

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 wnioski 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 nadeszła:

- 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.