



**do ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw  
(druk nr 244)**

**I. Cel i przedmiot ustawy**

Podatek tonażowy jest instytucją prawną, która miała przeciwdziałać przenoszeniu zarejestrowanych w Polsce statków polskich armatorów do rejestrów innych państw oraz przywrócić konkurencyjność krajowych przedsiębiorstw żeglugowych.

Zgodnie z art. 1 ustawy o podatku tonażowym, ma ona zastosowanie do niektórych przychodów osiąganych przez armatorów eksploatujących morskie statki handlowe w żegludze międzynarodowej.

Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają armatorzy, którzy dokonali wyboru tej formy opodatkowania, prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludze międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto powyżej 100 jednostek, w zakresie transportu ładunków lub pasażerów, holowania pełnomorskiego (pod warunkiem że co najmniej 50 % przychodów z działalności faktycznie wykonywanej w ciągu roku przez holownik stanowią przychody uzyskane z usługi holowania innego niż holowanie do portu i z portu oraz w granicach portu), ratownictwa pełnomorskiego oraz pogłębiania (pod warunkiem że co najmniej 50 % przychodów z całości działalności faktycznie wykonywanej w ciągu roku przez pogłębiarkę stanowią przychody z transportu wydobytych materiałów na pełnym morzu).

Podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym stanowi dochód armatora pochodzący ze świadczenia wymienionych usług żeglugowych, odpowiadający iloczynowi wskazanej w ustawie stawki dobowej oraz okresu eksploatacji w danym miesiącu wszystkich statków armatora, z których dochód opodatkowany jest tym podatkiem. W ustawie przewidziano możliwość odliczenia od podstawy opodatkowania składek na ubezpieczenia społeczne oraz na ubezpieczenie zdrowotne.

Projekt ustawy o podatku tonażowym, jako środek pomocy publicznej państwa dla przedsiębiorstw żeglugowych, został w dniu 1 lutego 2006 r. notyfikowany Komisji Europejskiej. W związku z wątpliwościami co do zgodności programu pomocowego zawartego w ustawie ze wspólnym rynkiem, Komisja Europejska, decyzją z dnia 12 września 2007 r. (OJ C 300/22), wszczęła procedurę dochodzenia oraz przedstawiła zastrzeżenia do kilku zawartych w niej rozwiązań. Komisja stwierdziła, że:

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

Ustawa z dnia 16 listopada 2012 r. o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw zmierza do uwzględnienia zastrzeżeń przedstawionych przez Komisję Europejską w decyzji z dnia 12 września 2007 r.

W art. 1 w pkt 4 oraz pkt 6 noweli zaproponowano uchylenie przepisów pozwalających na obniżenie podstawy opodatkowania o kwotę składek na ubezpieczenia społeczne określonych w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych oraz na ubezpieczenie zdrowotne, o której mowa w ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych.

W art. 1 w pkt 3 noweli doprecyzowano art. 3 ust. 1 ustawy w ten sposób, aby usługi żeglugowe świadczone przy pomocy holowników lub pogłębiarek mogły być opodatkowane podatkiem tonażowym pod warunkiem, że co najmniej połowa czasu pracy tych statków wykonywana jest na morzu.

W art. 1 w pkt 10 noweli wydłużono okres opodatkowania podatkiem tonażowym, aby wynosił on, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, 10 lat.

Część zmian zawartych w ustawie nie ma związku z zaleceniami Komisji – zaproponowano m.in. zastąpienie pojęcia „armator” określeniem „przedsiębiorca żeglugowy” oraz określenia „morze terytorialne” pojęciem „wody terytorialne”.

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Ustawa uchwalona przez Sejm na 26. posiedzeniu w dniu 16 listopada br. pochodziła z przedłożenia rządowego. Rada Ministrów zadeklarowała, że projekt ustawy ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projektem zajmowały się w Sejmie Komisja Finansów Publicznych oraz Komisja Infrastruktury. Nie był on przedmiotem kontrowersji ani istotnych poprawek.

Za przyjęciem ustawy głosowało 432 posłów, przy braku głosów przeciw i wstrzymujących się.

## **III. Uwagi**

1. Zgodnie z § 23 ust. 3 Zasad techniki prawodawczej, jeżeli od któregoś z elementów przepisu szczegółowego przewiduje się wyjątki lub któryś z elementów tego przepisu wymaga uściślenia, przepis formułujący wyjątki lub uściślenia zamieszcza się bezpośrednio po danym przepisie szczegółowym.

Ponadto, zgodnie z przyjętą praktyką legislacyjną, nie formułuje się „zastrzeżeń” określających wzajemną relację przepisów w obrębie jednej podstawowej jednostki redakcyjnej albo następujących po sobie podstawowych jednostek redakcyjnych. W świetle powyższego zbędne są odesłania między następującymi po sobie ustępami w art. 4 i art. 10 ustawy o podatku tonażowym oraz w art. 7 ustawy nowelizującej.

*Propozycje poprawek:*

*1) w art. 1:*

*a) w pkt 4, w art. 4 w ust. 1 skreśla się wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 2”,*

*b) w pkt 10 w lit. c, w ust. 4 skreśla się wyrazy; „z zastrzeżeniem ust. 5”;*

*2) w art. 7 w ust. 1 skreśla się wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 2”;*

2. Zgodnie z § 32 ust. 2 Zasad techniki prawodawczej, jeżeli zmienia się treść przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego w ten sposób, że zmienia się rodzaj aktu wykonawczego albo zakres spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym lub wytyczne dotyczące treści tego aktu, przyjmuje się, że taki akt wykonawczy traci moc obowiązującą z dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej treść przepisu upoważniającego.

Ponadto, zgodnie z Dobrymi praktykami legislacyjnymi opracowanymi przez Rządowe Centrum Legislacji, utrata mocy obowiązującej rozporządzenia następuje nie tylko w sytuacji nowelizacji przepisu upoważniającego do jego wydania, która powoduje zmianę zakresu spraw przekazanych do uregulowania tym aktem wykonawczym lub wytycznych dotyczących jego treści, lecz także w sytuacji, w której zmiana tego zakresu lub wytycznych następuje „pośrednio”, w szczególności na skutek zmiany przepisów merytorycznych ustawy, do których odsyła przepis upoważniający.

Do ostatniej opisanej sytuacji doszło w art. 1 w pkt 7 noweli, w którym zmieniono art. 7 ust. 2 ustawy o podatku tonażowym - przepis określający zakres spraw przekazanych do uregulowania w akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 7 ust. 3 tej ustawy. Aby zapobiec sytuacji, w której wydane na podstawie art. 7 ust. 3 rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 1 października 2010 r. w sprawie sposobu prowadzenia przez armatorów opodatkowanych podatkiem tonażowym wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, utraci moc z dniem wejścia w życie przedmiotowej noweli, rozważyć należy zamieszczenie w niej odpowiedniego przepisu przejściowego.

*Propozycja poprawki:*

*Po art. 7 dodaje się art. 7a w brzmieniu:*

*„Art. 7a. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak, niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.”*

3. W art. 1 w pkt 11 nadano nowe brzmienie art. 11 ustawy o podatku tonażowym. Przepis ten określa zasady obliczania okresu opodatkowania w sytuacji przejęcia lub połączenia przedsiębiorców żeglugowych. Zgodnie z art. 11 ust. 2, w przypadku przejęcia przez przedsiębiorcę żeglugowego opodatkowanego podatkiem tonażowym innych przedsiębiorców żeglugowych opodatkowanych takim podatkiem okresem opodatkowania jest okres przyjęty przez przedsiębiorcę żeglugowego przejmującego. Taka treść przepisu nie uwzględnia innej wynikającej z analizowanej noweli zmiany, polegającej na korekcie okresu opodatkowania. Dotychczas okres opodatkowania wskazuje armator, przy czym nie może być on krótszy niż 5 lat, po zmianie będzie to termin sztywny – dziesięcioletni (art. 10 ust. 1 ustawy). Skoro więc przedsiębiorca żeglugowy utraci prawo do indywidualnego ustalania dla siebie okresu opodatkowania, traci tym samym sens zwrot „okres przyjęty przez przedsiębiorcę żeglugowego”.

*Propozycja poprawki:*

*w art. 1 w pkt 11, w art. 11 w ust. 2 wyrazy „okres przyjęty przez przedsiębiorcę żeglugowego” zastępuje się wyrazami „okres opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego”;*

4. W myśl art. 7 ust. 1, armator opodatkowany podatkiem tonażowym w dniu wejścia w życie ustawy podlega opodatkowaniu tym podatkiem na dotychczasowych zasadach do dnia 31 grudnia 2013 r. Z kolei w myśl ust. 2 w art. 7, armator opodatkowany według „starych” przepisów, może wybrać opodatkowanie podatkiem tonażowym zgodnie z regułami określonymi w niniejszej noweli od dnia 1 stycznia 2013 r. albo od dnia 1 stycznia 2014 r., jeżeli odpowiednio do dnia 20 stycznia 2013 r., albo do dnia 20 stycznia 2014 r. złoży właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego pisemne oświadczenie o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym.

Ustawodawca przyjął więc w świetle art. 7 ust. 1 i 2 jako zasadę, że podatnicy podatku tonażowego będą go płacić do końca 2013 r. na podstawie przepisów dotychczasowych, a wyjątkiem od tej reguły będzie sytuacja, kiedy to sam podatnik, w terminie do dnia 20 stycznia 2013 r., wybierze dla siebie nową regulację.

Konstrukcja taka respektuje zasadę pewności prawa i bezpieczeństwa obrotu prawnego, tym niemniej niezrozumiałe i prowadzące do wątpliwości interpretacyjnych jest wskazanie w w art. 7 w ust. 2 dwóch dat, od których podatnik stosować może nowe przepisy.

Skoro bowiem przepisy dotychczasowe obowiązywać mają do dnia 31 grudnia 2013 r. (chyba, że podatnik zechce poddać się nowemu prawu także w roku 2013), począwszy od 1 stycznia 2014 r. nowe reguły obejmą wszystkich podatników podatku tonażowego. Biorąc to pod rozwagę, podatnik nie może, jak to wynika z art. 7 ust. 2, wybrać dla opodatkowania po dniu 1 stycznia 2014 r. nowego stanu prawnego, ponieważ nastąpi to z mocy samej ustawy. Przyjęcie poglądu przeciwnego prowadziłoby do wniosku, że niezłożenie w terminie do dnia 20 stycznia 2014 r. oświadczenia o wyborze nowych przepisów oznaczałoby, że przedsiębiorca żeglugowy w sposób dorozumiany wybrał prawo dotychczasowe, co nie jest jak się wydaje intencją ustawodawcy

*Propozycja poprawki:*

*w art. 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie:*

*„2. Armator, o którym mowa w ust. 1, może wybrać opodatkowanie podatkiem tonażowym na zasadach określonych w ustawie, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, od dnia 1 stycznia 2013 r., jeżeli do dnia 20 stycznia 2013 r. złoży właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego pisemne oświadczenie o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym.”*