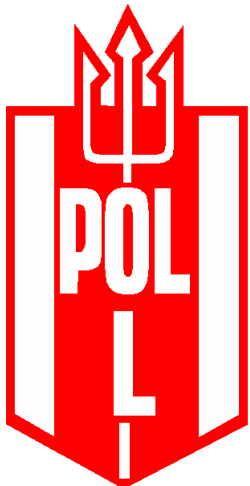


PODATEK TONAŻOWY W POLSCE I NA ŚWIECIE

**Pierwszy Zjazd Ekonomistów, Menedżerów,
Prawników i Historyków Morskich.**

Gdynia, 20.09.2010



OPRACOWAŁ: ROMAN WOŹNIAK, POL-LEVANT GDYNIA

Agenda:

- **Podatek tonażowy jako podstawowa forma pomocy publicznej wspierania żeglugi w Unii Europejskiej**
- **Geneza powstawania ustawy o podatku tonażowym w Polsce.**
- **Formy wsparcia żeglugi w Europie i na świecie.**
- **Aktualny stan prac nad modyfikacją ustawy o podatku tonażowym w Polsce i możliwe kierunki jego zmian.**

- **Ustawa o podatku tonażowym a prace nad projektem ustawy o pracy na morzu na statkach o polskiej przynależności państwowej.**
- **Inne formy wsparcia żeglugi dozwolone jako wskazana pomoc publiczna w Unii Europejskiej.**
- **Potrzeba właściwej i stałej reprezentacji interesów żeglugi (gospodarki morskiej) w agendach Unii Europejskiej.**

Podatek tonażowy jako podstawowa forma pomocy publicznej wsparcia żeglugi w Unii Europejskiej

- **akceptacja podatku tonażowego stanowionego w poszczególnych państwach Unii Europejskiej jako dozwolonej pomocy publicznej dla przedsiębiorstw prowadzących działalność żeglugową w tych państwach i rejestrującymi swoje statki pod banderą tych państw.**
- **środki zaoszczędzone w ramach podatku tonażowego przez przedsiębiorstwa w swoim podstawowym założeniu mają wspierać kapitałochłonne w żegludze inwestycje tonażowe, których zwrot następuje przez wiele lat. Zastępuje się naliczanie wysokiego podatku dochodowego obowiązującego w gospodarce na rzecz podatku tonażowego tylko dla przedsiębiorstw żeglugowych.**

- **formuła naliczania podatku tonażowego – niska stawka pomnożona przez BRT tonażu przedsiębiorstwa niezależna od osiąganego zysku ani straty.**
- **podatek tonażowy jako narzędzie nie tylko akceptowane, ale wręcz wskazane przez Unię Europejską.**
- **większość państw europejskich od dawna korzysta z podatku tonażowego i stara się go regularnie modyfikować celem dalszego uatrakcyjnienia dla przedsiębiorstw żeglugowych (np. Holandia).**
- **podatek tonażowy jako narzędzie mające zapobiegać odpływowi tonażu i armatorów pod bandery pozaunijne i pozaunijne obszary ekonomiczne i państwowe a wręcz pozyskiwać nowe. Ma pełnić ważną funkcję poprawy standardów bezpieczeństwa żeglugi.**

Geneza powstawania ustawy o podatku tonażowym w Polsce.

- **rozpoczęcie prac i tworzenie założeń już w 2003 roku.**
- **skierowanie projektu ustawy na ścieżkę legislacyjną w 2005 roku.**
- **uchwalenie ustawy 24.08.2006 roku z wejściem w życie 01.01.2007 roku.**
- **brak skutecznych konsultacji ustawy z Unią Europejską, która by ją aprobowwała jako dozwoloną pomoc publiczną.**
- **pomimo formalnego obowiązywania ustawy brak jej rzeczywistego wykorzystania ze względu na obawy i ryzyko potraktowania jej jako niedozwoloną pomoc publiczną, co wiązałoby się z koniecznością jej zwrotu.**

- **brak innych zapowiedzianych a mających towarzyszyć tej ustawie przepisów zwłaszcza nowych regulacji o pracy na morzu, w tym korzystnych uregulowań zabezpieczeń społecznych i podatku dochodowego dla marynarzy.**
- **2008-2010 rok – trwają konsultacje z Unią Europejską**

Formy wsparcia żeglugi w Europie i na świecie

- poprzez tzw. **Drugi rejestr** np.
Hiszpania: rejestr Wysp Kanaryjskich
(wymóg – kapitan obywatel Hiszpanii)
Portugalia – rejestr Madery (wymóg –
kapitan, obywatel Portugalii), Wielka
Brytania, Norwegia.

- poprzez przepisy o **podatku tonażowym**
np. Holandia, Belgia, Finlandia, Cypr,
Malta – regulujące całością
zagadnień związanych z rejestracją,
działalnością przedsiębiorstw
żeglugowych oraz regulujących sferę
zatrudnienia, zabezpieczenia
społecznego i podatku dochodowego
dla osób pracujących na morzu.

- szczególnie przyjazne ustawodawstwa w Unii Europejskiej prezentują Malta i Cypr i w coraz większym stopniu Holandia i Belgia. Np. na Malcie całość zagadnień z organizacją życia gospodarczego na morzu reguluje tzw. *Malta Merchant Shipping Act* - w załączeniu jako przykład.

- **ustawodawstwa większości krajów europejskich rywalizują między sobą o pozyskanie coraz większej liczby statków i przedsiębiorstw poprzez przyjazną legislację.**
- **Różne formy wsparcia żeglugi na świecie :**
 - **poprzez dotacje bezpośrednie do nowo-budowanych statków np. Chiny, Korea**
 - **poprzez rozwiązania wzorowane na koncepcji o podatku tonażowym np. Singapur. Jako przykład w załączeniu : **Singapore Merchant Shipping Act.****
- **Efekty wprowadzonych rozwiązań – Przykład Grecji, która pomimo głębokiego kryzysu nie zamierza zmienić podatku korporacyjnego dla żeglugi wynoszącego 0% obawiając się znaczącego odpływu kapitału.**

Aktualny stan prac nad modyfikacją ustawy o podatku tonażowym i możliwe kierunki zmian.

- **trwające konsultacje z Unią Europejską i proponowane przez nią zmiany np. brak możliwości skorzystania z niej przez przedsiębiorstwa czarterujące statki na czas lub podróż morską.**
- **trwające analizy proponowanych zmian przez morskie środowiska gospodarcze w tym Związek Armatorów Polskich i Krajową Izbę Gospodarki Morskiej.**
- **przewiedzone porównania z dotychczas nadal obowiązującą ustawą o podatku tonażowym a proponowanymi zmianami i ryzyko ich pogorszenia.**

- **Coraz większa potrzeba przeniesienia ciężaru uzgodnień wewnętrznych na rzecz skutecznych negocjacji z Unią Europejską celem osiągnięcia satysfakcjonującego, nowoczesnego i dynamicznego kształtu ustawy, z której rzeczywiście warto będzie korzystać.**

Ustawa o podatku tonażowym a prace nad projektem ustawy pracy na statkach o Polskiej przynależności

- **towarzysząca od początku prac nad podatkiem tonażowym świadomość, że względu na bardzo wysokie koszty pracy, nie będzie on wykorzystany bez wprowadzenia nowych, korzystnych regulowań w zakresie pracy na morzu w tym zwłaszcza kosztów zabezpieczeń społecznych i podatku dochodowego dla marynarzy.**

- **podjęcie prac nad projektem ustawy o pracy na morzu na jesień 2008 roku. Powołanie z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury zespołu ekspertów reprezentujących pracodawców (ZAP), związki zawodowe, oraz przedstawicieli Ministerstw Infrastruktury, Pracy, Zdrowia i Finansów (zespół zakończył prace w czerwcu 2009 roku, wypracowując gro zapisów projektu nowej ustawy).**

Fakt starzenia się marynarzy europejskich jest coraz bardziej widoczny. Ponad 60% oficerów europejskich jest w wieku pow. 40 lat a w krajach Dalekiego Wschodu 60% oficerów jest w wieku poniżej 40 lat.

- **Aktualnie trwają analizy w/w projektu w Ministerstwie Pracy i Finansów.**
- **Główną trudnością jest konieczność zapisów korzystnych opłat na zabezpieczenia społeczne i podatku dochodowego od wynagrodzeń dla marynarzy, innych niż obowiązują w całej polskiej gospodarce czyli najważniejszych, podstawowych uregulowań tej ustawy.**

Inne formy wsparcia żeglugi wskazane jako dozwolona pomoc publiczna przez Unię Europejską.

- **wsparcie przez państwo kodu ISPS jako narzędzia mającego zabezpieczyć żeglugę i porty przed ryzykiem terroryzmu.**
- **różnorodne formy szkolenia zarówno poprzez Akademie i Szkoły Morskie jak i specjalistyczne kursy zawodowe.**
- **w/w ustawy o podatku tonażowym i pracy na morzu uznawane jako dozwolona pomoc publiczna dla europejskich armatorów.**

- **Innym ważnym zagadnieniem jest potrzeba wypracowania systemu finansowania kapitałochłonnych inwestycji tonażowych (Niemcy – system KG). Pewne próby są prowadzone np. poprzez ARP natomiast winny one przerodzić się w działania systemowe.**
- **Fundusz Socjalny (Społeczny) i Edukacyjny: nowe inicjatywy wsparcia marynarzy**
- **Potrzeba stałej i skutecznej reprezentacji interesów żeglugi (gospodarki morskiej) w agendach Unii Europejskiej.**

An aerial photograph of a large container ship, the 'POL-LEVANT', sailing on a wide, greenish-blue body of water. The ship is viewed from an elevated angle, showing its deck stacked with numerous brown and blue shipping containers. The ship's name 'POL-LEVANT' is clearly visible on the side of the hull. In the background, a long bridge with two prominent concrete pylons spans across the water. The surrounding landscape is lush with green trees and vegetation. The sky is a clear, pale blue with a few wispy clouds.

Dziękuję za uwagę.

***Opracował: Roman Woźniak,
Gdynia, 20.09.2010***