



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa, 27 czerwca 2019 r.

DKPL.WK.10.2.31.2019.AF(14)

RM-10-84-19

UC149

Pan Marek KUCHCIŃSKI
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi
projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac
parlamentarnych został upoważniony Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych

Art. 1. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1509, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5a w pkt 46 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 47–49 w brzmieniu:
 - „47) marynarzu – oznacza to marynarza w rozumieniu ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616 i 2245);
 - 48) armatorze – oznacza to armatora w rozumieniu art. II ust. 1 lit. j Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie z dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z 2017 r. poz. 512 oraz z 2019 r. poz. 962);
 - 49) żegludze międzynarodowej – oznacza to żeglugę między:
 - 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,
 - b) portami polskimi a miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego,
 - c) portami zagranicznymi, miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego, portami zagranicznymi a miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego, miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego a portami zagranicznymi.”;
- 2) w art. 21:
 - a) w ust. 1 pkt 23c otrzymuje brzmienie:

„23c) dochody marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich podnoszących

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1540, 1552, 1629, 1669, 1693, 2073, 2126, 2159, 2192, 2193, 2215, 2242, 2244, 2245, 2246, 2429 i 2529 oraz z 2019 r. poz. 29, 271, 303, 752 i 1018.

banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego używanych do przewozu ładunku lub pasażerów w żegludze międzynarodowej, jeżeli była ona w danym roku podatkowym wykonywana łącznie przez okres co najmniej 183 dni, z wyjątkiem pracy wykonywanej na:

- a) holownikach, na których mniej niż 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej przez holownik w ciągu roku stanowił przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską,
 - b) pogłębiarkach, na których mniej niż 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej przez pogłębiarkę w ciągu roku stanowił przewóz wydobytego materiału drogą morską;”
- b) ust. 35 otrzymuje brzmienie:

„35. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 23c, ma zastosowanie pod warunkiem złożenia urzędowi skarbowemu, o którym mowa w art. 45 ust. 1b, nie później niż przed upływem terminu określonego w art. 45 ust. 1:

- 1) w przypadku pracy na statku podnoszącym polską banderę – zaświadczenia, o którym mowa w art. 85 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu;
- 2) w przypadku pracy na statku podnoszącym inną, niż polska, banderę – zaświadczenia armatora lub agencji zatrudnienia, o której mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, zawierającego:
 - a) imię i nazwisko marynarza, jego adres zamieszkania i numer PESEL lub w przypadku jego braku – numer dokumentu potwierdzającego tożsamość,
 - b) liczbę dni przepracowanych w roku na statku spełniającym wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 23c, przez marynarza, którego dotyczy zaświadczenie, z podaniem okresów zatrudnienia, nazwy i bandery statku,
 - c) kwotę przychodu marynarza z tytułu pracy u armatora,
 - d) informacje dotyczące armatora, obejmujące:
 - imię i nazwisko lub nazwę,
 - adres miejsca zamieszkania albo adres siedziby,
 - numer identyfikacji podatkowej lub zagraniczny numer identyfikacyjny podatnika,

– formę prawną.”,

c) po ust. 35a dodaje się ust. 35b i 35c w brzmieniu:

„35b. Do okresu, o którym mowa w ust. 1 pkt 23c, zalicza się okres:

- 1) podróży do miejsca rozpoczęcia pracy na statku, liczony wraz z dniem rozpoczęcia podróży z miejsca zamieszkania lub innego miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę do dnia rozpoczęcia pracy na statku, a w przypadku statków obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi statku lub część załogi statku – jeden dzień przy każdorazowej zmianie załogi;
- 2) podróży z miejsca zakończenia pracy na statku, liczony wraz z dniem zakończenia pracy na statku, do dnia zakończenia podróży w miejscu zamieszkania lub innym miejscu wskazanym w marynarskiej umowie o pracę, a w przypadku statków obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi statku lub część załogi statku – jeden dzień przy każdorazowej zmianie załogi;
- 3) repatriacji i oczekiwania na repatriację, w przypadku gdy na podstawie przepisów dotyczących kosztów ponoszenia repatriacji armator jest obowiązany do ponoszenia tych kosztów;
- 4) pobierania zasiłku chorobowego lub zasiłku macierzyńskiego, o których mowa w przepisach w sprawie zasiłku chorobowego lub macierzyńskiego, oraz okresy niezdolności do pracy z tytułu wypadku przy pracy lub choroby, które miały miejsce w okresie zatrudnienia na statku, określone w zaświadczeniach lekarskich;
- 5) szkolenia lub przeszkolenia w jednostkach edukacyjnych, prowadzących szkolenia zgodnie z wymogami Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092, z 2018 poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103);
- 6) innego szkolenia lub przeszkolenia, na które marynarz został skierowany przez armatora, a obowiązek odbycia tego szkolenia lub przeszkolenia wynika z odrębnych przepisów;
- 7) urlopu wypoczynkowego lub okolicznościowego, jeżeli marynarska umowa o pracę przewiduje jego uzyskanie;

- 8) wolnego od pracy pobytu na lądzie, udzielonego na podstawie przepisów dotyczących czasu pracy marynarzy, bezpośrednio po czasie pracy na statku obsługiwany przez kolejno wymieniające się załogi statku lub część załogi statku.

35c. Okresy, o których mowa w ust. 35b, ustalane są na podstawie dokumentów przedłożonych przez marynarza.”.

Art. 2. Przepisy art. 21 ust. 1 pkt 23c, ust. 35, 35b i 35c ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do dochodów uzyskanych począwszy od roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązują w okresie jej obowiązywania.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy *o podatku dochodowym od osób fizycznych*, zwany dalej „projektem”, ma na celu realizację stanowiska Komisji Europejskiej, przedstawionego w toku postępowania w sprawie notyfikacji środka pomocowego dla armatorów statków morskich, przyjętego w art. 118 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616, z późn. zm.), zmieniającego art. 21 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1509, z późn. zm.) – „ustawy o PIT”.

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

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

Proponowana zmiana nie będzie miała wpływu na zakres przedmiotowy obowiązku podatkowego, określony w art. 3 ustawy o PIT. Obecnie bowiem marynarze, co do zasady, objęci są obowiązkiem podatkowym, na zasadach określonych w ustawie o PIT, i obowiązek ten nie ulegnie zmianie. Projekt wprowadza jedynie możliwość uzyskania zwolnienia z podatku dochodowego marynarzy mających miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pracujących na statkach podnoszących banderę państwa członkowskiego UE lub EOG, którzy spełnią kryteria określone w projekcie. Przy czym wskazać należy, że marynarze, którzy, co do zasady, większą część w roku przebywają poza granicami kraju i poza granicami kraju osiągają swoje przychody, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej posiadają centrum interesów osobistych, w kraju bowiem są ich rodziny. Zatem w kontekście art. 3 ust. 1a pkt 1 ustawy o PIT marynarzy należy uznać za osoby mające miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Proponowana zmiana pozwoli natomiast na wydanie pozytywnej decyzji o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym przez Komisję Europejską

i dołączenie Polski do grona większości państw członkowskich stosujących „Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego” (Dz. Urz. UE C 13 z 17.01.2004, s. 3).

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

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

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

Najnowszym przykładem wdrożenia *Wytycznych* jest decyzja Komisji Europejskiej z 2018 r. zatwierdzająca analogiczny do proponowanego środek pomocowy w Portugalii – zwolnienie z podatku dochodowego marynarzy zatrudnionych na pokładzie statków zarejestrowanych w państwach członkowskich (State Aid SA.48929 (2018/N)).

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

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

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

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

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

W konsekwencji, w art. 1 projektu proponuje się dodanie w art. 5a ustawy o PIT definicji terminów „marynarz” i „armator”. Ponadto proponuje się rozszerzenie aktualnego brzmienia art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy o PIT o statki podnoszące banderę państw członkowskich UE oraz EOG. Dzięki temu możliwość uzyskania zwolnienia od podatku uzyskają marynarze pracujący nie tylko na statkach pod polską banderą, ale również pod banderami państw UE i EOG.

Dodatkowo proponuje się zmianę minimalnego okresu pracy na statkach morskich, warunkującego prawo do nabycia zwolnienia podatkowego poprzez zastąpienie terminu „okres przekraczający 183 dni” sformułowaniem „co najmniej 183 dni”. Zwolnienie bowiem przysługiwać powinno marynarzom pod warunkiem przepracowania na morzu przynajmniej połowy roku kalendarzowego, czyli „co najmniej 183 dni”.

Konsekwencją rozszerzenia zakresu zwolnienia na inne niż Polska bandery jest zmiana art. 21 ust. 35 ustawy o PIT, zgodnie z którą fakt wykonywania pracy na statku

potwierdza się na podstawie zaświadczenia wydanego przez armatora lub agencję zatrudnienia. Agencje zatrudnienia mimo faktu, że zgodnie z ustawą o pracy na morzu pośredniczą w zatrudnieniu marynarzy, dysponują nie tylko wiedzą o okresie, na który zawarta została marynarska umowa o pracę. Agencje zatrudnienia zwykle współpracują z kilkoma armatorami, z którymi są w ścisłym kontakcie; w praktyce często są przedstawicielstwami armatorów w Polsce. Dysponują zatem wszelkimi informacjami dotyczącymi faktycznej długości okresu pracy na statku morskim marynarzy zatrudnianych za ich pośrednictwem, stąd uprawnione mogą być do wystawiania zaświadczeń potwierdzających okres pracy na statku. Treść przedmiotowego zaświadczenia jest podobna do treści zaświadczenia wydawanego przez polskich armatorów zgodnie z art. 85 ustawy o pracy na morzu. Poza informacjami wymaganymi od polskich armatorów, w zaświadczeniu znajduje się dodatkowo informacja o banderze statku, na którym marynarz pracował, bez której ustalenie podstaw do zastosowania zwolnienia może być niemożliwe. W stosunku do zaświadczenia, o którym mowa w art. 85 ustawy o pracy na morzu, zaświadczenie w części dotyczącej informacji o armatorze zawiera wyłącznie te elementy, które są możliwe do uzyskania od firmy prowadzącej działalność gospodarczą poza granicami Polski.

Ponadto zaproponowano doprecyzowanie okresów pracy na statkach (jak okres podróży na statek i powrotu z niego czy też repatriacji – które zgodnie z Konwencją o pracy na morzu są okresami zatrudnienia) oraz wskazanie okresów równoważnych, podczas których marynarz nie z własnej winy nie przebywa na statku. Celem proponowanego rozwiązania jest zachęcenie armatorów do przeflagowania swoich statków spod bander, które gwarantują marynarzom zwolnienia podatkowe, pod banderę polską. Ponadto rozwiązanie to ma dać marynarzom pewność, że po podjęciu decyzji o zatrudnieniu na statku podnoszącym polską banderę, będą mieli prawo do uzyskania zwolnienia podatkowego, nawet w sytuacji, gdy z przyczyn niezależnych od siebie (a określonych w projekcie) nie będą mogli wykazać się faktycznym czasem pracy na statku w liczbie co najmniej 183 dni. Marynarz, podejmując decyzję o zatrudnieniu na statku podnoszącym polską banderę i licząc na zwolnienie podatkowe, musi mieć bowiem pewność i gwarancję, że warunki tego zwolnienia będą na tyle precyzyjnie określone, że w sytuacji, w której nie uda mu się przepracować na statku wymaganego okresu (z przyczyn całkowicie od niego niezależnych), nie będzie postawiony w sytuacji, w której okaże się, że zmuszony będzie do odprowadzenia podatku od swoich

dochodów – na co jego budżet domowy może być całkowicie nie przygotowany i co, w skrajnej sytuacji, może doprowadzić do jego bankructwa.

Z powyższych względów proponuje się, aby do okresu pracy na statku morskim, obok czasu faktycznej pracy na morzu, zaliczać także:

- 1) podróż do miejsca rozpoczęcia pracy na statku, a w przypadku statków obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi statku lub część załogi statku – jeden dzień przy każdorazowej zmianie załogi
- 2) podróż z miejsca zakończenia pracy na statku do miejsca zamieszkania lub innego miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę, a w przypadku statków obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi statku lub część załogi statku – jeden dzień przy każdorazowej zmianie załogi

Okresy dojazdu na statek i powrotu z niego do domu, lub miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę, zgodnie z Konwencją o pracy na morzu, są okresem zatrudnienia na statku. Nie ma możliwości, aby w sposób inny niż dojazd do portu zawinięcia statku osiągnąć miejsce pracy ani z takiego portu powrócić do miejsca zamieszkania. Nawet w przypadku, gdy uznamy przekroczenie granicy państwa za moment wyjazdu do pracy lub powrotu z pracy. Warto dodać, że granica morska, w przeciwieństwie do granicy lądowej czy powietrznej, nie jest rozumiana jako „granica strefy Shengen”. Dlatego też dla każdego marynarza, który jest członkiem załogi statku uprawiającego żeglugę promową między portami np. Polski i Szwecji, wejście na pokład statku będącego jego miejscem wykonywania pracy jest połączone z przekroczeniem granicy państwowej i jest wyjazdem poza „strefę Shengen”. Podstawą podejścia do kwestii uzyskania ulgi w podatku dochodowym w wielu państwach jest właśnie uznanie, że prawo takie można nabyć spędzając jakiś czas poza granicami kraju zamieszkania, wychodząc z założenia, że w tym czasie nie korzysta się z żadnych systemów/serwisów krajowych. Co do zasady w obydwu przypadkach wymienionych powyżej jest to podróż poza granice państwa. Biorąc zaś pod uwagę zasadę sprawiedliwości, brany pod uwagę powinien być rzeczywisty okres takich podróży;

- 3) repatriację i czas oczekiwania na repatriację, w przypadku gdy na podstawie odrębnych przepisów dotyczących kosztów ponoszenia repatriacji armator jest obowiązany do ponoszenia tych kosztów

Uzasadnienie analogiczne do punktów 1) i 2) powyżej w kwestii przebywania poza granicami kraju i ścisłego powiązania z pracą na statku.

Przypadki, o których mowa w tym przepisie (rozwiązanie marynarskiej umowy o pracę z winy armatora, zatonięcie, zaginięcie lub utrata statku), to zdarzenia, na których wystąpienie marynarz nie ma żadnego wpływu. Nie jest zatem jego winą fakt, że w czasie, kiedy powinien przebywać na statku (i zarabiać) – nie może tego uczynić. Byłoby zatem rzeczą niesprawiedliwą karanie marynarza dodatkowo możliwością nieuzyskania adekwatnej liczby dni pracy, a tym samym odcięciem go od dostępu do prawa skorzystania z ulgi podatkowej w sytuacji, kiedy i tak został pozbawiony możliwości zarobkowania.

W przepisie tym odwołano się ogólnie do „odrębnych przepisów dotyczących kosztów ponoszenia repatriacji”, zamiast przywołanie konkretnego przepisu z ustawy o pracy na morzu. Odwołanie o tak ogólnym charakterze ma na celu umożliwienie stosowania tego przepisu również na statkach innych bander UE/EOG (do których stosuje się ustawodawstwo innych państw), a nie i wyłącznie na statkach podnoszących polską banderę (do których stosuje się ustawa o pracy na morzu).

- 4) okres pobierania zasiłku chorobowego lub zasiłku macierzyńskiego oraz okres niezdolności do pracy z tytułu wypadku przy pracy

Okres pobierania zasiłku chorobowego, jak i okres niezdolności do pracy z tytułu wypadku przy pracy lub choroby są bezpośrednio związane z pracą na statku, są bowiem wynikiem zdarzeń mających miejsce w czasie zatrudnienia, czyli właśnie na statku.

Kwestia pobierania zasiłku macierzyńskiego nie jest co prawda okolicznością niezależną od marynarza, jednak zgodnie ze światowymi trendami w transporcie morskim, zmierzającymi do popularyzacji zawodu marynarza wśród kobiet i działaniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej na rzecz równouprawnienia w tej kwestii, stanowić ma zachętę dla kobiet do podejmowania decyzji o pracy na morzu. Warto również wskazać, że w przypadku pracy na lądzie, okres przebywania na urlopie macierzyńskim (i rodzicielskim) wliczany jest do czasu pracy pod postacią okresu składkowego, liczonego na poczet wypłaty świadczeń emerytalnych.

Również w tym przepisie, aby nie ograniczać jego stosowania wyłącznie do konkretnych przepisów krajowych, a umożliwić stosowanie przepisów innych państw UE/EOG, posłużono się ogólnym odesłaniem do przepisów „w sprawie zasiłku chorobowego lub macierzyńskiego”.

- 5) szkolenie lub przeszkolenie w jednostkach edukacyjnych, wynikające z wymogów Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1987, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r., dalej: „Konwencja STCW”

Okresy szkoleń są ściśle związane z pracą na morzu, czyli byciem członkiem załogi statku morskiego w rozumieniu ustawy o pracy na morzu. Dla uzyskania możliwości wykonywania zawodu marynarza niezbędne jest posiadanie odpowiednich kwalifikacji i kompetencji, potwierdzonych odpowiednim dyplomem, świadectwem lub świadectwem przeszkolenia. Przy czym, mówiąc o okresach szkoleń związanych z kwalifikacjami marynarzy, nie można mieć na myśli okresu nauki w szkole w celu nauczania się zawodu. Szkolenia i przeszkolenia dla marynarzy są obowiązkowe i wymagane prawem międzynarodowym (uchwalona przez Międzynarodową Organizację Morską Międzynarodowa Konwencja STCW) do podjęcia pracy na statku. Ponadto celem utrzymania wymaganych kompetencji (i dalszej możliwości bycia zatrudnionym na statku), szkolenia i przeszkolenia muszą być cyklicznie odnawiane. Przy czym nie mówimy tu o jednym szkoleniu, odbywanym raz na kilka lat, a o całym szeregu szkoleń i przeszkoleń, trwających od kilku dni do kilku tygodni, powtarzanych co 5 lat celem wyłącznie utrzymania kompetencji marynarza, a tym samym aktualnych dokumentów wymaganych do pracy na statku.

Przepis mówi ogólnie o odbyciu szkolenia lub przeszkolenia w jednostkach edukacyjnych prowadzących szkolenia zgodnie z wymogami Konwencji STCW, nie powołując się na przepisy krajowe w tym zakresie. Ponownie, celem zastosowania tak ogólnego sformułowania jest umożliwienie marynarzom uznania za okres pracy okresu szkoleń odbytych nie tylko w Polsce, ale również w innych krajach UE/EOG, o ile szkolenia te realizowane są zgodnie z wymogami Konwencji STCW.

- 6) szkolenia lub przeszkolenia, na które marynarz został skierowany przez armatora, a obowiązek odbycia tego szkolenia lub przeszkolenia wynika z odrębnych przepisów

Szkolenia te, podobnie jak szkolenia wymagane Konwencją STCW w pkt 5, warunkują możliwość wykonywania pracy marynarza. Powinny być wliczane do czasu pracy marynarza analogicznie jak wliczane są szkolenia, na które pracownika na łodzi kieruje pracodawca. Okres przebywania pracownika na szkoleniu przez pracodawcę uznawany jest jako czas pracy, a pracownik za ten okres otrzymuje wynagrodzenie.

W tym przepisie, aby umożliwić jego stosowanie również w odniesieniu do ustawodawstwa innych państw UE/EOG, a tym samym – aby nie narażać się na zarzut dyskryminacji obcokrajowców przez odesłanie do konkretnych gałęzi prawa, zastosowano ogólne odesłanie do „odrębnych przepisów”.

- 7) urlop wypoczynkowy lub okolicznościowy, jeżeli marynarska umowa o pracę przewiduje jego uzyskanie

Płatny urlopu wypoczynkowy, zgodnie z Konwencją o pracy na morzu, jest okresem zatrudnienia na statku.

- 8) wolne od pracy pobyty na łodzi, udzielone bezpośrednio po czasie pracy na statku obsługiwanym przez kolejno wymieniające się załogi statku lub część załogi statku

Przepis ten odnosi się do sytuacji obsługiwania statku przez dwie wymieniające się załogi i, co istotne, obydwie te załogi w czasie wykonywania pracy na statku wypracowują podwójny limit czasu pracy. Ich godziny pracy, przekraczające powszechny limit czasu pracy, nie są liczone jako praca w nadgodzinach. I właśnie z tego powodu mają prawo do wolnego czasu na łodzi, równoważnego do okresu zaokrętowania w takich przypadkach.

Również w tym przepisie, aby uniknąć zarzutu dyskryminacji marynarzy pracujących na statkach innych bander niż polska, zastosowano ogólne odesłanie do „przepisów dotyczących czasu pracy marynarzy” w miejsce konkretnych aktów prawa krajowego.

W projektowanym art. 2 proponuje się, aby przedmiotowe przepisy, w szczególności art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy o PIT w brzmieniu zaproponowanym w art. 1 stosowane były do dochodów uzyskanych począwszy od roku, w którym Komisja Europejska

wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązują w okresie jej obowiązywania. Rozwiązanie takie jest standardową praktyką w tego typu sytuacjach.

Zgodnie z art. 3, proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

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

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

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

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

W związku z art. 66–68 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – *Prawo przedsiębiorców* (Dz. U. poz. 646, z późn. zm.) należy zaznaczyć, że projektowana ustawa nie nakłada żadnych nowych obowiązków na działalność armatorów statków pod polską banderą, stanowiących mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców w rozumieniu przedmiotowej ustawy. Będzie jednak miała bezpośredni wpływ na ich działalność. Umożliwienie stosowania przyjętego w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. *o pracy na morzu* środka pomocowego poprawi bowiem konkurencyjność armatorów

statków pod polską banderą i pozwoli na zatrzymanie niekorzystnego zjawiska wyrejestrowania statków z polskiego rejestru statków. Dostosowanie polskich przepisów do rozwiązań stosowanych w innych państwach członkowskich będzie również stanowić zachętę dla armatorów do rejestrowania statków w Polsce.

Projektowana ustawa dotyczy środka pomocowego, który jest obecnie przedmiotem oceny przez KE (sprawa nr SA.46380 – Polska – Zwolnienie marynarzy z podatku dochodowego).

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

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

W czasie prac legislacyjnych nad projektem ustawy żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami w trybie określonym przepisami ww. ustawy.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583-85-70; e-mail: sekretariatDGM@mgm.gov.pl</p> <p>Pani Agnieszka Piotrowska-Łaga Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583-86-50; e-mail: agnieszka.piotrowska-laga@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 30.05.2019 r.</p> <p>Źródło Wytyczne/zalecenia KE</p> <p>Nr w Wykazie UC149</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

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

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

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

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

Proponowana zmiana pozwoli na wydanie pozytywnej decyzji o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym przez Komisję Europejską i dołączenie Polski do grona większości państw członkowskich stosujących „Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego” (Dz. Urz. UE C 13 z 17.01.2004, s. 3).

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

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

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

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

9. Grecja – 40 868 971 GT;
 10. Japonia – 24 579 000 GT.

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

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

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

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

Aktywna polityka podatkowa ww. państw doprowadziła do wyrejestrowania statków z rejestrów narodowych państw UE. Aby przeciwdziałać temu niekorzystnemu zjawisku, Komisja Europejska przyjęła w 2004 r. „Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego” (Dz. Urz. UE C 13 z 17.01.2004, s. 3), w których zaleca stosowanie środków pomocowych dla armatorów statków morskich.

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

Jednym z przewidzianych przez Wytyczne i stosowanych w UE środków pomocowych jest zwolnienie z podatku dochodowego (PIT) marynarzy zatrudnionych na statkach zarejestrowanych pod banderami państw członkowskich.

Najnowszym przykładem wdrożenia Wytycznych jest decyzja Komisji Europejskiej z 2018 r. zatwierdzająca analogiczny do proponowanego środek pomocowy w Portugalii – zwolnienie z podatku dochodowego marynarzy zatrudnionych na pokładzie statków zarejestrowanych w państwach członkowskich (State Aid SA.48929 (2018/N)).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Marynarze posiadający rezydencję podatkową w Polsce, zatrudnieni na statkach zarejestrowanych pod inną niż polska banderą UE/EOG	Ze względu na fakt zatrudnienia za granicą trudno oszacować liczbę takich marynarzy. Ponadto cechą marynarskiego rynku pracy jest system kontraktowy, co oznacza, iż w danym roku marynarz jest często zatrudniany na statkach pod różnymi banderami (zarówno UE/EOG, jak i państw trzecich). Szacuje się, że ok. 35 000 marynarzy ma obecnie miejsce zamieszkania w Polsce.	urzędy morskie, agencje zatrudnienia (dane szacunkowe)	1. Objęcie marynarzy zatrudnionych pod banderami UE/EOG zwolnieniem z podatku dochodowego (PIT) po przepracowaniu 183 dni na morzu. 2. Poprawa konkurencyjności polskich marynarzy na międzynarodowym morskim rynku pracy. 3. Utrzymanie w Polsce morskich kompetencji.

<p>Marynarze posiadający rezydencję podatkową w państwach UE/EOG, pracujący na statkach pod banderą UE/EOG, mogący zostać objęci opodatkowaniem w Polsce</p>	<p>Niezwykle trudno oszacować liczbę marynarzy mieszkających w państwach UE/EOG.</p> <p>Ponieważ w większości państw UE/EOG marynarze zwolnieni są z odprowadzania podatków od dochodów, należy przypuszczać, że nie będzie to znacząca liczba.</p>	<p>Szacunki własne MGMIŻS</p>	<p>1. Objęcie marynarzy zatrudnionych pod banderami UE/EOG zwolnieniem z podatku dochodowego (PIT) po przepracowaniu 183 dni na morzu.</p> <p>2. Poprawa konkurencyjności polskich marynarzy na międzynarodowym morskim rynku pracy.</p>
<p>Armatorzy statków wykorzystywanych do przewozu morzem ładunku lub pasażerów, zarejestrowanych pod banderą UE/EOG, prowadzący działalność na terytorium RP;</p> <p>w tym: armatorzy statków wykorzystywanych do przewozu morzem ładunku lub pasażerów, zarejestrowanych pod polską banderą, prowadzący działalność na terytorium RP</p>	<p>13</p> <p>2</p>	<p>Dane własne MGMIŻS</p>	<p>Obecnie ze względu na brak stosowania przez RP <i>Wytycznych w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego</i>, większość statków tych armatorów (ok. 120) zarejestrowana jest pod obcymi banderami, z czego ok. połowa (60 statków) w państwach członkowskich UE/EOG.</p> <p>W efekcie pod polską banderą zarejestrowanych jest obecnie jedynie 6 statków (eksploatowanych przez dwóch armatorów) wykorzystywanych w międzynarodowej żegludze transportowej, z czego jeden w sezonowej żegludze pasażerskiej.</p> <p>Umożliwienie stosowania przyjętego w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. <i>o pracy na morzu</i> środka pomocowego poprawi konkurencyjność armatorów statków pod polską banderą i przyczyni się do zatrzymania niekorzystnego zjawiska wyrejestrowania statków z polskiego rejestru statków.</p> <p>Ponadto będzie stanowić zachętę dla armatorów statków o obcej przynależności do rejestrowania statków w Polsce.</p>
<p>Skarb Państwa</p>			<p>Brak możliwości określenia skutków budżetowych z uwagi na brak danych w tym zakresie.</p> <p>Podkreślić należy jednak, że marynarze zatrudnieni u armatorów posiadających statki zarejestrowane w obcych</p>

			<p>rejestrach, dzięki stworzeniu przez tych armatorów struktur organizacyjnych za granicą, już obecnie nie płacą podatku dochodowego, więc szacuje się, że rozszerzenie zwolnienia o takich armatorów nie obniży w tym zakresie dochodów budżetu państwa.</p> <p>Zatrzymanie niekorzystnego zjawiska wyrejestrowania statków z polskiego rejestru statków pozwoli na utrzymanie dochodów budżetu z tego tytułu.</p>
--	--	--	---

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

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

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

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

W efekcie prac zespołu roboczego, projekt został uzupełniony o okresy równoważne, które na potrzeby zwolnienia podatkowego uznawane powinny być jako praca na morzu.

Projekt ustawy został następnie przekazany do konsultacji z organizacjami pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe), pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni).

Ponadto projekt otrzymały w ramach konsultacji następujące podmioty:

1. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
3. Forum Związków Zawodowych;
4. Business Centre Club;
5. Konfederacja Lewiatan;
6. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
7. Związek Rzemiosła Polskiego;
8. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
9. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
10. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
11. Związek Armatorów Polskich;
12. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
13. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
14. Polski Związek Zarządców Statków;
15. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
16. Północnoatlantycka Organizacja Producentów sp. z o. o.;
17. Polskie Stowarzyszenie Morskie-Gospodarcze im. E. Kwiatkowskiego;
18. Baltramp Ship Sp. z o.o.

Konsultacje trwały od 20 lutego 2019 r. do 21 marca 2019 r.

Uwagi zgłosili: Związek Armatorów Polskich, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz Krajowa Izba Gospodarki Morskiej. Uwagi te zostały uwzględnione. Natomiast Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy, informując o braku uwag, opowiedział się za możliwie szybkim procesem uchwalenia projektu tak, aby jak najszybciej było można stosowne dokumenty przesłać do Komisji Europejskiej.

W dniu 20 lutego 2019 r. projekt przekazano do zaopiniowania Radzie Dialogu Społecznego. RDS nie przedstawiła opinii. Ponadto, z uwagi na zakres tematyczny, dotyczący pomocy publicznej, projekt przekazano również do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Uwagi przedstawione przez UOKiK zostały uwzględnione.

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

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Fundusz Ubezpieczeń Społecznych													
Narodowy Fundusz Zdrowia													
Fundusz Emerytur Pomostowych													
Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych													
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Fundusz Ubezpieczeń Społecznych													
Narodowy Fundusz Zdrowia													
Fundusz Emerytur Pomostowych													
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Fundusz Ubezpieczeń Społecznych													
Narodowy Fundusz Zdrowia													
Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych													
Fundusz Emerytur Pomostowych													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Marynarze zatrudnieni u armatorów posiadających statki zarejestrowane w rejestrach UE/EOG, dzięki tworzeniu przez tych armatorów struktur organizacyjnych za granicą, już obecnie nie płacą podatku dochodowego, więc rozszerzenie zwolnienia o bandery UE/EOG nie powinno obniżyć w tym zakresie dochodów budżetu państwa.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na

rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projekt będzie miał korzystne skutki dla polskich armatorów, gdyż zaoszczędzone w ten sposób środki będą mogli zainwestować w rozwój działalności.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa sytuacji materialnej polskich marynarzy i ich rodzin.						
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
9. Wpływ na rynek pracy								
Projektowane przepisy przyczynią się do utrzymania miejsc pracy na statkach pod polską banderą								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie			
Omówienie wpływu								
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
Planuje się, że ustawa wejdzie w życie w dniu 1 stycznia 2020 r.								
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?								
Ewaluacja efektów projektu nastąpi podczas powtórnej notyfikacji przedmiotowego środka pomocowego do Komisji Europejskiej, w zależności od okresu, na jaki zostanie wydana decyzja KE o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym.								
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)								

Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI

Projekt o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych i ustawy o pracy na morzu (UC 149)

ZGŁASZAJĄCY	
<p>Związek Armatorów Polskich (ZAP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ZAP przekazał propozycję doprecyzowania projektowanych przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych przygotowaną przez Biuro Personalno – Administracyjne Polskiej Żeglugi Morskiej, w zakresie doprecyzowania okresów podróży do miejsca rozpoczęcia pracy na statku lub z miejsca zakończenia pracy na statku do miejsca zamieszkania lub innego miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę. <p style="margin-left: 20px;">Stanowisko MGMiŻŚ: Propozycja ta uwzględnia specyfikę zatrudnienia na promach i została uwzględniona przez MGMiŻŚ.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jednocześnie ZAP wskazał, iż ze względu na ograniczenia wynikające z dopuszczalnego zakresu stosowania pomocy publicznej, projekt wyłącza szereg grup marynarzy. Z tego względu ZAP zaproponował podjęcie prac nad zryczałtowanym opodatkowaniem marynarzy, niezależnie od bandery statku na jakim są zatrudnieni. <p style="margin-left: 20px;">Stanowisko MGMiŻŚ: Projekt taki został przygotowany przez Polskie Stowarzyszenie Morskie- Gospodarcze im. E. Kwiatkowskiego i jest przedmiotem prac zespołu roboczego działającego przy MGMiŻŚ Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZAP podkreślił również, że powrót statków do polskiej przynależności wymaga weryfikacji wielu innych regulacji ustawowych związanych z pracą marynarzy oraz wnikliwego policzenia kosztów i konsekwencji z tym związanych. <p style="margin-left: 20px;">Stanowisko MGMiŻŚ: Prace w tym zakresie prowadzone będą w ramach ww. Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.</p>
<p>Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy (OZZOiM) - FZZ</p>	<p>OZZOiM poinformował, iż nie wnosi uwag do przesłanego projektu ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych i ustawy o pracy na morzu. Opowiedział się za możliwie szybkim procesie jej uchwalenia tak, aby jak najszybciej można było stosowne dokumenty przesłać do Komisji Europejskiej.</p>
<p>Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” (KSMMiR NSZZ „Solidarność”)</p>	<p>KSMMiR NSZZ „Solidarność” mając na uwadze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. liczne kontrowersje, zapytania i różnice interpretacyjne m.in. dot. „... 183 dni w roku podatkowym ...”, 2. ochronę i promocję zatrudniania europejskich marynarzy, <p>proponuje, by przedmiotowy środek pomocowy polegający na zwolnieniu z podatku dochodowego dochodów marynarzy uzyskanych za pracę na statkach był stosowany bez względu na okres zatrudnienia na statku w roku podatkowym.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI

Projekt o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych i ustawy o pracy na morzu (UC 149)

	<p>Stanowisko MGMIŻŚ: Projektowana ustawa dotyczy środka pomocowego, który jest obecnie przedmiotem oceny przez KE (<i>sprawa nr SA.46380 – Polska – Zwolnienie marynarzy z podatku dochodowego</i>). Przedmiotowy środek pomocowy polega na zwolnieniu z podatku dochodowego dochodów marynarzy uzyskanych z tytułu pracy na statkach morskich o polskiej przynależności, wykonywanej łącznie przez okres przekraczający 183 dni w roku podatkowym, w żegludze międzynarodowej na statkach wykorzystywanych do przewozu ładunku lub pasażerów. W opinii Komisji Europejskiej przepis ten należy rozszerzyć na statki morskie o przynależności państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego, celem zapobieżenia dyskryminacji tych państw. Takie rozwiązanie stosowane jest również w innych państwach członkowskich. Mając na uwadze powyższe i pilną potrzebę umożliwienia stosowania środka pomocowego od 1 stycznia 2020 r., w opinii MGMIŻŚ na obecnym etapie prac należy ograniczyć się do wdrożenia ustaleń z Komisją Europejską w zakresie bandery, co umożliwi wydanie decyzji pozytywnej KE jeszcze w 2019 r.</p>
Krajowa Izba Gospodarki Morskiej (KIGM)	<p>KIGM wskazała, iż koszty zatrudnienia ponoszone zarówno przez armatorów jak i marynarzy były najistotniejszym czynnikiem eliminującym polską banderę z konkurencji z banderami innych krajów w szczególności z tzw. wygodnymi banderami. Proponowane rozwiązanie wprowadza jeden z instrumentów dozwolonej przez KE pomocy publicznej w strefie należności publiczno-prawnych i może stanowić krok w kierunku tworzenia warunków do rejestracji statków pod polską banderą. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej pozytywnie oceniając projekt zwraca uwagę na konieczność rozszerzenia definicji żeglugi międzynarodowej, by nie ograniczać nadmiernie liczby marynarzy objętych zwolnieniem z podatku, a także na konieczność doprecyzowania zapisów dot. procedury ubiegania się o zwolnienie z podatku by wyeliminować uznaniowość organów skarbowych.</p> <p>Stanowisko MGMIŻŚ: uwaga uwzględniona, projekt zostanie uzupełniony i doprecyzowany w przedmiotowym zakresie.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI

Projekt o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych i ustawy o pracy na morzu (UC 149)

<p>POLSKA ŻEGLUGA MORSKA P.P.</p>	<ul style="list-style-type: none">• PŻM PP przekazała propozycję doprecyzowania projektowanych przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, w zakresie doprecyzowania okresów podróży do miejsca rozpoczęcia pracy na statku lub z miejsca zakończenia pracy na statku do miejsca zamieszkania lub innego miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę. <p>Stanowisko MGMIŻŚ: Propozycja ta uwzględnia specyfikę zatrudnienia na promach i została uwzględniona przez MGMIŻŚ.</p> <ul style="list-style-type: none">• PŻM PP podkreśliła również, że powrót statków do polskiej przynależności wymaga weryfikacji wielu innych regulacji ustawowych związanych z pracą marynarzy oraz wnikliwego policzenia kosztów i konsekwencji z tym związanych. <p>Stanowisko MGMIŻŚ: Prace w tym zakresie prowadzone będą w ramach ww. Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.</p>
--	--