

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych i ustawy o pracy na morzu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583 85 70; e-mail: sekretariatDGM@mgm.gov.pl</p> <p>Pani Agnieszka Piotrowska-Laga Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583 86 50; e-mail: agnieszka.piotrowska-laga@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 2019-02-18</p> <p>Źródło Wytyczne/zalecenia KE</p> <p>Nr w Wykazie UC149</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu jest realizacja stanowiska Komisji Europejskiej przedstawionego w toku postępowania w sprawie notyfikacji środka pomocowego dla armatorów statków morskich, przyjętego w art. 118 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. *o pracy na morzu*, zmieniającego art. 21 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. *o podatku dochodowym od osób fizycznych*.

Przedmiotowy środek pomocowy polega na zwolnieniu z podatku dochodowego dochodów marynarzy uzyskanych z tytułu pracy na statkach morskich o polskiej przynależności, wykonywanej łącznie przez okres przekraczający 183 dni w roku podatkowym, w żegludze międzynarodowej na statkach wykorzystywanych do przewozu ładunku lub pasażerów.

W opinii Komisji Europejskiej przepis ten należy rozszerzyć na statki morskie o przynależności państw członkowskich UE oraz EOG, celem zapobieżenia dyskryminacji tych państw. Takie rozwiązanie stosowane jest również w innych państwach członkowskich.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Aby uniknąć zarzutu dyskryminacji marynarzy pracujących na statkach innych niż o polskiej przynależności, art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy o podatku dochodowym należy rozszerzyć o statki o przynależności państw członkowskich UE oraz EOG. Dzięki temu możliwość uzyskania zwolnienia od podatku dochodowego uzyskają – zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej – marynarze pracujący nie tylko na statkach pod polską banderą, ale również pod banderami państw UE i EOG.

Proponowana zmiana pozwoli na wydanie pozytywnej decyzji o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym przez Komisję Europejską i dołączenie Polski do grona większości państw członkowskich stosujących „*Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*” (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3).

Oczekiwany efekt będzie możliwość stosowania przedmiotowego środka pomocowego. Skutki przedmiotowego środka pomocowego zostały przedstawione w ramach Oceny Skutków Regulacji towarzyszącej jego wprowadzeniu.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zgodnie z danymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), dziesięć największych rejestrów statków pod względem zarejestrowanego tonażu na świecie, to:

1. Panama – 220 827 125 GT
2. Liberia – 138 735 562 GT
3. Wyspy Marshalla – 132 877 581 GT
4. Singapur – 82 435 023 GT
5. Malta – 67 315 297 GT
6. Wspólnota Bahamów – 59 182 139 GT
7. Zjednoczone Królestwo – 47 689 807 GT
8. Chiny – 45 416 722 GT
9. Grecja – 40 868 971 GT
10. Japonia – 24 579 000 GT

Państwa posiadające najwięcej statków zarejestrowanych w swoich rejestrach stosują liczne zachęty podatkowe dla armatorów.

Przykładowo, marynarze zatrudnieni na statkach zarejestrowanych w rejestrze statków Wspólnoty Bahamów, który jest jednym z najpopularniejszych rejestrów wśród polskich armatorów (w rejestrze tym zarejestrowane są wszystkie promy państwowych armatorów uprawiające żeglugę na Bałtyku), zwolnieni są w całości z podatku dochodowego (PIT).

Ze względu na niekorzystny system podatkowy i ubezpieczeń społecznych, Polska w tym zestawieniu znajduje się na 109 miejscu, z flotą o tonażu zaledwie 91 986 GT.

Podkreślić należy, że większy tonaż posiadają państwa bez dostępu do morza, jak Mongolia (558 787 GT), Szwajcaria (1 060 276 GT), czy Luksemburg (1 935 836 GT).

Aktywna polityka podatkowa ww. państw doprowadziła do wyrejestrowania statków z rejestrów narodowych państw UE. Aby przeciwdziałać temu niekorzystnemu zjawisku, Komisja Europejska przyjęła w 2004 r. „Wytoczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego” (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3), w których zaleca stosowanie środków pomocowych dla armatorów statków morskich.

Jak wskazano w Wytocznych, „transport morski jest sektorem, który doświadcza ostrej międzynarodowej konkurencji. Środki pomocowe dla sektora morskiego powinny zatem zmierzać w pierwszym rzędzie do obniżenia kosztów fiskalnych i innych obciążeń ponoszonych przez właścicieli statków i marynarzy Wspólnoty, do poziomu zbliżonego do norm światowych”.

Jednym z przewidzianych przez Wytoczne i stosowanych w UE środków pomocowych jest zwolnienie z podatku dochodowego (PIT) marynarzy zatrudnionych na statkach zarejestrowanych pod banderami państw członkowskich. Najnowszym przykładem wdrożenia Wytocznych jest decyzja Komisji Europejskiej z 2018 r. zatwierdzająca analogiczny do proponowanego środek pomocowy w Portugalii – zwolnienie z podatku dochodowego marynarzy zatrudnionych na pokładzie statków zarejestrowanych w państwach członkowskich (State Aid SA.48929 (2018/N)).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
<p>Marynarze zamieszkali w Polsce, zatrudnieni na statkach zarejestrowanych pod inną niż polska banderą UE/EOG</p>	<p>Ze względu na fakt zatrudnienia za granicą trudno oszacować liczbę takich marynarzy.</p> <p>Ponadto cechą marynarskiego rynku pracy jest system kontraktowy, co oznacza, iż w danym roku marynarz jest często zatrudniany na statkach pod różnymi banderami (zarówno UE/EOG, jak i państw trzecich).</p> <p>Szacuje się, że ok. 35 000 marynarzy ma obecnie miejsce zamieszkania w Polsce.</p>	<p>urzędy morskie, agencje zatrudnienia (dane szacunkowe)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Objęcie marynarzy zatrudnionych pod banderami UE/EOG zwolnieniem z podatku dochodowego (PIT) po przepracowaniu 183 dni na morzu. 2. Poprawa konkurencyjności polskich marynarzy na międzynarodowym morskim rynku pracy. 3. Utrzymanie w Polsce morskich kompetencji.
<p>Armatorzy statków wykorzystywanych do przewozu morzem ładunku lub pasażerów, zarejestrowanych pod banderą UE/EOG, prowadzący działalność na terytorium RP;</p> <p>w tym: armatorzy statków wykorzystywanych do przewozu morzem ładunku lub pasażerów, zarejestrowanych pod polską banderą, prowadzący działalność na terytorium RP</p>	<p>13</p> <p>2</p>	<p>Dane własne MG MiŻS</p>	<p>W chwili obecnej ze względu na brak stosowania przez RP <i>Wytycznych w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego</i>, większość statków tych armatorów (ok. 120) zarejestrowana jest pod obcymi banderami, z czego ok. połowa (60 statków) w państwach członkowskich UE/EOG.</p> <p>W efekcie pod polską banderą zarejestrowanych jest obecnie jedynie 6 statków (eksploatowanych przez dwóch armatorów) wykorzystywanych w międzynarodowej żegludze transportowej, z czego jeden w sezonowej żegludze pasażerskiej.</p> <p>Umożliwienie stosowania przyjętego w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. <i>o pracy na morzu</i> środka pomocowego poprawi konkurencyjność armatorów statków pod polską banderą i przyczyni się do zatrzymanie niekorzystnego zjawiska wyrejestrowania statków z polskiego rejestru statków.</p> <p>Ponadto będzie stanowić</p>

			zachętę dla armatorów statków o obcej przynależności do rejestrowania statków w Polsce.
Skarb Państwa			<p>Możliwa nieznaczna utrata wpływów z tytułu podatku dochodowego marynarzy.</p> <p>Podkreślić należy jednak, że marynarze zatrudnieni u armatorów posiadających statki zarejestrowane w obcych rejestrach, dzięki stworzeniu przez tych armatorów struktur organizacyjnych za granicą, już obecnie nie płacą podatku dochodowego, więc szacuje się, że rozszerzenie zwolnienia o takich armatorów nie obniży w tym zakresie dochodów budżetu państwa.</p> <p>Zatrzymanie niekorzystnego zjawiska wyrejestrowania statków z polskiego rejestru statków pozwoli na utrzymanie dochodów budżetu z tego tytułu.</p>

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został przygotowany przez Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, który działa przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Po wpisaniu do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów, projekt został zaopiniowany przez powołany przez Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego zespół roboczy, w składzie którego znaleźli się przedstawiciele:

- Związku Armatorów Polskich (Pracodawcy RP);
- Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy (Forum Związków Zawodowych - FZZ);
- Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" (NSZZ „Solidarność”);
- Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków (Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych - OPZZ);
- Polskiego Związku Zarządców Statków;
- Stowarzyszenia Gospodarczego-Morskiego im. E. Kwiatkowskiego.

W efekcie prac zespołu roboczego, projekt został uzupełniony o zmiany w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, wynikające z projektowanych zmian ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, a także doprecyzowanie, jakie okresy należy wliczać do okresu zatrudnienia na statku.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o *działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projektowana ustawa zostanie udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projektowana ustawa zostanie udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Dodatkowo, projekt ustawy zostanie przekazany do konsultacji z organizacjami pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe), pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni). Projekt zostanie również przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Fundusz Ubezpieczeń Społecznych												
Narodowy Fundusz Zdrowia												
Fundusz Emerytur Pomostowych												
Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych												
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Fundusz Ubezpieczeń Społecznych												
Narodowy Fundusz Zdrowia												
Fundusz Emerytur Pomostowych												
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Fundusz Ubezpieczeń Społecznych												
Narodowy Fundusz Zdrowia												
Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych												
Fundusz Emerytur Pomostowych												

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Marynarze zatrudnieni u armatorów posiadających statki zarejestrowane w rejestrach UE/EOG, dzięki tworzeniu przez tych armatorów struktur organizacyjnych za granicą, już obecnie nie płacą podatku dochodowego, więc rozszerzenie zwolnienia o bandery UE/EOG nie powinno obniżyć w tym zakresie dochodów budżetu państwa.

Brak konieczności tworzenia zagranicznych struktur na potrzeby optymalizacji podatkowej, wynikającej obecnie z braku konkurencyjności polskiego systemu prawnego, będzie korzystne dla polskich armatorów, gdyż zaoszczędzone w ten sposób środki będą mogli zainwestować w rozwój działalności.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-
	(dodaj/usuń)						

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak konieczności tworzenia zagranicznych struktur na potrzeby optymalizacji podatkowej, wynikającej obecnie z braku konkurencyjności polskiego systemu prawnego, będzie korzystna dla polskich armatorów, gdyż zaoszczędzone w ten sposób środki będą mogli zainwestować w rozwój działalności.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak konieczności korzystania z doradztwa prawnego celem optymalizacji podatkowej dla wyrównania poziomu obciążeń fiskalnych do poziomu stosowanego przez konkurencyjne państwa pochodzenia marynarzy poprawi sytuację materialną polskich marynarzy i ich rodzin.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy przyczynią się do utrzymania miejsc pracy na statkach pod polską banderą

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie w dniu 1 stycznia 2020 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu nastąpi podczas powtórnej notyfikacji przedmiotowego środka pomocowego do Komisji Europejskiej, w zależności od okresu, na jaki zostanie wydana decyzja KE o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak

