



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-168-10

Druk nr 802
Warszawa, 8 października 2012 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. Nr 183, poz. 1353 oraz z 2008 r. Nr 209, poz. 1316) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 1. Ustawa reguluje opodatkowanie podatkiem tonażowym niektórych dochodów (przychodów) osiągniętych przez przedsiębiorców eksploatujących morskie statki handlowe w żegludze międzynarodowej.”;

2) w art. 2:

a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) konwencji SOLAS – rozumie się przez to Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174);

- 2) Dokumencie Zgodności – rozumie się przez to dokument wydany zgodnie z konwencją SOLAS przedsiębiorcy żeglutowemu, który spełnia wymagania Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX konwencji SOLAS;”
- b) w pkt 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„3) przedsiębiorcy żeglutowym – rozumie się przez to:”
- c) w pkt 4 lit. a i b otrzymują brzmienie:
„a) portami polskimi a portami zagranicznymi, w tym także między portami polskimi, pod warunkiem że żegluga między portami polskimi jest częścią podróży morskiej do portu zagranicznego, lub
b) portami polskimi a miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego,”
- d) po pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
„10) zarządzaniu cudzym statkiem – rozumie się przez to zarządzanie techniczne polegające na zapewnieniu statkowi zdatności do żeglugi i zgodności w zakresie wymagań technicznych, bezpieczeństwa i ochrony oraz zarządzanie załogą polegające na zapewnieniu obsadzenia statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie oraz prowadzeniu wszystkich spraw związanych z załogą, w szczególności: przygotowaniu listy płac, zapewnieniu marynarzom ochrony ubezpieczeniowej od następstw nieszczęśliwych wypadków i na wypadek inwalidztwa, organizowaniu podróży na statek i ze statku, zapewnieniu wymaganych wiz, możliwości korzystania z usług opieki medycznej oraz dokonywaniu oceny pracy marynarzy i ich szkolenia.”;

3) w art. 3 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludowi prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludzie międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy, w zakresie:

1) przewozu ładunku lub pasażerów – z tym, że w przypadku usług świadczonych przez:

a) holownik – co najmniej 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską,

b) pogłębiarkę – co najmniej 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz wydobytego materiału drogą morską,

2) ratownictwa pełnomorskiego

– którzy dokonali wyboru tej formy opodatkowania.

2. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlega również działalność przedsiębiorcy żegludowego w zakresie:

1) dzierżawy i użytkowania kontenerów,

2) prowadzenia działalności załadunkowej, rozładunkowej i naprawczej,

3) prowadzenia terminali pasażerskich,

4) sprzedaży towarów lub usług na pokładzie statku pasażerskiego i pasażersko-towarowego w celu ich wykorzystania na pokładzie statku,

5) prowadzenia działalności kantorowej na pokładzie statku pasażerskiego i pasażersko-towarowego,

6) dowozu lądowego i morskiego ładunku lub pasażerów,

7) przewozu ładunku lub pasażerów w transporcie multimodalnym,

8) zarządzania cudzym statkiem – jeżeli przedsiębiorca

żeglugowy prowadzi tę działalność z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i większość osób zatrudnionych przez niego na lądzie lub na statku stanowią obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej;

9) świadczenia usług agentów i maklerów morskich, usług brokerskich i usług agencji zatrudnienia, związanych z załogą statku,

10) zawierania umów najmu, dzierżawy lub czarteru statków – pod warunkiem że działalność ta jest związana ze świadczeniem usług, o których mowa w ust. 1.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. 1. Podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym stanowi dochód przedsiębiorcy żeglugowego z działalności podlegającej opodatkowaniu na podstawie art. 3 ust. 1 i 2, odpowiadający iloczynowi dobowej stawki ustalonej zgodnie z art. 5 ust. 1 – 3 oraz okresu eksploatacji w danym miesiącu wszystkich statków przedsiębiorcy żeglugowego, z których dochód opodatkowany jest podatkiem tonażowym, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku przedsiębiorców żeglugowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 lit. b, podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym stanowi dochód z działalności podlegającej opodatkowaniu na podstawie art. 3 ust. 1 i 2, odpowiadający iloczynowi dobowej stawki ustalonej zgodnie z art. 5 ust. 1 – 3 oraz okresu eksploatacji w danym miesiącu wszystkich statków spółki cywilnej, spółki jawnej, spółki komandytowej lub spółki komandytowo-akcyjnej, z których dochód opodatkowany jest podatkiem tonażowym, określony proporcjonalnie do prawa takiego przedsiębiorcy żeglugowego w udziale

w zysku spółki. W przypadku braku przeciwnego dowodu przyjmuje się, że prawa do udziału w zysku są równe.”;

5) w art. 5:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dobową stawkę ustala się w zależności od pojemności netto (NT) statku od każdych 100 jednostek, według stawek wyrażonych w euro, określonych w tabeli.

Lp.	Pojemność netto (NT) statku	Stawki do obliczenia dochodu
1	do 1.000	0,5 euro za każde 100
2	od 1.001 do 10.000	0,35 euro za każde 100 powyżej 1.000
3	od 10.001 do 25.000	0,20 euro za każde 100 powyżej 10.000
4	od 25.001	0,10 euro za każde 100 powyżej 25.000

”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dla celów obliczeniowych pojemność netto (NT) statku zaokrągla się w sposób następujący:

- 1) pojemność netto (NT) mniejszą niż 50 jednostek pomija się;
- 2) pojemność netto (NT) 50 jednostek i więcej podwyższa się do pełnych 100 jednostek.”;

6) uchyla się art. 6;

7) w art. 7 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Dochodów przedsiębiorcy żeglugowego z działalności określonej w art. 3 ust. 1 i 2 oraz przychodów, o których mowa w art. 8, nie łączy się z innymi dochodami (przychodami) przedsiębiorcy żeglugowego podlegającymi opodatkowaniu podatkiem dochodowym na podstawie innych ustaw.

2. W okresie opodatkowania podatkiem tonażowym przedsiębiorca żeglugowy jest obowiązany prowadzić odrębny wykaz środków trwałych oraz wartości

niematerialnych i prawnych związanych z działalnością, o której mowa w art. 3 ust. 1 i 2, a w przypadku przedsiębiorcy żeglugowego, o którym mowa w art. 2 pkt 3 lit. b, wykaz obowiązana jest prowadzić spółka cywilna, spółka jawna, spółka komandytowa, spółka komandytowo-akcyjna.”;

8) w art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przychody uzyskane przez przedsiębiorcę żeglugowego będącego podatnikiem podatku tonażowego ze sprzedaży statków, w części niewykorzystanej na nabycie własności lub udziału we współwłasności, remont, modernizację lub przebudowę statków, w okresie 3 lat od dnia sprzedaży, są opodatkowane stawką ryczałtową w wysokości 15%.”;

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. 1. Wybór opodatkowania podatkiem tonażowym następuje przez złożenie przez przedsiębiorcę żeglugowego oświadczenia, według ustalonego wzoru, o wyborze takiego opodatkowania, zwanego dalej „oświadczeniem”.

2. Oświadczenie składa się do organu podatkowego właściwego w sprawach podatku tonażowego, którym jest naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku dochodowego.

3. Oświadczenie składa się do dnia 20 stycznia pierwszego roku podatkowego okresu opodatkowania, a jeżeli przedsiębiorca żeglugowy rozpoczyna wykonywanie działalności, o której mowa w art. 3 ust. 1 i 2, w trakcie roku podatkowego – do dnia poprzedzającego dzień rozpoczęcia tej działalności.

4. W oświadczeniu zamieszcza się dane identyfikujące przedsiębiorcę żeglugowego, w szczególności nazwę lub imię i nazwisko, adres i numer identyfikacji

podatkowej, wraz z informacją o posiadanym Dokumencie Zgodności, dane dotyczące okresu opodatkowania, prowadzonej działalności przez przedsiębiorcę żeglugowego oraz informacje o statkach eksploatowanych przez niego w żegludze międzynarodowej – według stanu na dzień złożenia oświadczenia, takie jak: nazwa statku, numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), status statku u przedsiębiorcy żeglugowego, pojemność netto (NT) statku.

5. Przedsiębiorca żeglugowy jest obowiązany zawiadomić organ podatkowy właściwy w sprawach podatku tonażowego o zaistniałych w okresie opodatkowania zmianach danych zawartych w oświadczeniu w terminie do 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym zaistniała zmiana.
6. W przypadku zakończenia działalności określonej w art. 3 ust. 1 i 2 w okresie opodatkowania przedsiębiorca żeglugowy składa organowi podatkowemu właściwemu w sprawach podatku tonażowego oświadczenie o zakończeniu działalności objętej ustawą.”;

10) w art. 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym przez okres opodatkowania 10 lat.”,

b) uchyla się ust. 3,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku zakończenia działalności określonej w art. 3 ust. 1 i 2 w okresie opodatkowania ponowny wybór opodatkowania podatkiem tonażowym może nastąpić nie

wcześniej niż po upływie 3 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym przedsiębiorca żeglugowy zakończył działalność, z zastrzeżeniem ust. 5.”;

11) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. W przypadku połączenia się przedsiębiorców żeglugowych opodatkowanych podatkiem tonażowym okresem opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego powstałego w wyniku tego połączenia jest okres opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego, który wcześniej złożył oświadczenie.

2. W przypadku przejęcia przez przedsiębiorcę żeglugowego opodatkowanego podatkiem tonażowym innych przedsiębiorców żeglugowych opodatkowanych takim podatkiem okresem opodatkowania jest okres przyjęty przez przedsiębiorcę żeglugowego przejmującego.

3. W przypadku połączenia przedsiębiorcy żeglugowego opodatkowanego podatkiem tonażowym z przedsiębiorcą żeglugowym nieopodatkowanym podatkiem tonażowym okresem opodatkowania jest faktyczny okres opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego opodatkowanego podatkiem tonażowym.”;

12) art. 12:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Przedsiębiorcy żeglugowi są obowiązani za każdy miesiąc roku podatkowego obliczać podatek tonażowy w sposób określony w art. 5 ust. 4 i wpłacać bez wezwania do urzędu skarbowego, którym kieruje naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku tonażowego, w terminie do 20 dnia każdego miesiąca za miesiąc

poprzedni, a za miesiąc grudzień – w terminie złożenia zeznania.

2. Przedsiębiorcy żeglugowi są obowiązani złożyć w urzędzie skarbowym, o którym mowa w ust. 1, zeznanie, według ustalonego wzoru, o wysokości podatku tonażowego należnego za dany rok podatkowy do dnia 31 stycznia roku następnego.”,

b) uchyla się ust. 3;

13) po art. 13 dodaje się art. 13a w brzmieniu:

„Art. 13a. Wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym można dokonać w okresie obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności podatku tonażowego z rynkiem wewnętrznym.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 31 stycznia 1989 r. o gospodarce finansowej przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. z 1992 r. Nr 6, poz. 27, z późn. zm.²⁾) w art. 12 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Z wpłat, o których mowa w ust. 1, zwolniony jest także, w okresie opodatkowania podatkiem tonażowym, przedsiębiorca żeglugowy w zakresie przychodów z działalności opodatkowanej podatkiem tonażowym.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) przychodów (dochodów) przedsiębiorcy żeglugowego opodatkowanych na zasadach wynikających z ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. Nr 183, poz. 1353, z 2008 r. Nr 209, poz. 1316 oraz z ...), z zastrzeżeniem art. 24a ust. 1a;”;

2) w art. 24a ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Podatnicy będący przedsiębiorcami żegludowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym prowadzący działalność opodatkowaną podatkiem tonażowym oraz inną działalność opodatkowaną podatkiem dochodowym, są obowiązani w prowadzonej księdze albo w prowadzonych księgach rachunkowych, o których mowa w ust. 1, wyodrębnić przychody i związane z nimi koszty na poszczególne rodzaje działalności podlegającej opodatkowaniu podatkiem tonażowym i podatkiem dochodowym.”;

3) w art. 26 ust. 13a otrzymuje brzmienie:

„13a. Wydatki na cele określone w ust. 1 podlegają odliczeniu od dochodu, jeżeli nie zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów lub nie zostały odliczone od przychodu na podstawie ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym albo nie zostały zwrócone podatnikowi w jakiegokolwiek formie.”;

4) w art. 30c w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) odliczone od przychodów na podstawie ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym, lub”.

Art. 4. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) przychodów (dochodów) przedsiębiorcy żegludowego opodatkowanych na zasadach wynikających z ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. Nr 183, poz. 1353, z 2008 r. Nr 209, poz. 1316 oraz z ...), z zastrzeżeniem art. 9 ust. 1a.”;

2) w art. 9 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Podatnicy będący przedsiębiorcami żeglugowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym prowadzący działalność opodatkowaną podatkiem tonażowym oraz inną działalność opodatkowaną podatkiem dochodowym, są obowiązani w ewidencji, o której mowa w ust. 1, wyodrębnić przychody i związane z nimi koszty na poszczególne rodzaje działalności podlegającej opodatkowaniu podatkiem tonażowym i podatkiem dochodowym.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. Nr 154, poz. 792, z 2006 r. Nr 183, poz. 1353 oraz z 2012 r. poz. 596) w art. 5 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Z wpłat, o których mowa w art. 4, zwolniony jest także, w okresie opodatkowania podatkiem tonażowym, przedsiębiorca żeglugowy w zakresie przychodów z działalności opodatkowanej podatkiem tonażowym.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne (Dz. U. Nr 144, poz. 930, z późn. zm.⁵⁾) w art. 15 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Podatnicy będący przedsiębiorcami żeglugowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 183, poz. 1353, z 2008 r. Nr 209, poz. 1316 oraz z ...) prowadzący działalność opodatkowaną podatkiem tonażowym oraz inną działalność opodatkowaną ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych, są obowiązani w ewidencji wyodrębnić przychody podlegające opodatkowaniu podatkiem tonażowym i ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych.”.

Art. 7. 1. Armator opodatkowany podatkiem tonażowym w dniu wejścia w życie ustawy podlega opodatkowaniu tym podatkiem na dotychczasowych zasadach do dnia 31 grudnia 2013 r., z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Armator, o którym mowa w ust. 1, może wybrać opodatkowanie podatkiem tonażowym na zasadach określonych w ustawie, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, od dnia 1 stycznia 2013 r. albo od dnia 1 stycznia 2014 r., jeżeli odpowiednio:

1) do dnia 20 stycznia 2013 r., albo

2) do dnia 20 stycznia 2014 r.

– złoży właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego pisemne oświadczenie o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym.

3. W przypadku armatora, o którym mowa w ust. 1 i 2, dotychczasowy okres opodatkowania podatkiem tonażowym podlega zaliczeniu do 10-letniego okresu opodatkowania określonego w ustawie, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. Armator, który złoży oświadczenie o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym przed dniem 1 stycznia 2013 r., a nie zostanie przed tym dniem rozpoczęty okres opodatkowania podatkiem tonażowym, podlega opodatkowaniu na zasadach określonych w ustawie, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, chyba że do dnia 20 stycznia 2013 r., zrezygnuje z opodatkowania podatkiem tonażowym poprzez złożenie stosownego oświadczenia właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 31 stycznia 1989 r. o gospodarce finansowej przedsiębiorstw państwowych, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia

1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa oraz ustawę z dnia 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne.

- 2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1993 r. Nr 18, poz. 82, z 1994 r. Nr 121, poz. 591, z 1995 r. Nr 154, poz. 791, z 2002 r. Nr 156, poz. 1301 oraz z 2006 r. Nr 183, poz. 1353.
- 3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 440, 596 i 769.
- 4) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. 2011 r. Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 781, Nr 178, poz. 1059, Nr 205, poz. 1202 i Nr 234, poz. 1389 i 1391 oraz z 2012 r. poz. 362, 596, 769 i 1010.
- 5) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 104, poz. 1104 i Nr 122, poz. 1324, z 2001 r. Nr 74, poz. 784, Nr 88, poz. 961, Nr 125, poz. 1363 i 1369 i Nr 134, poz. 1509, z 2002 r. Nr 141, poz. 1183, Nr 169, poz. 1384, Nr 172, poz. 1412 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874, Nr 135, poz. 1268, Nr 137, poz. 1302 i Nr 202, poz. 1958, z 2004 r. Nr 210, poz. 2135 i Nr 263, poz. 2619, z 2005 r. Nr 143, poz. 1199, Nr 164, poz. 1366 i Nr 169, poz. 1420, z 2006 r. Nr 183, poz. 1353 i Nr 217, poz. 1588, z 2008 r. Nr 141, poz. 888, Nr 143, poz. 894 i Nr 209, poz. 1316, z 2009 r. Nr 157, poz. 1241 i Nr 201, poz. 1541, z 2010 r. Nr 3, poz. 13, Nr 28, poz. 146, Nr 75, poz. 473, Nr 219, poz. 1442 i Nr 226, poz. 1478 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622 i Nr 131, poz. 764.

UZASADNIENIE

Podatek tonażowy, będący jednym z ważniejszych instrumentów polityki podatkowej państw członkowskich Unii Europejskiej wobec żeglugi morskiej, w polskim porządku prawnym jest regulowany przez ustawę z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. Nr 183, poz. 1353 oraz z 2008 r. Nr 209, poz. 1316). Wejście tej ustawy w życie miało na celu w szczególności powstrzymanie niekorzystnego zjawiska przenoszenia zarejestrowanych w Polsce statków polskich armatorów do rejestrów innych państw oraz przywrócenie konkurencyjności polskich przedsiębiorstw żeglugowych.

Z uwagi na fakt, że podatek tonażowy stanowi środek pomocy publicznej, określony w Komunikacie Komisji C(2004)43 Wytoczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (Dz. Urz. UE C 13 z 17.01.2004, str. 3), już na etapie opracowywania ustawy o podatku tonażowym pojawiła się konieczność notyfikacji projektu ustawy do Komisji Europejskiej, jako aktu normatywnego przewidującego pomoc państwa dla przedsiębiorstw żeglugowych.

Notyfikacja projektu ustawy do Komisji Europejskiej nastąpiła w dniu 1 lutego 2006 r. W ramach procedury przewidzianej w rozporządzeniu Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz. Urz. UE L 83 z 27.03.1999, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 1, str. 339, z późn. zm.) Komisja Europejska poddała projekt ustawy, tak jak każdy program pomocowy, badaniu wstępnemu, w ramach którego zwracała się do władz Rzeczypospolitej Polskiej z prośbą o wyjaśnienia.

Z uwagi na wątpliwości co do zgodności programu pomocowego, zawartego w ustawie, ze wspólnym rynkiem, Komisja Europejska, decyzją z dnia 12 września 2007 r. (OJ C 300/22), wszczęła formalną procedurę dochodzenia, na podstawie art. 4 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja Europejska przedstawiła zastrzeżenia co do kilku merytorycznych rozwiązań ustawy dotyczących podatku tonażowego. Komisja stwierdziła, że:

1. osoba fizyczna lub osoba fizyczna będąca współnikiem spółki osobowej podlegająca opodatkowaniu podatkiem tonażowym nie może odliczać od wysokości podatku tonażowego kwoty składek na ubezpieczenie zdrowotne uiszczanych

w trakcie danego roku podatkowego oraz kwoty składek na ubezpieczenie społeczne od podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym uiszczanych w trakcie danego roku podatkowego;

2. wykonywanie prac przez holowniki i pogłębiarki może zostać objęte podatkiem tonażowym w przypadku zastosowania odpowiedniego kryterium czasu pracy w świadczeniu usług transportu ładunku lub pasażerów holownikiem i transportu wydobytego materiału przez pogłębiarkę w danym roku podatkowym;
3. armator może skorzystać z opodatkowania podatkiem tonażowym, jeżeli będzie wypełniał obowiązki w zakresie warunków pracy i życia marynarzy na statku, zawartych w Konwencji o pracy na morzu (Konwencja MLC 2006);
4. przedsiębiorca zarządzający z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz, na podstawie umowy, posiadający ważny Dokument Zgodności, obowiązany jest zapewnić, aby większość osób zatrudnionych przez niego na lądzie lub na statkach stanowili obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej;
5. przedsiębiorstwo objęte podatkiem tonażowym powinno podlegać tego rodzaju opodatkowaniu przez okres 10, a nie jak dotychczas 5 lat.

Wejście w życie z dniem 1 stycznia 2007 r. ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym, przy jednoczesnym braku pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o uznaniu podatku tonażowego za dozwoloną pomoc państwa spowodowało, iż polscy armatorzy z rezerwą odnieśli się do stworzonej im możliwości wyboru tej formy opodatkowania, głównie dlatego, że gdyby taką formę wybrali, otrzymaliby niedozwoloną pomoc publiczną, obarczoną ryzykiem wydania przez Komisję Europejską nakazu jej zwrotu przez armatorów wraz z odsetkami.

W dniu 18 grudnia 2009 r. Komisja Europejska ostatecznie wydała Decyzję w sprawie Pomoc Państwa nr C 34/07 (ex N 93/2006) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Polsce, kończąc formalną procedurę dochodzenia (zgodnie z art. 7 ust. 6 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 Komisja powinna była podjąć przedmiotową decyzję w terminie 18 miesięcy od wszczęcia procedury, tj. do marca 2009 r.). Podejmując, powyższą decyzję Komisja Europejska uznała, że podatek tonażowy w Polsce, jako forma pomocy publicznej,

będzie zgodny z wewnętrznym rynkiem Unii Europejskiej, pod warunkiem wprowadzenia zaleconych zmian w dotychczasowej ustawie.

Cztery z pięciu przedstawionych powyżej w punktach 1, 2, 4, 5 zastrzeżeń-zaleceń Komisji Europejskiej zostały uwzględnione i odpowiednie rozwiązania zostały zaproponowane w niniejszym projekcie ustawy. W odniesieniu do zastrzeżenia z pkt 3 należy wskazać, że w dniu 27 grudnia 2011 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej dokonał ratyfikacji Konwencji MLC z 2006 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 222, poz. 1324). Chociaż Konwencja ta wejdzie w życie dopiero w sierpniu 2013 r. (postanowienia Konwencji przewidują dwunastomiesięczne *vacatio legis*, a ostatnie, wymagane przez Konwencję 30-te państwo ratyfikowało Konwencję MLC w sierpniu 2012 r.), to polscy armatorzy (przedsiębiorcy żegludowi) już obecnie spełniają większość zawartych w niej wymogów. Konwencja MLC z 2006 r. konsoliduje standardy dotyczące warunków pracy i życia marynarzy rewidując 36 dotychczasowych konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP), których w większości Rzeczpospolita Polska jest już stroną. Dodatkowo, aby w pełni wywiązać się ze zobowiązania, które przyjęła Polska wobec Komisji Europejskiej, dotyczącego spełniania przez armatorów wchodzących w reżim podatku tonażowego szczegółowych przepisów Konwencji MLC przewiduje się zamieszczenie w składanym przez armatora-podatnika oświadczeniu o wyborze tego rodzaju podatku (według wzoru określonego na podstawie przepisów wykonawczych do ustawy), dobrowolnej deklaracji, iż przestrzega on na swoim statku (statkach) standardów pracy i życia wymaganych przez Międzynarodową Organizację Pracy w tym zakresie.

Należy podkreślić, że chociaż czas stosowania podatku tonażowego jako programu pomocowego w Polsce został przez Komisję Europejską ograniczony do 10 lat, to jednak zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej przedsiębiorca żegludowy będzie mógł opodatkować się podatkiem tonażowym na pełne 10 lat, bez względu na to, kiedy złoży deklarację wyboru tej formy opodatkowania – pod warunkiem że złoży ją w okresie obowiązywania programu pomocowego. Oznacza to, że podatnika obowiązywał będzie dziesięcioletni reżim podatkowy zarówno wtedy, gdy złoży deklarację np. w pierwszym jak i w dziesiątym roku obowiązywania programu. Nie należy zatem łączyć zgody Komisji Europejskiej na funkcjonowanie w Polsce podatku tonażowego (jako programu pomocowego) przez 10 lat z prawem przedsiębiorcy żegludowego do opodatkowania się podatkiem tonażowym na 10 lat. Złożenie deklaracji o wyborze podatku tonażowego

gwarantuje podatnikowi możliwość rozliczania się w tej formie z prowadzonej działalności gospodarczej przez okres kolejnych, pełnych 10 lat.

Część zmian zawartych w przedmiotowym projekcie nie jest związanych z wykonaniem zaleceń Komisji Europejskiej. Zmiany te polegają między innymi na zastąpieniu pojęcia armatora pojęciem przedsiębiorcy żeglugowego. Wynika to przede wszystkim z potrzeby zachowania spójności definicji stosowanych w ramach aktów polskiego prawa morskiego. Kodeks morski pojęciem „armator” określa podmiot, który we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym (art. 7). Ustawa z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym wprowadziła swoistą rozszerzającą definicję armatora, obejmując tym pojęciem również podmioty, które nie uprawiają żeglugi, a nawet zarządzających statkami w cudzym imieniu i na cudzy rachunek. Stąd, aby uniknąć sprzecznych ze sobą definicji tego samego podmiotu zaproponowano zamiast pojęcia „armatora” użycie pojęcia „przedsiębiorca żeglugowy”, które jest w tym przypadku także zgodnie z określeniem „shipping company” używanym w Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego, na założeniach których ustawa o podatku tonażowym z 2006 r. jest oparta.

Zmiana określenia „armator” na „przedsiębiorca żeglugowy” spowodowała konieczność dokonania zmian redakcyjnych w przepisach czterech innych ustaw. Należy zaznaczyć, iż dokonane zmiany w tych innych ustawach polegają na zastąpieniu w kilku przepisach tych ustaw wyrazu „armator” wyrażeniem „przedsiębiorca żeglugowy”.

Dodatkowo poprawiono informację dotyczącą miejsca ogłoszenia Konwencji SOLAS. Dodano Protokół z 1988 r. oraz zmiany z 2005 r., których w poprzedniej wersji nie uwzględniono, zaś przy definicji Dokumentu Zgodności użyto odesłania do Konwencji SOLAS, w taki sam sposób, jaki widnieje w art. 5 pkt 34 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), unikając wskazania Dziennika Urzędowego Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej jako organu promulgacyjnego.

Ponadto zastosowano określenia „morze terytorialne” zamiast „wody terytorialne”. Spowodowane to było koniecznością zapewnienia zgodności z definicjami zawartymi w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.), natomiast zmiany polegające na usunięciu liter NT po liczbach określających wielkość statku wynikają z konieczności dostosowania użytej nomenklatury do postanowień

ratyfikowanej przez Polskę Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. oraz do przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich (Dz. U. Nr 119, poz. 1248).

Dokonano także doprecyzowania brzmienia art. 3 ust. 1 ustawy stanowiącego o usługach świadczonych przez holowniki i pogłębiarki, tak aby zapewnić spełnienie warunku wynikającego z punktów 90-96 Decyzji Komisji Europejskiej z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie C 34/2007 (ex N 93/2006) – Wprowadzenie systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Polsce oraz punktu 3.1. Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego, iż usługi świadczone przez holowniki lub pogłębiarki kwalifikują się do objęcia podatkiem tonażowym wyłącznie w przypadku ich wykonywania na morzu. Obecnie sformułowanie tego przepisu zapewnia, iż usługi świadczone przez holowniki mogą być kwalifikowane do podatku tonażowego tylko wtedy, gdy są one świadczone przy przewozach dokonywanych drogą morską. Wyklucza to usługi świadczone przez holowniki w portach polegające na pomaganiu innym statkom w cumowaniu, odcumowaniu, zmianie miejsca postoju, itp.

Zawarte w projekcie przepisy przejściowe regulują wszystkie możliwe sytuacje, zarówno podmiotów, które mogły korzystać z podatku tonażowego na zasadach określonych w obecnie obowiązującej ustawie, jak i tych, które złożą wniosek o objęcie takim podatkiem przed wejściem w życie nowelizacji ustawy o podatku tonażowym. W projekcie ustawy wprowadzono przepisy przejściowe, na podstawie których armatorzy, którzy wybrali opodatkowanie podatkiem tonażowym przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej, mają możliwość zachowania prawa do opodatkowania podatkiem tonażowym na dotychczasowych zasadach do dnia 31 grudnia 2013 r. Rozwiązanie to ma na celu realizację, wynikającą z art. 2 Konstytucji RP, zasady demokratycznego państwa prawnego i wynikającej z niej zasady ochrony zaufania obywatela do państwa i stanowionego przez nie prawa opierającej się na pewności prawa. Zasada ta nakazuje należyte zabezpieczenie „interesów w toku”, a zwłaszcza należną realizację praw nabytych, podatników objętych podatkiem tonażowym na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów. Przyjęcie jednorocznego okresu przejściowego, zamiast umożliwienia dokończenia 5-letniego okresu opodatkowania określonego w ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym, nie narusza praw podatników, lecz stanowi ochronę ich interesów przed konsekwencjami

ewentualnej negatywnej decyzji Komisji Europejskiej. Zastosowanie wyłącznie rocznego okresu przejściowego (zarówno dla podatników będących osobami prawnymi, jak i fizycznymi) spowodowane jest koniecznością dbania o interes tychże podmiotów, gdyż za nieuzasadnione przedłużanie stanu faktycznego niezgodnego z prawem UE (bo tak należy traktować obowiązywanie ustawy o podatku tonażowym z 2006 r.) mogłyby ponieść odpowiedzialność podmioty korzystające z tej formy pomocy publicznej, ponosząc ryzyko finansowe towarzyszące utrzymaniu obecnego stanu prawnego (przypomnieć należy, że Decyzja KE została wydana prawie trzy lata temu). Dłuższy niż rok okres przejściowy, w szczególności dla podmiotów będących osobami fizycznymi (które w rzeczywistości nie korzystają, jak do tej pory, z tej formy opodatkowania podatkiem tonażowym), mógłby jeszcze zwiększyć to ryzyko, w przypadku gdyby musiały one zwrócić osiągnięte korzyści. Zgodnie bowiem z przepisami art. 108 TFUE Komisja Europejska, w przypadku gdy uzna, że pomoc przyznana przez państwo jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu artykułu 107 TFUE lub że pomoc ta jest nadużywana, może wydać decyzję o zniesieniu lub zmianie tej pomocy przez państwo.

Przepisy przejściowe zostały więc skonstruowane w taki sposób, że obejmują hipotetyczną sytuację korzystania przez podatników z podatku tonażowego zaproponowanego ustawą w wersji obecnie obowiązującej, a niezaakceptowanej przez Komisję Europejską, i umożliwiają takim podatnikom korzystanie nadal z prawa do opodatkowania podatkiem tonażowym, na tych samych co do tej pory zasadach, gdyż ustawa zmieniająca nie wprowadziła zmian ani w wysokości stawek podatkowych, ani w zasadach poboru tego rodzaju podatku. Wypełnione zostały zatem przesłanki przestrzegania przez państwo obowiązku poszanowania rozpoczętych już przez obywateli przedsięwzięć biznesowych w sytuacji, gdy ustawodawca wyznacza pewien okres, w którym ma być możliwe prowadzenie interesów według z góry określonych zasad lub reguł, o którym przypomina Trybunał Konstytucyjny w swoim orzeczeniu z dnia 6 lipca 2004 r. sygn. akt P 14/03, 62/7A/2004, a także w wyrokach: z 25 listopada 1997 r., sygn. K. 26/97, OTK ZU nr 5-6/1997, poz. 64 oraz z 15 czerwca 2000 r., sygn. P 3/00, OTK ZU nr 5/2000, poz. 138.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

W trakcie prac nad projektem ustawy do MTBiGM nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) projekt ustawy nie podlega notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 12a Regulaminu pracy Rady Ministrów.

Przedmiotowy projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowana ustawa będzie oddziaływać na przedsiębiorców żeglugowych (głównie armatorów statków) prowadzących działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludze międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 każdy.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym został przekazany do konsultacji społecznych wszystkim reprezentatywnym organizacjom związkowym, o których mowa w art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854, z późn. zm.), tj.:

- 1) Ogólnopolskiemu Związkowi Zawodowemu Oficerów i Marynarzy (reprezentant Forum Związków Zawodowych);
- 2) Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków (reprezentant Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych);
- 3) Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” (reprezentant NSZZ „Solidarność”);

a ponadto:

- 4) Związkowi Zawodowemu Marynarzy i Rybaków Kontraktowych;
- 5) Związkowi Zawodowemu Kapitanów i Oficerów;

oraz reprezentatywnym organizacjom pracodawców, o których mowa w art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 1991 r. Nr 55, poz. 235, z późn. zm.), tj.:

- 6) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
- 7) Pracodawcom RP;
- 8) Business Centre Club;
- 9) Związkowi Rzemiosła Polskiego;

a ponadto:

- 10) Związkowi Armatorów Polskich;

- 11) Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej;
- 12) Związkowi Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR).

Opinie w sprawie nowelizowanej ustawy nadesłali:

- 1) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 2) Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
- 3) Business Centre Club.

Partnerzy społeczni opiniując pozytywnie przedłożone rozwiązania legislacyjne dotyczące podatku tonażowego, zgodnie podkreślali, iż konieczne jest kompleksowe podejście do kwestii pomocy państwa dla transportu morskiego. Podatek tonażowy powinien funkcjonować wspólnie z innymi przewidzianymi w Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego instrumentami pomocowymi. Chodzi tu przede wszystkim o:

- 1) pomoc inwestycyjną, mającą na celu modernizację wyposażenia statków;
- 2) obniżenie kosztów pracy, w tym rekompensatę pracodawcom-armatorom opłacanych składek na ochronę socjalną marynarzy oraz niższe stawki podatku dochodowego od marynarzy;
- 3) pomoc na szkolenia w zakresie podnoszenia umiejętności członków załóg statków.

3. Wpływ regulacji na:

- 1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanej ustawy nie spowoduje konieczności ponoszenia dodatkowych wydatków z budżetu państwa oraz z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Przedmiotowy projekt nie będzie miał wpływu na zmniejszenie dochodów budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

Zgodnie z Wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego podatek tonażowy jest jedną z form pomocy państwa dla sektora żeglugi morskiej. To jedno z głównych rozwiązań fiskalnych stosowanych wobec podmiotów prowadzących działalność żeglugową, a także zarządzających statkami. W państwach Unii Europejskiej, które skorzystały z tej formy opodatkowania można zauważyć zmiany w kierunku powrotu statków pod banderę narodową.

Podkreślając konieczność kompleksowego podejścia do kwestii pomocy państwa dla transportu morskiego, w tym możliwość opodatkowania podatkiem tonażowym, należy zaznaczyć, iż ta forma opodatkowania działalności gospodarczej jest bardzo korzystna dla armatorów, szczególnie tych, którzy nie zatrudniają polskich pracowników. Armatorzy tacy nie ponoszą wysokich kosztów pracy, jakie obowiązują w Polsce i sam podatek tonażowy jest wystarczająco atrakcyjną zachętą do rejestrowania statków w rejestrze polskim. Natomiast dla armatorów zatrudniających polskie załogi samo opodatkowanie podatkiem tonażowym jest niewystarczające, dlatego, jak to zostało wskazane, ta forma opodatkowania powinna być stosowana wraz z innymi formami pomocy państwa dla transportu morskiego, o których mowa w Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego.

Wobec powyższego trudno jest obecnie przewidzieć ilu polskich i zagranicznych armatorów zdecyduje się na rejestrację swoich statków i podjęcie działalności w Polsce. Z całą pewnością wszelkie formy zachęt kierowanych do przedsiębiorców w celu przyciągnięcia ich kapitału do kraju powinny dać pozytywne efekty i w konsekwencji przynosić wpływy do budżetu państwa.

Na pozytywny wpływ nowelizowanej ustawy na finanse publiczne wpłynie również wyeliminowanie możliwości odliczania przez armatora, będącego osobą fizyczną, od kwoty podatku tonażowego składki zdrowotnej oraz od podstawy opodatkowania tym podatkiem składki na ubezpieczenie społeczne. Ponadto objęty podatkiem tonażowym przedsiębiorca eksploatujący statki, uiszczając go będzie w sposób ciągły, zapewniając stałe wpływy do budżetu państwa, zaś we wcześniejszych regulacjach prawnych, dotyczących podatku dochodowego od osób prawnych i fizycznych, wpływy te (lub ich brak) zależały od tego, czy prowadzona przez armatora działalność przynosiła zysk czy stratę. Projektowana regulacja nie wpłynie na zwiększenie wydatków budżetu państwa.

2) rynek pracy

Przepisy projektowanej ustawy mogą mieć pozytywny wpływ na rynek pracy. Ewentualny powrót statków pod banderę narodową może przyczynić się do stopniowego wzrostu zatrudnienia polskich marynarzy przez polskich armatorów. Dobra sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw żeglugowych jest szansą na stopniowe ożywienie innych sektorów komplementarnych do sektora żeglugi morskiej takich, jak

na przykład przemysł portowy i stoczniowy czy też szkolnictwo wyższe, co również wiązałoby się z powstaniem nowych miejsc pracy.

3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Podatek tonażowy jako forma opodatkowania działalności gospodarczej ma służyć zachęceniu przedsiębiorców żeglugowych do rejestracji statków pod polską banderą i podjęcie działalności gospodarczej w Polsce. Ponadto wydłużenie okresu opodatkowania do 10 lat może przyczynić się do przeprowadzenia przez armatorów dokładniejszej analizy prowadzonej przez nich działalności żeglugowej przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości korzystania z „legalnej” pomocy państwa, nienaruszającej konkurencyjności rynku europejskiego przez dłuższy okres.

W Unii Europejskiej od dawna postuluje się osiągnięcie dwóch głównych celów: wzmocnienia konkurencyjności unijnego transportu morskiego oraz wzrostu zatrudnienia wysoko kwalifikowanych pracowników w tym sektorze. Działania legislacyjne skierowane na osiągnięcie tych celów opierają się na ogólnym założeniu, z którego wynika, że im wyższa będzie jakość usług świadczonych przez przedsiębiorstwa żeglugowe (w tym zarządzających statkami) z obszaru UE, tym silniejsza konkurencyjnie będzie gospodarka unijna, a w konsekwencji umocni się pozycja Unii w międzynarodowym transporcie morskim.

Przepis zawarty w projekcie ustawy nakazujący podmiotom zarządzającym statkami zatrudnianie na lądzie lub na statkach głównie obywateli z Unii Europejskiej będzie korzystnie wpływał na wzmocnienie konkurencyjności i wzrost zatrudnienia pracowników sektora transportu morskiego pochodzących z UE. Wpływ na wzmocnienie konkurencyjności wynikać będzie z wkładu na rzecz gospodarki unijnej (obligatoryjny warunek kwalifikowalności związany z prowadzeniem działalności na terytorium państwa członkowskiego, który musi być spełniony przez podmiot, aby mógł skorzystać z dobrodziejstwa podatku tonażowego), natomiast wzrost zatrudnienia dokona się przez zwiększenie miejsc pracy dla pracowników w związku ze skierowaniem do pracy na statkach na morzu lub do armatorów na lądzie głównie obywateli Unii Europejskiej.

4) sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa powinna mieć pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionalny. Wejście w życie przepisów ustawy powinno wpłynąć na ożywienie gospodarki morskiej, a przede wszystkim samej żeglugi morskiej. Stanie się tak, gdy armatorzy, wybierając korzystniejszy w stosunku do formy opodatkowania podatkiem dochodowym system podatku tonażowego, będą przerejestrowywać swoje statki z powrotem pod polską banderę. W związku z ożywieniem w sektorze transportu morskiego powinny nastąpić pozytywne trendy na rynku pracy w postaci wzrostu zatrudnienia polskich marynarzy przez pracodawców-armatorów. Można liczyć w związku z tym także na wzrost liczby inwestycji, a zatem i przyływ kapitału. Może mieć to tylko pozytywne skutki dla rozwoju nadmorskich regionów.

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Ustawa o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		Decyzja Komisji z dnia 18.12.2009 r. w sprawie POMOCY PAŃSTWA nr C 34/2007 (ex N 93/2006) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Polsce, Bruksela, dnia 18.12.2009 r. K(2009) 10376			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec- ność wdroże nia	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
		T / N			
Decyzja Komisji z dnia 18.12.2009 r. w sprawie POMOCY PAŃSTWA nr C 34/2007 (ex N 93/2006) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Polsce, Bruksela, dnia 18.12.2009 r. K(2009) 10376					
Pkt. 17	Pismem z dnia 25 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązały się do usunięcia z ustawy o podatku tonażowym możliwości odliczania składek na ubezpieczenia zdrowotne i społeczne w przypadku armatora, który jest osobą fizyczną lub osobą fizyczną będącą współnikiem spółki osobowej. Nie będzie zatem możliwości stosowania tych odliczeń, zaś dla wszystkich podmiotów kwalifikujących się do opodatkowania podatkiem tonażowym stosowana będzie ta sama metoda obliczania podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym i kwoty podatku tonażowego do zapłaty.	T	Art. 1 pkt 5 lit. b projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw (art. 6 ustawy o pt)	Art. 6 - uchylony	
Pkt. 20	Pismem z dnia 25 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązały się do zmiany trzeciego i czwartego z przepisów przytoczonych powyżej przez wprowadzenie kryterium stanowiącego, że transport morski powinien stanowić co najmniej 50 % rocznego czasu pracy holownika lub pogłębiarki w roku podatkowym, ażeby działalność holowania i pogłębiania mogła być objęta	T	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku	„Art. 3 1. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludowi prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludzie międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy, w zakresie:	

	systemem podatku tonażowego.		tonażowym oraz niektórych innych ustaw (art. 3 ust. 1 i 2 ustawy o pt)	<p>1) przewozu ładunku lub pasażerów – z tym, że w przypadku usług świadczonych przez,</p> <p>a) holownik - co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską,</p> <p>b) pogłębiarkę - co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz wydobytego materiału drogą morską;</p> <p>2) ratownictwa pełnomorskiego - którzy dokonali wyboru tej formy opodatkowania.</p> <p>2. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlega również działalność przedsiębiorcy żeglugowego w zakresie:</p> <p>1) dzierżawy i użytkowania kontenerów,</p> <p>2) prowadzenia działalności załadunkowej, rozładunkowej i naprawczej,</p> <p>3) prowadzenia terminali pasażerskich,</p> <p>4) sprzedaży towarów lub usług na pokładzie statku pasażerskiego lub pasażersko-towarowego w celu ich wykorzystania na pokładzie statku,</p> <p>5) prowadzenia działalności kantorowej na pokładzie statku pasażerskiego lub pasażersko-towarowego,</p> <p>6) dowozu lądowego i morskiego ładunku lub pasażerów,</p> <p>7) przewozu ładunku lub pasażerów w transporcie multimodalnym,</p> <p>8) zarządzania cudzym statkiem – jeżeli przedsiębiorca żeglugowy prowadzi tę działalność z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i większość osób zatrudnionych przez niego na łodzi lub na statku stanowią obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej,</p> <p>9) świadczenia usług agentów i maklerów morskich, usług brokerskich i usług agencji zatrudnienia, związanych z załogą statku,</p> <p>10) zawierania umów najmu, dzierżawy lub czarteru statków</p> <p>- pod warunkiem, że działalność ta jest związana ze świadczeniem usług, o których mowa w ust. 1.</p>	
Pkt. 25	W odniesieniu do ostatniego warunku (dotyczącego zarządzania statkami) pismem z dnia 8 czerwca 2007 r. polskie władze zobowiązały się do umożliwienia	T	Art. 1 pkt 2 lit. d projektu	Art. 2 pkt. 10 „10) zarządzaniu cudzym statkiem - rozumie się przez to zarządzanie techniczne polegające na zapewnieniu	

	przedsiębiorstwom zarządzającym korzystania z podatku tonażowego tylko wtedy, jeżeli jednocześnie zapewnią one zarządzanie załogą statków i techniczne zarządzanie statkami.		ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw (art. 2 pkt. 10 ustawy o pt)	statkowi zdatności do żeglugi i zgodności w zakresie wymagań technicznych, bezpieczeństwa i ochrony oraz zarządzanie załogą polegające na zapewnieniu obsadzenia statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie oraz prowadzeniu wszystkich spraw związanych z załogą, w szczególności: przygotowaniu listy płac, zapewnieniu marynarzom ochrony ubezpieczeniowej od nieszczęśliwych wypadków i na wypadek inwalidztwa, organizowaniu podróży na statek i ze statku, zapewnieniu wymaganych wiz, możliwości korzystania z usług opieki medycznej oraz dokonywaniu oceny pracy marynarzy i ich szkolenia.”	
Pkt. 26	Dodatkowo, pismem z dnia 26 października 2009 r., polskie władze udzieliły następujących wyjaśnień: przedsiębiorstwa zarządzające statkami spełniają wszystkie wymogi określone w komunikacie Komisji zawierającym wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami (dalej: „wytyczne ws. zarządzania statkami”).	T	Art. 1 pkt 2 lit. d projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw (art. 2 pkt. 10 ustawy o pt)	Art. 2 pkt. 10 „10) zarządzaniu cudzym statkiem - rozumie się przez to zarządzanie techniczne polegające na zapewnieniu statkowi zdatności do żeglugi i zgodności w zakresie wymagań technicznych, bezpieczeństwa i ochrony oraz zarządzanie załogą polegające na zapewnieniu obsadzenia statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie oraz prowadzeniu wszystkich spraw związanych z załogą, w szczególności: przygotowaniu listy płac, zapewnieniu marynarzom ochrony ubezpieczeniowej od nieszczęśliwych wypadków i na wypadek inwalidztwa, organizowaniu podróży na statek i ze statku, zapewnieniu wymaganych wiz, możliwości korzystania z usług opieki medycznej oraz dokonywaniu oceny pracy marynarzy i ich szkolenia.”	
Pkt. 27	W szczególności w odniesieniu do wymienionych w wytycznych ws. zarządzania statkami kryteriów: wkładu na rzecz gospodarki i rynku pracy Unii (w ppkt 5.1 wytycznych) oraz związku gospodarczego pomiędzy zarządzanymi statkami a Unią (w ppkt 5.2), polskie władze zobowiązały się do wprowadzenia do ustawy o podatku tonażowym wymogu prowadzenia działalności w zakresie zarządzania statkami z terytorium UE, oraz zatrudniania do działań wykonywanych na lądzie i na statkach głównie obywateli Unii. Poza tym korzystanie z systemu podatku tonażowego przez zarządzających statkami spoza Unii zostało wykluczone.	T	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw	„Art. 3 1. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludowi prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludzie międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy, w zakresie: 1) przewozu ładunku lub pasażerów – z tym, że w przypadku usług świadczonych przez: a) holownik - co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską,	

			(art. 3a ustawy o pt)	<p>b) pogłębiarkę - co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz wydobytego materiału drogą morską;</p> <p>2) ratownictwa pełnomorskiego - którzy dokonali wyboru tej formy opodatkowania.</p> <p>2. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlega również działalność przedsiębiorcy żeglugowego w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dzierżawy i użytkowania kontenerów, 2) prowadzenia działalności załadunkowej, rozładunkowej i naprawczej, 3) prowadzenia terminali pasażerskich, 4) sprzedaży towarów lub usług na pokładzie statku pasażerskiego lub pasażersko-towarowego w celu ich wykorzystania na pokładzie statku, 5) prowadzenia działalności kantorowej na pokładzie statku pasażerskiego lub pasażersko-towarowego, 6) dowozu lądowego i morskiego ładunku lub pasażerów, 7) przewozu ładunku lub pasażerów w transporcie multimodalnym, 8) zarządzania cudzym statkiem – jeżeli przedsiębiorca żeglugowy prowadzi tę działalność z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i większość osób zatrudnionych przez niego na lądzie lub na statku stanowią obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej, 9) świadczenia usług agentów i maklerów morskich, usług brokerskich i usług agencji zatrudnienia, związanych z załogą statku, 10) zawierania umów najmu, dzierżawy lub czarteru statków <p>- pod warunkiem, że działalność ta jest związana ze świadczeniem usług, o których mowa w ust. 1.”</p>	
Pkt. 42	Pismem z dnia 23 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązały się jednak do wprowadzenia zmian ustawie o podatku tonażowym przez wydłużenie tego okresu do 10 lat. Jeżeli zatem przedsiębiorstwa raz dokonają wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym, będą musiały pozostać w tym systemie opodatkowania co najmniej przez 10 lat.	T	Art. 1 pkt 10 lit. a projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku	„Art. 10 1. Przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym przez okres opodatkowania 10 lat.”	

			tonażowym oraz niektórych innych ustaw (art. 10 ust. 1 ustawy o pt)		
Pkt. 44	Pismem z dnia 13 kwietnia 2006 r. polskie władze zobowiązały się do ograniczenia czasu stosowania zgłoszonego systemu podatku tonażowego do 10 lat, oraz do ponownego zgłoszenia ewentualnego przedłużenia lub ponowienia systemu po upływie tego dziesięcioletniego okresu. Ponadto, w piśmie z dnia 9 grudnia 2009 r., polskie władze zaznaczyły, że system podatku tonażowego ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2011 r.	T	Art. 1 pkt 143 projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw (art. 13a ustawy o pt)	„Art. 13 a. Wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym można dokonać w okresie obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności podatku tonażowego z rynkiem wewnętrznym”.	
Pkt. 56	Niemniej jednak, jak wspomniano w pkt 20 niniejszej decyzji, w odpowiedzi na zastrzeżenia przedstawione przez Komisję w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, pismem z dnia 25 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązały się do zmiany swojego systemu podatku tonażowego przez wprowadzenie kryterium, zgodnie z którym, aby objąć podatkiem tonażowym pogłębienie i holowanie, transport morski winien stanowić co najmniej 50 % rocznego czasu pracy każdego holownika lub pogłębiarki w roku podatkowym.	T	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw (art. 3 ust. 1 i 2 ustawy o pt)	„Art. 3 1. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludowi prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludzie międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy, w zakresie: 1) przewozu ładunku lub pasażerów – z tym, że w przypadku usług świadczonych przez: a) holownik - co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską, b) pogłębiarkę - co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz wydobytego materiału drogą morską; 2) ratownictwa pełnomorskiego - którzy dokonali wyboru tej formy opodatkowania. 2. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlega również działalność przedsiębiorcy	

				<p>żeglugowego w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dzierżawy i użytkowania kontenerów, 2) prowadzenia działalności załadunkowej, rozładunkowej i naprawczej, 3) prowadzenia terminali pasażerskich, 4) sprzedaży towarów lub usług na pokładzie statku pasażerskiego lub pasażersko-towarowego w celu ich wykorzystania na pokładzie statku, 5) prowadzenia działalności kantorowej na pokładzie statku pasażerskiego lub pasażersko-towarowego, 6) dowozu lądowego i morskiego ładunku lub pasażerów, 7) przewozu ładunku lub pasażerów w transporcie multimodalnym, 8) zarządzania cudzym statkiem – jeżeli przedsiębiorca żeglugowy prowadzi tę działalność z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i większość osób zatrudnionych przez niego na lądzie lub na statku stanowią obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej, 9) świadczenia usług agentów i maklerów morskich, usług brokerskich i usług agencji zatrudnienia, związanych z załogą statku, 10) zawierania umów najmu, dzierżawy lub czarteru statków <p>- pod warunkiem, że działalność ta jest związana ze świadczeniem usług, o których mowa w ust. 1.</p>	
Pkt. 98	<p>Po pierwsze, wymóg wkładu na rzecz gospodarki i rynku pracy Unii (w ppkt 5.1 wytycznych ws. zarządzania statkami) oraz związku gospodarczego pomiędzy zarządzanymi statkami a Unią (w ppkt 5.2), władze polskie zobowiązały się do wprowadzenia do ustawy o podatku tonażowym wymogu prowadzenia działalności w zakresie zarządzania statkami z terytorium UE oraz angażowania w prace na lądzie i na statkach przede wszystkim obywateli Unii. Poza tym wykluczono korzystanie z ryczałtowego podatku tonażowego przez zarządzających statkami spoza Unii. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że warunki określone w ppkt 5.1 i 5.2 wytycznych ws. zarządzania statkami zostały spełnione.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw (art. 3a ustawy o pt)</p>	<p>j.w. (zarządzanie cudzym statkiem)</p>	

POZOSTALE PRZEPISY PROJEKTU		
Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art.1 pkt. 1	Art. 1 otrzymuje brzmienie: „Art. 1 Ustawa reguluje opodatkowanie podatkiem tonażowym niektórych dochodów (przychodów) osiąganych przez przedsiębiorców eksploatujących morskie statki handlowe w żegludze międzynarodowej.”	Zastąpienie pojęcia armatora pojęciem przedsiębiorca żeglugowy wynika przede wszystkim z potrzeby zachowania spójności definicji stosowanych w ramach aktów polskiego prawa morskiego. Kodeks morski, ustawa z dnia 18 września 2001 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z późn. zm.), pojęciem „armator” określa podmiot, który we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym (art. 7). Ustawa z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym wprowadziła swoistą rozszerzającą definicję armatora, obejmując tym pojęciem również podmioty nie uprawiające żeglugi, a nawet zarządzających statkami w cudzym imieniu i na cudzy rachunek. Stąd, aby uniknąć sprzecznych ze sobą definicji tego samego podmiotu, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego zaproponowała zamiast „armatora” użycie pojęcia „przedsiębiorca żeglugowy”, które jest w tym przypadku także zgodnie z określeniem „ <i>shipping company</i> ” używanym w <i>Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego C(2004)43</i> , na założeniach których ustawa o podatku tonażowym z 2006 r. jest oparta.
Art. 1 pkt 2 lit a	w art. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) konwencji SOLAS – rozumie się przez to Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174);”	Uzupełnienie metryczki Konwencji SOLAS - dodano Protokół z 1988 r. oraz zmiany z 2005 r., których w poprzedniej wersji nie uwzględniono.
Art. 1 pkt 2 lit. a	w art. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) Dokumentie Zgodności – rozumie się przez to dokument wydany zgodnie z konwencją SOLAS przedsiębiorcy żeglugowemu, który spełnia wymagania Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), określonego w rozdz. IX konwencji SOLAS;”	Przy definicji Dokumentu Zgodności użyto odesłania do Konwencji SOLAS, w taki sam sposób, jaki widnieje w art. 5 pkt 34 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), unikając wskazania Dziennika Urzędowego Ministra jako organu promulgacyjnego.
Art. 1 pkt	w art. 2 w pkt 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:	Wynika z zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.

2 lit. b	„3) przedsiębiorcy żeglugowym – rozumie się przez to:”	
Art. 1 pkt 2 lit. c	w art. 2 w pkt 4 lit. a i b otrzymują brzmienie: „a) portami polskimi a portami zagranicznymi, w tym także między portami polskimi, pod warunkiem że żegluga między portami polskimi jest częścią podróży morskiej do portu zagranicznego, lub b) portami polskimi a miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego,”	Zastosowanie określenia „morze terytorialne” zamiast „wody terytorialne” spowodowane było koniecznością zapewnienia zgodności z definicjami zawartymi w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.)
Art. 1 pkt 3	w art. 3 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żeglugowi prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludze międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy, w zakresie: 1) przewozu ładunku lub pasażerów – z tym, że w przypadku usług świadczonych przez: a) holownik - co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską, b) pogłębiarkę - co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz wydobytego materiału drogą morską; 2) ratownictwa pełnomorskiego - którzy dokonali wyboru tej formy opodatkowania. 2. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlega również działalność przedsiębiorcy żeglugowego w zakresie: 1) dzierżawy i użytkowania kontenerów, 2) prowadzenia działalności załadunkowej, rozładunkowej i naprawczej, 3) prowadzenia terminali pasażerskich, 4) sprzedaży towarów lub usług na pokładzie statku pasażerskiego lub pasażersko-towarowego w celu ich wykorzystania na pokładzie statku, 5) prowadzenia działalności kantorowej na pokładzie statku pasażerskiego lub pasażersko-towarowego, 6) dowozu lądowego i morskiego ładunku lub pasażerów, 7) przewozu ładunku lub pasażerów w transporcie multimodalnym, 8) zarządzania cudzym statkiem – jeżeli przedsiębiorca żeglugowy prowadzi tę działalność z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i większość osób zatrudnionych przez niego na lądzie lub na statku stanowią obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej, 9) świadczenia usług agentów i maklerów morskich, usług brokerskich i usług agencji zatrudnienia, związanych z załogą statku, 10) zawierania umów najmu, dzierżawy lub czarteru statków	Wynika z pkt 19, 20 i 56 Decyzji KE Zobowiązanie strony polskiej do wprowadzenia kryterium stanowiącego, że transport morski powinien stanowić co najmniej 50 % rocznego czasu pracy holownika lub pogłębiarki w roku podatkowym, ażeby działalność holowania i pogłębiania mogła być objęta systemem podatku tonażowego oraz zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.

	- pod warunkiem, że działalność ta jest związana ze świadczeniem usług, o których mowa w ust. 1.																
Art. 1 pkt 4	<p>w art. 4 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. Podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym stanowi dochód przedsiębiorcy żeglugowego z działalności podlegającej opodatkowaniu na podstawie art. 3 ust. 1 i 2, odpowiadający iloczynowi dobowej stawki ustalonej zgodnie z art. 5 ust. 1-3 oraz okresu eksploatacji w danym miesiącu wszystkich statków przedsiębiorcy żeglugowego, z których dochód opodatkowany jest podatkiem tonażowym, z zastrzeżeniem ust. 2.</p> <p>2. W przypadku przedsiębiorców żeglugowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 lit. b, podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym stanowi dochód z działalności podlegającej opodatkowaniu na podstawie art. 3 ust. 1 i 2, odpowiadający iloczynowi dobowej stawki ustalonej zgodnie z art. 5 ust. 1 - 3 oraz okresu eksploatacji w danym miesiącu wszystkich statków spółki cywilnej, spółki jawnej, spółki komandytowej lub spółki komandytowo-akcyjnej, z których dochód opodatkowany jest podatkiem tonażowym, określony proporcjonalnie do prawa takiego przedsiębiorcy żeglugowego w udziale w zysku spółki. W przypadku braku przeciwnego dowodu przyjmuje się, że prawa do udziału w zysku są równe.”,</p>	Wynika z zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.															
Art. 1 pkt 5 lit. a	<p>w art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Dobową stawkę ustala się w zależności od pojemności netto (NT) statku od każdych 100 jednostek, według stawek wyrażonych w euro, określonych w tabeli.”,</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lp.</th> <th>Pojemność netto (NT) statku</th> <th>Stawki do obliczenia dochodu</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>do 1.000</td> <td>0,5 euro za każde 100</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>od 1.001 do 10.000</td> <td>0,35 euro za każde 100 powyżej 1.000</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>od 10.001 do 25.000</td> <td>0,20 euro za każde 100 powyżej 10.000</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>od 25.001</td> <td>0,10 euro za każde 100 powyżej 25.000</td> </tr> </tbody> </table>	Lp.	Pojemność netto (NT) statku	Stawki do obliczenia dochodu	1	do 1.000	0,5 euro za każde 100	2	od 1.001 do 10.000	0,35 euro za każde 100 powyżej 1.000	3	od 10.001 do 25.000	0,20 euro za każde 100 powyżej 10.000	4	od 25.001	0,10 euro za każde 100 powyżej 25.000	Zmiany polegające na usunięciu liter NT po liczbach określających wielkość statku wynikają z konieczności dostosowania użytej nomenklatury do postanowień ratyfikowanej przez Polskę Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. oraz przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich (Dz. U. Nr 119, poz. 1248).
Lp.	Pojemność netto (NT) statku	Stawki do obliczenia dochodu															
1	do 1.000	0,5 euro za każde 100															
2	od 1.001 do 10.000	0,35 euro za każde 100 powyżej 1.000															
3	od 10.001 do 25.000	0,20 euro za każde 100 powyżej 10.000															
4	od 25.001	0,10 euro za każde 100 powyżej 25.000															
Art. 1 pkt 5 lit. b	<p>w art. 5 ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Dla celów obliczeniowych pojemność netto (NT) statku zaokrąglą się w sposób następujący:</p> <p>1) pojemność netto (NT) mniejszą niż 50 jednostek pomija się;</p> <p>2) pojemność netto (NT) 50 jednostek i więcej podwyższa się do pełnych 100 jednostek.”</p>	Zmiany polegające na usunięciu liter NT po liczbach określających wielkość statku wynikają z konieczności dostosowania użytej nomenklatury do postanowień ratyfikowanej przez Polskę Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. oraz przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich (Dz. U. Nr 119, poz. 1248).															
Art. 1 pkt 8	<p>w art. 7 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. Dochodów przedsiębiorcy żeglugowego z działalności określonej w</p>	Wynika z zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.															

	<p>art. 3 ust. 1 i 2 oraz przychodów, o których mowa w art. 8, nie łączy się z innymi dochodami (przychodami) przedsiębiorcy podlegającymi opodatkowaniu podatkiem dochodowym na podstawie innych ustaw.</p> <p>2. W okresie opodatkowania podatkiem tonażowym przedsiębiorca żeglugowy jest obowiązany prowadzić odrębny wykaz środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych związanych z działalnością, o której mowa w art. 3 ust. 1 i 2, a w przypadku przedsiębiorcy żeglugowego, o którym mowa w art. 2 pkt 3 lit. b, wykaz obowiązana jest prowadzić spółka cywilna, spółka jawna, spółka komandytowa, spółka komandytowo-akcyjna.”</p>	
Art. 1 pkt 8	<p>w art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Przychody uzyskane przez przedsiębiorcę żeglugowego będącego podatnikiem podatku tonażowego ze sprzedaży statków, w części niewykorzystanej na nabycie własności lub udziału we współwłasności, remont, modernizację lub przebudowę statków, w okresie 3 lat od dnia sprzedaży, są opodatkowane stawką ryczałtową w wysokości 15 %.”</p>	Wynika z zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.
Art. 1 pkt 9	<p>art. 9 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 9. 1. Wybór opodatkowania podatkiem tonażowym następuje przez złożenie przez przedsiębiorcę żeglugowego oświadczenia, według ustalonego wzoru, o wyborze takiego opodatkowania, zwanego dalej „oświadczeniem”.</p> <p>2. Oświadczenie składa się do organu podatkowego właściwego w sprawach podatku tonażowego, którym jest naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku dochodowego.</p> <p>3. Oświadczenie składa się do dnia 20 stycznia pierwszego roku podatkowego okresu opodatkowania, a jeżeli przedsiębiorca żeglugowy rozpoczyna wykonywanie działalności, o której mowa w art. 3 ust. 1 i 2, w trakcie roku podatkowego - do dnia poprzedzającego dzień rozpoczęcia tej działalności.</p> <p>4. W oświadczeniu zamieszcza się dane identyfikujące przedsiębiorcę żeglugowego, w szczególności nazwę lub imię i nazwisko, adres i numer identyfikacji podatkowej, wraz z informacją o posiadanym Dokumencie Zgodności, dane dotyczące okresu opodatkowania, prowadzonej działalności przez przedsiębiorcę żeglugowego oraz informacje o statkach eksploatowanych przez niego w żegludze międzynarodowej - według stanu na dzień złożenia oświadczenia, takie jak: nazwa statku, numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), status statku u przedsiębiorcy żeglugowego, pojemność netto statku.</p> <p>5. Przedsiębiorca żeglugowy jest obowiązany zawiadomić organ podatkowy właściwy w sprawach podatku tonażowego o zaistniałych w okresie opodatkowania zmianach danych zawartych w oświadczeniu w</p>	Wynika z zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.

	<p>terminie do 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym zaistniała zmiana.</p> <p>6. W przypadku zakończenia działalności określonej w art. 3 ust. 1 i 2 w okresie opodatkowania przedsiębiorca żeglugowy składa organowi podatkowemu właściwemu w sprawach podatku tonażowego oświadczenie o zakończeniu działalności objętej ustawą.”</p>	
Art. 1 pkt 10 lit. c	<p>w art. 10 ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„ 4. W przypadku zakończenia działalności określonej w art. 3 ust. 1 i 2 w okresie opodatkowania ponowny wybór opodatkowania podatkiem tonażowym może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 3 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym przedsiębiorca żeglugowy zakończył działalność, z zastrzeżeniem ust. 5.”</p>	Wynika z zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.
Art. 1 pkt 11	<p>art. 11 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 11. 1. W przypadku połączenia się przedsiębiorców żeglugowych opodatkowanych podatkiem tonażowym okresem opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego powstałego w wyniku tego połączenia jest okres opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego, który wcześniej złożył oświadczenie.</p> <p>2. W przypadku przejęcia przez przedsiębiorcę żeglugowego opodatkowanego podatkiem tonażowym innych przedsiębiorców żeglugowych opodatkowanych takim podatkiem okresem opodatkowania jest okres przyjęty przez przedsiębiorcę żeglugowego przejmującego.</p> <p>3. W przypadku połączenia przedsiębiorcy żeglugowego opodatkowanego podatkiem tonażowym z przedsiębiorcą żeglugowym nieopodatkowanym podatkiem tonażowym okresem opodatkowania jest faktyczny okres opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego opodatkowanego podatkiem tonażowym.”;</p>	Wynika z zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.
Art. 1 pkt 12 lit. a	<p>w art. 12 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. Przedsiębiorcy żeglugowi są obowiązani za każdy miesiąc roku podatkowego obliczać podatek tonażowy w sposób określony w art. 5 ust. 4 i wpłacać bez wezwania do urzędu skarbowego, którym kieruje naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku tonażowego, w terminie do 20 dnia każdego miesiąca za miesiąc poprzedni, a za miesiąc grudzień - w terminie złożenia zeznania.</p> <p>2. Przedsiębiorcy żeglugowi są obowiązani złożyć w urzędzie skarbowym, o którym mowa w ust. 1, zeznanie, według ustalonego wzoru, o wysokości podatku tonażowego należnego za dany rok podatkowy do dnia 31 stycznia roku następnego.”</p>	Wynika z zastąpienia pojęcia „armator” pojęciem „przedsiębiorca żeglugowy”.
Art. 1 pkt	Po art. 13 dodaje się art. 13a w następującym brzmieniu:	Wynika z decyzji KE

13	„Art. 13a. Wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym można dokonać w okresie obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności podatku tonażowego z rynkiem wewnętrznym”.	
Art. 2	W ustawie z dnia 31 stycznia 1989 r. o gospodarce finansowej przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. z 1992 r. Nr 6, poz. 27, z późn. zm.) w art. 12 ust. 2a otrzymuje brzmienie: „2a.Z wpłat, o których mowa w ust. 1, zwolniony jest także, w okresie opodatkowania podatkiem tonażowym, przedsiębiorca żeglugowy w zakresie przychodów z działalności opodatkowanej podatkiem tonażowym.”.	Zmiana określenia „armator” na „przedsiębiorca żeglugowy” spowodowała konieczność dokonania zmian redakcyjnych w przepisach innych ustaw.
Art. 3	W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, poz. 362 oraz poz. 440.) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 2 w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie: „6) przychodów (dochodów) przedsiębiorcy żeglugowego opodatkowanych na zasadach wynikających z ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. Nr 183, poz. 1353 oraz z 2008 r. Nr 209, poz. 1316), z zastrzeżeniem art. 24a ust. 1a;”; 2) w art. 24a ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a. Podatnicy będący przedsiębiorcami żeglugowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym prowadzący działalność opodatkowaną podatkiem tonażowym oraz inną działalność opodatkowaną podatkiem dochodowym, są obowiązani w prowadzonej księdze albo w prowadzonych księgach rachunkowych, o których mowa w ust. 1, wyodrębnić przychody i związane z nimi koszty na poszczególne rodzaje działalności podlegającej opodatkowaniu podatkiem tonażowym i podatkiem dochodowym.”; 3) w art. 26 ust. 13a otrzymuje brzmienie: „13a. Wydatki na cele określone w ust. 1 podlegają odliczeniu od dochodu, jeżeli nie zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów lub nie zostały odliczone od przychodu na podstawie ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym albo nie zostały zwrócone podatnikowi w jakiegokolwiek formie.”; 4) w art. 30c ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) odliczone od przychodów na podstawie ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym, lub”.	Zmiana określenia „armator” na „przedsiębiorca żeglugowy” spowodowała konieczność dokonania zmian redakcyjnych w przepisach innych ustaw.
Art. 4	W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:	Zmiana określenia „armator” na „przedsiębiorca żeglugowy” spowodowała konieczność dokonania zmian redakcyjnych w przepisach innych ustaw.

	<p>1) w art. 2 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) przychodów (dochodów) przedsiębiorcy żeglugowego opodatkowanych na zasadach wynikających z ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. Nr 183, poz. 1353 oraz z 2008 r. Nr 209, poz. 1316), z zastrzeżeniem art. 9 ust. 1a.”;</p> <p>2) w art. 9 ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a.Podatnicy będący przedsiębiorcami żeglugowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym prowadzący działalność opodatkowaną podatkiem tonażowym oraz inną działalność opodatkowaną podatkiem dochodowym, są obowiązani w ewidencji, o której mowa w ust. 1, wyodrębnić przychody i związane z nimi koszty na poszczególne rodzaje działalności podlegającej opodatkowaniu podatkiem tonażowym i podatkiem dochodowym.”</p>	
Art. 5	<p>W ustawie z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. z 1995 r. Nr 154, poz. 792, z 2006 r. Nr 183, poz. 1353 oraz z 2012 r. poz. 596) w art. 5 ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a.Z wpłat, o których mowa w art. 4, zwolniony jest także, w okresie opodatkowania podatkiem tonażowym, przedsiębiorca żeglugowy w zakresie przychodów z działalności opodatkowanej podatkiem tonażowym.”</p>	Zmiana określenia „armator” na „przedsiębiorca żeglugowy” spowodowała konieczność dokonania zmian redakcyjnych w przepisach innych ustaw.
Art. 6	<p>W ustawie z dnia 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne (Dz. U. Nr 144, poz. 930, z późn. zm.) w art. 15 ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a.Podatnicy będący przedsiębiorcami żeglugowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 183, poz. 1353, z 2008 r. Nr 209, poz. 1316 oraz z 2009 r. Nr 157, poz. 1241) prowadzący działalność opodatkowaną podatkiem tonażowym oraz inną działalność opodatkowaną ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych, są obowiązani w ewidencji wyodrębnić przychody podlegające opodatkowaniu podatkiem tonażowym i ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych.”</p>	Zmiana określenia „armator” na „przedsiębiorca żeglugowy” spowodowała konieczność dokonania zmian redakcyjnych w przepisach innych ustaw.
Art. 7	<p>„ 1. Armator opodatkowany podatkiem tonażowym w dniu wejścia w życie ustawy podlega opodatkowaniu tym podatkiem na dotychczasowych zasadach do dnia 31 grudnia 2013 r., z zastrzeżeniem ust. 2. 2. Armator, o którym mowa w ust. 1, może wybrać opodatkowanie podatkiem tonażowym na zasadach określonych w ustawie, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanej niniejszą ustawą, od dnia 1 stycznia 2013 r. albo od dnia 1 stycznia 2014 r., jeżeli odpowiednio: 1) do dnia 20 stycznia 2013 r., albo 2) do dnia 20 stycznia 2014 r.</p>	Wprowadzenie przepisów przejściowych dla przedsiębiorców żeglugowych, którzy wybrali opodatkowanie podatkiem tonażowym przed dniem wejścia w życie nowelizacji ustawy o podatku tonażowym. Przedsiębiorcy tacy zachowują prawo do opodatkowania podatkiem tonażowym na dotychczasowych zasadach do końca wybranego przez siebie okresu opodatkowania tym podatkiem. Rozwiązanie to ma na celu realizację, wynikającej z art. 2 Konstytucji, zasady ochrony praw nabytych podatników podatku tonażowego.

	<p>– złoży właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego pisemne oświadczenie o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym.</p> <p>3. W przypadku armatora, o którym mowa w ust. 1 i 2, dotychczasowy okres opodatkowania podatkiem tonażowym podlega zaliczeniu do 10-letniego okresu opodatkowania określonego w ustawie, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>4. Armator, który złoży oświadczenie o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym przed dniem 1 stycznia 2013 r., a nie zostanie przed tym dniem rozpoczęty okres opodatkowania podatkiem tonażowym, podlega opodatkowaniu na zasadach określonych w ustawie, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, chyba że do dnia 20 stycznia 2013 r., zrezygnuje z opodatkowania podatkiem tonażowym poprzez złożenie stosownego oświadczenia właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego.</p>	
Art. 8	Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.	Z uwagi na charakter podatkowy nowelizowanej ustawy koniecznym jest jej opublikowanie w Dzienniku Ustaw do dnia 30 listopada 2012 r.



Warszawa, 19 września 2012 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 797 - /12/eg/4

SM - 1740

dot.: RM-10-168-10 z 17.09.2012 r

Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw pozwalam sobie wyrazić następującą opinię.

Projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Do wiadomości:

Pan Sławomir Nowak

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Z up. Ministra Spraw Zagranicznych

SEKRETARZ STANU

Piotr Serafin
Piotr Serafin