

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych i ustawy o pracy na morzu, zwany dalej „projektem”, ma na celu realizację 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 616, z późn. zm.), zmieniającego art. 21 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1509, z późn. zm.) – „ustawy o PIT”.

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 Unii Europejskiej oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego, celem zapobieżenia dyskryminacji tych państw. Takie rozwiązanie stosowane jest również w innych państwach członkowskich.

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).

Przedmiotowy środek ma na celu dostosowanie kosztów zatrudnienia marynarzy na statkach eksploatowanych pod polską banderą do standardów europejskich, celem zwiększenia konkurencyjności armatorów statków zarejestrowanych pod polską banderą w stosunku do armatorów eksploatujących statki pod banderami większości państw członkowskich UE, które stosują przedmiotowe *Wytyczne*.

W *Wytycznych* tych, aby przeciwdziałać niekorzystnemu zjawisku, jakim jest przerejestrowanie statków z rejestrów narodowych państw UE do rejestrów państw, które prowadzą aktywną politykę podatkową w zakresie zwolnień podatkowych dla armatorów i marynarzy (tzw. wygodne bandery), Komisja Europejska zaleca stosowanie środków pomocowych dla armatorów statków morskich.

Jak wskazano w Wytycznych, „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 Wytyczne i stosowanych w UE środków pomocowych jest zwolnienie z podatku dochodowego (PIT) marynarzy zatrudnionych na statkach zarejestrowanych pod banderami państw członkowskich. Zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej, przedmiotowy środek pomocowy nie może być ograniczony wyłącznie do marynarzy zatrudnionych na statkach zarejestrowanych w państwie członkowskim, które zdecyduje się na wprowadzenie tego środka. Takie ograniczenie byłoby bowiem dyskryminacją, stanowiłoby niedozwolone ograniczenie swobody przedsiębiorczości oraz naruszałoby zasady swobodnego przepływu kapitału i osób, zagwarantowane w art. 45, 49 i 63 Traktatu o funkcjonowaniu UE. Zwolnienie podatkowe dotyczyć zatem musi wszystkich marynarzy zatrudnionych na statkach zarejestrowanych w państwach członkowskich UE oraz EOG.

Najnowszym przykładem wdrożenia *Wytycznych* 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)).

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.

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).

W konsekwencji, w art. 1 projektu proponuje się rozszerzenie aktualnego brzmienia art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy *o podatku dochodowym od osób fizycznych (ustawa o PIT)* o statki o przynależności państw członkowskich UE oraz EOG. Dzięki temu możliwość uzyskania zwolnienia od podatku uzyskają marynarze pracujący nie tylko na statkach pod polską banderą, ale również pod banderami państw UE i EOG.

Konsekwencją rozszerzenia zakresu zwolnienia na inne niż Polska bandery jest zmiana art. 21 ust. 35 ustawy o PIT, zgodnie z którą fakt wykonywania pracy na statku potwierdza się na podstawie zaświadczenia wydanego przez armatora lub agencję zatrudnienia lub na podstawie wpisów w książeczce żeglarskiej.

Ponadto, zaproponowano doprecyzowanie okresów pracy na statkach (jak okres podróży na statek, czy też repatriacji – które zgodnie z Konwencją o pracy na morzu są okresami zatrudnienia) oraz wskazanie okresów równoważnych, podczas których marynarz nie z własnej winy nie przebywa na statku – jak np. okres pobierania zasiłku dla bezrobotnych, jeżeli marynarska umowa o pracę została rozwiązana z winy armatora. Brak przedmiotowych okresów spowodowałby pozbawienie marynarza możliwości skorzystania z przedmiotowego środka pomocowego z przyczyn niezależnych od marynarza.

Projektowany art. 2 stanowi konsekwencję zmian wprowadzonych w art. 1 i przewiduje zmianę ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. *o pracy na morzu* (Dz. U. z 2018r., poz. 616) polegającą na wykreśleniu odwołań do ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. *o podatku tonażowym* (Dz.U. z 2019 r., poz. 31 j.t.), która swym zakresem obejmuje jedynie statki o polskiej przynależności.

Zgodnie z projektowanym art. 3, proponuje się, by projektowana ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. W Art. 3 ust. 2 proponuje się, by przedmiotowe przepisy, w szczególności art. 21 ust. 1 pkt 23c *ustawy o PIT* w brzmieniu zaproponowanym w art. 1 stosowane były do dochodów uzyskanych począwszy od roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązują w okresie jej obowiązywania. Rozwiązanie takie jest standardową praktyką w tego typu sytuacjach.

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.

Projekt został zaopiniowany pozytywnie. W toku prac zespołu doprecyzowano m.in., jakie okresy należy wliczać do okresu zatrudnienia na statku.

W związku z art. 66 – 68 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. *Prawo przedsiębiorców* (Dz. U. poz. 646) należy zaznaczyć, że projektowana ustawa, nie nakłada żadnych nowych obowiązków na działalność armatorów statków pod polską banderą, stanowiących mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców w rozumieniu przedmiotowej ustawy. Będzie jednak miała bezpośredni wpływ na ich działalność. Umożliwienie stosowania przyjętego w ustawie z dnia

5 sierpnia 2015 r. *o pracy na morzu* środka pomocowego poprawi bowiem konkurencyjność armatorów statków pod polską banderą i pozwoli na zatrzymanie niekorzystnego zjawiska wyrejestrowania statków z polskiego rejestru statków. Dostosowanie polskich przepisów do rozwiązań stosowanych w innych państwach członkowskich będzie również stanowić zachętę dla armatorów do rejestrowania statków w Polsce.

Projektowana ustawa podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 30 kwietnia 2004 r. *o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej* (Dz. U. z 2018 r. poz. 362).

Projektowana ustawa nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278).

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.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

