



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-152-05

Druk nr 372
Warszawa, 19 października 2005 r.

Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej
V kadencji

Szanowny Panie Marszałku

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

- o podatku tonażowym wraz z projektem aktu wykonawczego.

Uprzejmie informuję, że rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy stanowią pomoc publiczną dla żeglugi morskiej i – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz.U. Nr 123, poz. 1291) – wymagają notyfikacji do Komisji Europejskiej. Wstępny projekt ustawy został przekazany do Komisji Europejskiej.

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

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

U S T A W A

z dnia

o podatku tonażowym

Rozdział 1

Podmiot i przedmiot opodatkowania

Art. 1. 1. Ustawa reguluje opodatkowanie niektórych przychodów osiąganych przez armatorów eksploatujących morskie statki handlowe w żegludze międzynarodowej zryczałtowanym podatkiem dochodowym, zwanym dalej „podatkiem tonażowym”.

2. Przepisów ustawy nie stosuje się do działalności armatora w zakresie:

- 1) poszukiwań, badań geologicznych oraz wydobycia zasobów mineralnych z dna morskiego;
- 2) rybołówstwa lub przetwórstwa rybnego;
- 3) budowy portów morskich, budowy i remontu infrastruktury portowej lub urządzeń portowych;
- 4) budowy elektrowni wiatrowych;
- 5) budowy rurociągów przesyłowych na dnie morza;
- 6) budowy dróg wodnych lub pogłębiania dna dróg i zbiorników wodnych;
- 7) prac podwodnych;
- 8) świadczenia usług pilotowych w granicach portów morskich;
- 9) żeglugi pasażerskiej w granicach portów i przystani morskich;
- 10) edukacji, badań naukowych, sportu lub transportu rekreacyjnego;

- 11) eksploatacji statków stale zakotwiczonych lub zacumowanych, które nie posiadają zdolności żeglugowej;
- 12) holowania, chyba że co najmniej 50% przychodów z działalności faktycznie wykonywanej w ciągu roku przez holownik stanowią przychody uzyskane z usługi holowania innego niż holowanie do i z portu oraz w granicach portu;
- 13) pogłębiania, chyba że 50% przychodów z całości działalności faktycznie wykonywanej w ciągu roku przez pogłębiarkę stanowią przychody z transportu wydobytych materiałów na pełnym morzu.

Art. 2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) Kodeksie morskim – rozumie się przez to ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z 2002 r. Nr 41, poz. 365, z 2003 r. Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 93, poz. 895 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1298);
- 2) ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych – rozumie się przez to ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.¹⁾);
- 3) ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych – rozumie się przez to ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.²⁾);
- 4) ustawie o zryczałtowanym podatku dochodowym – rozumie się przez to ustawę 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.³⁾);
- 5) konwencji SOLAS – rozumie się przez to Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318

i 319), wraz z Protokołem 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 z 1986 r. Nr 35, poz. 177);

- 6) Dokumentie Zgodności – rozumie się przez to dokument wydany zgodnie z konwencją SOLAS armatorowi, który spełnia wymagania Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu – Kodeks ISM (Dz. Urz. M. I. z 2005 r. Nr 4, poz. 28);
- 7) armatorze – rozumie się przez to osobę fizyczną, osobę prawną, spółkę cywilną, spółkę jawną, spółkę partnerską, spółkę komandytową, spółkę komandytowo-akcyjną, spółkę kapitałową w organizacji, mającą odpowiednio miejsce zamieszkania, siedzibę lub zarząd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, posiadającą ważny Dokument Zgodności oraz:
 - a) we własnym imieniu uprawiającą żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym,
 - b) będącą właścicielem statku, nieuprawiającą równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem morskim własnym lub cudzym, lub
 - c) zarządzającą cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy cywilnej– będącą podatnikiem podatku tonażowego;
- 8) żegludze międzynarodowej – rozumie się przez to żeglugę morską wykonywaną między:
 - a) portami polskimi a portami zagranicznymi, w tym także między portami polskimi, pod warunkiem, że podróż ta stanowi odcinek dalszej podróży morskiej do portu zagranicznego lub

- b) portami zagranicznymi;
- 9) statku – rozumie się przez to morski statek handlowy o polskiej przynależności;
- 10) transporcie multimodalnym – rozumie się przez to przewozy dokonywane na podstawie jednego dokumentu przewozowego różnymi środkami transportu, w tym statkiem;
- 11) okresie eksploatacji statku – rozumie się przez to okres, w którym statek jest wpisany do polskiego rejestru okrętowego;
- 12) pojemności netto (NT) albo pojemności brutto (GT) – rozumie się przez to odpowiednio pojemność netto (NT) albo pojemność brutto (GT) statku ustaloną w międzynarodowym świadectwie pomiarowym.

Art. 3. 1. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają armatorzy prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludze międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto powyżej 100 GT każdy, w zakresie:

- 1) transportu ładunków lub pasażerów,
 - 2) holowania pełnomorskiego,
 - 3) ratownictwa pełnomorskiego
- którzy dokonali wyboru tej formy opodatkowania.

2. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlega również działalność armatora, w zakresie:

- 1) dzierżawy i użytkowania kontenerów,
- 2) prowadzenia działalności załadunkowej, rozładunkowej i naprawczej,
- 3) prowadzenia terminali pasażerskich,
- 4) sprzedaży towarów i usług na pokładzie statku pasażerskiego i pasażersko-towarowego w celu ich konsumpcji na pokładzie statku,

- 5) prowadzenia działalności kantorowej na pokładzie statku pasażerskiego i pasażersko-towarowego,
 - 6) dowozu lądowego i morskiego ładunków lub pasażerów,
 - 7) przewozów ładunków lub pasażerów w transporcie multimodalnym,
 - 8) działalności z tytułu zarządu nad statkami,
 - 9) świadczenia usług agentów i maklerów morskich, usług brokerskich i usług agencji zatrudniania, związanych z załogą statku,
 - 10) działalności polegającej na wynajmie, dzierżawie lub wycarterowaniu statku
- pod warunkiem, że działalność ta jest związana ze świadczeniem usług, o których mowa w ust. 1.

Art. 4. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają również dotacje, subwencje, dopłaty, odsetki, kary i odszkodowania oraz inne przychody (dochody) o podobnym charakterze związane z działalnością, o której mowa w art. 3.

Rozdział 2

Podstawa opodatkowania i wysokość podatku

Art. 5. 1. Podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym stanowi przychód armatora z działalności określonej w art. 3 ustalony w zależności od pojemności netto (NT) wszystkich statków armatora i ich okresu eksploatacji w danym miesiącu, zwany dalej „zryczałtowanym przychodem”, obejmujący również przychody, o których mowa w art. 4.

2. Zryczałtowany przychód za jedną dobę okresu eksploatacji statku oblicza się od każdych 100 NT pojemności statku.

Art. 6. 1. Zryczałtowany przychód za jedną dobę eksploatacji statku oblicza się w sposób następujący:

| Lp. | Pojemność netto statku | Stawki do obliczenia zryczałtowanego przychodu |
|-----|------------------------|--|
| 1. | do 1 000 NT | równowartość 0,5 euro za każde 100 NT |
| 2. | od 1 001 do 10 000 NT | 0,35 euro za każde 100 NT powyżej 1 000 NT |
| 3. | od 10 001 do 25 000 NT | 0,20 euro za każde 100 NT powyżej 10 000 NT |
| 4. | od 25 001 NT | 0,10 euro za każde 100 NT powyżej 25 000 NT |

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

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

3. Dla statku pasażerskiego, którego wiek przekracza 30 lat, oraz dla innego statku, którego wiek przekracza 20 lat, stawki określone w ust. 1 zwiększa się o wskaźnik wieku, obliczony według wzoru:

$$WW = \frac{(W - A)}{50} \times 100\% ,$$

gdzie:

- 1) WW – oznacza wskaźnik wieku;
- 2) W – oznacza wiek morskiego statku handlowego liczony w pełnych latach;
- 3) A – oznacza stałą liczbę, która wynosi 30 – dla statku pasażerskiego i 20 – dla innego statku.

4. Wysokość podatku tonażowego oblicza się od podstawy opodatkowania, o której mowa w art. 5 ust. 1, obliczonej zgodnie z ust. 1-3, według stawki 19% za okresy miesięczne.

5. Wysokość podatku tonażowego podana w euro podlega przeliczeniu na złote według kursu średniego euro z ostatniego dnia miesiąca, za który jest obliczany podatek tonażowy, ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski. W

przypadku gdy na ten dzień kurs średni nie został ogłoszony, do przeliczenia stosuje się kurs ostatnio ogłoszony w danym miesiącu.

Art. 7. Wysokość podatku tonażowego oblicza się bez pomniejszenia przychodu o koszty uzyskania przychodu.

Art. 8. 1. Podatek tonażowy ulega obniżeniu o kwotę składki na ubezpieczenie zdrowotne, o której mowa w ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. Nr 210, poz. 2135, z późn. zm.⁴⁾), zapłaconej w roku podatkowym bezpośrednio przez:

- 1) podatnika będącego osobą fizyczną, wspólnika spółki,
- 2) osobowej, będącej podatnikiem podatku tonażowego
– zgodnie z przepisami o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych i o ile składka ta nie została odliczona na podstawie przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych lub ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne.

2. Kwota składki na ubezpieczenie zdrowotne, o którą zmniejsza się podatek tonażowy, nie może przekroczyć 7,75% podstawy wymiaru tej składki.

3. Wysokość wydatków na cele określone w ust. 1 ustala się na podstawie dokumentów stwierdzających ich poniesienie.

Art. 9. 1. Przychodów armatora z działalności określonej w art. 3, przychodów określonych w art. 4 oraz przychodów uzyskanych ze sprzedaży statków nie łączy się z innymi przychodami armatora podlegającymi opodatkowaniu podatkiem dochodowym na podstawie innych ustaw.

2. Armatorzy objęci przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2002 r. Nr 76, poz. 694, z późn. zm.⁵⁾) są obowiązani do prowadzenia ewidencji księgowej w sposób zapewniający wyodrębnienie aktywów i pasywów oraz przychodów i związanych z nimi kosztów dla działalności podlegającej opodatkowaniu podatkiem tonażowym oraz dla pozostałej działalności.

3. W okresie opodatkowania podatkiem tonażowym armator jest obowiązany prowadzić odrębny wykaz środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych związanych z działalnością, o której mowa w art. 3.

4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, o którym mowa w ust. 3, kierując się koniecznością prawidłowego określenia dla celów podatku dochodowego, w szczególności wartości początkowej oraz stawki amortyzacyjnej.

Art. 10. 1. Przychody uzyskane przez armatora będącego podatnikiem podatku tonażowego ze sprzedaży statków, w części niewykorzystanej na nabycie, remont, modernizację lub przebudowę statków, w okresie 3 lat od dnia sprzedaży, są opodatkowane stawką ryczałtową 15%.

2. Podatek z tytułu, o którym mowa w ust. 1, podlega wpłacie, bez wezwania, w terminie do 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym upłynął termin do wydatkowania przychodu na cele wskazane w tym przepisie, a w przypadku gdy podatnik wydatkował przychód ze sprzedaży statku na cele inne niż wskazane w ust. 1 przed upływem 3 lat, podatek podlega wpłacie w terminie do 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano tego wydatku.

Art. 11. W okresie opodatkowania podatkiem tonażowym armator, w zakresie przychodów z działalności opodatkowanej podatkiem tonażowym, jest zwolniony z obowiązku wpłat z zysku, o których mowa 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.⁶⁾) oraz w ustawie z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. Nr 154, poz. 792).

Rozdział 3

Pobór podatku

Art. 12. 1. Wybór opodatkowania podatkiem tonażowym następuje przez złożenie przez armatora oświadczenia o wyborze takiego opodatkowania, zwanego dalej „oświadczeniem”.

2. Oświadczenie składa się do organu podatkowego właściwego w sprawach podatku tonażowego, przez który rozumie się Naczelnika Urzędu Skarbowego właściwego w sprawach podatku dochodowego.

3. Właściwy organ podatkowy w sprawach podatku tonażowego, do którego armator złożył oświadczenie, jest dla tego armatora właściwym miejscowo i rzeczowo organem podatkowym pierwszej instancji w sprawach podatku tonażowego.

4. Oświadczenie składa się w terminie co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem wnioskowanego okresu opodatkowania.

5. W oświadczeniu zamieszcza się w szczególności dane identyfikujące armatora oraz informacje o statkach eksploatowanych przez niego w żegludze międzynarodowej – według stanu na dzień złożenia oświadczenia.

6. Do oświadczenia dołącza się:

- 1) poświadczoną notarialnie lub przez organ wystawiający kopię wyciągu z polskiego rejestru okrętowego potwierdzającego wpis statku do rejestru i stwierdzającego, że wnioskodawca jest jego armatorem, a jeżeli armator nie jest właścicielem statku, również kopię umowy, na podstawie której armator dysponuje statkiem;
- 2) poświadczoną kopię świadectwa klasy statku wystawionego przez instytucję klasyfikacyjną, zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie morskim;
- 3) poświadczoną kopię Certyfikatu Zarządzania Bezpieczeństwem wydanego na podstawie konwencji SOLAS;
- 4) poświadczoną kopię umowy, o której mowa w art. 3 ust. 2 pkt 10, jeżeli w związku z tą umową armator uzyskuje przychody.

7. Organ podatkowy właściwy w sprawach podatku tonażowego wydaje zaświadczenie o opodatkowaniu armatora podatkiem tonażowym.

Art. 13. 1. W przypadku gdy organ podatkowy właściwy w sprawach podatku tonażowego stwierdzi, że oświadczenie nie spełnia warunków, o których mowa w art.

12 ust. 5 i 6, wzywa armatora do uzupełnienia dokumentów w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania.

2. Jeżeli armator nie uzupełni dokumentów w terminie, o którym mowa w ust. 1, organ podatkowy właściwy w sprawach podatku tonażowego odmawia wydania zaświadczenia o opodatkowaniu podatkiem tonażowym.

3. Jeżeli organ podatkowy właściwy w sprawach podatku tonażowego w terminie 30 dni od dnia złożenia oświadczenia nie odmówił wydania zaświadczenia o opodatkowaniu podatkiem tonażowym, przyjmuje się, że armator jest opodatkowany podatkiem tonażowym od dnia wskazanego w oświadczeniu.

Art. 14. 1. Rokiem podatkowym jest rok kalendarzowy.

2. Armator podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym, z zastrzeżeniem ust. 2, przez okres wskazany w oświadczeniu, nie krótszy niż 5 lat podatkowych, zwany dalej „okresem opodatkowania”.

3. W przypadku złożenia przez armatora oświadczenia po raz pierwszy, okres opodatkowania wynosi 5 lat podatkowych.

4. W trakcie trwania okresu opodatkowania nie jest możliwa zmiana formy opodatkowania.

5. Niezłożenie w terminie 30 dni przed zakończeniem okresu opodatkowania oświadczenia dotyczącego kolejnego okresu opodatkowania jest równoznaczne z przedłużeniem okresu opodatkowania o kolejne 5 lat.

6. W przypadku zakończenia działalności określonej w art. 3 ust. 1 w okresie opodatkowania, ponowne opodatkowanie podatkiem tonażowym może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 3 lat podatkowych, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym armator zakończył działalność lub zrezygnował z opodatkowania podatkiem tonażowym.

Art. 15. 1. Armator jest obowiązany zgłosić organowi podatkowemu właściwemu w sprawach podatku tonażowego zaistniałe w okresie opodatkowania zmiany danych zawartych w oświadczeniu w terminie do 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym zaistniała zmiana.

2. Do zgłoszenia aktualizacyjnego, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) dokumenty wymienione w art. 12 ust. 6 pkt 1 i 2 – w przypadku rozpoczęcia, w okresie opodatkowania, eksploatacji w żegludze międzynarodowej statku spełniającego warunki ustawy;
- 2) wyciąg z polskiego rejestru okrętowego potwierdzający zmianę armatora, utratę czasowej polskiej przynależności lub zawieszenie polskiej przynależności statku lub wykreślenie statku z rejestru – w przypadku zakończenia w okresie opodatkowania eksploatacji statku w żegludze międzynarodowej.

3. W przypadku zakończenia działalności określonej w art. 3, w okresie opodatkowania armator składa organowi podatkowemu właściwemu w sprawach podatku tonażowego oświadczenie o zakończeniu działalności objętej ustawą.

Art. 16. 1. W przypadku połączenia się armatorów opodatkowanych podatkiem tonażowym okresem opodatkowania armatora powstałego w wyniku tego połączenia jest okres opodatkowania armatora:

- 1) który wcześniej złożył oświadczenie lub
 - 2) przejmującego
- według wyboru dokonanego przez armatora przejmującego, o którym powinien on na piśmie powiadomić organ podatkowy właściwy w sprawach podatku tonażowego.

2. W przypadku połączenia armatora opodatkowanego podatkiem tonażowym z armatorem nieopodatkowanym podatkiem tonażowym, okresem opodatkowania jest faktyczny okres opodatkowania armatora opodatkowanego podatkiem tonażowym.

Art. 17. 1. Zaliczkę na podatek tonażowy należną za dany miesiąc armatorzy są obowiązani wpłacać bez wezwania do właściwego organu podatkowego w sprawach podatku tonażowego w terminie do dnia 20 każdego miesiąca za miesiąc poprzedni.

Zaliczkę na podatek tonażowy za grudzień wpłaca się w wysokości zaliczki za listopad do dnia 20 grudnia.

2. W terminie wpłaty zaliczki, o której mowa w ust. 1, armatorzy są obowiązani złożyć organowi podatkowemu właściwemu w sprawach podatku tonażowego deklarację o wpłacanej zaliczce sporządzoną za jeden miesiąc. Deklaracji za grudzień nie składa się.

3. Armatorzy są obowiązani składać organowi podatkowemu właściwemu w sprawach podatku tonażowego zeznanie, według ustalonego wzoru, o wysokości podatku tonażowego należnego za dany rok podatkowy – do dnia 31 stycznia roku następnego i w tym terminie wpłacić podatek należny albo różnicę między podatkiem należnym wykazanym w zeznaniu a sumą miesięcznych wpłat podatku za okres od początku roku.

Art. 18. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzory:

- 1) deklaracji oraz zeznania, o których mowa odpowiednio w art. 17 ust. 2 i 3,
 - 2) oświadczenia i zgłoszenia aktualizacyjnego, o których mowa odpowiednio w art. 12 ust.1 i art. 15 ust.1
- wraz z objaśnieniami co do sposobu ich wypełniania, terminu i miejsca składania, uwzględniając zakres informacji niezbędnych do prawidłowego ustalenia zobowiązania podatkowego.

Rozdział 4

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art. 19. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 1 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) przychodów podlegających przepisom o podatku tonażowym.”;
- 2) w art. 22n ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W razie zmiany formy opodatkowania, podatnicy, zakładając ewidencję, o której mowa w ust. 2, uwzględniają w niej odpisy amortyzacyjne przypadające za okres opodatkowania w formie zryczałtowanego podatku dochodowego lub podatku tonażowego.”.

Art. 20. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) przychodów podlegających przepisom o podatku tonażowym.”;

2) w art. 16g dodaje się ust. 20 w brzmieniu:

„20. W razie zmiany formy opodatkowania z podatku tonażowego na podatek dochodowy podatnicy w ewidencji, o której mowa w art. 9, uwzględniają odpisy amortyzacyjne przypadające za okres opodatkowania w formie podatku tonażowego.”.

Art. 21. 1. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia ... r., z tym że art. 12 i art. 13 wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 22, poz. 270, Nr 60, poz. 703, Nr 70, poz. 816, Nr 104, poz. 1104, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1324, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 8, poz. 64, Nr 52, poz. 539, Nr 73, poz. 764, Nr 74, poz. 784, Nr 88, poz. 961, Nr 89, poz. 968, Nr 102, poz. 1117, Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363 i 1370 i Nr 134, poz. 1509, z 2002 r. Nr 19, poz. 199, Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 78, poz. 715, Nr 89, poz. 804, Nr 135, poz. 1146, Nr 141, poz. 1182, Nr 169, poz. 1384, Nr 181, poz. 1515, Nr 200, poz. 1679 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 7, poz. 79, Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 595, Nr 84, poz. 774, Nr 90, poz. 844, Nr 96, poz. 874, Nr 122, poz. 1143, Nr 135, poz. 1268, Nr 137, poz. 1302, Nr 166, poz. 1608, Nr 202, poz. 1956, Nr 222, poz. 2201, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 99, poz. 1001, Nr 109, poz. 1163, Nr 116, poz. 1203, 1205 i 1207, Nr 120, poz. 1252, Nr 123, poz. 1291, Nr 162, poz. 1691, Nr 210, poz. 2135, Nr 263, poz. 2619 i Nr 281, poz. 2779 i 2781 oraz z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 30, poz. 262, Nr 85, poz. 725, Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 102, poz. 852, Nr 143, poz. 1199 i 1202, Nr 155, poz. 1298, Nr 164, poz. 1365 i 1366, Nr 169, poz. 1418 i 1420, Nr 177, poz. 1468, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538.

- 2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190 i Nr 125, poz. 1363, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179, Nr 169, poz. 1384, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1684 i Nr 230, poz. 1922, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874, Nr 137, poz. 1302, Nr 180, poz. 1759, Nr 202, poz. 1957, Nr 217, poz. 2124 i Nr 223, poz. 2218 z 2004 r. Nr 6, poz. 39, Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 121, poz. 1262, Nr 123, poz. 1291, Nr 146, poz. 1546 i Nr 171, poz. 1800, Nr 210, poz. 2135 i Nr 254, poz. 2533 oraz z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 57, poz. 491, Nr 78, poz. 684, Nr 143, poz. 1199, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1419 i 1420, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538.
- 3) 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 oraz z 2005 r. Nr 143, poz. 1199, Nr 164, poz. 1366 i Nr 169, poz. 1420.
- 4) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 94, poz. 788, Nr 132, poz. 1110, Nr 138, poz. 1154 i Nr 157, poz. 1314.
- 5) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 60, poz. 535, Nr 124, poz. 1152, Nr 139, poz. 1324 i Nr 229, poz. 2276, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 145, poz. 1535, Nr 146, poz. 1546, Nr 213, poz. 2155 oraz z 2005 r. Nr 10, poz. 66.
- 6) Zmiany 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 oraz z 2002 r. Nr 156, poz. 1301.

UZASADNIENIE

Wstęp

Celem ustawy jest wprowadzenie w Polsce instytucji podatku tonażowego, mając na względzie potrzebę dostosowania warunków działania armatorów krajowych do warunków działania armatorów państw Unii Europejskiej.

Podatek tonażowy (ang. tonnage tax) jest najważniejszym instrumentem polityki transportowej państw członkowskich Unii Europejskiej wobec żeglugi morskiej. Obecnie podatek tonażowy jest stosowany w większości państw członkowskich UE. Możliwość objęcia takim systemem podatkowym wskazano w dokumencie UE Komunikat Komisji C(2004)43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (2004/C 13/03) w rozdz. 3.1., który zastąpił „Wytyczne Wspólnoty Europejskiej w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego” (97/C/205/05) – OJ z 05.07.97.

W toku negocjacji przedakcesyjnych w obszarze „polityka transportowa” Polska potwierdziła zamiar wprowadzenia do prawa polskiego rozwiązań i instrumentów polityki państwa w zakresie transportu morskiego wymienionych w Wytycznych, w tym podatku tonażowego. Wstępny projekt ustawy został przekazany do Komisji Europejskiej. Podatek ten jest traktowany jako pomoc państwa dla żeglugi morskiej i fakt jego wprowadzenia wymaga notyfikacji w Komisji Europejskiej.

Głównym celem wprowadzenia podatku tonażowego w państwach członkowskich UE było stworzenie armatorom warunków umożliwiających odzyskanie zdolności konkurencyjnej na międzynarodowym rynku żeglugowym oraz powrót statków pod bandery narodowe państw UE. W ciągu ostatnich 25 lat udział floty handlowej pod banderą państw członkowskich UE zmniejszył się z 32% do 14%. Spowodowało to też zmniejszenie liczby marynarzy – obywateli państw UE zatrudnionych na statkach armatorów UE o blisko 40%.

Od 1989 r. Komisja Europejska podejmowała przedsięwzięcia mające na celu powstrzymanie tego niekorzystnego procesu. Umożliwiały one udzielenie pomocy przez państwa UE armatorom narodowym. W wyniku przeglądu skuteczności zastosowanych instrumentów pomocowych, jaki przeprowadzono w 1996 r., w 1997 r. zostały wydane nowe Wytyczne w sprawie udzielenia pomocy państwa sektorowi żeglugi morskiej. Uwzględniły one aktualną sytuację w żegludze światowej, gdzie armatorzy UE dysponują dużą częścią floty światowej, ale w większości pływającą pod tzw. wygodnymi banderami.

W Wytycznych wymieniono podatek tonażowy jako instrument polityki państwa mający przywrócić porównywalność obciążeń podatkowych armatorów UE z obciążeniem, jakie obowiązuje w krajach tzw. wygodnej bandery. Ponadto zaakceptowane zostały takie instrumenty podatkowe, jak: przyspieszona amortyzacja statków w budowie i zwolnienie z opodatkowania wpływów ze sprzedaży statków, o ile zainwestowane zostaną one w zakup nowych jednostek. Pozytywne efekty, jakie przyniosło wprowadzenie podatku tonażowego w państwach członkowskich UE, uwidoczniły się przede wszystkim w powrocie statków armatorów unijnych pod bandery narodowe krajów UE.

Według odpowiedzi udzielonych przez państwa członkowskie w połowie 2002 r. w ankiecie Komisji oraz według najbardziej aktualnych danych statystycznych¹⁾, państwa członkowskie, które wprowadziły środki pomocowe, szczególnie w formie ulgi podatkowej, uzyskały przerejestrowanie znaczącej ilości tonażu pod narodową banderę we wszystkich rejestrach łącznie. W wartościach procentowych, według zapisów w rejestrach państw członkowskich, flota zwiększyła się w następujący sposób: liczba statków średnio o 0,4% w ciągu roku, tonaż o 1,5% i kontenerowce o 12,4%.

Z danych GUS wynika, że w końcu 2003 r. armatorzy krajowi eksploatowali 116 własnych i czarterowanych morskich statków handlowych, z czego tylko 20 podnosiło banderę polską. Pozostałe 96 statków zarejestrowano ze względów ekonomicznych, podobnie jak w wielu krajach członkowskich UE i OECD, pod tzw. wygodnymi banderami (flag of convenience-FOC). W latach 1992-2003 ilość statków podnoszących polską banderę obniżyła się z 92% do 17%.

¹⁾ ISL, Shipping Statistics 2001.

W praktyce oznacza to, że armator krajowy tworzy spółki żeglugowe w krajach tzw. wygodnej bandery. W ten sposób unika płacenia w kraju podatków i innych zobowiązań publicznoprawnych. Załogi tych statków są zatrudniane wg przepisów morskiego prawa pracy obowiązujących w kraju, w którym statek jest zarejestrowany. Obecnie większość statków eksploatowanych przez armatorów jest zarejestrowanych w takich krajach jak: Cypr, Wyspy Marshalla, Malta, Bahama, Panama i Liberia.

Sytuacja ta wymaga zdecydowanej zmiany, aby zrównać warunki działania armatorów krajowych z warunkami, jakie istnieją w krajach UE. Jest to warunek przestrzegania przez Polskę zasad uczciwej konkurencji i swobodnego dostępu do rynku usług transportu morskiego Unii Europejskiej.

Dlatego też zostały przeanalizowane rozwiązania w zakresie podatku tonażowego stosowane w RFN, Wielkiej Brytanii, Danii, Belgii i Holandii.

Podstawowe zasady podatku tonażowego istniejącego w państwach UE to:

- podatkiem tonażowym są objęte morskie statki handlowe o pojemności powyżej 100 GT, służące wyłącznie do przewozu ładunków lub pasażerów. Mogą nim być też objęte pełnomorskie holowniki oceaniczne i pełnomorskie statki ratownicze należące do armatorów krajów UE,
- podatek tonażowy jest podatkiem zryczałtowanym liczonym od pojemności netto statku, a nie od przychodów z eksploatacji morskiego statku handlowego,
- dochody armatorów ze statków objętych podatkiem tonażowym nie podlegają opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób prawnych,
- spod podatku tonażowego są wyłączone statki rybackie, pogłębiarki, pływające magazyny, platformy wiertnicze, statki żeglugi portowej i śródlądowej, pływające obiekty handlowe, hotelowe i rozrywkowe, statki świadczące pomocnicze usługi transportu morskiego,
- objęcie armatorów systemem podatku tonażowego jest dobrowolne; armator ma prawo wyboru, czy korzysta z reżimu podatku tonażowego czy z systemu podatku dochodowego obowiązującego w danym państwie,

- okres opodatkowania podatkiem tonażowym wynosi co najmniej 10 lat; okres ten automatycznie przedłuża się po zakończeniu kolejnego roku podatkowego,
- stawki podatku tonażowego ustala się od doby eksploatacji statku w zależności od pojemności netto (NT) statku,
- stawki liczone od każdych 100 NT maleją wraz z wielkością pojemności NT statku,
- stosuje się ulgi w wielkości pobieranego podatku tonażowego w zależności od wieku statku, im statek młodszy tym wyższa ulga,
- dla statków objętych podatkiem tonażowym stosuje się odstępstwa od ogólnie obowiązujących zasad amortyzacji,
- zwolnienie przychodów z podatku dochodowego od wpływów ze sprzedaży statków armatorów korzystających z reżimu podatku tonażowego, pod warunkiem że dochody te zostaną przeznaczone na zakup nowych statków,
- statki objęte podatkiem tonażowym podlegają szczególnym wymogom bezpieczeństwa żeglugi, kwalifikacji załóg i kontroli państwa portu (Port State Control),
- przypadki naruszenia reżimu podatku tonażowego, a zwłaszcza podanie nieprawdziwych danych lub unikanie podatku, podlegają przepisom karno-skarbowym.

Podobnie jak w państwach członkowskich UE, w projekcie ustawy proponuje się następujące zasady stosowania podatku tonażowego:

- podatek tonażowy armator krajowy płaci bez względu, czy eksploatacja statku przynosi zyski czy straty,
- pozostawia się armatorom krajowym swobodę w wyborze formy opodatkowania działalności gospodarczej w żegludze morskiej,
- przyjmuje się, że podatek tonażowy będzie stosowany wyłącznie wobec statków o polskiej przynależności lub czasowej polskiej przynależności eksploatowanych przez armatorów krajowych,

- opodatkowanie podatkiem tonażowym obejmuje morskie statki handlowe eksploatowane w żegludze międzynarodowej, a służące do przewozu ładunków i pasażerów morzem,
- stawki podatku tonażowego ustala się w wymiarze dobowym od 100 jednostek pojemności netto statku NT, określonej w międzynarodowym świadectwie pomiarowym statku,
- stawki podatku tonażowego określa się w euro; podlegają one przeliczeniu na złote wg kursu Narodowego Banku Polskiego,

Obecnie armatorzy morscy mogą korzystać z dostępnych rozwiązań systemowych zawartych w następujących ustawach:

- o podatku dochodowym od osób fizycznych i prawnych,
- o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym,
- o finansowym wspieraniu inwestycji,
- o gwarancjach i poręczeniach Skarbu Państwa,
- o dopłatach do kredytów eksportowych,
- o ubezpieczeniach kredytów eksportowych,
- o funduszach inwestycyjnych,

oraz w aktach wykonawczych do tych ustaw.

Z przeprowadzonych analiz i symulacji wynika, że wprowadzenie podatku tonażowego:

- spowoduje stopniowy powrót statków polskich armatorów pod banderę narodową,
- podatek tonażowy będzie stałym dochodem budżetu państwa, bez względu, czy eksploatacja objętego nim statku przynosi zyski czy straty,
- poprawi się sytuacja ekonomiczna armatorów, których wyniki finansowe są obecnie uzależnione w sposób bezpośredni od rezultatów prowadzonej działalności żeglugowej,

- powstaną mechanizmy umożliwiające armatorom krajowym rozpoczęcie procesu składania zamówień na budowę nowych statków w stocznich krajowych,
- Polska uzyska zdolność wykonania zobowiązań sojuszniczych NATO, stawianych przed transportem morskim.

Realizacja postanowień ustawy pozwoli na zwiększenie wpływów do budżetu państwa z tytułu eksploatacji statków morskich przez armatorów krajowych. Obecnie opłaty z tytułu opłat rejestrowych i tonażowych polscy armatorzy regulują za granicą – w tych krajach, których banderę noszą polskie statki. Budżet państwa ponosi z tego tytułu określone i wymierne straty, zamiast uzyskiwać należne wpływy.

Proponowany projekt ustawy ma też na celu zmniejszenie negatywnych skutków przeflagowania statków polskich armatorów pod obce bandery, takich jak:

- spadek zatrudnienia w gospodarce morskiej,
- utrata morskiego „know – how” Polski,
- szczegółowa kontrola statków polskich pływających pod wygodnymi banderami przez inspekcje państwa portu (Port State Control), szczególnie państw Wspólnoty Europejskiej,
- bojkotowanie polskich armatorów z tytułu podnoszenia wygodnych bander przez Międzynarodowy Związek Transportowców (ITF) zrzeszający marynarzy, w tym polskich,
- brak możliwości korzystania przez polskich armatorów z instrumentów polityki żeglugowej Unii Europejskiej, skierowanej wyłącznie do statków podnoszących bandery jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej.

Propozycje poszczególnych postanowień projektu ustawy

Poniżej omówiono poszczególne propozycje regulacji projektu ustawy:

Art. 1 proponuje określenie zakresu przedmiotowego regulacji ustawowej. Zgodnie z Komunikatem Komisji C(2004)43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy

państwa dla transportu morskiego, działalność w zakresie holowania i pogłębiania nie powinna być objęta reżimem podatku tonażowego, chyba że co najmniej 50% tej działalności w ciągu roku stanowi „transport morski”. Konieczne jest zastosowanie miernika pozwalającego na zweryfikowanie tej wielkości. Zdecydowano się wprowadzić przychody, gdyż na podstawie ewidencjonowanych przez armatorów przychodów możliwe będzie zweryfikowanie, czy faktycznie co najmniej 50% przychodów z całości działalności armatora pochodzi ze świadczenia usług transportu morskiego, a więc będzie możliwe sprawdzenie, czy wymóg zawarty w Komunikacie został spełniony.

- Art. 2 zawiera wykaz definicji stosowanych w projekcie ustawy.
- Art. 3 wskazuje szczegółowo, jakie rodzaje działalności prowadzonej przez armatora mogą podlegać opodatkowaniu podatkiem tonażowym. Dochód z form działalności wymienionych w art. 3 ust. 2 może być objęty systemem podatku tonażowego tylko wówczas, gdy jest powiązany z usługami w zakresie przewozu ładunków lub pasażerów, holowania pełnomorskiego lub ratownictwa morskiego, które są objęte systemem podatku tonażowego.
- Art. 4 proponuje, aby opodatkowaniem podatkiem tonażowym były objęte również dotacje, subwencje, dopłaty, odsetki, kary i odszkodowania oraz inne przychody (dochody) armatora o podobnym charakterze.
- Art. 5 określa podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym. Wskazuje się, że będzie to zryczałtowany przychód za jedną dobę eksploatacji statku za każde 100 NT pojemności netto statku. Pojemność statku morskiego jest zdefiniowana w Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247), która obowiązuje wszystkie statki zarówno towarowe, jak i pasażerskie. Podstawa opodatkowania podatkiem tonażowym obejmuje również dotacje, subwencje, dopłaty, odsetki, kary i odszkodowania oraz inne przychody (dochody) o podobnym charakterze związane z działalnością, o której mowa w art. 3.

Art. 6 zawiera wysokości stawek służących do obliczenia zryczałtowanego przychodu armatora z tytułu świadczenia usług transportu morskiego w żegludze międzynarodowej. Zostały one ustalone w przedziałach za każde 100 NT (pojemności netto) statku – za 1 dobę eksploatacji statku morskiego, podobnie jak to jest stosowane w krajach UE. Wysokość tych stawek jest porównywalna ze stawkami stosowanymi w tych krajach.

Obliczony, na podstawie ustalonych stawek, zryczałtowany przychód armatora podlega z kolei opodatkowaniu według stawki podatku 19%.

Aby zapewnić najwyższy standard bezpieczeństwa żeglugi, promowane są szczególnie morskie statki handlowe, których wiek nie przekracza 20 lat, oraz statki pasażerskie, których wiek nie przekracza 30 lat. Statki starsze będą miały naliczony wyższy zryczałtowany dochód z eksploatacji, a tym samym armator będzie za nie płacił wyższy podatek tonażowy.

Odpowiednie kalkulacje zostały przeprowadzone zgodnie z algorytmem zaproponowanym w art. 7 ust. 3:

np. dla statku, którego tonaż netto wynosi 12 200 NT, zaś wiek – 26 lat, podatek tonażowy oblicza się następująco w przedziałach tonażowych:

- od 100 do 1000 – $1000 \text{ NT}/100 \times 0,5 \text{ euro} = 5 \text{ euro}$,
- od 1001 do 10 000 – $9000 \text{ NT}/100 \times 0,35 \text{ euro} = 90 \times 0,35 = 31,5 \text{ euro}$,
- powyżej 10 001 – $2200 \text{ NT}/100 \times 0,2 = 4,4 \text{ euro}$,

razem otrzymujemy 40,9 euro.

Wynik korygujemy współczynnikiem wieku, czyli $(26 - 20)/50 \times 100\% = 12\%$,

$40,9 \text{ euro} + 12\% \times 40,9 \text{ euro} = 4,91 \text{ euro} + 40,9 \text{ euro} = 45,81 \text{ euro}$,

$45,81 \text{ euro} \times 365 \text{ (ilość dni)} = 16 719,92 \text{ euro}$,

$16 719,92 \text{ euro} \times 19\%$ (stawka podatku dochodowego od osób prawnych),

otrzymujemy 3 176,78 euro.

Kalkulacja powyższa powinna być wykonana dla każdego statku. Jeżeli armator eksploatuje kilka statków, to ogólny wynik będzie sumą wielkości odpowiadających poszczególnym statkom.

Art. 7 stanowi doprecyzowanie przepisów wcześniejszych; wskazuje na specyfikę obliczania szczególnego podatku, jakim jest podatek tonażowy, tzn. bez uwzględniania kosztów uzyskania przychodu.

Art. 8 zawiera przepisy dotyczące możliwości uwzględnienia składki na ubezpieczenie zdrowotne przy obliczeniu należnej kwoty podatku tonażowego. Obniżenie podatku tonażowego o kwotę składki na ubezpieczenie zdrowotne będzie miało zastosowanie w przypadku armatorów będących osobami fizycznymi bądź wspólnikami spółki osobowej, która jest podatnikiem podatku tonażowego.

Art. 9 określa obowiązki armatora w przypadku, gdy prowadzi on jeszcze inną działalność niż objęta podatkiem tonażowym. Armator, który uzyskuje przychód objęty systemem podatku tonażowego, a jednocześnie uzyskuje przychody z działalności niepodlegającej opodatkowaniu podatkiem tonażowym, rozlicza się osobno z przychodu opodatkowanego podatkiem tonażowym, a osobno z przychodu opodatkowanego podatkiem dochodowym zgodnie z ogólnymi zasadami prawa podatkowego.

Proponuje się także objęcie armatora obowiązkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości dla każdej z tych działalności: tej objętej podatkiem tonażowym oraz tej, która nie podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym, a także wykazu środków trwałych.

Przewiduje się także upoważnienie dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych, który określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych.

Art. 10 określa obowiązki armatora, który jest podatnikiem podatku tonażowego w odniesieniu do przychodów uzyskanych ze sprzedaży statku w przypadku, gdy w ciągu 3 lat przychód ten nie zostanie przeznaczony na nabycie, remont, modernizację lub przebudowę statku. W takiej sytuacji przychody armatora, w

części niewykorzystanej na nabycie, remont, modernizację lub przebudowę statku, podlegają opodatkowaniu stawką zryczałtowaną 15%.

Art. 11 proponuje, aby w okresie opodatkowania podatkiem tonażowym armator był zwolniony z obowiązku wpłat z zysku, o których mowa w ustawie o gospodarce finansowej przedsiębiorstw państwowych oraz w ustawie o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa.

Art. 12 określa tryb składania przez armatorów oświadczenia o opodatkowaniu podatkiem tonażowym, a także wydawanie zaświadczeń, oraz określa zakres informacji, jakie powinny być zawarte w oświadczeniu, oraz wymienia dokumenty, jakie należy załączyć.

Właściwym organem w sprawach podatku tonażowego będzie naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku dochodowego na podstawie przepisów odrębnych.

Art. 13 reguluje kwestie związane z niespełnieniem warunków związanych ze składaniem oświadczeń o opodatkowanie podatkiem tonażowym, o których mowa w art. 12.

Art. 14 przewiduje, że okres opodatkowania statku podatkiem tonażowym nie może być krótszy niż 5 lat. W zadeklarowanym przez armatora okresie opodatkowania nie będzie możliwa rezygnacja z systemu podatku tonażowego.

W związku z powyższym, armator ma prawo wyboru formy opodatkowania. W przypadku nieskorzystania z możliwości opodatkowania statku podatkiem tonażowym, dochody z eksploatacji tego statku podlegają opodatkowaniu na zasadach ogólnych.

Art. 15 określa tryb składania danych aktualizacyjnych oraz informacji o zakończeniu działalności.

Art. 16 zawiera procedury związane z opodatkowaniem armatorów w sytuacji ich połączenia się.

- Art. 17 zawiera uregulowania dotyczące wpłaty zaliczki na podatek tonażowy, a także obowiązku składania we właściwych organach w sprawach podatku tonażowego rocznego rozliczenia podatku tonażowego.
- Art. 18 zawiera upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych wzorów dokumentów (deklaracji i oświadczeń) wymaganych do obliczenia i rozliczenia podatku tonażowego oraz oświadczenia o opodatkowanie podatkiem tonażowym.
- Art. 19 i 20 zawierają propozycje stosownych zmian w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych.
- Art. 21 zawiera przepisy mówiące o terminach wejścia w życie przepisów ustawy. Proponuje się, aby przepisy dotyczące oświadczenia o opodatkowaniu podatkiem tonażowym weszły w życie z dniem ogłoszenia, tak aby oświadczenia mogły być składane po raz pierwszy na okres opodatkowania rozpoczynający się w dniu 1 stycznia roku kalendarzowego, biorąc pod uwagę, że oświadczenia należy składać na co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem wnioskowanego okresu opodatkowania. Rok nie został wskazany w projekcie ustawy z uwagi na konieczność jego notyfikowania Komisji Europejskiej jako programu pomocy publicznej, celem wydania opinii o zgodności z prawem UE.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Adresatami projektowanej ustawy są armatorzy, którzy:

- 1) we własnym imieniu uprawiają żeglugę międzynarodową statkiem morskim własnym lub cudzym lub

- 2) są właścicielami statku, nie uprawiają równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem morskim własnym lub cudzym, lub
- 3) zarządzają cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy cywilnej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt był przedmiotem konsultacji społecznych ze środowiskiem armatorów. Uwagi zostały uwzględnione, w miarę możliwości, w przedłożonym projekcie.

Projekt został również przekazany do zaopiniowania organizacjom związkowym marynarzy.

Projekt został również zamieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych

Obecnie wpływy do budżetu państwa z tytułu podatków wpłacanych przez armatorów posiadających statki pod banderą narodową są znikome. Wdrożenie projektu będzie skutkowało dodatkowymi wpływami do budżetu państwa z tytułu wpłacanego przez armatorów podatku tonażowego, co w rezultacie wpłynie na wzrost dochodów budżetu państwa.

Z roboczych szacunków wynika, że kwota wpływu do budżetu państwa z tytułu podatku tonażowego wyniesie rocznie 175 722,29 euro (przy założeniu, że 96 statków powróci pod polską banderę, a podatek tonażowy będzie obliczony według stawek zaproponowanych w projekcie – art. 7 ust. 1). Opłaty rejestrowe pobierane przez organ rejestrujący w wysokości określonej przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestracyjnego (Dz. U. Nr 47, poz. 400) (§ 54-§ 61) będą również stanowiły dodatkowy dochód budżetu państwa.

b) rynek pracy

Przewiduje się, że w wyniku powrotu statków polskich armatorów pod banderę narodową nastąpi stopniowy wzrost zatrudnienia polskich marynarzy.

c) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Projektowana ustawa korzystnie wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Krajowi armatorzy morscy będą mogli korzystać z udogodnień w systemie podatkowym podobnie jak armatorzy w Unii Europejskiej (Włochy, Anglia, Dania itd.). Zwiększy to ich konkurencyjność, ponieważ kwestie podatkowe nie będą odgrywać tak dużej roli w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych jak w przypadku stosowania ogólnych zasad podatkowych.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa wywrze pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

4. Koszty społeczne

Projektowana ustawa nie spowoduje kosztów społecznych związanych z jej wejściem w życie.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
Jarosław Pietras

Sekr.Min.JP- 2977 /05/DP/mg

Warszawa, dnia 17/10/2005 r.

Pan
Aleksander Prokxa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o podatku tonażowym, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedstawionym projektem (pismo nr RM-10-152-05) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Z up. Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej
T. Nowakowski
PODSEKRETARZ STANU

Tomasz Nowakowski

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Krzysztof Opawski
Minister Infrastruktury

PREZES RADY MINISTRÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 1 marca 2006 r.

RM 10-152-05
dot. PS-16-u/05

Pan Marek JUREK

Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

W ślad za pismem z dnia 19 października 2005 r., przy którym przesłano projekt ustawy

o podatku tonażowym,

oraz w nawiązaniu do pisma Pana Marszałka z dnia 8 grudnia 2005 r., przekazuję uzupełnione uzasadnienie projektu ustawy.

Uprzejmie informuję Pana Marszałka, że program pomocy publicznej pn. „Wprowadzenie podatku tonażowego”, został notyfikowany Komisji Europejskiej w dniu 1 lutego 2006 r., w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. Nr 123, poz. 1291).

z powołaniem
M. Maruda
M. Maruda

UZASADNIENIE

Wstęp

Celem ustawy jest wprowadzenie w Polsce instytucji podatku tonażowego, mając na względzie potrzebę dostosowania warunków działania armatorów krajowych do warunków działania armatorów państw Unii Europejskiej.

Podatek tonażowy (ang. tonnage tax) jest najważniejszym instrumentem polityki transportowej państw członkowskich Unii Europejskiej wobec żeglugi morskiej. Obecnie podatek tonażowy jest stosowany w większości państw członkowskich UE. Możliwość objęcia takim systemem podatkowym wskazano w dokumencie UE Komunikat Komisji C(2004)43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (2004/C 13/03) w rozdz. 3.1., który zastąpił „Wytyczne Wspólnoty Europejskiej w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego” (97/C/205/05) – OJ z 05.07.97.

W toku negocjacji przedakcesyjnych w obszarze „polityka transportowa” Polska potwierdziła zamiar wprowadzenia do prawa polskiego rozwiązań i instrumentów polityki państwa w zakresie transportu morskiego wymienionych w Wytycznych, w tym podatku tonażowego. Wstępny projekt ustawy został przekazany do Komisji Europejskiej. Podatek ten jest traktowany jako pomoc państwa dla żeglugi morskiej i fakt jego wprowadzenia wymaga notyfikacji w Komisji Europejskiej.

Głównym celem wprowadzenia podatku tonażowego w państwach członkowskich UE było stworzenie armatorom warunków umożliwiających odzyskanie zdolności konkurencyjnej na międzynarodowym rynku żeglugowym oraz powrót statków pod bandery narodowe państw UE. W ciągu ostatnich 25 lat udział floty handlowej pod banderą państw członkowskich UE zmniejszył się z 32% do 14%. Spowodowało to też zmniejszenie liczby marynarzy – obywateli państw UE zatrudnionych na statkach armatorów UE o blisko 40%.

Od 1989 r. Komisja Europejska podejmowała przedsięwzięcia mające na celu powstrzymanie tego niekorzystnego procesu. Umożliwiały one udzielenie pomocy

przez państwa UE armatorom narodowym. W wyniku przeglądu skuteczności zastosowanych instrumentów pomocowych, jaki przeprowadzono w 1996 r., w 1997 r. zostały wydane nowe Wytyczne w sprawie udzielenia pomocy państwa sektorowi żeglugi morskiej. Uwzględniły one aktualną sytuację w żegludze światowej, gdzie armatorzy UE dysponują dużą częścią floty światowej, ale w większości pływającą pod tzw. wygodnymi banderami.

W Wytycznych wymieniono podatek tonażowy jako instrument polityki państwa mający przywrócić porównywalność obciążeń podatkowych armatorów UE z obciążeniem, jakie obowiązuje w krajach tzw. wygodnej bandery. Ponadto zaakceptowane zostały takie instrumenty podatkowe, jak: przyspieszona amortyzacja statków w budowie i zwolnienie z opodatkowania wpływów ze sprzedaży statków, o ile zainwestowane zostaną one w zakup nowych jednostek. Pozytywne efekty, jakie przyniosło wprowadzenie podatku tonażowego w państwach członkowskich UE, uwidoczniły się przede wszystkim w powrocie statków armatorów unijnych pod bandery narodowe krajów UE.

Według odpowiedzi udzielonych przez państwa członkowskie w połowie 2002 r. w ankiecie Komisji oraz według najbardziej aktualnych danych statystycznych¹⁾, państwa członkowskie, które wprowadziły środki pomocowe, szczególnie w formie ulgi podatkowej, uzyskały przerejestrowanie znaczącej ilości tonażu pod narodową banderę we wszystkich rejestrach łącznie. W wartościach procentowych, według zapisów w rejestrach państw członkowskich, flota zwiększyła się w następujący sposób: liczba statków średnio o 0,4% w ciągu roku, tonaż o 1,5% i kontenerowce o 12,4%.

Z danych GUS wynika, że w końcu 2003 r. armatorzy krajowi eksploatowali 116 własnych i czarterowanych morskich statków handlowych, z czego tylko 20 podnosiło banderę polską. Pozostałe 96 statków zarejestrowano ze względów ekonomicznych, podobnie jak w wielu krajach członkowskich UE i OECD, pod tzw. wygodnymi banderami (flag of convenience-FOC). W latach 1992-2003 ilość statków podnoszących polską banderę obniżyła się z 92% do 17%.

W praktyce oznacza to, że armator krajowy tworzy spółki żeglugowe w krajach tzw. wygodnej bandery. W ten sposób unika płacenia w kraju podatków i innych zobowiązań

¹⁾ ISL, Shipping Statistics 2001.

publicznoprawnych. Załogi tych statków są zatrudniane wg przepisów morskiego prawa pracy obowiązujących w kraju, w którym statek jest zarejestrowany. Obecnie większość statków eksploatowanych przez armatorów jest zarejestrowanych w takich krajach jak: Cypr, Wyspy Marshalla, Malta, Bahama, Panama i Liberia.

Sytuacja ta wymaga zdecydowanej zmiany, aby zrównać warunki działania armatorów krajowych z warunkami, jakie istnieją w krajach UE. Jest to warunek przestrzegania przez Polskę zasad uczciwej konkurencji i swobodnego dostępu do rynku usług transportu morskiego Unii Europejskiej.

Dlatego też zostały przeanalizowane rozwiązania w zakresie podatku tonażowego stosowane w RFN, Wielkiej Brytanii, Danii, Belgii i Holandii.

Podstawowe zasady podatku tonażowego istniejącego w państwach UE to:

- podatkiem tonażowym są objęte morskie statki handlowe o pojemności powyżej 100 GT, służące wyłącznie do przewozu ładunków lub pasażerów. Mogą nim być też objęte pełnomorskie holowniki oceaniczne i pełnomorskie statki ratownicze należące do armatorów krajów UE,
- podatek tonażowy jest podatkiem zryczałtowanym liczonym od pojemności netto statku, a nie od przychodów z eksploatacji morskiego statku handlowego,
- dochody armatorów ze statków objętych podatkiem tonażowym nie podlegają opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób prawnych,
- spod podatku tonażowego są wyłączone statki rybackie, pogłębiarki, pływające magazyny, platformy wiertnicze, statki żeglugi portowej i śródlądowej, pływające obiekty handlowe, hotelowe i rozrywkowe, statki świadczące pomocnicze usługi transportu morskiego,
- objęcie armatorów systemem podatku tonażowego jest dobrowolne; armator ma prawo wyboru, czy korzysta z reżimu podatku tonażowego, czy z systemu podatku dochodowego obowiązującego w danym państwie,
- okres opodatkowania podatkiem tonażowym wynosi co najmniej 10 lat; okres ten automatycznie przedłuża się po zakończeniu kolejnego roku podatkowego,

- stawki podatku tonażowego ustala się od doby eksploatacji statku w zależności od pojemności netto (NT) statku,
- stawki liczone od każdych 100 NT maleją wraz z wielkością pojemności NT statku,
- stosuje się ulgi w wielkości pobieranego podatku tonażowego w zależności od wieku statku, im statek młodszy tym wyższa ulga,
- dla statków objętych podatkiem tonażowym stosuje się odstępstwa od ogólnie obowiązujących zasad amortyzacji,
- zwolnienie przychodów z podatku dochodowego od wpływów ze sprzedaży statków armatorów korzystających z reżimu podatku tonażowego, pod warunkiem że dochody te zostaną przeznaczone na zakup nowych statków,
- statki objęte podatkiem tonażowym podlegają szczególnym wymogom bezpieczeństwa żeglugi, kwalifikacji załóg i kontroli państwa portu (Port State Control),
- przypadki naruszenia reżimu podatku tonażowego, a zwłaszcza podanie nieprawdziwych danych lub unikanie podatku, podlegają przepisom karno-skarbowym.

Podobnie jak w państwach członkowskich UE, w projekcie ustawy proponuje się następujące zasady stosowania podatku tonażowego:

- podatek tonażowy armator krajowy płaci bez względu, czy eksploatacja statku przynosi zyski, czy straty,
- pozostawia się armatorom krajowym swobodę w wyborze formy opodatkowania działalności gospodarczej w żegludze morskiej,
- przyjmuje się, że podatek tonażowy będzie stosowany wyłącznie wobec statków o polskiej przynależności lub czasowej polskiej przynależności eksploatowanych przez armatorów krajowych,

- opodatkowanie podatkiem tonażowym obejmuje morskie statki handlowe eksploatowane w żegludze międzynarodowej, a służące do przewozu ładunków i pasażerów morzem,
- stawki podatku tonażowego ustala się w wymiarze dobowym od 100 jednostek pojemności netto statku NT, określonej w międzynarodowym świadectwie pomiarowym statku,
- stawki podatku tonażowego określa się w euro; podlegają one przeliczeniu na złote wg kursu Narodowego Banku Polskiego.

Obecnie armatorzy morscy mogą korzystać z dostępnych rozwiązań systemowych zawartych w następujących ustawach:

- o podatku dochodowym od osób fizycznych i prawnych,
- o podatku od towarów i usług i o podatku akcyzowym,
- o finansowym wspieraniu inwestycji,
- o gwarancjach i poręczeniach Skarbu Państwa,
- o dopłatach do kredytów eksportowych,
- o ubezpieczeniach eksportowych,
- o funduszach inwestycyjnych

oraz w aktach wykonawczych do tych ustaw.

Z przeprowadzonych analiz i symulacji wynika, że wprowadzenie podatku tonażowego:

- spowoduje stopniowy powrót statków polskich armatorów pod banderę narodową,
- podatek tonażowy będzie stałym dochodem budżetu państwa, bez względu, czy eksploatacja objętego nim statku przynosi zyski, czy straty,
- poprawi się sytuacja ekonomiczna armatorów, których wyniki finansowe są obecnie uzależnione w sposób bezpośredni od rezultatów prowadzonej działalności żeglugowej,

- powstaną mechanizmy umożliwiające armatorom krajowym rozpoczęcie procesu składania zamówień na budowę nowych statków w stoczniach krajowych,
- Polska uzyska zdolność wykonania zobowiązań sojuszniczych NATO, stawianych przed transportem morskim.

Realizacja postanowień ustawy pozwoli na zwiększenie wpływów do budżetu państwa z tytułu eksploatacji statków morskich przez armatorów krajowych. Obecnie opłaty z tytułu opłat rejestrowych i tonażowych polscy armatorzy regulują za granicą – w tych krajach, których banderę noszą polskie statki. Budżet państwa ponosi z tego tytułu określone i wymierne straty, zamiast uzyskiwać należne wpływy.

Proponowany projekt ustawy ma też na celu zmniejszenie negatywnych skutków przeflagowania statków polskich armatorów pod obce bandery, takich jak:

- spadek zatrudnienia w gospodarce morskiej,
- utrata morskiego „know – how” Polski,
- szczegółowa kontrola statków polskich pływających pod wygodnymi banderami przez inspekcje państwa portu (Port State Control), szczególnie państw Wspólnoty Europejskiej,
- bojkotowanie polskich armatorów z tytułu podnoszenia wygodnych bander przez Międzynarodowy Związek Transportowców (ITF) zrzeszający marynarzy, w tym polskich,
- brak możliwości korzystania przez polskich armatorów z instrumentów polityki żeglugowej Unii Europejskiej, skierowanej wyłącznie do statków podnoszących bandery jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej.

Prace nad wprowadzeniem instrumentu wsparcia dla armatorów morskich, jakim jest podatek tonażowy, trwają od dłuższego czasu, głównie ze względu na dość skomplikowaną materię podatkową dotąd nie praktykowaną w Polsce. Na przestrzeni tego czasu projekt był przedmiotem konsultacji społecznych z armatorami, a mianowicie został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Polska Żegluga Morska w Szczecinie,

- 2) POL – Euro Linie Żeglugowe Sp. z o.o. w Gdyni,
- 3) POL – Levant Linie Żeglugowe Sp. z o.o. w Gdyni,
- 4) Baltic Container Lines Sp. z o.o. w Gdyni,
- 5) Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe Sp. z o.o. w Gdyni,
- 6) Dragmor Sp. z o.o. w Szczecinie,
- 7) Euroafrica Sp. z o.o. w Szczecinie,
- 8) Petrobaltic S.A. w Gdańsku,
- 9) Polska Żegluga Bałtycka S.A. w Kołobrzegu,
- 10) Polskie Linie Oceaniczne S.A. w Gdyni,
- 11) Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o. w Gdańsku,
- 12) Unity Line Sp. z o.o. w Szczecinie,
- 13) Żegluga Gdańska Sp. z o.o. w Gdańsku,
- 14) Żegluga Polska S.A. w Szczecinie,
- 15) Żegluga Pomorska Sp. z o.o. w Szczecinie,
- 16) Żegluga Szczecińska Sp. z o.o. w Szczecinie,
- 17) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- 18) Związek Armatorów Polskich w Gdyni,
- 19) Związek Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich w Szczecinie,
- 20) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku.

Projekt ustawy o podatku tonażowym był również przesłany do zaopiniowania związkom zawodowym oraz organizacjom skupiającym podmioty gospodarki morskiej, a mianowicie do:

- 1) Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 2) Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,

- 3) Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy,
- 4) Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów.

Projekt ustawy został również zamieszczony na stronie internetowej Ministerstwa.

Proces uzgadniania projektu przez środowisko w zakresie merytorycznym został zakończony w październiku 2004 r. W wyniku konsultacji uwagi i sugestie przekazane w szczególności przez armatorów w większości zostały uwzględnione w przedłożonym projekcie. Powtarzający się w wielu opiniach postulat włączenia do projektu ustawy o podatku tonażowym kwestii związanych z opodatkowaniem załóg pływających, ubezpieczeń społecznych itp. nie mógł być uwzględniony z uwagi na odmienną materię projektu ustawy.

Wnioskowane zmiany zostaną wzięte pod uwagę w pracach nad nową regulacją o zatrudnieniu i pracy na morskich statkach handlowych.

Projekt ustawy był również przedmiotem uzgodnień międzyresortowych przede wszystkim z Ministerstwem Finansów oraz Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów pod względem zgodności jego zapisów z obowiązującym w Polsce systemem podatkowym, a także prawem Unii Europejskiej w zakresie udzielania pomocy publicznej.

Ponieważ projekt ustawy przewiduje udzielenie pomocy publicznej wymagana jest jego notyfikacja do Komisji Europejskiej. Rada Ministrów wyraziła zgodę na dokonanie notyfikacji projektu ustawy dnia 31 stycznia 2006 r. przez uchwałę nr 12/2006 w sprawie dokonania notyfikacji programu pomocowego „Wprowadzenie podatku tonażowego” do Komisji Europejskiej. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dnia 1 lutego 2006 r. dokonał notyfikacji projektu programu pomocowego do Komisji Europejskiej za pośrednictwem Stałego Przedstawicielstwa Rzeczypospolitej Polskiej przy Unii Europejskiej w Brukseli.

Propozycje poszczególnych postanowień projektu ustawy

Poniżej omówiono poszczególne propozycje regulacji projektu ustawy:

Art. 1 proponuje określenie zakresu przedmiotowego regulacji ustawowej. Zgodnie z Komunikatem Komisji C(2004)43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy

państwa dla transportu morskiego, działalność w zakresie holowania i pogłębiania nie powinna być objęta reżimem podatku tonażowego, chyba że co najmniej 50% tej działalności w ciągu roku stanowi „transport morski”. Konieczne jest zastosowanie miernika pozwalającego na zweryfikowanie tej wielkości. Zdecydowano się wprowadzić przychody, gdyż na podstawie ewidencjonowanych przez armatorów przychodów możliwe będzie zweryfikowanie, czy faktycznie co najmniej 50% przychodów z całości działalności armatora pochodzi ze świadczenia usług transportu morskiego, a więc będzie możliwe sprawdzenie, czy wymóg zawarty w Komunikacie został spełniony.

Art. 2 zawiera wykaz definicji stosowanych w projekcie ustawy.

Art. 3 wskazuje szczegółowo, jakie rodzaje działalności prowadzonej przez armatora mogą podlegać opodatkowaniu podatkiem tonażowym. Przychód z form działalności wymienionych w art. 3 ust. 2 może być objęty systemem podatku tonażowego tylko wówczas, gdy jest powiązany z usługami w zakresie przewozu ładunków lub pasażerów, holowania pełnomorskiego lub ratownictwa morskiego, które są objęte systemem podatku tonażowego.

Art. 4 proponuje, aby opodatkowaniem podatkiem tonażowym były objęte również dotacje, subwencje, dopłaty, odsetki, kary i odszkodowania oraz inne przychody (dochody) armatora o podobnym charakterze.

Art. 5 określa podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym. Wskazuje się, że będzie to zryczałtowany przychód za jedną dobę eksploatacji statku za każde 100 NT pojemności netto statku. Pojemność statku morskiego jest zdefiniowana w Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247), która obowiązuje wszystkie statki zarówno towarowe, jak i pasażerskie. Podstawa opodatkowania podatkiem tonażowym obejmuje również dotacje, subwencje, dopłaty, odsetki, kary i odszkodowania oraz inne przychody (dochody) o podobnym charakterze związane z działalnością, o której mowa w art. 3.

Art. 6 zawiera wysokości stawek służących do obliczenia zryczałtowanego przychodu armatora z tytułu świadczenia usług transportu morskiego w żegludze międzynarodowej. Zostały one ustalone w przedziałach za każde 100 NT (pojemności netto) statku – za 1 dobę eksploatacji statku morskiego, podobnie jak to jest stosowane w krajach UE. Wysokość tych stawek jest porównywalna ze stawkami stosowanymi w tych krajach.

Obliczony, na podstawie ustalonych stawek, zryczałtowany przychód armatora podlega z kolei opodatkowaniu według stawki podatku 19%.

Aby zapewnić najwyższy standard bezpieczeństwa żeglugi, promowane są szczególnie morskie statki handlowe, których wiek nie przekracza 20 lat, oraz statki pasażerskie, których wiek nie przekracza 30 lat. Statki starsze będą miały naliczony wyższy zryczałtowany dochód z eksploatacji, a tym samym armator będzie za nie płacił wyższy podatek tonażowy.

Odpowiednie kalkulacje zostały przeprowadzone zgodnie z algorytmem zaproponowanym w art. 6 ust. 3:

np. dla statku, którego tonaż netto wynosi 12 200 NT, zaś wiek – 26 lat, podatek tonażowy oblicza się następująco w przedziałach tonażowych:

- od 100 do 1 000 – $1\ 000\ \text{NT}/100 \times 0,5\ \text{euro} = 5\ \text{euro}$,
- od 1 001 do 10 000 – $9\ 000\ \text{NT}/100 \times 0,35\ \text{euro} = 90 \times 0,35 = 31,5\ \text{euro}$,
- powyżej 10 001 – $2\ 200\ \text{NT}/100 \times 0,2 = 4,4\ \text{euro}$,

razem otrzymujemy 40,9 euro.

Wynik korygujemy współczynnikiem wieku, czyli $(26 - 20)/50 \times 100\% = 12\%$,

$40,9\ \text{euro} + 12\% \times 40,9\ \text{euro} = 4,91\ \text{euro} + 40,9\ \text{euro} = 45,81\ \text{euro}$,

$45,81\ \text{euro} \times 365\ (\text{ilość dni}) = 16\ 719,92\ \text{euro}$,

$16\ 719,92\ \text{euro} \times 19\%$ (stawka podatku dochodowego od osób prawnych),

otrzymujemy 3 176,78 euro.

Kalkulacja powyższa powinna być wykonana dla każdego statku. Jeżeli armator eksploatuje kilka statków, to ogólny wynik będzie sumą wielkości odpowiadających poszczególnym statkom.

Art. 7 stanowi doprecyzowanie przepisów wcześniejszych; wskazuje na specyfikę obliczania szczególnego podatku, jakim jest podatek tonażowy, tzn. bez uwzględniania kosztów uzyskania przychodu.

Art. 8 zawiera przepisy dotyczące możliwości uwzględnienia składki na ubezpieczenie zdrowotne przy obliczeniu należnej kwoty podatku tonażowego. Obniżenie podatku tonażowego o kwotę składki na ubezpieczenie zdrowotne będzie miało zastosowanie w przypadku armatorów będących osobami fizycznymi bądź wspólnikami spółki osobowej, która jest podatnikiem podatku tonażowego.

Art. 9 określa obowiązki armatora, w przypadku gdy prowadzi on jeszcze inną działalność niż objęta podatkiem tonażowym. Armator, który uzyskuje przychód objęty systemem podatku tonażowego, a jednocześnie uzyskuje przychody z działalności niepodlegającej opodatkowaniu podatkiem tonażowym, rozlicza się osobno z przychodu opodatkowanego podatkiem tonażowym, a osobno z przychodu opodatkowanego podatkiem dochodowym – zgodnie z ogólnymi zasadami prawa podatkowego.

Proponuje się także objęcie armatora obowiązkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości dla każdej z tych działalności: tej objętej podatkiem tonażowym oraz tej, która nie podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym, a także wykazu środków trwałych.

Przewiduje się także upoważnienie dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych, który określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych.

Art. 10 określa obowiązki armatora, który jest podatnikiem podatku tonażowego w odniesieniu do przychodów uzyskanych ze sprzedaży statku, w przypadku gdy w ciągu 3 lat przychód ten nie zostanie przeznaczony na nabycie, remont, modernizację lub przebudowę statku. W takiej sytuacji przychody armatora, w

części niewykorzystanej na nabycie, remont, modernizację lub przebudowę statku, podlegają opodatkowaniu stawką zryczałtowaną 15%.

Art. 11 proponuje, aby w okresie opodatkowania podatkiem tonażowym armator był zwolniony z obowiązku wpłat z zysku, o których mowa w ustawie o gospodarce finansowej przedsiębiorstw państwowych oraz w ustawie o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa.

Art. 12 określa tryb składania przez armatorów oświadczenia o opodatkowaniu podatkiem tonażowym, a także wydawanie zaświadczeń, oraz określa zakres informacji, jakie powinny być zawarte w oświadczeniu, oraz wymienia dokumenty, jakie należy załączyć.

Właściwym organem w sprawach podatku tonażowego będzie naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku dochodowego na podstawie przepisów odrębnych.

Art. 13 reguluje kwestie związane z niespełnieniem warunków związanych ze składaniem oświadczeń o opodatkowanie podatkiem tonażowym, o których mowa w art. 12.

Art. 14 przewiduje, że okres opodatkowania statku podatkiem tonażowym nie może być krótszy niż 5 lat. W zadeklarowanym przez armatora okresie opodatkowania nie będzie możliwa rezygnacja z systemu podatku tonażowego.

W związku z powyższym, armator ma prawo wyboru formy opodatkowania. W przypadku nieskorzystania z możliwości opodatkowania statku podatkiem tonażowym, dochody z eksploatacji tego statku podlegają opodatkowaniu na zasadach ogólnych.

Art. 15 określa tryb składania danych aktualizacyjnych oraz informacji o zakończeniu działalności.

Art. 16 zawiera procedury związane z opodatkowaniem armatorów w sytuacji ich połączenia się.

- Art. 17 zawiera uregulowania dotyczące wpłaty zaliczki na podatek tonażowy, a także obowiązku składania we właściwych organach w sprawach podatku tonażowego rocznego rozliczenia podatku tonażowego.
- Art. 18 zawiera upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych wzorów dokumentów (deklaracji i oświadczeń) wymaganych do obliczenia i rozliczenia podatku tonażowego oraz oświadczenia o opodatkowanie podatkiem tonażowym.
- Art. 19 i 20 zawierają propozycje stosownych zmian w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych.
- Art. 21 zawiera przepisy mówiące o terminach wejścia w życie przepisów ustawy. Proponuje się, aby przepisy dotyczące oświadczenia o opodatkowaniu podatkiem tonażowym weszły w życie z dniem ogłoszenia, tak, aby oświadczenia mogły być składane po raz pierwszy na okres opodatkowania rozpoczynający się w dniu 1 stycznia roku kalendarzowego, biorąc pod uwagę, że oświadczenia należy składać na co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem wnioskowanego okresu opodatkowania. Rok nie został wskazany w projekcie ustawy z uwagi na konieczność jego notyfikowania Komisji Europejskiej jako programu pomocy publicznej, celem wydania opinii o zgodności z prawem UE.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Adresatami projektowanej ustawy są armatorzy, którzy:

- 1) we własnym imieniu uprawiają żeglugę międzynarodową statkiem morskim własnym lub cudzym lub
- 2) są właścicielami statku, nie uprawiają równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem morskim własnym lub cudzym, lub

3) zarządzają cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy cywilnej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt był przedmiotem konsultacji społecznych ze środowiskiem armatorów. Uwagi zostały uwzględnione, w miarę możliwości, w przedłożonym projekcie.

Projekt został również przekazany do zaopiniowania organizacjom związkowym marynarzy.

Projekt został również zamieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych

Obecnie wpływy do budżetu państwa z tytułu podatków wpłacanych przez armatorów posiadających statki pod banderą narodową są znikome. Wdrożenie projektu będzie skutkowało dodatkowymi wpływami do budżetu państwa z tytułu wpłacanego przez armatorów podatku tonażowego, co w rezultacie wpłynie na wzrost dochodów budżetu państwa.

Z roboczych szacunków wynika, że kwota wpływu do budżetu państwa z tytułu podatku tonażowego wyniesie rocznie 175 722,29 euro (przy założeniu, że 96 statków powróci pod polską banderę, a podatek tonażowy będzie obliczony według stawek zaproponowanych w projekcie – art. 7 ust. 1). Opłaty rejestrowe pobierane przez organ rejestrujący w wysokości określonej przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestracyjnego (Dz. U. Nr 47, poz. 400) (§ 54-§ 61) będą również stanowiły dodatkowy dochód budżetu państwa.

b) rynek pracy

Przewiduje się, że w wyniku powrotu statków polskich armatorów pod banderę narodową nastąpi stopniowy wzrost zatrudnienia polskich marynarzy.

c) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Projektowana ustawa korzystnie wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Krajowi armatorzy morscy będą mogli korzystać z

udogodnień w systemie podatkowym podobnie jak armatorzy w Unii Europejskiej (Włochy, Anglia, Dania itd.). Zwiększy to ich konkurencyjność, ponieważ kwestie podatkowe nie będą odgrywać tak dużej roli w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych jak w przypadku stosowania ogólnych zasad podatkowych.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa wywrze pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

4. Koszty społeczne

Projektowana ustawa nie spowoduje kosztów społecznych związanych z jej wejściem w życie.

R O Z P O R Z A D Z E N I E
MINISTRA FINANSÓW
z dnia

**w sprawie sposobu prowadzenia przez podatników podatku tonażowego wykazu
środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych**

Na podstawie art. 9 ust. 4 ustawy z dnia o podatku tonażowym (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób prowadzenia przez armatorów będących podatnikami podatku tonażowego wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych.

§ 2. 1. Wykaz środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, zwany dalej „wykazem” powinien zawierać w szczególności następujące dane:

- 1) liczbę porządkową;
- 2) datę nabycia;
- 3) datę przyjęcia do użytkowania;
- 4) określenie dokumentu stwierdzającego nabycie;
- 5) określenie środka trwałego lub wartości niematerialnej i prawnej;
- 6) symbol Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT) wydanej na podstawie odrębnych przepisów;
- 7) wartość początkową;
- 8) stawkę amortyzacyjną;
- 9) zaktualizowaną wartość początkową;
- 10) datę likwidacji oraz przyczynę likwidacji albo datę zbycia środka trwałego lub wartości niematerialnej i prawnej.

2. Za środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne uważa się składniki majątkowe, o których mowa w art. 22a-22o ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.¹⁾) i w art. 16a-16m ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.²⁾).

3. Zapisów dotyczących środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych dokonuje się w wykazie najpóźniej w miesiącu przyjęcia ich do używania. Późniejszy termin wprowadzenia do wykazu uznaje się za ujawnienie środka trwałego, o którym mowa w art. 22h ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych albo w art. 16h ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych.

4. Podatnik jest obowiązany zbroszować wykaz i kolejno ponumerować jego karty.

5. W razie zmiany formy opodatkowania, jeżeli podatnik prowadził ewidencję środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, o której mowa w art. 22n ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych lub w art. 9 ust. 1 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, może kontynuować prowadzenie tej ewidencji, w sposób określony w przepisach rozporządzenia, pod warunkiem że ewidencja ta odpowiadać będzie wymogom określonym w ust. 1.

§ 3. 1. Wykaz może być prowadzony przy zastosowaniu technik informatycznych. Na koniec każdego miesiąca, w terminie do 20 dnia każdego miesiąca za miesiąc poprzedni, podatnik jest obowiązany sporządzić wydruk zapisów dokonanych za dany miesiąc. Wydruk ten powinien zawierać dane określone w § 2 ust. 1.

2. Podatnik posługujący się programem komputerowym, który nie zapewnia wydrukowania wykazu, zawierającego dane określone w § 2 ust. 1, jest obowiązany założyć wykaz.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Finansów

W porozumieniu

Minister Infrastruktury

-
- ¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 22, poz. 270, Nr 60, poz. 703, Nr 70, poz. 816, Nr 104, poz. 1104, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1324, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 8, poz. 64, Nr 52, poz. 539, Nr 73, poz. 764, Nr 74, poz. 784, Nr 88, poz. 961, Nr 89, poz. 968, Nr 102, poz. 1117, Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363 i 1370 i Nr 134, poz. 1509, z 2002 r. Nr 19, poz. 199, Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 78, poz. 715, Nr 89, poz. 804, Nr 135, poz. 1146, Nr 141, poz. 1182, Nr 169, poz. 1384, Nr 181, poz. 1515, Nr 200, poz. 1679 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 7, poz. 79, Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 595, Nr 84, poz. 774, Nr 90, poz. 844, Nr 96, poz. 874, Nr 122, poz. 1143, Nr 135, poz. 1268, Nr 137, poz. 1302, Nr 166, poz. 1608, Nr 202, poz. 1956, Nr 222, poz. 2201, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 99, poz. 1001, Nr 109, poz. 1163, Nr 116, poz. 1203, 1205 i 1207, Nr 120, poz. 1252, Nr 123, poz. 1291, Nr 162, poz. 1691, Nr 210, poz. 2135, Nr 263, poz. 2619 i Nr 281, poz. 2779 i 2781 oraz z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 30, poz. 262, Nr 85, poz. 725, Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 102, poz. 852, Nr 143, poz. 1199 i 1202, Nr 155, poz. 1298, Nr 164, poz. 1365 i 1366, Nr 169, poz. 1418 i 1420, Nr 177, poz. 1468, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538.
- ²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190 i Nr 125, poz. 1363, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179, Nr 169, poz. 1384, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1684 i Nr 230, poz. 1922, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874, Nr 137, poz. 1302, Nr 180, poz. 1759, Nr 202, poz. 1957, Nr 217, poz. 2124 i Nr 223, poz. 2218 z 2004 r. Nr 6, poz. 39, Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 121, poz. 1262, Nr 123, poz. 1291, Nr 146, poz. 1546 i Nr 171, poz. 1800, Nr 210, poz. 2135 i Nr 254, poz. 2533 oraz z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 57, poz. 491, Nr 78, poz. 684, Nr 143, poz. 1199, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1419 i 1420, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538.

U Z A S A D N I E N I E

Do polskiego systemu podatkowego zostanie wprowadzony nowy podatek, a mianowicie podatek tonażowy. Objęci będą nim armatorzy spełniający określone w ustawie o podatku tonażowym warunki w odniesieniu do wybranych rodzajów działalności. Wybór tego podatku jest prawem armatorów i w okresie opodatkowania podatkiem tonażowym, działalności objęte tym podatkiem nie będą podlegały opodatkowaniu podatkiem dochodowym.

W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu podatkowego, wprowadzono w ustawie o podatku tonażowym rozwiązanie, iż podatnicy opodatkowani podatkiem tonażowym mają obowiązek prowadzenia wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych związanych z działalnością objętą opodatkowaniem podatkiem tonażowym. Rozporządzenie ma na celu wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 9 ust. 4 ustawy o podatku tonażowym.

Armatorzy będą mieli prawo dowolnie prowadzić wykaz środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, jednak zobowiązani będą do wykazania w nim przewidzianych w rozporządzeniu elementów. Umożliwi to nie tylko prawidłową kontrolę posiadanych przez armatorów środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, ale również umożliwi im prawidłowe określenie podstawy opodatkowania ich podatkiem dochodowym w przypadku rezygnacji z podatku tonażowego.

Podatnikom podatku tonażowego umożliwiona jest prowadzenie wykazu przy zastosowaniu technik informatycznych. Po zakończeniu jednak danego miesiąca będą oni zobowiązani do wydrukowania tego wykazu, a w przypadku, gdy wydruk nie będzie możliwy, do założenia stosownego wykazu. W przypadku podatników prowadzących działalność opodatkowaną podatkiem dochodowym, którzy mają obowiązek prowadzenia stosownej ewidencji, i ich przejściu na opodatkowanie podatkiem tonażowym, będą oni mieli prawo do dalszego prowadzenia tej ewidencji pod warunkiem jednak, że ewidencja ta odpowiadać będzie wymaganiom wynikających z tego rozporządzenia.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po 14 dniach od dnia ogłoszenia tak, aby armatorzy mieli odpowiedni okres czasu na przygotowanie prowadzenia stosownego wykazu.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet jednostek samorządu terytorialnego – rozporządzenie, jako integralna część i uzupełnienie przepisów ustawowych może wpłynąć pozytywnie na finanse publiczne. Armatorzy objęci podatkiem tonażowym będą bowiem wpłacać podatku bez względu na osiągnięte dochody. Natomiast przy podatku dochodowym wpływy do budżetu państwa są uzależnione od dochodów osiągniętych przez podatników.

Wpływ regulacji na rynek pracy – rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki – brak wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów – rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację i rozwój regionów.