 则只缴纳希腊吨位税。
马耳他	<ul style="list-style-type: none"> 缴纳吨位税和登记费是强制性要求。但航运公司可选择退出吨位税条例, 其收入将按照常规企业所得税率缴税。选择退出是不可撤销的。

资本利得

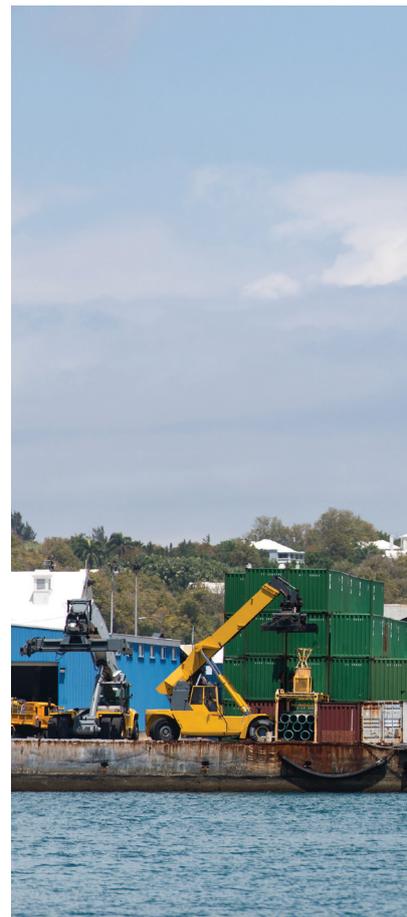


荷兰吨位税制

在荷兰吨位税模式下，资本利得不缴纳附加税。递延税款负债可能会作为适用税制后按公平市价估值的结果以及由于在锁定期实现的隐藏储备金的加税补偿规则而出现。递延税款负债在锁定期后消失。在一些国家，没有这些关于隐藏储备金的规则，因此不会产生递延税款负债。

有关这些通用规则的补充或偏离，在资本利得方面，以下要求在具体国家适用：

丹麦	<ul style="list-style-type: none">所有在2007年1月之后加入吨位税制的船舶，其船舶（船舶合约）的资本利得是免税的。对于在该日期之前加入的船舶的资本利得一般按照24.5%的标准企业所得税率征税（自2016年起是22%）。
芬兰	<ul style="list-style-type: none">有详细的机械和设备（包括船舶）剩余价值监测和报告规则，其根据特定规则进行调整。
法国	<ul style="list-style-type: none">资本利得要按照常规法定税率缴税。要按照某些具体规则来确定出售有资格享用法国吨位税制的船舶产生的收益/损失。
印度	<ul style="list-style-type: none">转让船舶产生的利润或收益没有资格享用吨位税。相反，该等收益按照印度税法的常规条款纳税。
意大利	<ul style="list-style-type: none">如果船舶的购买和出售都是在吨位税适用期间发生的，则出售一艘或多艘船舶后实现的收益或损失全部包含在吨位税基数中（因此不缴纳普通税）。如果船舶是在吨位税尚未适用时购买的，是在吨位税适用时出售，则资本利得的一部分要缴纳普通税。
日本	<ul style="list-style-type: none">资本利得要按照常规法定税率缴税。
挪威	<ul style="list-style-type: none">锁定期实现的资本利得无加税补偿。



波兰	<ul style="list-style-type: none"> • 出售船舶产生的资本利得按照15%的统一税率征税。 • 如果在出售船舶后3年内再投资船队的采购、共同所有权、现代化、改造或重建，则免税。
南非	<ul style="list-style-type: none"> • 提议收益的50% 至100%根据一个公式，按照28%的税率缴纳普通企业所得税。
台湾	<ul style="list-style-type: none"> • 出售船舶的收益要缴纳17%的常规企业所得税。
英国	<ul style="list-style-type: none"> • 不产生递延税款负债。
美国	<ul style="list-style-type: none"> • 资本利得要按照常规法定税率缴税。

希腊吨位税模式

在希腊吨位税模式下，船舶的资本利得不征税。有关这一通用规则的补充或偏离，在资本利得方面，以下要求在具体国家适用：

塞浦路斯	<ul style="list-style-type: none"> • 不产生递延税款负债。
希腊	<ul style="list-style-type: none"> • 出售悬挂希腊国旗的船舶得到的资本利得不征税。但对于悬挂外国国旗的船舶，则没有类似的明确豁免。另一方面，出售在所有船公司中持有的股份产生的资本利得也不征税。
马耳他	<ul style="list-style-type: none"> • 不产生递延税款负债。



旗帜与 登记要求



荷兰吨位税模式

在一般情况下，必须悬挂吨位税适用所在国的旗帜。在采用荷兰吨位税模式的欧盟国家，应用吨位税制通常要求悬挂欧盟或欧洲经济区旗帜。但有许多例外情形。在某些欧盟国家，在国家特定情况下，允许使用欧盟或欧洲经济区旗帜以外的旗帜。

有关这些通用规则的补充或偏离，在旗帜方面，以下要求在具体国家适用：

库拉索和圣马丁	<ul style="list-style-type: none">无旗帜要求。
日本	<ul style="list-style-type: none">为了应用吨位税制，日本航运公司必须获得政府对其增加日本拥有的/悬挂日本旗帜船舶的计划的批准。
韩国	<ul style="list-style-type: none">无旗帜要求。

希腊吨位税模式

对于采用希腊吨位税模式的国家，以下有关旗帜和登记要求适用：

塞浦路斯	<ul style="list-style-type: none">悬挂塞浦路斯国旗的船舶的所有人必须采用该体系，其他船舶所有人、租船者和船舶管理人员可选用。非欧盟船舶要进入该税制，需要欧盟船舶的份额至少为60%。但船队有至少一艘欧盟船舶将仍是具备资格的，只是在该情况下，欧盟船舶的份额将被监控。
希腊	<ul style="list-style-type: none">悬挂希腊和外国旗帜的船舶具备资格。如果是悬挂外国国旗的船舶，则应在希腊设立一个从事船舶管理活动的船舶管理办事处。
马耳他	<ul style="list-style-type: none">悬挂欧盟/欧洲经济区旗帜的船舶具备资格。非悬挂欧盟旗帜的船舶如果满足一定的条件和门槛，也可能具备资格。

船舶 管理活动



荷兰吨位税模式

在荷兰吨位税模式下，船舶管理活动一般不具备吨位税制资格。这一通用规则的例外情形在各国适用：

比利时	<ul style="list-style-type: none">为第三方开展商业管理活动可能具备资格。
保加利亚	<ul style="list-style-type: none">为第三方开展商业管理活动可能具备资格。
库拉索和圣马丁	<ul style="list-style-type: none">为第三方开展商业管理活动可能具备资格。
丹麦	<ul style="list-style-type: none">为另一家公司执行技术和船员管理可能具备资格。
德国	<ul style="list-style-type: none">为另一家公司执行技术和船员管理可能具备资格。
印度	<ul style="list-style-type: none">来自某些偶然活动（例如海事咨询、货物装卸、船舶管理、海事教育和招聘）的收入具备吨位税资格。
爱尔兰	<ul style="list-style-type: none">为公司运营的具备资格的船舶提供船舶管理服务可能具备资格。
荷兰	<ul style="list-style-type: none">为另一家公司执行商业、技术和船员管理可能具备资格。
挪威	<ul style="list-style-type: none">被征吨位税的公司可为其他集团公司（50%以上共同所有权）或被征吨位税公司或其他集团公司参与的合伙企业开展战略、商业/船员以及技术管理服务。该公司必须至少有一个符合条件的资产（一艘船舶或至少另一家至少有一项符合条件的资产的被征吨位税公司或合伙企业的3%的所有权）。
波兰	<ul style="list-style-type: none">其他条件适用于让船舶管理活动享用吨位税制。
西班牙	<ul style="list-style-type: none">为另一家公司执行技术和船员管理可能具备资格。

希腊吨位税模式

在希腊吨位税模式，船舶管理活动一般不具备吨位税制资格。但通常有替代可用。

塞浦路斯	<ul style="list-style-type: none">具备资格的船舶管理公司（船员和/或技术）可以选择进入吨位税制，按照适用于船舶所有人的税率的25%缴纳税费。
希腊	<ul style="list-style-type: none">船舶管理活动如果置于特殊税制下，则免税。
马耳他	<ul style="list-style-type: none">船舶管理活动可能具备吨位税优惠资格，但要满足一定的条件。

5. 航运激励制度

许多国家为您的航运业务提供了吨位税之外的企业税激励措施。

许多国家为航运业提供了税收和其他激励措施。

在本节中，我们讨论企业所得税激励措施（非吨位税制）。激励措施的形式不同，其效果可能有所不同。但是，激励措施一般都有降低税负的共同点。激励措施通过缩小税基、降低税率或提供完整的免税，为航运公司降低了税负。我们将分别讨论含有专门为航运业设计的企业所得税激励措施的税收辖区。这些国家包括巴西、加那利群岛、中国、库拉索和圣马丁、法国、香港、意大利、马来西亚、荷兰、巴拿马、菲律宾、俄罗斯、新加坡、瑞典和土耳其。

巴西

- 巴西航运业要缴纳商船修缮费（AFRMM）。AFRMM由在巴西港口卸货的收货人支付。在特定的情况下，可以要求豁免AFRMM，例如与巴西海岸上石油和天然气勘探相关的货物或符合特殊关税制度的进口。
- 与货物从巴西出口相关的运费收入免缴联邦税，例如PIS和COFINS（一般按9.25%的税率征收）。

加那利群岛

- 对于企业所得税，使用登记在特设登记处的船舶产生的应税营业额有高达90%的税收抵扣。

中国

- 对于外国国际航运公司，来自从中国港口离开的运出装运（出口）的航运收入享受1.25%的中国企业所得税优惠税率（中国企业所得标准税率为25%），除非其按照相应的DTA和中国与海外国家/地区之间签订的国际运输协定有资格获得豁免。

库拉索和圣马丁

- 库拉索和圣马丁也有一个吨位税制替代制度。在该替换制度中，常规利润税制适用于利润的20%，而国际航运利润的80%按照标准企业所得税率的1/10征税。
- 库拉索和圣马丁有两项资本投资规定，包括考虑了1/3加速折旧和16%投资补贴的船舶。

法国

- 自2010年1月1日开始，一个新税取代了职业税：地区经济捐税（CET）。这一新税由两个要素组成：公司土地捐税（CFE）和公司增值捐税（CVAE）。在法国开展职业活动的所有实体均应缴纳CVAE，包括当它们的企业所得税遵守吨位税制也是如此。
- 在CVAE要求方面，同时在法国和国外开展活动的航运公司不需要考虑来自与船舶在法国开展活动的运营直接相关的运营增值。法国行政法院的一项法令规定了应用这一规则的方法，其允许相关航运公司仅就其在国境范围内开展的、与船舶运营直接相关的运营的增值部分缴纳CVAE。出于该目的，出发点（装船）和到达点（卸船）在法国的运营被认为是国境范围内开展的运营。

香港

- 标准利得税率为16.5%。
- 如果没有货物在香港运输，取得运费收入的航运公司在香港是免税的。
- 作为一项税收激励措施，对于船舶悬挂香港旗帜的航运公司，与在香港装载、航向国际水域的货物相关的运费收入仍然免缴香港利得税。
- 从船舶运营获得租船租金收入的公司一般也是免税的，除非船舶：
(a) 仅在或主要是在香港水域内航行；
(b) 在香港和珠江贸易水域之间航行。

意大利

- 通过部长令，即使是没有使用吨位税制的公司和/或已解除适用吨位税制的公司仍可使用一些便利条件。对于企业所得税，最重要的便利条件是：使用登记在意大利国际登记处的船舶产生的收入80%免缴意大利企业所得税。

马来西亚

- 不免税的航运收入按照25%的税率征税（24%的税率自2016年课税年度（YA）生效）。
- 马来西亚船舶所有人是免税的，但要满足某些条件。在课税年度2012年之前，马来西亚居民企业可获得与其来自开展马来西亚船舶业务获得的收入相关的高达100%法定收入的所得税豁免。马来西亚船舶在税务方面被定义为：根据马来西亚商船条例登记为出海船舶的船舶，而不是轮渡、驳船、拖船、供应船、交通艇、平底驳船、挖泥船、渔船或其他类似船舶。近日，法律作了修改，将所得税免税降低为法定收入的70%。但降低的所得税免税率的实施已被推迟了两次（最新延期至课税年度2016年的宪报令正在等待颁布）。

荷兰

- 不使用吨位税制，但遵守普通企业所得税税制的航运公司可以对原本有吨位税资格的船舶采用加速折旧。该便利条件允许纳税人每年使用高达船舶的折旧潜力的20%。
- 对于没有适用吨位税的（新旧）海上船舶，允许余额递减折旧。
- 投资补助和/或加速折旧可用于特定的环境友好型或高效节能型船舶（未应用吨位税制）。

巴拿马

- 巴拿马法定税率为25%。
- 当始发港和目的港在巴拿马时，从事国际运输行业的公司将会被征收运费、售票、商品和其他服务税。
- 对于从事国际海运业的公司而言，应税基数将是在巴拿马内航行的英里数。
- 当收入与国际海上贸易相关时，登记在巴拿马国旗下的船舶无须缴税。
- 从事国际海运业的公司可以以两种方式确定其净收入：(i) 毛收入的3%；
(ii) 按照税法中规定的常规体系。
- 对于其船籍港在巴拿马内的邮轮公司，卖票产生的收入无须缴税。

菲律宾

- 菲律宾法定企业所得税税率为30%。在菲律宾开展业务的国际航运公司要缴纳基于菲律宾开票增值值的2.5%的所得税和季度总收入3%的比例税。
- 按照菲律宾为其签约方的适用的税务协定，2.5%的税率也可采用优惠税率降低。这须遵守某些要求，并须向菲律宾税务所（国内税收局或BIR）提出税收协定减免申请（TTRA）。
- 在规定的时间内向BIR提出提出税收协定减免申请是一个强制性要求，不遵守可能会导致税收协定减免申请被拒绝。

俄罗斯

- 俄罗斯标准企业所得税率为20%。
- 俄罗斯税法对于以下类型的航运相关活动收入免征利润税：
 - 来自使用注册在俄罗斯国际船舶注册中心 (RIVR) 下的船舶运输货物或人员或从事其他相关航运服务的收入；但其航线的出发点和/或目的点要位于俄罗斯之外。俄罗斯公司如果是按照光船租船协议得到船舶，则可将船舶注册在俄罗斯国际船舶注册中心；
 - 来自租出注册在俄罗斯国际船舶注册中心的船舶 (包括按照光船租船) 的收入，但船舶要用于货物和人员运输，以及其它相关航运服务，且其航线的出发点和/或目的点要位于俄罗斯之外；
 - 来自出售注册在俄罗斯国际船舶注册中心的船舶的收入；
 - 来自运输货物或人员、拖船和其他相关航运服务的收入，但船舶要由俄罗斯造船公司于2010年1月1日以后建造，并注册在俄罗斯国际船舶注册中心，而与目的点或出发点无关；
 - 来自租出船舶的收入，但船舶要由俄罗斯造船公司于2010年1月1日以后建造，并登记在俄罗斯国际船舶登记处 (包括按照光船租船协议租船)，且船舶租赁的目的是运输货物或人员；执行拖船或其他相关的航运服务，而与目的点或出发点无关。
- 俄罗斯税法不允许对与注册在俄罗斯国际船舶注册中心的船舶的维护、修理或其他与该船舶的维护、使用或出售相关的服务相关费用减税。

- 一个公司收到的所有其他非航运收入 (例如注册在俄罗斯国际船舶注册中心的船舶的利息收入和股息) 按照常规税率和规则征税。

新加坡

- 新加坡目前的企业所得税税率为17%。但航运公司可从海事业奖励计划 (MSI) 下的减税税率 (高至0%) 受益。
- 在海事业奖励计划中，主要有两种免税方案：
 - 为促进新加坡注册，由拥有新加坡注册船舶且在国际水域运营该船舶的公司获得的符合条件的收入自动免税。只要该船舶继续悬挂新加坡，则这一激励措施没有到期日。
 - 为了鼓励新加坡居民企业控制和管理悬挂外国国旗的船舶，有一个“海运海事优惠计划—国际海运企业 (MSI-AIS)”激励措施。为了获得资格，公司必须证实其申报的船队的控制和管理将设在新加坡，且满足其他定量资格标准。在国际水域航行的悬挂外国旗帜的船舶产生的符合条件的航运收入将是免税的。这一激励措施的期限是10年 (可再延长30年)。
- 上述两个主要方案下的公司也可享受：
 - 与符合条件的航运业务相关或附带开展的外汇和风险管理活动、提供给相关符合条件的SPV的船舶管理服务、出售船舶 (包括全资有船SPV的股份) 收益等产生的收入免税。

- 符合条件的外国贷款相关的利息和支付给非居民的相关款项免征预提税 (须满足某些条件)。
- 因使用船舶而支付给非居民租船费在新加坡也免征国内预提税。

瑞典

- 瑞典的标准企业所得税率为22%。
- 机械设备 (包括船舶) 的一般税务折旧规则允许余额递减30%折旧或20%直线折旧，与账户相对应 (超额折旧)。如果净税值与机械设备账面净值不对应，则允许余额递减25%折旧。

土耳其

- 根据土耳其国际船舶登记法，登记费和吨位年费适用于登记在土耳其国际船舶登记中心 (TIVR) 的船舶。承租方没有额外的登记费。没有固定费之外的其他税费。
 - 登记在土耳其国际船舶登记中心的每艘船舶的费用为1万美元，另外每吨收费1美元。
 - 船舶登记在土耳其国际船舶登记中心的每个日历年每净吨的吨位年费为1美元。
- 购买和销售登记在土耳其国际船舶登记中心的船舶免征印花税、关税以及银行和保险交易税。

6. 优惠税收制度

一些辖区对您的企业可能是具有吸引力的，因为它们提供一般税收优惠。

一些国家不为其航运业提供特殊税收激励措施。相反，适用于任何其他公司的一般税法适用。将您的航运活动定位在这些国家，即使没有专门针对航运业的激励措施，也可能使您的企业受益。

一个税制的其他方面也可能会增加一个辖区的吸引力，例如免税期或免税。

这一段中将要更详细讨论的国家为安提瓜和巴布达、巴巴多斯、百慕大群岛、英属维尔京群岛、开曼群岛、爱沙尼亚、马恩岛、圣卢西亚和南非。

安提瓜和巴布达

- 在安提瓜和巴布达组建的公司要以25%的统一税率为其全球收入缴纳企业所得税。从安提瓜和巴布达获得收入的非居民企业也应缴纳企业所得税。
- 如果一家安提瓜和巴布达的航运公司注册为一家国际商业公司(IBC)，则该公司自组建之日起五十年将被免征一切税费。只要国际商业公司仅与非安提瓜和巴布达居民的个人/公司开展业务，则国际商业公司将被免征一切税费。

巴巴多斯

- 巴巴多斯的居民企业所有来源均会被征税，无论是在巴巴多斯内部还是外部产生。非居民企业一般只对从在巴巴多斯内部开展的来源和运营获得的收入征税。巴巴多斯的企业税率为25%。
- 如果一家巴巴多斯航运公司被许可为一家国际商业公司或国际有限责任团体，则企业税率在0.25%至2.5%之间。

百慕大

- 如果在百慕大注册成立的航运公司被登记为“豁免公司”，则除了登记费和吨位年费之外，这些公司在百慕大无须缴纳利润、资本利得或个人收入的所得税。登记费应在公司和/或船舶登记后支付。吨位年费应在登记后以及此后的每年3月31日之前支付。
- 注册有一定的要求；最明显的是关于企业的战略和商业管理。百慕大豁免公司可以签署长达50年的经营性租赁协议等协议。目前，根据1966年豁免业务税项保护法，新成立的豁免公司在2035年3月之前将免征所有收入、利润和/或资本利得税，如果该税收制定的话。现有的豁免公司可向百慕大财政部部长申请该项豁免。

英属维尔京群岛

- 原则上，在英属维尔京群岛注册成立或管理和控制的公司均需缴纳企业所得税。但按照2004年商业公司法，根据英属维尔京群岛公司法注册成立的公司免征所有所得税。这些公司只支付牌照年费。
- 一些活动需要有许可证。特别是，与居住在英属维尔京群岛或在位于英属维尔京群岛的不动产中拥有权益的人员开展业务需要有政府颁发的贸易许可证。

开曼群岛

- 开曼群岛的公司免征企业所得税、资本利得税、工资税或其他直接税。
- 分支机构与其他在开曼群岛开展业务的公司待遇相同。
- 在开曼群岛以外开展业务的开曼实体可注册为“豁免公司”（即主要是在开曼群岛之外开展业务且满足某些要求的公司），并可根据税收优惠法向总督会同行政局（即开曼群岛政府）申请颁发一个承诺书，豁免该公司在授予该优惠后20年内可能推出的所有利润、收入、收益或增值税。该优惠在到期后可再延期10年。“豁免有限责任公司”（即主要是在开曼群岛之外开展业务的某些合伙企业）可根据豁免有限合伙法申请为期50年（而非20年）的类似优惠。

爱沙尼亚

- 根据现行爱沙尼亚企业所得税制度，所有未分配的企业利润是免税的。这一豁免涵盖了主动收入（例如海运）和被动收入（例如股息、利息、特许权使用费），以及出售所有类型的资产，包括股票和不动产的资本利得。这一税制适用于爱沙尼亚公司和注册在爱沙尼亚的外国公司分支机构。
- 对企业利润征税推迟至利润作为股息分配、股权付款或核定利润分配时进行。在2014年，分配的利润一般要缴纳21%的企业所得税（这一税率自2015年将对净分配降至20%）。

马恩岛

- 居住在马恩岛的公司其全球收入均被征税。除了有限特例外，该等公司的利润应缴纳企业所得税，但企业所得税率为0%。这也适用于开展航运相关活动的公司。没有吨位年费。

圣卢西亚

- 圣卢西亚居民企业直接或间接来自所有来源——无论是在圣卢西亚内部还是外部——的收益或利润均需按照30%的统一税率缴税。
- 非居民企业圣卢西亚来源收入要缴税。该收入总额应缴纳25%的预提税。

- 如果一家圣卢西亚航运公司注册为国际商务公司，且在圣卢西亚没有开展业务，则其可以选择免征所得税，或可按1%的税率缴纳国际商务公司利润收益所得税。

南非

- 国际航运公司在2014年4月1日之后收到的国际航运收入将免征正常税。为了获得这项免税资格，国际航运公司必须居住在南非。符合条件的企业也免征资本利得税、股息税和跨境利息预提税。船舶等动产还有特殊津贴和折旧规则。



7. 税收协定待遇 和非居民纳税人税收

如果您的业务在全球开展，则您的居住国之外的税收具有高度相关性。税收协定和国内规则均可提供优惠。

一些国家不为其航运业提供特殊税收激励措施。相反，适用于任何其他公司的一般税法适用。将您的航运活动定位在这些国家，即使没有专门针对航运业的激励措施，也可能使您的企业受益。

OECD协定范本包含了在某些条件下将国际航运收入税收分配给企业实际管理机构所在国的条款。

此外，某些国家的国内法规定了对非居民航运公司的免税或优惠待遇。在本章节，我们将首先讨论OECD协定范本，然后讨论有这些非居民航运公司特殊规则的几个国家。这些国家包括加拿大、利比里亚、马绍尔群岛、荷兰、台湾和美国。

OECD协定范本

OECD协定范本第8条规定，来自国际运输船舶经营以及从事内河运输船舶经营的利润应仅在企业实际管理机构所在的缔约国征税。通过包含该条款的双重征税协定，航运企业可以在很多情况下确保其航运收入的大部分仅是其居住国的（优惠）税制下纳税，即使它们有一个常设机构根据一般规则位于另一个国家也是如此。

第8条的一个关键概念当然是“国际运输”。这个术语指的是除了船仅在一个国家内的两地之间运营之外而进行的运输。“船舶的经营利润”包括运输人员和货物直接获得的利润、来自与该运营直接相关的活动的利润以及来自辅助活动的利润。船舶租赁、代码共享、地面运输、接送/落客服务、售票、船载广告以及集装箱的租赁和储存都是可能符合直接相关活动或辅助活动条件的例子。

针对非居民航运公司的国内规则

在以下章节中，我们将讨论一些在其国内税法中引入了针对非居民航运公司具体规则的国家。

加拿大

• 根据加拿大国内法，如果在加拿大赚取国际航运收入的非居民企业的居住国对于在他国开展类似航运活动的加拿大公司是免税的，则该在加拿大赚取国际航运收入的非居民企业将免税。

• 最重要的加拿大航运激励措施旨在鼓励“传统”的国际航运公司将其中心管理和控制（其在加拿大被称为是公司的“头脑和管理”）。为了实现这一目标，不是根据加拿大法律成立而只是开展国际航运活动的公司被视为是非居民企业，因此不缴纳加拿大所得税，即使该公司的“头脑和管理”在加拿大也是如此。

• 根据预计在不久的将来颁布的拟议立法，“国际航运”的定义扩展至允许可能是一个更大的航运集团的一部分、但本身并不开展传统航运活动（例如后台服务、财政、管理服务、融资等）的实体仍然受益于国际航运公司规则。因此，新规则允许全球航运集团的高层管理人员位于加拿大，而集团内的公司不被认为将其“头脑和管理”设在加拿大，高级管理人员的活动不在加拿大创建一个分支机构。

利比里亚

- 注册为利比里亚非居民国内船舶实体的收入(包括出售、租赁或租船收入)在利比里亚不纳税,但收入不得与仅在利比里亚开展的运输有关。
- 有用于确定一个实体是否是一个非居民境内机构的既定标准。
- 尽管有上述规定,但在利比里亚注册的非居民国内船舶实体需要支付一定的费用,包括年吨位费、机关审查费、航海培训费、无线电通讯费、船舶检验费和海商法规定的其他费用。
- 2013年8月,利比里亚加入了海事劳工公约,该公约要求航运实体代利比里亚居民船员缴纳社会保险费。

马绍尔群岛

- 马绍尔群岛共和国的税收制度根据一家公司是居民还是非居民而有所不同。如果公司是非居民,马绍尔群岛法律一般规定其将免征所有企业所得税、所得税、预提税、资产税,以及除了初始注册费和年度注册费之外的其他费用和税费。
- 非居民实体是指“不在共和体内做生意”的实体。在“共和国内做生意”是指在共和国内开展业务。
- 要将船舶登记在马绍尔群岛登记处,该船舶必须由马绍尔群岛公司所拥有。

荷兰

- 荷兰国内企业所得税法中包含了对在荷兰内外两处地方之间或荷兰外部两个地方之间从事人员或货物海上运输的非居民企业的免税。
- 免税须满足的条件是航运企业的管理不是在荷兰发生的。此外,它还要求该公司居住国的税法含有类似规定(相互的)。

台湾

- 关于外国航运公司,来自在台湾运营的业务收入将免征台湾企业所得税,但前提是外国公司也要给予台湾居民航运公司相互的免税待遇。
- 在某些情况下,外国航运公司在台湾开展国际航运活动,会发现难以计算来自其在台湾的航运活动的应税收入。则该外国航运公司可向财政部申请批准使用其营业额的10%来计算其视为要算在内的应税收入。

美国

- 对于非居民企业,如果该非居民企业是一个相互豁免的对象,即该非居民企业居住国按照其国内法、相互航运协议或所得税协定也为美国航运公司提供豁免,则该非居民企业来自船舶国际运营的收入免征联邦所得税。某些文件和申报要求适用。州和地方税收可能在某些情况下适用,但许多州为航运公司提供了特殊规则和减税。
- 一个类似豁免适用于从事船舶国际运营的非居民外籍人士(即非美国公民)。
- 不具备上述规则下豁免资格的非居民企业通常要4%的美国来源毛运输收入税费(即50%的收入来自美国—外国或外国—美国航程),只要收入不归因于美国办事处或固定营业场所。
- 当来自船舶国际经营的收入不具免税资格,且收入归因于美国办事处或固定营业场所时,常规35%的联邦企业所得税率,以及适用的州或地方税收适用。

结语

在作出重要选择时，一切都取决于您的企业境况。在您决定如何最好地组织您的航运业务时，我们敬业的航运专业人士可为您提供您所需的详细视角。

最适合您的税制、如何构建以及在哪儿开展航运活动等方面的决策将取决于您的境况和您的活动。通常情况下，其将基于以下一组可能：业务控制和战略管理、企业所从事的具体航运活动的税制有效性、船舶融资、运费税、海员工资成本扣除、从源课税等等。

普华永道由经验丰富、敬业的航运专业人士组成的网络可为您提供您在决定如何最好地组织您的航运业务时所需的详细视角。请联系我们以对您的个人境况和考虑事项进行座谈。以下是我们的全球航运团队成员联系详情以及我们的全球运输与物流网络。



定义和缩略语

CFC
controlled foreign corporation
受控外国公司

CIT
corporate income tax
企业所得税

DTA
double taxation agreement
双重征税协定

EEA
European Economic Area
欧洲经济区

EU
European Union
欧盟

international traffic at sea
国际海上交通
任何用船进行的海上运输，当船仅在一个国家的两个地方之间营运时除外

OECD
*Organisation for Economic
Cooperation and Development*
经济合作与发展组织

SPV
special purpose vehicle
特殊目的公司

T&L
transportation & logistics
运输与物流

UK
United Kingdom
英国

USA
United States of America
美国

VAT
value added tax
增值税

YA
year of assessment
课税年度



联系人

普华永道建立了一个由行业专家组成的欧洲和全球航运网络。在该网络中,由审计、税务和咨询专业人员组成的专门团队为像您的企业一样的企业提供建议和支持。通过我们的本地专家网络,普华永道可以提供在本地和全球范围内管理您的企业所需的解决方案。该航运网络加强了其通过我们的全球数据库和定期会议交流经验的承诺,能让所有成员分享知识和找到适合其需求的解决方案。无论您在哪里航行,普华永道都为您准备好了一个航运团队。

主要联系人

Socrates Leptos-Bourgi

+30 210 687 4630

socrates.leptos.-bourgi@gr.pwc.com

Jeroen Boonacker

+31 88 792 3673

jeroen.boonacker@nl.pwc.com

Erwin van den Bree

+31 88 792 3404

erwin.van.den.bree@nl.pwc.com

全球运输与物流中心团队

全球运输与物流领导人

Julian Smith

+62 21 52890966

smith,julian@id.pwc.com

全球运输与物流业务发展

Peter Kauschke

+49 211 981 2167

peter.kauschke@de.pwc.com

全球运输与物流知识管理

Usha Bahl-Schneider

+27 11 797 4787

usha.x.bahl-schneider@za.pwc.com

国家	当地航运专家	当地运输与物流领导人
比利时	René Willems +32 2 7107324 rene.willems@be.pwc.com	Peter van den Eynde +32 3 259 33 32 peter.van.den.eynde@be.pwc.com
百慕大	Scott D. Slater +1 441 299 7178 scott.slater@bm.pwc.com	Richard Irvine + 1 441 299 7136 richard.e.irvine@bm.pwc.com
巴西	Evany Oliveira +55 11 3674 3918 evany.oliveira@br.pwc.com	Márcio Lutterbach +55 11 3674 2780 marcio.lutterbach@br.pwc.com
英属维尔京群岛	Lorenzo Forde +1 246 626 6762 lorenzo.forde@bb.pwc.com	Gloria Eduardo +1 246 626 6753 gloria.eduardo@bb.pwc.com
保加利亚	Orlin Hadjiiski +359 2 93 55 142 orlin.hadjiiski@bg.pwc.com	Emil Krumov +359 2 93 55 208 emil.krumov@bg.pwc.com
加拿大	Michael Shields +1 604 806 7802 michael.shields@ca.pwc.com	Ilya Bahar +1 416 815 5014 ilya.bahar@ca.pwc.com
开曼群岛	Noemi Rodriguez +1 345 914 8796 noemi.g.rodriguez@ky.pwc.com	Richard Irvine + 1 441 299 7136 richard.e.irvine@bm.pwc.com
中国	Cathy Kai Jiang 江凯 + 852 2289 5659 cathy.kai.jiang@hk.pwc.com	Alan Ng 吴伟伦 +852 2289 2828 alan.ng.@hk.pwc.com
库拉索和 圣马丁	René Kempkes +599 (9) 430 0010 rene.e.kempkes@an.pwc.com	Steve Vanenburg +599 (9) 430 0211 steve.vanenburg@an.pwc.com
塞浦路斯	Cleo Papadopoulou +357 25 555 230 cleo.papadopoulou@cy.pwc.com	Yiangos Kaponides +357 25 555 200 yiangos.kaponides@cy.pwc.com
丹麦	Lars Koch Vinther +45 39 4594 57 lkc@pwc.dk	Bo Schou-Jacobsen +45 39 45 36 39 bsj@dk.pwc.com
爱沙尼亚	Hannes Lentsius +372 6141 937 hannes.lentsius@ee.pwc.com	Hannes Lentsius +372 6141 937 hannes.lentsius@ee.pwc.com
芬兰	Mirva Laaksonen +358 20 787 7261 mirva.laaksonen@fi.pwc.com	Mikko Nieminen +358 (0) 9 2280 1257 mikko.nieminen@fi.pwc.com

国家	当地航运专家	当地运输与物流领导人
法国	Emmanuelle Veras +33 4 91 99 30 36 emmanuelle.veras@fr.landwellglobal.com	Vincent Gaide +33 1 56 57 8391 vincent.gaide@fr.pwc.com
德国	Marcus Blömer + 49 40 63 78 8435 marcus.bloemer@de.pwc.com	Dietmar Prümm +49 211 981 2902 dietmar.pruemm@de.pwc.com
希腊	Vassilios Vizas +30 210 687 4019 vassilios.vizas@gr.pwc.com	Socrates Leptos-Bourgi +30 210 4284000 socrates.leptos-.bourgi@gr.pwc.com
香港	Reynold Hung 洪颖浩 +852 2289 3604 reynold.hung@hk.pwc.com	Alan Ng 吴伟伦 +852 2289 2828 alan.ng.@hk.pwc.com
印度	Nikhil Rohera +91 22 6689 1466 nikhil.rohera@in.pwc.com	Manish Sharma +91 1243306007 manish.r.sharma@in.pwc.com
爱尔兰	Mary Honohan +353 1 792 8609 mary.honohan@ie.pwc.com	George Reddin + 353 1 792 6348 george.reddin@ie.pwc.com
马恩岛	Phil Morris +44 (0) 1624 689 689 phil.morris@iom.pwc.com	Andrew Dunn +44 (0) 1624 689 689 andrew.dunn@iom.pwc.com
意大利	Egidio Filetto +39 081 7161411 egidio.filetto@it.pwc.com	Guido Sirolli + +39 65 7083 2125 guido.g.sirolli@it.pwc.com
日本	Yusuke Yamada +81 3 5251 2580 yusuke.yamada@jp.pwc.com	Masakatsu M Suzuki +81 80 3407 7095 masakatsu.m.suzuki@jp.pwc.com
马来西亚	Theresa Lim +60 (3) 2173 1583 theresa.lim@my.pwc.com	Steve Chia Siang Hai +60 (3) 2173 1572 steve.chia.siang.hai@my.pwc.com
马耳他	Neville Gatt +356 25 64 67 11 neville.gatt@mt.pwc.com	Neville Gatt +356 25 64 67 11 neville.gatt@mt.pwc.com
荷兰	Erwin van den Bree +31 88 792 3404 erwin.van.den.bree@nl.pwc.com	Isis Bindels +31 88 792 3606 isis.bindels@nl.pwc.com
挪威	Hilde Thorstad +47 95 26 05 48 hilde.thorstad@no.pwc.com	Rita Granlund +47 95 26 02 37 rita.granlund@no.pwc.com

国家	当地航运专家	当地运输与物流领导人
巴拿马	Pedro Anzola +507-206-9200.ext.2509 pedro.anzola@pa.pwc.com	
菲律宾	Malou Lim +63 (2) 459 2016 malou.p.lim@ph.pwc.com	Rodel Acosta +63 2 845 2728 3039 rodel.acosta@ph.pwc.com
波兰	Andrzej Jacek Jarosz +48 61 851 1530 andrzej.jarosz@pl.pwc.com	Agnieszka Ostaszewska +48 22 523 4348 agnieszka.ostaszewska@pl.pwc.com
(南) 韩	Seungdo Na +82 (2) 719 0418 seungdo.na@kr.pwc.com	Bong-Jun Baeg +82 (2) 709 0657 bjbaeg@samil.com
俄罗斯	Natalia Kuznetsova +7 495 967 6271 natalia.kuznetsova@ru.pwc.com	Alexander Sinyavsky +7 495 2325469 alexander.sinyavsky@ru.pwc.com
新加坡	Elaine Ng +65 6236 3627 elaine.ng@sg.pwc.com	Kok Leong Soh +65 6236 3788 kok.leong.soh@sg.pwc.com
南非	Loren Benjamin +27 11 797 5426 loren.benjamin@za.pwc.com	Andrew Shaw +27 11 797 5395 andrew.shaw@za.pwc.com
西班牙 (包括加那利群岛)	Oscar Alonso Albarran +34 915 684 276 oscar.alonso@es.pwc.com	David Samu Villaverde +34 915 684 013 david.samu.villaverde@es.pwc.com
瑞典	Ulrika Lundh Eriksson +46 (0)10 2131417 ulrika.lundh.eriksson@se.pwc.com	Johan Malmqvist +46 317931132 johan.malmqvist@se.pwc.com
台湾	Elaine Hsieh +886 2 2729 5809 elaine.hsieh@tw.pwc.com	Charles Lai +886 (0) 2 27296666 25186 charles.lai@tw.pwc.com
土耳其	Cenk Ulu +90 212 326 6424 cenk.uldu@tr.pwc.com	Cenk Ulu +90 212 326 6424 cenk.uldu@tr.pwc.com
英国	Andrew Norris +44 (0) 20 721 26545 andrew.norris@uk.pwc.com	Coolin Desai +44 2072 124113 coolin.desai@uk.pwc.com
美国	Mike Muldoon +1 904 610 3944 michael.j.muldoon@us.pwc.com	Jonathan Kletzel +1 312 298 6869 jonathan.kletzel@us.pwc.com

www.pwccn.com

本文仅为提供一般性信息之目的，不应用于替代专业咨询者提供的咨询意见。

© 2015 普华永道。版权所有。普华永道系指普华永道网络中国成员机构，有时也指普华永道网络。每家成员机构各自独立。详情请进入www.pwc.com/structure。
HK-20150702-3-C1